Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

LA MEMORIA Y LOS AVIADORES DE LA II REPÚBLICA DURANTE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Manuel Del Río Martín

Tesis Doctorales

www.eltallerdigital.com

UNIVERSIDAD de ALICANTE

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

LA MEMORIA Y LOS AVIADORES DE LA II REPÚBLICA DURANTE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

MANUEL DEL RÍO MARTÍN

TESIS DOCTORAL

Alicante, diciembre de 2015

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA 1
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES

LA MEMORIA Y LOS AVIADORES DE LA II REPÚBLICA DURANTE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

MANUEL DEL RÍO MARTÍN

Tesis presentada para aspirar al grado de

DOCTOR POR LA UNIVERSIDAD DE ALICANTE

Programa de Doctorado: Sociología: Sociedad y Cultura Contemporáneas

Dirigida por:

Dr. D. JUAN ANTONIO ROCHE CÁRCEL

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

AGRADECIMIENTOS

* A mi mujer, Mayú y, a mis hijos, Helena y Jaime, por el apoyo constante que he recibido de ellos y por todo el tiempo que no les he dedicado para alcanzar este objetivo.

* A mis padres, porque gracias a su generoso esfuerzo he podido llegar hasta aquí.

* Al profesor Dr. D. Juan Antonio Roche Cárcel, por su confianza y apoyo al proyecto desde el primer momento y su muy acertada dirección de la investigación sin las cuales este trabajo de investigación no hubiera sido el mismo.

* Al Departamento de Sociología 1 de la Universidad de Alicante, y en particular a sus trabajadores, por la atención y ayuda que me han prestado en todo momento.

* A Carmen Marimón y a su padre, el piloto republicano, Ernesto Marimón, por su labor en pos de la conservación de la memoria de los aviadores republicanos.

* A todos los aviadores republicanos que han colaborado en esta tesis doctoral, pues sin ellos no habría sido posible.

* A la *Asociación de Aviadores de la República* (ADAR), y en particular a Mari Carmen, por toda la colaboración prestada para que esta tesis doctoral llegara a buen puerto.

* Al Ministerio de la Presidencia y a la *Fundación Progreso y Cultura* por su ayuda al comienzo de esta investigación.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

INDICE

I.- INTRODUCCIÓN 13

II.- INFANCIA Y JUVENTUD DE LOS AVIADORES 35

A.- SITUACIÓN SOCIO-LABORAL, IDEOLOGÍA Y MILITANCIA POLÍTICA DE LOS PADRES 35

1.- LA OCUPACIÓN DE LOS PADRES 39
2.- IDEOLOGÍA Y PARTICIPACIÓN POLÍTICA DE LOS PADRES 59

B.- LA EDUCACIÓN DE LOS AVIADORES 67

1.- LOS AVIADORES Y LA PROCLAMACIÓN DE LA II REPÚBLICA ... 92

C.- LA INCORPORACIÓN AL MUNDO DEL TRABAJO DE LOS AVIADORES EN EL PERÍODO ANTERIOR A LA GUERRA 99

D.- IDEOLOGÍA Y PARTICIPACIÓN POLÍTICA DE LOS AVIADORES ANTES DE LA GUERRA 137

E.- AFICIONES, INTERESES E INQUIETUDES DE LOS AVIADORES ANTES DE LA GUERRA 146

III.- LA PARTICIPACIÓN DE LOS AVIADORES EN LA GUERRA CIVIL CIVIL ESPAÑOLA 165

A.- EL INICIO DE LA GUERRA CIVIL PARA LOS AVIADORES 166

B.- LA FORMACIÓN EN LAS ACADEMIAS MILITARES DE AVIACIÓN 269

1.- LOS PILOTOS 271
2.- LOS OBSERVADORES 372
3.- LOS MECÁNICOS 381

C.- LA VIDA EN LAS ESCUADRILLAS DE COMBATE DE LA AVIACIÓN REPUBLICANA DURANTE LA GUERRA CIVIL 389

D.- EL FINAL DE LA GUERRA CIVIL PARA LOS AVIADORES 424

IV.- LA REPRESIÓN PADECIDA DESPUÉS DE LA GUERRA POR LOS AVIADORES 475

V.- EPÍLOGO 541

VI.- CONCLUSIONES: IDEALES DE LIBERTAD Y DEMOCRACIA Y MEMORIA COLECTIVA VIVIDA DE LOS AVIADORES REPUBLICANOS 549

BIBLIOGRAFÍA 571

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

ANEXOS DOCUMENTALES

A.- DVD Nº 1: TRANSCRIPCIONES DE LAS ENTREVISTAS REALIZADAS A LOS AVIADORES.

FICHEROS QUE APARECEN EN EL DVD Nº 1:

* Amancio-Baltanas.pdf
* Angel-Sanz.pdf
* Antonio-Vilella.pdf
* Ernesto-Marimon.pdf
* Francisco-Cortés.pdf
* Gregorio-Gutierrez.pdf
* Joaquin-Calvo.pdf
* Juan-Francisco-Gomez.pdf
* Juan-Goicoechea.pdf
* Justo-César-Sol.pdf
* Luis-Figueroa.pdf
* Luis-Sancho.pdf
* Miguel-Chasan.pdf
* Pedro-Muñoz.pdf
* Ramon-Castañeda.pdf

B.- DVD Nº 2: HISTORIAS DE VIDA DE LOS AVIADORES REPUBLICANOS

FICHEROS QUE APARECEN EN EL DVD Nº 2:

* Amancio-Baltanás.pdf
* Angel-Sanz.pdf
* Antonio-Vilella.pdf
* Ernesto-Marimon.pdf
* Francisco-Corrtes.pdf
* Gregorio-Gutierrez.pdf
* Joaquin-Calvo.pdf
* José-García.pdf
* Juan-Francisco-Gomez.pdf
* Juan-Goicoechea.pdf
* Justo-Cesar-Sol.pdf
* Luis-Figueroa.pdf
* Luis-Sancho.pdf
* Miguel-Chasan.pdf
* Pedro-Muñoz.pdf
* Ramon-Castañeda.pdf
* Simon-Fiestas.pdf

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

LA MEMORIA Y LOS AVIADORES DE LA II REPÚBLICA DURANTE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

I.- INTRODUCCIÓN

1.- MOTIVACIÓN

En el marco del convulso siglo XX español emerge como jalón principal y trágico el hecho de la Guerra Civil Española. La contienda adopta la forma de un profundo abismo que divide la citada centuria en dos períodos claramente diferenciados a causa de su desenlace, que no es otro que la instauración de una dictadura de base militar-católica que se extenderá en el tiempo hasta mediados de los años setenta. El final del régimen dictatorial llegará con la muerte física del dictador Francisco Franco, pero su influencia alcanza la actualidad en la que vivimos en muy diversas facetas. En esa profunda fosa que constituyó la Guerra Civil quedaron enterrados miles de españoles víctimas de la contienda, pero también, en el año 1939, quedaron sepultados todos los procesos de modernización que se habían iniciado a finales del siglo XIX con la irrupción del pensamiento regeneracionista. La plasmación más visible de las ideas regeneracionistas en el ámbito de lo político fue la propia proclamación de la II República en el año 1931. La instauración del nuevo régimen republicano supuso un soplo de aire fresco para la sociedad española que, de esta manera, dejaba atrás el desgastado e inoperativo sistema de la Restauración nacido en 1875. El advenimiento de la República, junto con el período de la Transición Democrática (1975-1982)[1], tras la muerte del dictador, fue el momento que más ilusión y entusiasmo desató entre capas muy amplias de la sociedad española a lo largo de toda su historia. Una buena parte del pueblo español, que englobaba un amplio espectro social e ideológico, no sólo de izquierdas, sintió que el nuevo régimen republicano nacido el 14 de abril de 1931 era el instrumento con el que se alcanzarían las reformas sociales, económicas y políticas que urgían ponerse en práctica para equipararse con las democracias de nuestro entorno, particularmente Reino Unido y Francia, y superar el secular retraso español.

El fenómeno de la República como impulso modernizador y su trágico desenlace en 1939 hizo que, a una edad temprana, comenzara a interesarme vivamente por el período 1931-1939 y, en particular, por la Guerra Civil Española. A lo largo de los años mi acercamiento

[1] Se han tomado como referencias la muerte del general Franco en Noviembre de 1975, como inicio, y la victoria del Partido Socialista Obrero Español (PSOE) en las elecciones generales celebradas en el mes de octubre de 1982.

hacia la experiencia republicana, tanto en tiempo de paz como durante la contienda, ha ido evolucionando: desde un interés por los actores principales que intervinieron en el período y por los hechos acaecidos, para pasar posteriormente, a buscar respuestas al conflicto en base a cuestiones sociales y económicas, no dejando de lado, por supuesto, las disputas y desavenencias políticas que acompañaron a la II República durante su breve existencia. En este devenir hacia una comprensión más completa de la Guerra Civil en particular, busqué en las vidas de los protagonistas del conflicto, ya fueran personas que estuvieron en la primera línea del frente o aquellas otras que lo sufrieron en la retaguardia, otras vías de acercamiento y conocimiento de la contienda civil española.

Cuando acudo a la palabra "*protagonistas*" no me estoy refiriendo a los grandes personajes que intervinieron en nuestra guerra y que son de sobra conocidos por todos. Muchos de ellos han dejado escritas memorias o reflexiones acerca de la guerra, las cuales han impreso en nuestras retinas su visión personal acerca del conflicto bélico, muchas veces de forma contradictoria. Con todo el inmenso valor que tienen estos testimonios, sin embargo, la dirección hacia la que yo apunto no es otra que la de las personas comunes, las que desde el más puro anonimato que caracteriza a la gente corriente experimentaron la terrible experiencia de la guerra. Sentía que había necesidad de poner en un primer plano sociológico e histórico a la gente pequeña que en los grandes acontecimientos que jalonan el devenir humano siempre queda en un segundo plano.

Mi primera experiencia en relación con el interés por poner en un primer plano a la gente corriente se plasmó en varias entrevistas de carácter biográfico que hice a una serie de líderes sindicales y políticos de ideas socialistas que habían combatido la dictadura del general Franco en la clandestinidad. Inmerso en este proceso, hace ya unos años, me topé con la Asociación de Aviadores de la República (ADAR). Tuve conocimiento de la citada asociación debido al boletín que periódicamente editaba, "*Ícaro*", y, que por la razón que fuere, llegaba a la institución donde yo trabajaba como encargado del archivo. Comencé a prestar atención al boletín y a leer las historias que contaban aquellos intrépidos aviadores de sus experiencias en la Guerra Civil y en la terrible posguerra. Empecé a interesarme por el tema y comencé, tímidamente, a profundizar en el ámbito de la aviación republicana. Comprobé que no existía mucho material escrito en relación con las Fuerzas Aéreas de la República durante la Guerra Civil en comparación con otros aspectos de la contienda. Vi en las historias de aquellos ancianos aviadores organizados

en su asociación una fuente de información valiosísima para la comprensión, no sólo de aspectos relativos a las Fuerzas Aéreas de la República o de la guerra en general, sino de otros períodos por los que habían discurrido sus vidas y que con sus testimonios podían dar mucha luz sobre esas etapas. Además, era un colectivo organizado por lo cual se podría tener acceso a las diversas visiones de la guerra de cada uno de los protagonistas y a cómo había afectado a sus vidas, pero también se podía indagar sobre una posible visión del conflicto a escala colectiva, como grupo social. De ahí la posibilidad de una visión sociológica del tema.

Así que decidí ponerme en contacto con ellos, y si estaban de acuerdo, comenzar a investigar en sus vidas a través de dos instrumentos: la entrevista personal y el material autobiográfico que ellos habían escrito, ya fuera en forma de los artículos aparecidos en el boletín de la asociación o en memorias publicadas en forma de monografías por alguno de los aviadores. Cuanto más me introducía en su mundo a través de los canales citados, más me motivaba seguir con la investigación buscando, a partir de los testimonios individuales, los elementos comunes que conformarían la memoria colectiva de los aviadores republicanos. Por tanto, en este contacto con los aviadores a través de su asociación se sitúa el origen de esta modesta tesis doctoral que se propone un mayor conocimiento del colectivo formado por los miembros de las Fuerzas Aéreas de la República y de todo el entorno sociohistórico que los rodeó.

2.- BASES TEÓRICAS Y METODOLÓGICAS

Debido a que se trataba de un grupo social determinado y a que este grupo social está enmarcado en unas coordenadas históricas, a la hora de desarrollar la investigación se hacía necesaria e imprescindible a escala metodológica y epistemológica la cooperación entre la Sociología y la Historia. En este sentido, soy partidario de que hay que dejar de lado las discrepancias entre ambas disciplinas e ir hacia la potenciación de los objetivos comunes que persiguen ambas, ya que "*a pesar de sus diferencias, hay un espacio de pleno encuentro y convergencia que lima sus diferencias, llámese historia social o sociología histórica*" (RAMOS TORRE, RAMÓN: 1995, 30). Otros autores como Pierre Bordieu van más allá de la colaboración y consecución de objetivos comunes para llegar a afirmar que "*la historia, etnología, sociología e incluso economía (...) están artificialmente separadas y deberían ser unificadas lo que, en forma muy tangible, ya comienza a producirse*" (BOURDIEU, PIERRE: 2000, 184). No creo que haya que llegar

a tales extremos, ya que cada ciencia social tiene su propio campo de actuación, pero lo que sí es verdad es que existen lugares comunes que comparten todas las ciencias relacionadas con lo humano y eso es lo que hay que fomentar al margen de cómo deseemos llamarlo, ya sea sociología histórica, historia social, o cualquier otra denominación. Felipe Ruíz Martín, en el prólogo del famoso libro de Fernand Braudel "*La Historia y las Ciencias Sociales*", reivindica de una forma clara la colaboración y el entendimiento entre las diferentes ciencias sociales al afirmar que es imprescindible "*la convergencia de las ramas del árbol que integran las diversas ciencias sociales, de modo que cada una sea auxiliar de las demás y todas simultáneamente y en concierto laboren por vencer la crisis que al avanzar independientemente las constriñe, lo acepten o lo rehúsen entre querellas y pujas unilaterales de exclusivismo"* (RUIZ MARTÍN, FELIPE, 1970: 14). En la misma obra, y desde el punto de vista del historiador, Fernand Braudel se siente agradecido al resto de las ciencias sociales al convenir que "*no es necesario multiplicar los ejemplos para explicar hasta qué punto se ha enriquecido la historia en los últimos años gracias a las adquisiciones de las ciencias vecinas*" (BRAUDEL, FERNAND: 1970, 39). En el marco de la Historia, el gran impulso hacia la cooperación entre las distintas ciencias del hombre vino de la mano de la fundación, en el año 1929 en la ciudad de Estrasburgo por Lucien Febvre y Marc Bloch, de la publicación "*Annales d'histoire économique et sociale"*. *Annales* siempre estuvo a la vanguardia en el tema de la colaboración de las diferentes ciencias sociales (BRAUDEL, FERNAND: 1970, 40).

Desde el ámbito de la Sociología se han dado también grandes pasos en el camino hacia el entendimiento entre las diferentes ciencias sociales y, en particular, con la Historia. De esta manera, ya lo he citado en el párrafo anterior, se ha desarrollado en el marco de la Sociología, la denominada sociología histórica. Ésta, en palabras de Ramón Ramos, "*se ha convertido en una corriente de estudios transhistóricos, transdisciplinares y multiparadigmáticos*" (RAMOS TORRE, RAMÓN: 1993, 8)[2]. Asimismo, Ramón

[2] "*En efecto, a poco que se atienda a su desarrollo efectivo, la sociología histórica no puede concebirse como una especialidad estricta o un subcampo de la sociología, ya que se ha convertido en una corriente de estudios transhistóricos, transdisciplinares y multiparadigmáticos. Transhistóricos porque, lejos de limitarse al estudio de una época o de un proceso paradigmático de cambio han ido expandiéndose hacia la tematización del entero ámbito de la historia. Transdisciplinares porque, sin siquiera limitarse al estudio del cambio social, abordan universos temáticos de las más diversas especialidades sociológicas. Multiparadigmáticos porque en el empeño coexisten estudiosos de muy distinta orientación teórica: marxistas de distintas variantes (Wallerstein, Anderson), weberianos más (Bendix) o menos (Mann) ortodoxos, funcionalistas parsonianos (Smelser) y toda suerte de híbridos entre estas tres matrices teóricas fundamentales, en cuya clasificación sería absurdo entrar"* (RAMOS TORRE, RAMON: 1993, 8).

Ramos incide en la pluralidad de la sociología histórica y en su afán de abrir puentes con la historia al afirmar que aunque "s*e pueden encontrar fuertes variaciones, hay un punto común que marca la identidad característica de esa empresa plural denominada normalmente sociología histórica, y es el compartido interés en cerrar el divorcio entre la sociología y la historia en razón de su demostrada esterilidad al abordar el estudio del cambio social*" (RAMOS TORRE, RAMÓN: 1993, 9).

El presente trabajo, de esta manera, participa de la doble naturaleza de lo sociológico y de lo histórico. Sociológico en el sentido de que, a través de los testimonios de los aviadores, vamos a ser testigos de la realidad social y política concreta por la que discurrieron sus vidas. Permitiendo, además, entender cómo influyó esa realidad en su desarrollo vital y, cómo su propia actuación, pudo contribuir en la sustanciación de la mencionada realidad. Histórico porque, parafraseando a Charles Tilly, hay que "*reconocer desde el comienzo la importancia del tiempo*" (TILLY, CHARLES: 1991, 29): el tiempo y los procesos de cambio político y social son fundamentales en el estudio acerca de los pilotos republicanos. En esta línea, y para terminar con el tema de la colaboración entre las ciencias sociales se puede decir que "*es imprescindible la relación entre sociología e historia, porque si la primera aporta un utillaje necesario para captar los matices de la estructura social, la historia, por su parte, introduce el estudio del cambio como factor de dinamismo incuestionable en las estructuras*" (PÉREZ GARZÓN, J. SISINIO: 2008, 27).

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Cuando el sujeto de investigación es un grupo social con características de homogeneidad y además, está organizado[3] y ese es el caso de los aviadores de la República, entra en juego el concepto de "*memoria colectiva*", tan importante en la sociología y en la historia actuales. En el marco de las ciencias sociales, fue un término que apareció en el primer tercio del siglo XX de la mano del sociólogo francés Maurice Halbwachs. Hasta ese momento, la memoria había sido objeto de estudio de la psicología y era considerada como una facultad individual de cada persona. Es decir, no se había tenido a la memoria como algo eminentemente social. Halbwachs partió del concepto elaborado por Émile Durkheim de "*conciencia colectiva*"[4] para llegar al de memoria colectiva (GONZÁLEZ CALLEJA, EDUARDO: 2013, 49).

[3] Utilizo el vocablo "organizado" en el sentido de que todos pertenecen a una asociación que aglutina a este grupo social.
[4] Las creencias y los sentimientos comunes a los miembros de un grupo.

Halbwachs afirma que el recuerdo por su propia naturaleza es colectivo, ya que nunca estamos solos y son los demás quienes nos hacen recordar (HALBWACHS, MAURICE: 2004, 26) y, es por eso, que la memoria colectiva sólo se puede dar por la vinculación de los individuos a un grupo. De hecho, muchas veces el olvido viene dado por la desvinculación de los individuos de un grupo determinado. Pero, para Halbwachs la duración de la memoria colectiva se limita al tiempo del grupo y, por tanto, si no hay grupo no hay memoria colectiva (HALBWACHS, MAURICE: 2004, 30). En todo caso es una memoria que reconstruye el pasado desde el presente y que se va cimentando con el paso del tiempo. Ahora bien, el sociólogo francés no niega que exista la memoria individual pero la liga estrechamente al concepto de memoria colectiva, cuando afirma que la "*la memoria colectiva (…) envuelve las memorias individuales, pero no se confunde con ellas. Evoluciona según sus leyes, y si bien algunos recuerdos individuales penetran también a veces en ella, cambian de rostro cuando vuelven a colocarse en un conjunto que ya no es conciencia personal*" (HALBWACHS, MAURICE: 2004, 54). A la idea de grupo homogéneo como elemento básico de la memoria colectiva añade el concepto de marcos sociales de la memoria: el espacio y el tiempo junto al lenguaje. Y estos marcos son sociales porque se construyen con los otros y hacen posible la aparición de los recuerdos y, además, son dinámicos, están sometidos a una variación continua.

En consecuencia, para Halbwachs, "*la memoria universal no existe. Toda memoria tiene como soporte un grupo limitado en el espacio y en el tiempo*" (HALBWACHS, MAURICE: 2004, 85). Siguiendo este esquema, se pueden contemplar tantas memorias colectivas como grupos homogéneos existan. Además, una persona puede participar de más de una memoria colectiva por su pertenencia a más de un grupo social. Sin olvidar que la variedad de las memorias colectivas obedece a causas ideológicas, políticas, geográficas, profesionales, etc. Esta multiplicidad de memorias colectivas da lugar a que surjan memorias antagónicas en el seno de una sociedad. De esta manera, en España coexisten dos memorias opuestas muy dispares en cuanto a su reconstrucción del pasado, siendo el origen de ambas el hecho histórico de la Guerra Civil: la memoria republicana y la memoria franquista. Por tanto, solo se puede reivindicar la memoria del pasado si hay un grupo sociológicamente homogéneo (los aviadores lo son) que asume ese pasado. Pero, lo que está claro, es que ningún grupo puede pretender ser heredero directo y

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

absoluto del pasado. Así, la memoria siempre supone conflicto y no puede ser pensada en términos homogéneos (GONZÁLEZ CALLEJA, EDUARDO: 2013, 69).

Se podría hablar incluso de una jerarquía de memorias. Por ejemplo, bajo el manto de lo que se podría denominar memoria republicana de la guerra, que tiene unas características muy marcadas, se pueden encontrar memorias colectivas de grupos específicos: la memoria del exilio o la memoria del maquis, entre otras. En el caso que nos atañe se encuentra la memoria colectiva de los aviadores de la República durante la Guerra Civil que comparten una serie de recuerdos o ideas que pueden ser comunes con otros combatientes republicanos pero, por otra parte, ellos han generado una memoria colectiva con recuerdos, ideas y sentimientos que les afectan exclusivamente a ellos. Siguiendo con España, se ha puesto muy en boga en los últimos años el término de "memoria histórica", confundiéndolo y mezclándolo con el de "memoria colectiva". La memoria histórica, tal como se entiende en la sociedad española, es una memoria colectiva de carácter reivindicativo que tiene como punto central reclamarse heredera de los principios políticos y sociales que alumbraron la Segunda República y que, en general, es adquirida y no vivida.

El concepto de memoria colectiva fruto de Halbwachs ha sido punto de partida para toda una nueva terminología en relación con los temas de la memoria. De esta manera, han aparecido conceptos como los de "memoria social", "memoria común", "memoria hegemónica", "memoria dominante" o "memoria histórica". En el fondo, todas son formas de la memoria colectiva que han reformulado el concepto original de Halbwachs en una amplia variedad de sentidos. Esto ha llevado a que el término de memoria colectiva tenga más de una acepción. Sin embargo, hay autores que hacen intentos unificadores como Paloma Aguilar que, con la finalidad de evitar confusiones, informa de que los términos "memoria colectiva", "memoria social" y "memoria histórica" serán utilizados indistintamente en su trabajo acerca de la memoria y el olvido en la Guerra Civil, debido a que la memoria tiene carácter global y su contenido es histórico porque es la memoria que tiene un grupo de su propia historia (AGUILAR, PALOMA: 1996, 31).

Paloma Aguilar, citando a Barry Schwartz[5], menciona la existencia de dos corrientes en relación con el estudio de la memoria colectiva: 1ª) la presentista, por la cual el pasado es

[5] SCHWARTZ, BARRY: *The Social Context of Commemoration: A Study in Collective Memory* (1982) y *Social Change and Collective Memory: The Democratization of George Washington*. (1991).

permanentemente modificado por el presente y, 2ª) la taxidermista, para la cual el pasado es algo sagrado e inmutable y que determina el presente. Paloma Aguilar añade lo que ella denomina una tercera vía a la que denomina relativista, por la cual el pasado y el presente se influyen mutuamente. (AGUILAR, PALOMA: 1996, 41, 56)

Otra idea muy importante en Halbwachs y que tiene mucha actualidad, es la distinción entre la memoria colectiva y la historia. Halbwachs afirma que la Historia sería una serie de hechos cuyo recuerdo conserva la memoria nacional y que se caracteriza por el hecho de "*que se sitúa fuera de los grupos y por encima de ellos, no duda en introducir en el curso de los hechos divisiones simples, cuyo lugar se fija de una vez para siempre*" (HALBWACHS, MAURICE: 2004, 81). Sin embargo, la memoria colectiva, al contrario que la historia, es una "*corriente de pensamiento continuo, de una continuidad que no tiene nada de artificial, ya que del pasado sólo retiene lo que aún queda vivo de él o es capaz de vivir en la conciencia del grupo que la mantiene*" (HALBWACHS, MAURICE: 2004, 80). Pero la memoria colectiva y la historia interactúan constantemente una en otra de tal manera que un conocimiento que se pretende científico, como puede ser el de la Historia, esté influenciado por la memoria dominante en un momento dado y, por otra parte, se puede dar que la historia oficial esté actuando como un elemento que ayude al recuerdo o al olvido de ciertas cuestiones según las conveniencias políticas o ideológicas imperantes en un momento dado.

Como ya se ha mencionado, el presente trabajo de investigación tiene dos ejes fundamentales sobre los que se articula todo lo demás: 1) El hecho de la Guerra Civil y 2) Un colectivo social determinado como es el de los miembros de las Fuerzas Aéreas de la República que participaron en la citada contienda. También he señalado que el acercamiento al colectivo de aviadores se ha realizado a través de lo que podríamos denominar genéricamente documentos de vida, léase testimonios orales de los propios individuos, autobiografías generales o parciales redactadas por los propios aviadores y también textos biográficos escritos por terceras personas muy allegadas a los individuos a los que se refieren en sus textos. Por tanto, siguiendo a S.J. Taylor y R. Bogdan, si "*el término metodología designa el modo en que enfocamos los problemas y buscamos las respuestas. En las ciencias sociales se aplica a la manera de realizar la investigación. Nuestros supuestos, intereses y propósitos nos llevan a elegir una u otra metodología"* (TAYLOR, S.J. y BOGDAN, R.: 1994, 15) que en este caso y tomando en consideración

los dos ejes básicos citados, sin lugar a dudas a la hora de articular un marco metodológico, no se me ocurre otro que el de las técnicas de investigación cualitativas y, en el marco de éstas, el método biográfico

Las ventajas de las técnicas cualitativas en un trabajo de esta índole, donde un grupo social en particular es el protagonista, son múltiples frente a la metodología cuantitativa, para la cual "*los fenómenos sociales (y los psicológicos, conductuales….) pueden ser convertidos en hechos discretos, estables, etiquetables y estandarizados, es decir, reificados, y tratados como cosas"*. Sin embargo, en el marco de las técnicas de investigación cualitativa "*la realidad social debe ser contemplada en su emergencia y en su dinamismo, es decir, representar lo social como continuo y en constante cambio y negociación: su dinamismo es lo que hay que descubrir y comprender"* (CASTRO NOGUEIRA, MIGUEL A. y CASTRO NOGUEIRA, LUIS: 2002, 482). Además, en este sentido, la metodología cualitativa nos permite insertar a los aviadores de la República en la Guerra Civil en la doble vertiente de la estructura y del cambio a la que antes he hecho referencia. Además, en la metodología cualitativa, "*las personas, los escenarios o los grupos no son reducidos a variables, sino considerados como un todo. El investigador cualitativo estudia a las personas en el contexto de su pasado y de las situaciones en las que se hallan"* (TAYLOR, S.J. y BOGDAN, R.: 1994, 20-21), a fin de cuentas busca una comprensión detallada de las perspectivas de las personas y mostrar el punto de vista del actor social.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Por otra parte, las técnicas cualitativas proporcionan un diseño de investigación flexible y abierto en que el investigador no se encuentra tan constreñido metodológicamente como con otras técnicas mucho más rígidas en cuanto a su planteamiento. Y es que permite que el proceso investigativo, debido a su naturaleza abierta, se adapte a los distintos momentos y planteamientos que en su desarrollo tenga la investigación.

Se ha mencionado que el método biográfico, en el marco de las técnicas de investigación cualitativas, es el que más se adapta a este tipo de investigación porque, tal como indica Juan José Pujadas, las técnicas de carácter biográfico sirven para conocer: 1) El punto de vista del sujeto. 2) El ambiente socio-cultural envolvente que le hace reaccionar de una determinada manera y 3) La secuencia de las experiencias pasadas que hacen explicar su comportamiento (PUJADAS, JUAN JOSE: 1992, 28). A lo que hay que añadir "*el énfasis dinámico-temporal, expresado con la voluntad de comprender los procesos de cambio*

social". Además, el mismo Juan José Pujadas, citando a Wright Mills[6], apela a la "*necesidad de considerar constantemente las relaciones entre biografía, historia y estructura social en la que se cruzan biografía e historia*" (PUJADAS, JUAN JOSÉ: 1992, 8-9), lo que viene muy a propósito de la naturaleza sociológica e histórica de este trabajo.

Se ha dicho que el trabajo está basado en testimonios orales, en autobiografías en forma de monografías o aparecidas en el boletín de ADAR y en retazos biográficos realizados por terceros de alguno de sus compañeros, generalmente a causa de su fallecimiento. Por tanto, no es éste un trabajo basado exclusivamente en testimonios orales, aunque una buena parte del material obtenido proviene de esa fuente. De esta manera, la raíz metodológica de esta investigación es lo que podríamos denominar de forma general documentos biográficos.

Pues bien, la recogida del material biográfico de los pilotos se ha vertebrado en dos grandes grupos: 1) Los testimonios orales y 2) Los testimonios escritos.

En relación con los testimonios orales, el criterio básico de elección de los entrevistados, como se ha reseñado ya, era que fueran especialistas de las Fuerzas Aéreas de la República durante la Guerra Civil Española. En materia de selección de los informantes, en palabras de Dionisio del Río Sadornil, existen dos estrategias: 1) Entrevistas al azar en las que prevalece el criterio pragmático las cuales se apoyan mutuamente y en lo que debido a un proceso de saturación, se llega a un núcleo de evidencia. 2) Selección sistemática de informantes, tras una aproximación cuantitativa general al universo de análisis a través de padrones, censos, encuestas, etc… (DEL RÍO SADORNIL, DIONISIO: 1996, 146). Pues bien, en este caso, el presente trabajo se podría encuadrar dentro del primer grupo, ya que el criterio pragmático ha sido el que ha primado por dos causas fundamentales: a) Que el mediador era el que ponía en contacto al informante con el entrevistador y, b) Por motivos puramente biológicos (léase la edad de los informantes) el universo a la hora de realizar las entrevistas se reducía de una manera considerable respecto a otro tipo de encuestas.

[6] MILLS, C. WRIGHT: *La imaginación sociológica*. Buenos Aires: Nueva Visión, 1970.

En relación al primer grupo, el procedimiento de recogida de la información ha seguido los siguientes pasos:

1.- Contactar con los protagonistas: El primer contacto, en todos los casos, se realizó gracias a la Asociación de Aviadores de la República (ADAR) que hizo el papel de mediador entre el entrevistador y los informantes. La asociación en todo momento se mostró receptiva hacia los objetivos de la investigación y me puso en relación con los aviadores a través de su archivo. En cuanto a la delimitación del colectivo tomé la determinación de que fueran especialistas (pilotos, mecánicos, armeros, radiotelegrafistas, bombarderos-ametralladores, etc…) con la intención de obtener información general acerca de las academias militares republicanas durante la Guerra Civil y de cómo se formaban sus alumnos, ya fuera en España o en las que se habilitaron fuera de ella. Por esta razón, no se ha buscado información referente, por ejemplo, a lo que eran las fuerzas de tierra del Arma de Aviación (lo que podría definirse como infantería de aviación). De esta manera, una vez que ADAR me ponía en contacto con el aviador correspondiente, concertaba una entrevista con la persona donde le explicaba los contenidos y el objetivo de la investigación, la importancia de su testimonio tanto en el aspecto sociológico como en el histórico y, además, insistía en un aspecto fundamental, situar en la primera línea de la investigación a aquellas personas anónimas que fueron protagonistas de un hecho tan relevante como la Guerra Civil Española. Sobre todo, había que ganarse su confianza, había que mostrarse empático con ellos y sus vivencias; en la realización de un trabajo de esta índole la empatía es fundamental, pues es un elemento que borra las barreras entre el entrevistador y el entrevistado y lima las reticencias, lógicas por otra parte, de contar su vida a un extraño al que no conoce de nada, salvo por las referencias que le ha proporcionado su asociación. Estas primeras conversaciones tuvieron lugar, en algunos casos por vía telefónica, en otros nos conocimos personalmente citándonos en cafeterías, en sus propios domicilios o en la sede de ADAR y, también, algún primer contacto se llevó a cabo en la Asamblea que ADAR realiza anualmente. Debo subrayar que, salvo alguna excepción, todas las personas con las que contacté se mostraron encantadas de participar en el proyecto. Como uno se puede imaginar, las edades de las personas a entrevistar eran muy avanzadas, no olvidemos que todos tenían alrededor de los veinte años al comenzar la Guerra Civil y, por tanto, que todos los encuestados rondaban los 90 años de edad en el momento de la investigación empírica.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

2.- La realización de las entrevistas: Una vez establecido el primer contacto y tras ponernos de acuerdo para la realización de las entrevistas, sólo quedaba señalar el lugar donde llevarlas a cabo. En líneas generales, lo que hay que buscar, cuando se pretende conseguir una buena entrevista biográfica o de cualquier otro tipo, es un lugar donde el entrevistado se sienta cómodo y relajado y donde existan unas condiciones mínimas de intimidad para que la conversación entre el entrevistador y el informante se desarrolle y fluya de forma óptima. Por otro lado, hay que buscar una relación idónea con el entrevistado que facilite el flujo de información, ya que debe ser "*una experiencia de implicación mutua entrevistado-entrevistador. Una encuesta biográfica no ha de ser una experiencia unilateral en la que el único implicado sea el sujeto de estudio"* (DEL RÍO SADORNIL, DIONISIO: 1996, 152). En el caso que nos atañe, cabe recalcar que los protagonistas han mostrado un alto grado de colaboración en todas y en cada una de las cuestiones que se les han planteado. Y me reafirmo en que no ha sido una experiencia unilateral, ya que la realización del trabajo con los aviadores ha constituido una verdadera delicia por la actitud tan positiva que han tenido hacia este entrevistador, a lo que hay que añadir el buen humor que ha presidido todas y cada una de las sesiones. En esta línea, si se desean alcanzar los objetivos previstos en las entrevistas hay que conseguir una relación cordial y amistosa con el informante. Esto último nos hace volver al tema de la empatía, ya que el éxito de una buena entrevista está en ponerse en el lugar del informante; la empatía es, pues fundamental para que una entrevista biográfica llegue a buen puerto.

En el tema que nos atañe, el modelo de entrevista que más se adaptaba a las características del estudio es la denominada, en palabras de Pilar Folguera, "parcialmente estructurada" (FOLGUERA PILAR: 1994, 41). La gran ventaja de este tipo de entrevista es que permite una gran flexibilidad y libertad a la hora de conversar con el informante. Posibilita que éste se exprese sin cortapisas acerca del tema que se esté tratando en ese momento. Las entrevistas parcialmente estructuradas o las "no estructuradas" son más útiles y ágiles que los cuestionarios cerrados en las encuestas de vida, ya que en muchas ocasiones esas listas de preguntas cerradas llegan a coartar al entrevistado al no permitir que se exprese, por la propia naturaleza del cuestionario, como a él le gustaría respecto a algunos puntos tratados. Sin llegar, ni mucho menos, a la rigidez de un cuestionario cerrado, las entrevistas parcialmente estructuradas deben estar apoyadas en un guión básico cuyo objetivo es que la entrevista no se vuelva caótica en el tratamiento de los temas.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Por tanto, aún tratándose de una conversación abierta, existe la necesidad de dirigir la entrevista de forma que el entrevistado no se sienta coartado: hay que hacerlo, por decirlo de alguna manera, con mano izquierda. Además, en el caso de las entrevistas biográficas, es básico mantener el hilo cronológico. Lo que se debe evitar, en todo caso, es dirigir en exceso la entrevista o llevar a la fuerza al informante por la ruta deseada por el entrevistador. En resumen, hay que permitir que el entrevistado se exprese con total libertad, pero intentando mantener siempre una dirección. En el presente caso la dirección debe ser cronológica y sociológica ya que se trata de una entrevista de vida de un personaje que pertenece a un grupo social determinado.

De manera sintetizada el guion utilizado para las entrevistas fue el siguiente:

1.- La infancia y la adolescencia del informante:

* Las profesiones de los padres y, en su caso, de los abuelos, tanto paternos como maternos. El nivel de vida de la familia. El tipo de vivienda en el que residía. El número de hermanos. El ambiente familiar. Las tradiciones y costumbres familiares.

* La ideología y la participación política o sindical de los padres y los abuelos.

* La escuela: El tipo de escuela a la que asistió. La experiencia de su paso por las instituciones docentes. El nivel de estudios alcanzado. En su caso, el abandono de los estudios; las razones de ello.

* Los juegos y las aficiones durante la infancia y la adolescencia.

* Los recuerdos acerca de los hechos históricos o sociales de la época de la infancia y de la adolescencia.

* Visión del mundo y de la realidad social desde la óptica de un niño o adolescente.

2.- La juventud:

* Los estudios. El nivel de estudios alcanzado durante su juventud.

* El acceso al mundo del trabajo: La forma de incorporarse a él. Las ocupaciones en las que trabajó.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

* La ideología y la participación política y sindical.

* La visión del mundo y de lo que estaba sucediendo desde la óptica de un joven. Cómo percibía la realidad social del momento.

3.- La Guerra Civil Española:

* El inicio de la guerra: la incorporación a filas y las primeras experiencias bélicas.

* La incorporación y el servicio en las Fuerzas Aéreas de la República. Su paso por las academias.

* La vida en la guerra como miembro de las Fuerzas Aéreas de la República.

* El final de la guerra: Su experiencia y visión de la misma.

4.- La postguerra:

* La represión: El paso por cárceles y los campos de concentración. Los consejos de guerra. Su visión de la experiencia de la represión sufrida.

* La vida cotidiana en los campos de concentración y en las prisiones.

5.- Una nueva vida:

* La puesta en libertad. Su apreciación del nuevo mundo que se abre ante sus ojos: la dictadura del general Franco.

* Los problemas en la vida cotidiana por el hecho de pertenecer al bando de los vencidos. La incorporación al mundo del trabajo. Su adaptación al nuevo régimen político de la dictadura.

* El exilio. La experiencia del exilio.

La duración media de las entrevistas ha sido de unas tres horas, realizándose en sesiones de una hora y media como máximo para no cansar demasiado al informante (hay que tener en cuenta su edad y su estado físico: Se trata de personas que todas sobrepasan los 90 años de edad).

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

El material utilizado para la realización de las entrevistas ha sido la grabadora tradicional con cinta de cassette y la grabadora digital. En el caso de las entrevistas efectuadas con grabadora tradicional, los registros fueron digitalizados para poder almacenarlos en soportes informáticos con el objetivo de una utilización más óptima y en materia de seguridad la posibilidad de realizar copias de respaldo con el fin de preservar el material grabado (En los apéndices documentales se incluyen un DVD con todas estas grabaciones).

3.- La transcripción de las entrevistas: Las entrevistas se han transcrito en su totalidad respetando estrictamente lo narrado por el informante, con su propio lenguaje. Los textos de las transcripciones se han almacenado en sus correspondientes ficheros informáticos utilizando para ello un procesador de textos. No se ha trasladado a la transcripción ningún tema ajeno a la investigación o algo que el informante haya pedido explícitamente que no se lleve a aquélla por la razón que fuere. Las operaciones de audición y transcripción se han realizado directamente desde el ordenador.

Una vez realizada la transcripción, en algún caso se ha vuelto a hablar con el entrevistado para realizar alguna aclaración acerca de alguna cuestión que en la entrevista no había quedado clara y era necesario, por su importancia, precisarla. También se volvía a preguntar al informante en el caso de que en la entrevista no se entendiera, en el plano puramente físico, algo dicho por aquél debido a algún defecto en la grabación.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

4.- La redacción de las historias de vida: Una vez transcritas las entrevistas, se ha procedido a la redacción de las historias de vida de cada uno de los aviadores encuestados. En todas y cada una de las historias de vida se ha procurado respetar al máximo el estilo directo utilizado por el informante en el momento de la entrevista y las que es particular de cada persona. De esta manera, se han reflejado en el texto la jerga, las expresiones coloquiales y los usos idiomáticos de los que han hecho uso cada uno de los protagonistas con el objetivo de que cada historia de vida tenga la mayor frescura y veracidad posible. Se ha buscado también que la personalidad de los aviadores quedase patente en los relatos, que transpirasen sus sensaciones, sus sentimientos, sus experiencias, sus percepciones, a fin de cuentas su vida misma.

No se ha perseguido la perfección literaria a la hora de la redacción de la historia de vida; es un texto que por sus propias características no es dado a la exquisitez y el refinamiento,

sino que es el reflejo de una experiencia vital contada en directo y, por tanto, las correcciones literarias no son en absoluto necesarias. Por esta razón, en la redacción se pueden hallar algunas reiteraciones, idas y venidas en el tiempo, en el marco de la historias (aunque siempre se ha intentado en lo posible respetar el orden cronológico de los acontecimientos). También en algunos casos se producen cortes en la narración que pueden parecer demasiado abruptos.

En la transición de la transcripción directa a la redacción definitiva de la historia de vida se ha corregido lo estrictamente necesario con la finalidad de que pueda comprenderse de la mejor forma posible las diferentes etapas por las que ha transcurrido la vida de los protagonistas y la realidad y la dinámica social que las envuelve. De esta forma, se han suprimido algunas manifestaciones realizadas por los entrevistados que, a juicio del autor, no debían estar presentes por las siguientes razones: 1) la existencia de una evidente reiteración; 2) porque estaba totalmente fuera de la temática que nos atañe; 3) por tratarse de cuestiones eminentemente privadas y excedían el objeto de la investigación; 4) por formulación expresa del informante que pedía que algo no apareciera en la historia de vida. Y, en todo caso, se ha intentado que el cauce cronológico conductor no se pierda en ningún momento. Así cabe destacar que en la redacción definitiva de la historia de vida se ha pasado a cada uno de los informantes para que la revisasen, y, en su caso, corregir algo que no fuera de su gusto. En general, los que la han leído han hecho pocas precisiones y una buena parte de los aviadores no ha considerado pertinente revisar el texto definitivo.

En cuanto a los testimonios escritos, como ya se ha comentado, la base han sido, por un lado, los relatos escritos por los propios aviadores en las publicaciones periódicas editadas por las asociaciones de los aviadores: Alas Gloriosas e Ícaro publicadas por ADAR en España[7] y Alas Plegadas[8] publicada por la asociación del mismo nombre y radicada en Francia. Esta última asociación estaba compuesta por los aviadores exiliados que residían en Francia y fue creada como un medio para ayudar a los aviadores que llegaban huidos de la España franquista. Se han seleccionado de las publicaciones los textos escritos por los propios aviadores de carácter biográfico, así como aquellos que han sido escritos por terceras personas en relación con otros compañeros.

[7] La publicación periódica, *Alas Gloriosas*, comenzó a publicarse por ADAR, en el mes de diciembre de 1978, y su último número apareció en el mes de diciembre de 1984. *Alas Gloriosas* fue sustituida por la revista *Ícaro* que inició su publicación en enero de 1987 y que actualmente sigue publicándose.
[8] La publicación periódica *Alas Plegadas* comenzaría a publicarse en el año 1960 y terminó en 1999, con algunas lagunas en su publicación. La asociación *Alas Plegadas* se integraría en ADAR.

Por otro lado, la otra fuente de información biográfica de naturaleza escrita son las biografías escritas por los propios aviadores en forma de monografías. En este caso, la mayoría de las publicaciones editadas son de pilotos que narran su vida, centrándose especialmente en las vicisitudes de la guerra, ya sea la guerra de España o su experiencia bélica en la Unión Soviética en el marco de la Segunda Guerra Mundial. En el caso que nos atañe, se ha trabajado con siete u ocho monografías de otros tantos pilotos que me han parecido representativas del colectivo estudiado.

Habrá casos en que la información recopilada sobre una determinada persona proceda tanto de fuente oral resultante de las entrevistas como de textos escritos por los propios aviadores.

De las narraciones de carácter biográfico escritas se han extraído fundamentalmente las partes que reflejan y muestran las realidades sociales del momento, así como la dinámica de los cambios sociales y políticos. Por otra parte, se ha prestado atención a los párrafos que hacen mención a la vida cotidiana de los propios aviadores en sus diferentes períodos o cuando evocan las rutinas existenciales de las personas que vivieron la Guerra Civil Española en diferentes lugares geográficos y, por supuesto, los hitos básicos de su paso por la guerra.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

En conjunto, tomando en cuenta los testimonios orales y los escritos, se ha investigado la vida de 86 aviadores de la República, lo que constituye una muestra representativa y significativa de los miembros de las Fuerzas Aéreas de la República que, durante la Guerra Civil, se formaron en las academias militares habilitadas por el gobierno de la República. Evidentemente, la profundidad de los testimonios no es siempre la misma. Nos podemos encontrar testimonios que aportan información muy copiosa sobre un determinado tema o período, y otros que proporcionan menos información. El hecho de que un testimonio sea menos exhaustivo no quiere decir que sea menos importante, ya que puede darse el caso de que lo que está contando, aunque breve, aporte luz sobre una temática dada.

Por especialidades, los testimonios más numerosos son los de los pilotos con bastante diferencia respecto a otros colectivos. El número de informantes pertenecientes a las

especialidades de observadores-ametralladores, mecánicos y armeros es prácticamente el mismo para cada una de las citadas especialidades.

Como se va a ver en esta tesis doctoral, los aviadores de la República forman un grupo homogéneo, por lo que el concepto de memoria colectiva, acuñado por el sociólogo francés Maurice Hallbwachs, alcanzará su pleno sentido. Y es que estos aviadores, con una serie de valores, mitos, espacios y tiempos y a partir de los trágicos sucesos de guerra y de la cruel represión posterior, han construido su memoria colectiva incorporándola a su propia identidad individual caracterizada por una tenaz resistencia. Por tanto, la imaginación sociológica propuesta por W. Mills en el sentido de que el sociólogo imaginativo debe compaginar lo individual y lo colectivo, quedará también cumplimentada en la presente investigación. En suma, nos encontramos ante un trabajo de carácter sociológico, pero que tiene un fuerte componente histórico por la propia naturaleza de la investigación: la vida de los aviadores republicanos durante la Guerra Civil.

Por otra parte, a la hora de abordarla, en su vertiente metodológica, se ha optado por las técnicas de investigación cualitativas y, en el marco de éstas, por el método biográfico. No en vano, el soporte material del trabajo lo constituyen una serie de documentos de vida, como son las entrevistas personales, las monografías autobiográficas y los artículos de revista de naturaleza biográfica o autobiográfica. Al respecto, en el plano biográfico, se ha perseguido plasmar la percepción múltiple de una sociedad en cambio desde las personas que tenían en común su adscripción a la aviación republicana durante la Guerra Civil Española.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

3.- OBJETIVOS

Pero, ¿Qué propósitos y objetivos guían esta tesis doctoral acerca de los aviadores republicanos? Son varios los propósitos y objetivos que se plantean a la hora de abordar el trabajo con este colectivo. El eje sobre el que se articula la investigación es la Guerra Civil Española, pero el estudio trasciende las fechas de ésta. Por un lado, porque retrocede en el tiempo con el objetivo de buscar y comprender las razones, principalmente sociales pero también históricas y políticas, que hicieron que estas personas en el momento del inicio de la guerra tomaran partido, sin ningún género de dudas. por el bando republicano.

Por otro lado, porque avanza en el tiempo e indaga en las consecuencias que tuvo el conflicto en las vidas de los aviadores.

El segundo objetivo trata, con el acercamiento a sus vidas a través de los relatos, de indagar si el hecho de su participación en la guerra, con todas las secuelas vitales a todos los niveles que trajo la guerra consigo, fue un lastre para el resto de las vidas de los aviadores y si llegaron a superar o no fue una experiencia a la que consiguieron imponerse una vez terminada la contienda sin abandonar los ideales sociales y políticos que los guiaron cuando se sumaron a la lucha. Es decir, se trata de averiguar si los que se quedaron en España consiguieron amoldarse al "*nuevo*" país moldeado por los vencedores y que tenía poco o nada que ver con lo que habían vivido anteriormente y por lo que habían luchado. Y por el caso contrario, en el caso de los que decidieron salir del país camino del exilio y no volver, si lograron adaptarse a sus nuevos países de acogida como pudieron ser Francia, la Unión Soviética o países sudamericanos como Méjico o Argentina que recogieron a muchos refugiados huidos del régimen dictatorial imperante en España tras la Guerra Civil. En suma, se van a buscar las razones por las que unos jóvenes de unos veinte años de edad, año arriba, año abajo, en un ejercicio de madurez y de altruismo asumieron la responsabilidad de abandonar todo lo que había constituido su vida hasta aquellos momentos por una sola razón: defender con su propia vida un régimen democrático, frente a un alzamiento militar que tenía por objetivo terminar con el marco de libertades que se había establecido en el mes de abril de 1931.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

El tercer objetivo consiste en entender la manera en la que el decurso de sus vidas se inserta en los procesos de cambio social y político y modernización que se estaban produciendo en España desde finales del siglo XIX y que se van a detener en seco con la implantación de la dictadura y que no harán acto de presencia hasta bien entrados los años sesenta del siglo pasado. Así pues, mediante sus biografías somos todos testigos de los cambios sociales, políticos y culturales que se producen hasta ese corte brusco que supone la Guerra Civil.

Asimismo, el cuarto de los objetivos que se plantea la investigación es analizar cómo el hecho de la Guerra Civil va a conducir a una democratización del ejército y, en particular, de las Fuerzas Aéreas de la República. El hecho de la guerra va a hacer que estratos sociales de carácter popular que antes, por su propia condición social, no tenían acceso a ciertos puestos en el ejército, ahora van a poder aspirar y conseguir empleos y grados

militares, como el de piloto militar, antes reservado, salvo algunas excepciones, a personas provenientes de estratos sociales acomodados. En relación con este nuevo acceso, los puestos antes reservados a otras clases sociales, el testimonio de los aviadores va a ser muy importante para conocer cómo funcionaban las academias militares habilitadas por la República durante la guerra, así como sus sistemas de enseñanza. Asimismo, los aviadores nos van poner en contacto con la realidad diaria de unos combatientes, su vida cotidiana, sus aprehensiones, sus miedos, su percepción de la guerra, que va a contribuir de forma sensible a la comprensión y conocimiento de las Fuerzas Aéreas de la República durante la Guerra Civil y de sus combatientes.

Finalmente, el quinto objetivo consiste en es la aparición de una memoria colectiva en el seno del grupo social de aviadores de la República en el marco general de la memoria colectiva republicana española. El hecho de ser un grupo organizado en una asociación y con un canal de información asentado como puede ser el boletín que publican periódicamente hace factible la manifestación de una memoria colectiva que presenta rasgos comunes en todos los aviadores y de la que nos haremos eco en la investigación. Esta memoria colectiva se vuelve memoria histórica en el momento en que se torna reivindicativa de su lugar en la historia y en la exigencia de derechos en el momento del advenimiento de la democracia en España, ya en los años setenta.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

4.- ESTRUCTURA

La estructura general del trabajo ha tratado de reflejar las diferentes etapas de la vida de los aviadores. En el caso de los testimonios orales muchas de las historias de vida redactadas podían considerarse estudios de caso único y ser ilustrativas de toda una muestra. Pero se ha optado por la técnica del relato biográfico múltiple, lo que Juan José Pujadas define como *relato polifónico* (PUJADAS, JUAN JOSÉ: 1992, 83) por el que una realidad puede observarse desde un prisma colectivo. En el caso que nos concierne, nos vamos a sumergir en un hecho fundamental como es el de la Guerra Civil española, drama determinante en el desarrollo de la realidad social y política de España, de forma profunda a través de las diferentes visiones de los aviadores republicanos. Asimismo, se verá como reaccionaron sus protagonistas en cada caso al cataclismo socio-político que supuso la contienda civil en España.

A la hora de articular en diferentes puntos la investigación se han tenido en cuenta las diferentes etapas vitales de los informantes, de tal manera que los relatos biográficos, ya sean orales o escritos, no van a aparecer como una unidad, sino parcelados, circunscritos al período vital específico y que coincide con una realidad socio-histórica particular. De esta manera, la vida de los aviadores protagonistas del presente estudio se ha dividido en las siguientes etapas, que coincidirán además con los epígrafes de la investigación:

1.- La infancia y la juventud de los aviadores. Aquí se plasmará su origen social, en concreto la situación socio-laboral y la ideología y la participación política de los padres, la educación recibida por los informantes y cómo vivieron su infancia. En este punto cabe resaltar también la importancia dada a cómo vivieron desde su adolescencia o preadolescencia la proclamación de la República en el año 1931. Se incluye en esta etapa su incorporación al mundo del trabajo, ya en vísperas de la Guerra Civil, su ideología y la participación política que tuvieron antes del inicio de la contienda. Muy importante en este apartado será igualmente toda la temática referida a las aficiones, a los intereses e inquietudes de los aviadores y que como se verá reflejan el espíritu de una sociedad en cambio.

2.- La Guerra Civil Española: En este epígrafe vamos a atender a las razones por las que los protagonistas se ven inmersos en la contienda y cómo les cambia su vida. La transformación que supone llevar una vida normalizada a estar inmersos en un conflicto bélico como combatientes. Como en el universo estudiado son todos especialistas, se prestará especial atención a los testimonios en los que se narran las razones de su deseo de especializarse en el marco del Arma de Aviación y su experiencia en las diferentes academias militares. Este epígrafe incluirá también como era la vida cotidiana tanto de los protagonistas como de las personas de su círculo, es decir, las experiencias vitales que se hacen extensibles a una gran parte de la población. Por último, nos acercaremos a los testimonios del final de la guerra, cómo lo vivieron y que actitud tomaron frente a la realidad de la derrota militar de la República. Una derrota que suponía la destrucción del mundo en el que ellos se habían desenvuelto hasta ese momento y que desaparecía ante un panorama repleto de incertidumbres y de malos augurios.

3.- La represión tras el final de la guerra: En este apartado nos vamos a sumergir en las terribles experiencias de represión que sufrieron los aviadores republicanos tras el final de la Guerra Civil: los juicios sumarísimos, su paso por los campos de concentración o

las cárceles en España o en el extranjero, su actitud ante la feroz represión a la que fueron sometidos por las nuevas autoridades franquistas y la percepción que tenían de esa nueva España que se abría ante sus ojos, una vez cumplieron sus condenas, y en la que tenían que rehacer sus vidas en su condición de vencidos. En este apartado, de forma breve y a modo de epílogo, se citarán algunas experiencias como muestra de cómo los aviadores se adaptaron a la nueva situación e intentaron superar el trauma que, para sus vidas, supuso la Guerra Civil Española.

4.- Conclusiones: De todo lo relatado por los aviadores republicanos extraeremos las conclusiones pertinentes, deteniéndonos especialmente en cómo la realidad socio-histórica influyó en su devenir vital y cómo las actitudes particulares de cada uno pudieron influir en esa realidad cambiante que era la España de los años treinta. Asimismo, nos detendremos en la disyuntiva de si la guerra pudo con ellos o si consiguieron superar una situación de conflicto en su papel de derrotados. Por último, se indagará en la memoria colectiva de los aviadores que se ha ido fraguando durante años a partir del hecho de la Guerra Civil, en tanto en cuanto son un colectivo organizado en una asociación con una larga trayectoria de décadas.

Me gustaría terminar esta introducción con unas palabras de Juan José Pujadas en las que avala la utilización del método biográfico en determinadas circunstancias: "*La amplia literatura disponible nos muestra que los casos en los que el uso de los relatos biográficos se muestra más adecuado es para analizar los procesos de desajuste y crisis, individual o colectiva, que presuponen modificaciones significativas tanto en el comportamiento, como en los sistemas de valores por parte de los grupos sociales implicados*" (PUJADAS, JUAN JOSÉ: 1992, 63). En nuestro caso su aseveración se acopla perfectamente al momento de crisis social, política, y cultural que supuso la tragedia de la Guerra Civil y, con ella, el paso de un régimen democrático de libertades a una dictadura de carácter nacional-católico con todo su abanico de cambio de valores que afectaron a toda una sociedad.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

II.- INFANCIA Y JUVENTUD DE LOS AVIADORES

A.- SITUACION SOCIO-LABORAL E IDEOLOGÍA Y MILITANCIA POLÍTICA DE LOS PADRES

A la hora de abordar el origen social de los aviadores sujetos del presente estudio es preciso señalar el contexto social, histórico y político de sus ascendientes directos, es decir, sus padres, subiendo, en algunos casos, en el árbol genealógico hasta los abuelos.

La situación socio-laboral de los padres es básica para entender el ingreso de los aviadores en las diferentes academias militares que la República habilitó para formar a los miembros de las Fuerzas Aéreas de la República en sus distintas especialidades: pilotos, observadores, mecánicos, armeros, bombarderos-ametralladores, etc.

Menciono esto porque para ingresar en las citadas academias había que superar una serie de exámenes que requerían un mínimo de conocimientos teórico-prácticos que no estaban al alcance de algunos sectores sociales en la fecha en que nacieron la mayoría de las personas que tuvieron acceso a esta formación militar; concretamente, la segunda década del siglo XX. Durante las dos primeras décadas del pasado siglo los grupos sociales más desfavorecidos de la sociedad tenían verdaderas dificultades para acceder a la educación en sus primeras etapas por razones socio-económicas. Aunque ya la dictadura de Primo de Rivera (1923-1930) había aumentado las plazas públicas escolares en enseñanza primaria y enseñanza media, habrá que esperar al período republicano, concretamente al Bienio Republicano-Socialista (1931-1933), para que se dé un impulso verdaderamente serio a la educación primaria, con la construcción de miles de nuevas escuelas en todos los puntos de España y un aumento sin parangón en las plantillas de maestros. Pero este impulso dado a la enseñanza primaria por los primeros gobiernos republicanos no afectó a personas que ya tenían como mínimo trece o catorce años, y muchos de ellos ya habían comenzado su vida laboral.

Centrándonos en los padres, la mayoría de éstos nacieron en el último cuarto del siglo XIX, en lo que fue la primera etapa del régimen de la Restauración. El régimen de la Restauración, y de ahí viene su nombre, había traído de nuevo a España la dinastía borbónica que había regido los destinos del país desde comienzos del siglo XVIII hasta

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

el año 1868 en que fue destronada la reina Isabel II a causa de la revolución acaecida ese mismo año, iniciándose lo que se ha llamado *Sexenio Democrático* o *Sexenio Revolucionario*. La experiencia democrática del Sexenio terminó con dos pronunciamientos militares, ambos en 1874. El primero, del general Pavía, el 3 de enero, terminó con la I República y, el segundo, del general Martínez Campos en Sagunto, el 29 de diciembre, a favor del hijo de Isabel II, Alfonso XII, cuya consecuencia fue la proclamación de éste como rey de España, iniciándose un nuevo período histórico, protagonizado en su primera etapa en el ámbito político por Antonio Cánovas del Castillo.

En el plano social, en palabras del profesor Jover Zamora (JOVER ZAMORA, JOSÉ MARÍA: 1989, 279), el nuevo régimen plasmaba el deseo de las clases dominantes de volver a lo de siempre, a lo anterior, a los clásicos moldes de dominación social y política que el *Sexenio Democrático* había puesto en entredicho. La experiencia democrática de los pasados seis años era algo superado y el bloque social dominante, con algunas adaptaciones a los nuevos tiempos, creaba un nuevo régimen político de la mano de Antonio Cánovas del Castillo, hombre proveniente de la antigua Unión Liberal que legitimaba el nuevo orden político nacido de un pronunciamiento militar. Salvando las diferencias espacio-temporales y la gran tragedia que supuso la Guerra Civil en el siglo XX, se podría hacer una analogía con lo sucedido en 1874 y en 1936. El bloque social dominante, al ver en peligro su situación de poder y privilegio, utiliza la fuerza militar para terminar con las experiencias democráticas y, por tanto, produciendo un parón en la modernización social, política y económica de España.

Los instrumentos de la clase social dominante para poner en marcha el nuevo régimen fueron una nueva Constitución, la de 1876, que suponía una marcha atrás respecto a la norma democrática de 1869, y un sistema de partidos basado en el turno de dos formaciones políticas (Partido Conservador y Partido Liberal) cuyo funcionamiento se basaba en la continua manipulación del voto y, por consiguiente, en el fraude electoral. Es el denominado sistema caciquil que conformaba mayorías parlamentarias a la carta en beneficio del partido que ocupaba el poder en esos momentos.

Así pues, el país que vio nacer a los padres de los aviadores era un Estado que en 1900 alcanzaría casi los 19 millones de habitantes, mayoritariamente agrario, con una escasa industria localizada en Cataluña y el País Vasco, y social, cultural y económicamente atrasado respecto a los países de nuestro entorno. Baste decir que en España sólo había

dos grandes ciudades, Madrid y Barcelona, habiendo aumentado la población de ciudades como Zaragoza, Bilbao, Alicante o Valencia, entre otras, y residiendo la mayoría de sus habitantes en zonas rurales con una tendencia, lenta aunque constante, al aumento de la población urbana debido a los procesos de modernización. Al retraso habría que añadir o achacarle una alta tasa de analfabetismo, que aunque en continuo retroceso durante el período, en el año 1900 llegaba al 63,8% de la población. Además, el crecimiento vegetativo era escaso. A pesar de tener una alta tasa de natalidad, ésta era contrarrestada por una alta tasa de mortalidad; estamos hablando en 1900 de una tasa de mortalidad del 29 x 1000, sensiblemente más elevada que en los países de nuestro entorno. Por ejemplo, Portugal, en el mismo año, tenía una tasa de mortalidad del 20 x 1000 y el Reino Unido del 18 x 1000. El factor que más incidía en estos datos negativos era la mortalidad infantil, de las más altas de Europa. Esto traía como consecuencia que la esperanza de vida al nacer en 1900, en España, fuera de 35 años.

En esta situación de atraso generalizado se produjo, además, la crisis colonial de 1898 que supuso la liquidación de lo que quedaba del antiguo imperio colonial español. Esta crisis puso en tela de juicio muchos de los valores en que se basaba el régimen político de la Restauración, surgiendo el concepto del regeneracionismo, que en diversos modos y formas, todos ellos fracasados, asumieron los gobiernos del nuevo monarca, Alfonso XIII, ascendido al trono en 1902 tras la regencia de su madre María Cristina.

1.- LA OCUPACIÓN DE LOS PADRES

Una vez explicada de forma somera la situación socio-política en la que nacieron los padres de los aviadores, vamos a dar un salto en el tiempo para situarnos en la segunda década del siglo XX que como ya he mencionado es cuando nació la mayoría del colectivo estudiado. En las dos primeras décadas del siglo XX el proceso de modernización español sigue adelante, si bien de manera lenta. Esto se traduce en un descenso de la población agraria a favor de los sectores secundario y terciario, aunque por ello España no deja de ser un país predominantemente agrario en el cual, en el año 1920, el 57,22% de la población se dedicaba a tareas agrarias en condiciones muy precarias, ya fuera en el caso de los minifundios por el pequeño tamaño de la explotación o en el caso de los latifundios por las míseras condiciones de vida a las que eran sometidos los obreros agrícolas. En ambas situaciones, estas gentes llevaban a menudo una economía de subsistencia que

lastraba el consumo industrial y, por tanto, el desarrollo social y económico del país. En cambio, en la parte positiva hay que resaltar que la tasa de analfabetismo, aún siendo alta, se redujo de forma sensible y, además, se dio una disminución de la tasa de mortalidad infantil gracias a la mejora de la higiene y de las condiciones de vida y al desarrollo de la medicina. Resumiendo, España avanzaba lentamente hacia los parámetros de una sociedad industrial: reducción de la población agraria respecto a la industrial y de servicios, descenso de la mortalidad y de la natalidad y caída de la tasa de analfabetismo. Todo este proceso se produjo a pesar de las zancadillas que algunos sectores sociales ponían al avance del país, en concreto la gran burguesía terrateniente que no dio nunca el gran paso adelante en la modernización de España por su firme propósito de seguir manteniendo el control político y social del país.

En lo político, vamos a asistir a la crisis del régimen de la Restauración que va a dar lugar a los sucesos de 1917 y a la posterior instauración de la Dictadura de Primo de Rivera, en el año 1923, que va a terminar con el turno de partidos instaurado en 1876. La crisis política del régimen de Alfonso XIII se va a dar, en palabras del profesor Tuñón de Lara (TUÑÓN DE LARA, MANUEL: 1989, 18), debido a la incapacidad de la oligarquía dominante por modernizar el sistema y a la incapacidad de la oposición (de la pequeña y mediana burguesía y de la clase obrera) para imponerse social y políticamente al bloque oligárquico dominante agrario-industrial, base del sistema político de la Restauración.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Como ya he citado, en este ambiente social, económico y político nacieron los futuros aviadores republicanos. Pero, ¿a qué se dedicaban los padres de los aviadores republicanos?

Las ocupaciones de los padres las he agrupado en grandes sectores productivos de una forma muy general y de ello obtenemos el siguiente resultado: actividades agrarias, ya fuera como propietarios o como arrendatarios; sector secundario en diferentes actividades; trabajadores públicos y fuerzas de orden público; pequeños empresarios; y profesionales de clase media.

Ya hemos citado en líneas anteriores que la agricultura era la actividad económica predominante en España, de ahí que de aparezcan casos que se dedicaran a esta ocupación. De los testimonios se deduce que no eran obreros agrícolas sino propietarios

y arrendatarios y esa diferenciación social, la de agricultor y la de campesino se tenía muy clara en la época, tal como nos lo explica Gregorio Gutiérrez:

"Yo nací el 17 de Noviembre de 1916 y mis padres eran agricultores. Eran agricultores, no eran campesinos*. Mi padre tenía labor de campo, tenía mulas, incluso algún empleado y vivían aquí en Madrid. La mayoría de las tierras que tenía mi padre eran arrendadas, eran tierras de otra gente que eran propietarios y no las cultivaban".*

Lo que viene a decirnos es que pertenecía a una clase media campesina no asalariada que poseía sus propios aperos y algún empleado, con algunas tierras propias y otras arrendadas. De lo que deducimos que la situación socio-económica de su familia estaba por encima de la media de la gran mayoría de los agricultores españoles.

En la descripción que realiza de la realidad laboral de sus padres somos testigos del atraso tecnológico de la agricultura española, pues no habla en ningún momento de maquinaria. La agricultura española, excepto singularidades , como la Levantina, era una agricultura extensiva, poco o nada mecanizada en su mayor parte, salvo excepciones, y con el gran contraste entre los grandes latifundios de la mitad Sur de España y el minifundio de la mitad Norte. Las propiedades de tamaño medio, como la de los padres de Gregorio, eran minoritarias en relación con las anteriores y, en su menor proporción radica una de las razones del atraso agrícola español, es decir, la falta de agricultores con propiedades de tamaño medio que habría dado lugar a un mercado que hubiera alimentado a la industria española. En su momento, las desamortizaciones realizadas en el siglo XIX por los gobiernos progresistas deberían haber creado esta clase media campesina, pero solo sirvieron para financiar el Estado y aumentar las propiedades de la gran nobleza y de la burguesía agraria. El estancamiento social y político de esta clase social y la defensa a ultranza de sus intereses por encima del interés nacional será una de las causas del atraso socio-económico y, por ende, generará la inestabilidad política que arrastrará España en el primer tercio del siglo XX.

"Yo vivía en una casita pero lo nuestro era algo distinto porque mis padres, como ya he dicho, tenían labor y ahí había que tener mulas y los aperos de labranza y por eso teníamos una superficie como de una hectárea pegada a la iglesia. Todo este terreno estaba cercado. Ese terreno lo edificó un tío mío, hermano de mi padre, y ahí tenían una especie de albergue, porque el transporte de entonces se hacía con mulas, caballos y

carros y entonces cuando se traía algo a Madrid se podían dejar los carros dentro y había pesebres para pasar la noche antes de entrar en Madrid".

Me gustaría destacar del párrafo anterior el retraso que había en España con referencia a los países europeos de nuestro entorno en cuanto a las infraestructuras y medios de transporte. Como es expresa en la entrevista anterior, eran medios primitivos, carros tirados por animales, que pasaban la noche en las afueras de Madrid, para luego llevarlos a la ciudad al día siguiente. Ahí tenemos también un apunte del atraso español en materia de modernización al que ya hemos hecho referencia anteriormente.

Además, en su testimonio, nos muestra la realidad socio-económica del Madrid de entonces. Madrid era la capital del Estado y su desarrollo industrial era raquítico comparado con el del País Vasco, de Asturias o de Cataluña. Era una ciudad donde predominaba el sector servicios y la construcción. Este último sector constituía una de las mayores oportunidades de negocio. Años atrás se habían hecho las obras del ensanche con la creación del Barrio de Salamanca y en aquellos momentos se estaban realizando las obras del eje de la Gran Vía. Otro gran desarrollo urbanístico fue el de la Ciudad Lineal, ideado por el arquitecto Arturo Soria, lugar donde vivía Gregorio Gutiérrez. Pero algo que también refleja el retraso estructural madrileño es la presencia de agricultores en la misma ciudad, aunque fuera en la periferia de aquélla. Veamos como lo describe Gregorio:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"Yo nací en la Ciudad Lineal, nací junto a las tapias de la iglesia que había allí. La iglesia que hay actualmente se hizo después, era otra la que había anteriormente. Vivíamos en Ciudad Lineal, en la Calle Arturo Soria. Allí estaba la maquinilla de vapor que iba a Colmenar a por piedras. Las traían de allí y eran las piedras que machacaban para las vías del tren. Enfrente de mi casa estaban las oficinas de la Compañía y estaba también una especie de almacén. Con esto quiero decir que todo aquello era campo. La mayoría de los propietarios en Ciudad Lineal eran empleados, funcionarios. En aquellos momentos Madrid era un pueblo, Madrid no vivía más que de la construcción y de los funcionarios".

Un caso diferente, siendo también agricultor, es el de Justo César Sol Arias, asturiano. El esquema de propiedad agraria en Asturias es de pequeña explotación, de minifundios,

diferente a la *propiedad* media que podía explotar el padre de Gregorio Gutiérrez. Según explica Justo, era casi una agricultura de subsistencia:

"Mi padre, en aquellos tiempos, era agricultor, trabajando las pocas propiedades que tenía. (...) Había nacido en Pesoz. Las tierras eran nuestras pero eran muy pocas y de pequeño tamaño porque donde vivíamos nosotros era una zona donde todo eran laderas de montaña, había que trabajar mucho para que produjeran algo. Yo me acuerdo que trabajaban todo el año para tener algo de trigo, centeno, maíz y vid. El trigo no se daba apenas y el centeno era el pan nuestro de cada día. (...) Todavía quedan en el pueblo muchos pedazos de tierras pequeños que la gente ya no los trabaja porque los que araban las fincas ya no están, y los hijos ya han estudiado sus carreras y no residen en el pueblo, se han ido donde hay trabajo."

Pero no se queja de su vida, admite que había gente que vivía peor, que ellos no andaban demasiado mal y, en el hecho de esta mejor situación, menciona a sus abuelos, emigrantes en Madrid y vueltos al pueblo con ahorros. De hecho mucha gente en Asturias combinaba la agricultura con otra ocupación para mejorar la economía familiar. Se daban casos donde el hombre de la familia tenía un oficio, el que fuera, y la mujer se dedicaba a la casa y a las tareas de cultivo de las pocas tierras que tenían en propiedad. Esto lo explica muy bien Justo:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"Era una vida humilde, pero dentro de los humildes éramos de los que mejor estábamos. Teníamos una casa muy buena que habían hecho mis abuelos, que habían estado trabajando en Madrid. Mi abuelo fue lo que se llamaba entonces administrador de correos y recibía unos cuatro mil o siete mil reales de sueldo al año y también se dedicaba a ser portero de las casas *de los ricos. Con eso hicieron dinero y en un momento dado decidieron volver al pueblo. En el pueblo tenían una casa vieja, pero cuando llegaron, hicieron una casa nueva. Era una casa magnífica que se conserva todavía."*

El tercer caso que vamos a tocar es el de Francisco Cortés. Nacido en Pozuelo de Alarcón, en la provincia de Madrid, sus padres combinaban las labores agrícolas como propietarios de las tierras con un negocio de comestibles en el mismo pueblo. Como en el caso de Gregorio, era una familia de labradores, con aperos propios y un empleado, sin agobios económicos y que vivían de forma desahogada, tal como nos lo cuenta Francisco:

"Mis padres eran labradores, y además tenían un negocio de comercio de ultramarinos en Pozuelo de Alarcón. (...) Por aquella época teníamos dos casas, una que llamábamos la casa de labor y que la teníamos en propiedad y otra que teníamos alquilada. La casa de labor era una casa de unos cuatrocientos metros cuadrados. Esta casa se utilizaba para las labores agrícolas y, además, tenía habitaciones para una familia entera, cuadras para las caballerías y un patio muy amplio en el que se criaban cerdos, gallinas, conejos y patos. La otra casa era alquilada y allí era donde teníamos el comercio de ultramarinos y la vivienda donde vivíamos nosotros".

Al igual que en los ejemplos anteriores, en la descripción que hace Francisco no se hace mención a ninguna forma de innovación en materia agrícola. Solo se habla de establos, animales y aperos tradicionales. Es un *ejemplo* más del atraso agrícola que se vivía en la España de preguerra en un pueblo de la zona metropolitana de Madrid que en los años del desarrollismo sufrió un fuerte crecimiento urbanístico, sobre todo en viviendas de tipo medio y alto.

Uno de los indicadores de la *mejora* de las condiciones de vida, el agua corriente potable en las viviendas, no existía en ninguno de los casos anteriores, había que conseguirla, ya fuera en pozos excavados en las propias viviendas o por personas que se dedicaban a distribuir agua potable. En las casas de labranza no existían tampoco elementos sanitarios. Las necesidades fisiológicas se hacían en las cuadras de los animales. Gregorio y Francisco nos informan de esta situación:

Gregorio Gutiérrez: *"En una palabra, que vivíamos en unas circunstancias como se vivía entonces. A todo esto, si se tenía que hacer una necesidad se iba a las cuadras. No había agua corriente en la casa, había un pozo dentro de la casa que daba buen agua pero no para beber. Comprábamos agua a los aguadores que traían agua a Madrid, agua del Lozoya que llamábamos y esa agua se metía en tinajas y se utilizaba para cocinar y para beber y el agua del pozo para todo lo demás".*

Francisco Cortés: *"En aquel tiempo, en Pozuelo, no teníamos agua en la casa, teníamos que transportarla hasta la misma. Nosotros teníamos una mula pequeña con un serón en el que se podían colocar cuatro cubas para el agua. Yo tenía que hacer cuatro viajes*

diarios. El agua que se traía a casa la depositaba en una tinaja de barro cocido y era la que utilizábamos".

En el caso de Gregorio Gutiérrez y Francisco Cortés, las familias complementaban los ingresos que proporcionaba la labor agrícola con pequeños negocios. En la circunstancia particular de Gregorio Gutiérrez, con una taberna y, en el hecho vital de Francisco Cortés una tienda de comestibles, como se ha mencionado en líneas anteriores. Al abordar este asunto, me gustaría destacar el papel de las mujeres como amas de casa y como protagonistas en el ámbito de la economía familiar. Como amas de casa se dedicaban a las tareas caseras como la limpieza de la vivienda y cocinar para los demás miembros de la familia y, como madres, al cuidado y educación de los hijos. Por tanto, su papel se engrandece y se hace fundamental en el marco de la familia en diferentes aspectos. En esta época, salvo las clases acomodadas y las familias que se lo podían permitir, la mujer ayudaba a la economía familiar trabajando en diversas ocupaciones por un salario bastante menor que el de los hombres y con ello, se equilibraban los ingresos de las familias trabajadoras. En los dos ejemplos que nos atañen las mujeres eran las responsables de los negocios montados en el marco de la familia.

Gregorio Gutiérrez nos cuenta cómo al quedarse viuda su madre se volvió a casar y se cambiaron de vivienda, yendo un tío de Gregorio a vivir a la casa en la que él nació. La nueva vivienda estaba muy cerca de la anterior, y allí mismo montó lo que sería la taberna. Su marido se dedicaba a las labores agrícolas.

"En esta nueva vivienda mi madre cambió una puerta y la abrió dando a lo que es ahora la Calle de los Misterios y que entonces era el Camino de la Cuerda. Allí en esa pequeña habitación puso una mesa y sillas y con unas frascas de vino empezó a vender vino allí. No había mostradores. Mi madre y mi hermano de 14 años despachaban todo aquello. Mi hermano ha sido siempre muy despierto para los negocios, ha sido un negociante. En el mismo edificio en el cual vivíamos nosotros había una taberna que me parece que anteriormente no sé si la tuvo mi padre; no recuerdo, pero ahora la tenía otra persona y nosotros a esta persona le traíamos el vino de Morata de Tajuña. Mi hermano empezó a despachar de ese vino, pero sin mezclarlo con agua por lo que a la gente le gustaba el vino allí. En resumidas cuentas aquello empezó, empezó, empezó…, y entonces, más adelante, en la habitación completa se puso un mostrador. En resumidas cuentas, al final fue una taberna famosa en Madrid, El Gato Negro".

El caso de Francisco Cortés es diferente, el negocio ya lo tenía la familia cuando él nació y explica cómo funcionaba la tienda regentada por su madre:

"Como ya he dicho, yo me ocupaba de la tienda con mi madre, y mis hermanos, como eran pequeños todavía, no trabajaban. Yo, siendo un chaval, despachaba y cobraba a la gente divinamente, ya tenía mucha práctica en el despacho de la alimentación. En invierno teníamos mucho trabajo en la chacinería ya que en verano no podía matar a los cerdos por la temperatura. Solíamos matar en el matadero municipal dos o tres cerdos de noventa a cien kilos. (...) Por las tardes, como había poco trabajo, me quedaba solo en la tienda y en cuanto tenía tiempo me ocupaba de reponer el género que se había vendido. En la tienda, se despachaba mucho género de todo tipo como embutidos, sardinas arenques, bacalao, aceitunas de Camporreal, higos secos y conservas de todas clases".

Resumiendo, de los tres casos que hemos tratado dos son familias que vivían de forma sencilla pero sin agobios económicos. Gregorio y Francisco confiesan que no pasaron necesidades nunca, sus familias poseían tierras propias o arrendadas y contaban con sus propios aperos, animales de labranza y trabajadores contratados. A esto se unía la faceta del negocio familiar que complementaba las rentas producidas por el campo. El caso de Justo César es diferente, pues estamos hablando del minifundio asturiano con pobres rendimientos, casi de subsistencia. Esto hace que la economía de la familia de Justo César se complementara con los ahorros que habían hecho los abuelos en su emigración a Madrid.

Una vez repasado el tema de los padres que se dedicaban a tareas agrícolas, vamos a entrar a estudiar a los padres cuyas profesiones se pueden encuadrar en el sector secundario. Como podemos suponer, éste es muy variado en cuanto a profesiones. Las que nos hemos encontrado son trabajadores del ferrocarril, madera, cerámica, obreros industriales, mecánicos, etc. En todo caso, debemos destacar que en algunas ocasiones el trabajo desarrollado se compatibilizaba con otras ocupaciones para aumentar los ingresos familiares.

En el caso de Joaquín Calvo nos encontramos con unos padres oriundos de un pueblo de Valencia, Chelva, que emigran a Aranjuez, primero, y luego a un barrio de Madrid,

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Canillejas. Joaquín nos habla de una profesión desaparecida, la de los madereros que transportaban los troncos por el río y del hecho de que su abuelo era un *responsable* de aquellos madereros. Asimismo, con su descripción, entramos en la problemática del paro, ya que el padre de Joaquín se queda sin empleo y entonces entran en juego las solidaridades familiares para ayudar a la familia, muy importantes por entonces. No olvidemos que, en estos momentos, no había seguro de paro. Además, las personas se cambiaban de residencia si la situación lo requería, llevándose consigo a toda la familia. Joaquín nos explica cual fue la trayectoria laboral de su padre:

"Mi padre y sus hermanos estaban empleados en una fábrica aserradora de maderas, porque mi abuelo paterno era un contratista que traía madera de los montes de Cuenca; cortaban los pinos y los traían por el río Tajo hasta Aranjuez; los madereros, los llamaban. Mi abuelo era el jefe de los madereros. En la fábrica de madera de Aranjuez se hacían todos los cajones para la Tabacalera y estuvo funcionando hasta que dejaron de hacer los cajones y por entonces mi padre se quedó sin trabajo y entonces como teníamos un pariente en Canillejas que era dueño de muchas tierras nos trajo aquí. Y aquí es donde yo me hice un chavalillo ya mayor. En Canillejas mi padre se colocó en una fábrica de ladrillos, nunca se dedicó a la tierra".

En su descripción, volvemos a lo que hemos visto ya anteriormente. Madrid estaba rodeada de tierras de labor, habla de Canillejas, por cierto relativamente cerca de las tierras que cultivaba el padre de Gregorio en la zona de Ciudad Lineal.

Amancio Baltanás nos habla de su padre ferroviario. El hecho de que su progenitor fuera ferroviario hizo que llevara una vida nómada residiendo en varias localidades españolas. Nos lo cuenta de la siguiente manera:

"Yo soy nacido en Soria, en un pueblo de Soria que hace frontera con la provincia de Burgos que se llama Langa de Duero. Por aquella cosa del ferrocarril, a mi padre le trasladaban con cierta frecuencia. Éramos ocho hermanos, yo era el séptimo, detrás de mí había una hermana que nació en Guadalajara, que es el último sitio donde estuvo mi padre antes de ir a Ciudad Real. A Ciudad Real yo fui con ocho años y estuve allí hasta que empezó la guerra".

El padre de Amancio Baltanás compatibilizaba su tarea de empleado de ferrocarriles con la labor de constructor de carros. El oficio venía del abuelo de Amancio que ya tenía un taller que se dedicaba a esta actividad. Amancio lo recuerda y da más importancia a la construcción de carros en la vida de su padre, profesionalmente hablando, que al ferrocarril:

"Porque mi padre lo que había sido verdaderamente toda su vida era constructor de carros. Mi abuelo tenía un taller de carretería donde fabricaban carros con lanza. Muchas veces mi padre me decía que le ayudara, eso era cuando estábamos en Guadalajara. Estuvimos en el Henares, yo creo que ya no existe ni la estación. Era una estación antes de llegar a Espinosa. Pues allí estaban aquellos carros que yo conocí. Mi padre también hacía puertas para la casa de la abuela. Mi abuela tenía una casa en Almoradiel, grandísima, tenía cosa de fincas de trabajo, de tierras.".

El padre del alicantino Luis Sancho era un mecánico padre de una familia numerosa, tal como nos lo describe Luis:

"(...) nací en Alicante el 29 de Junio de 1918. Mi padre era mecánico y había nacido en Alcoy. Éramos diez hermanos*. Mi padre murió joven, tenía 34 años y mi madre quedó a cargo de todos nosotros".*

Otro hijo de obrero fue Pedro Muñoz, cuyo padre trabajó como asalariado en diversas ocupaciones, trasladándose de un lugar a otro de la geografía española según donde le saliera trabajo para mantener a su familia. De acuerdo al testimonio de Pedro, su padre llegó a trabajar con Largo Caballero en la época en que su ocupación era la de albañil, ya que el líder de la UGT y del PSOE era de profesión estuquista. Así lo explica Pedro:

"Mi padre se llamaba Pedro Muñoz Andrés y era de oficio fogonero de la Resinera, en Aguilafuente, provincia de Segovia, y cuando se casó con mi madre, que se casaron en Coyado Hermoso, pueblo también de la provincia de Segovia, se marcharon a Madrid. (...) En Madrid mi padre trabajó como albañil, no sé los años, yo todavía no había nacido. He oído por conversaciones *entre mi padre y mi madre que trabajó con Largo Caballero; Largo Caballero era estuquista y mi padre trabajó con él de albañil."*

Recuerda más tarde cuando la familia se afinca en la provincia de Castellón, concretamente en el pueblo de Caudiel, lugar donde nació él,:

"Mi padre trabajaba entonces en el Puerto de Sagunto. Él iba a trabajar en el tren de Ojos Negros y los sábados venía a visitarnos a casa y pasaba el fin de semana con nosotros. Luego *se marchaba otra vez a trabajar. Recuerdo que traía unas sandías grandísimas"*

En un nuevo cambio de residencia se van a vivir a Sagunto donde se establecerá la familia a causa de la nueva ocupación de su padre en los Altos Hornos de esta ciudad, donde residieron en una habitación de un almacén de naranjas. En aquella época, las naranjas valencianas eran uno de los productos de exportación más importantes de España y en torno a la naranja se había conformado una clase social de medianos propietarios dedicados a la agricultura de exportación, mucho más moderna que la agricultura que se podía dar en la Meseta o en Andalucía. Era un lugar donde se almacenaban las naranjas de cara su futura exportación por barco hacia Europa.

"No recuerdo bien, pero en el año 1928 o 1929 nos fuimos a vivir a Sagunto. Mi padre seguía trabajando en el Puerto de Sagunto. (...) En Sagunto vivíamos en un almacén de naranjas, en una habitación *que había allí y en este lugar dormía la familia. Por las noches teníamos que cerrar porque aquello era un almacén grandísimo. En aquel almacén había unas cubas donde se recogía el mosto y donde se recogían las naranjas".*

Pasado un tiempo al padre de Pedro le dieron una casa de las que llamaban de la compañía. Era una casa de los Altos Hornos para la que sus obreros residieran en ella. Era algo habitual en la época y algo que también se daría posteriormente, que las empresas crearan barrios cerca de la factoría para sus trabajadores con alquileres muy asequibles.

"*Más tarde a mi padre le dieron una casa de la Compañía, como las llamaban. En aquellos momentos mi padre trabajaba como albañil en los hornos de acero, fue de los que empezó a levantar los* hornos *de acero del Puerto de Sagunto, la antigua Siderúrgica del Mediterráneo Sota y Aznar, que se llamaba entonces.".*

Más tarde, el padre de Pedro Muñoz volvió a cambiar de trabajo y se colocó en los Altos Hornos como operario de la planta dejando su oficio de albañil, lo que hizo que los ingresos de la familia crecieran y vivieran más holgadamente, como nos cuenta Pedro:

"*Mi padre, en aquella época, ganaba unas cinco o seis pesetas diarias, para cinco personas era poco. Pero mi padre tuvo la suerte de cambiar de trabajo, de albañil cambió a ayudante de cucharero que llamaban allí, que era el que llevaba un depósito muy grande con treinta o cuarenta toneladas de acero fundido y que lo iba pasando a otros depósitos más pequeños. Empezó ganando once pesetas y, más tarde, ya ganó quince pesetas, que ya era un sueldo bastante bueno.*"

El periplo laboral de Pedro Muñoz Andrés, padre de Pedro Muñoz, nos informa acerca del proceso de industrialización y de la modernización del país que se estaba produciendo entonces, aunque fuera de manera lenta. Fue un hombre que emigró de un entorno rural en Segovia, pasando por Madrid y terminando en la periferia mediterránea en una ocupación industrial.

Trabajador industrial cualificado fue el padre de Juan Goicoechea en una de las pocas zonas de España donde se estaba desarrollando una verdadera industria con base en la minería de hierro, me estoy refiriendo al País Vasco. El padre de Juan era trabajador en una fundición en la localidad de Alsásua, en Navarra, casi en Guipúzcoa:

"Nací en Alsasua, Navarra. Mi padre también nació en Alsasua y mi madre en Bakaikoa. Mi padre trabajó siempre en la fundición. Era modelista en hierro. Hacía modelos para hacer bañeras, depósitos de cocina, placas duras y otros accesorios. Todos estos modelos luego se hacían en hierro. Era un artista en su oficio, hacía cosas que otros no hacían. De hecho le hicieron ofertas para irse a trabajar a Santander y Barcelona y no se fue, él dijo que no dejaba a la familia sola. De sus modelos luego se copiaban otros".

Como ya hemos comentado líneas más arriba, muchos obreros industriales completaban su salario con el cultivo de tierras para el autoconsumo, si bien en algunos casos eran las mujeres quienes llevaban a cabo esta tarea pero otras veces era el propio hombre de la casa. También la economía familiar se veía favorecida en las zonas de montaña o boscosas por la práctica de la caza. Los hombres salían a cazar y en muchas ocasiones era una base importante de la dieta familiar. El ir al monte también significaba coger leña para la calefacción en invierno, cuestión muy importante en zonas frías como puede ser Alsásua.

"Cuando tenía diez años mi padre me solía llevar al monte los domingos y los días festivos, ya que el resto de los días trabajaba en la fundición. Entonces la jornada del

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

trabajador solía ser de doce horas. Entonces los hombres no tenían tiempo para el ocio, simplemente salir de *paseo. El poco tiempo que les quedaba se dedicaban a los trabajos de la casa, ir a las fincas para sembrar patatas, maíz y algunas legumbres. Así que los domingos y fiestas los dedicábamos a ir al monte. Íbamos muchas veces para hacer leña para el invierno".*

El murciano Juan Meroño *Pellicer*, como él mismo dice en sus memorias, fue hijo de una familia muy humilde, ya que su padre se dedicaba a la construcción:

"Yo pertenezco a una familia pobre y numerosa, obrera (...) Mi padre me llevó consigo a la construcción de un pantano en un apartado rincón de la cuenca del Río Mundo…" (MEROÑO PELLICER, FRANCISCO: 2004, 13).

Otro testimonio interesante es el del mecánico catalán Josep Capellades en el que nos volvemos a encontrar la *dicotomía* campo-industrialización. En una recensión sobre sus memorias realizada por David Iñiguez, este último nos indica:

"La narración de Capellades se inicia durante su infancia en su pueblo natal, una de tantas localidades catalanas y españolas que en aquellos tiempos transcurría entre el mundo rural y la industrialización. Nacido en una familia humilde que siempre se desvivió por la educación de sus hijos, Josep sentirá tempranamente dos pasiones muy cercanas a su posterior devenir: la mecánica y la aviación comercial"[9].

En la misma línea que el anterior, el padre del abulense Albino Garrido combinó el trabajo del campo con el *trabajo* en las canteras. Así nos lo relata su hijo:

"Mi padre, Albino Garrido San Juan, nacido en Tornadizos de Ávila el 5 de Febrero de 1919. Fue a la escuela hasta los once o doce años y después, siendo el hijo mayor, acompañó a su padre y le tocó trabajar bastante en el campo y en las canteras de Granito".

El padre del valenciano Miguel Chasán fue un empleado público, primero fue pesador y luego trabajador del manicomio provincial, aunque siempre residiendo en su lugar de

[9] *Revista Ícaro* (nº 100), 2010.

origen, en Castellar, pueblo *cercano* a Valencia. Al igual que en el caso de Goicoechea y otros muchos, completaba su salario público con la agricultura:

"Era pesador público. Por aquel entonces cogía la romana y se dedicaba a pesar productos agrícolas. (...) Después mi padre fue empleado del manicomio provincial. Era un trabajador más de la institución, custodiaba a los enfermos y todo eso. La vida laboral de mi padre se terminó en el manicomio después de la guerra".

El padre de Miguel Chasán fue represaliado laboralmente cuando terminó la guerra, como otros muchos miles de españoles, por el hecho de ser republicano, teniendo que pasar multitud de estrecheces económicas debido a este hecho. Más tarde, ya bajo el nuevo régimen, sería rehabilitado en su puesto de trabajador del manicomio. Fue a comunicarle, en su propio domicilio de Castellar, la vuelta a su antiguo puesto de trabajo en el manicomio de Valencia el mismo alcalde de esta ciudad que lo tenía en alta estima por lo que había hecho durante la guerra civil, en base al testimonio del conductor que iba con el padre de Miguel Chasán. Lo sucedido al padre de Miguel Chasán le sucedió a otros muchos como ya he dicho y fue una operación de depuración en el ámbito de los trabajadores públicos que afectó a miles de españoles no afectos al nuevo régimen. En algunos casos, la expulsión del puesto de trabajo era inmediata, en otros, pasaban un proceso de depuración, cuya resolución podía ser favorable y, en ese caso, recuperaban su puesto de trabajo o, por el contrario, eran expulsados de la función pública, quedando, en la mayoría de las ocasiones, en una situación más que complicada para la supervivencia de las familias. Además, resalta la honradez de su padre durante la guerra civil cuando se dedicó al intercambio de productos agrícolas por alcohol en la zona de Requena para el manicomio y el Hospital General de Valencia sin esperar ninguna recompensa por ello. Esta actividad humanitaria relatada por el chófer que iba con él le servirá para que, pasado un tiempo, pueda volver al manicomio como empleado del mismo. El episodio nos lo relata su hijo Miguel:

"Cuando terminó la guerra, enseguida, a todos los que no eran de Falange los echaron a la calle, se quedaban sin trabajo. A mi padre le echaron inmediatamente. Claro, le quitaron el sueldo que tenía y lo dejaron limpio. Yo, en aquellos momentos, ya estaba en la cárcel. Y mi pobre padre tenía que ir a pescar con una red anguilas o cualquier otro pescado a La Albufera para darnos de comer a la familia. ¿Qué clase de hombre fue durante los tres años de guerra para no hacerse millonario con aquello que llevaba?

Porque él no tenía ningún control de nadie; no sabía nadie lo que había hecho aquí o allá, hoy voy con patatas, allá voy con arroz, el otro día con … y ahí no había nadie que controlara nada. Mi padre no iba más que a cambiar con éste o con el otro lo que luego podía llevar al manicomio o al Hospital. Ahí se ve lo que es un hombre. Y bueno, podría seguir contando sin parar cosas notables de mi padre".

Su hijo cuenta, para resaltar la honradez y la fidelidad a las ideas autonomistas de su padre, la contestación que le dio al alcalde de Valencia cuando le hizo el ofrecimiento de recuperar su antiguo puesto de trabajo en el manicomio:

"Bueno, está bien, soy un pobre que no tengo una perra, pero tenga en cuenta lo que voy a decir, que si yo tengo que renunciar a mis ideales autonomistas, a mí, que no me esperen en el manicomio porque yo *soy igual que era antes. Antes me echaron por no ser de Franco, por tanto si tengo que renunciar a mis ideales que no me esperen".* A lo que respondió el alcalde franquista de Valencia: "*Si todos fueran como usted yo también sería autonomista".*

Otro empleado público, pero esta vez perteneciente a las fuerzas de orden público, era el padre de Luis Figueroa González. Era guardia civil y murió durante la guerra. La que sería su nuera, Felicitas, también era hija de guardia civil. Felicitas, en su testimonio, nos narra que ambos guardias civiles, su suegro y su padre, siempre fueron fieles a la República, y que eran una minoría en un cuerpo donde había una mentalidad muy reaccionaria entonces. Así nos lo describe Felicitas:

"Mis suegros procedían de Guadalajara. Mi suegro era guardia civil, y se dedicaba a atender a los animales. A mi suegro lo mataron durante la guerra. Él, todos los días a las siete de la tarde, pasaba revista al frente que estaba muy cerca del pueblo donde estaba destinado, que no recuerdo ahora cómo se llamaba. Una noche uno se escapó y se pasó a los nacionales y les dijo que a las siete siempre pasaba revista. Así que le esperaron un día y le mataron. Le hicieron una emboscada. Antes de morir gritó ¡Viva la República! Está enterrado en Villanueva".

En relación con aviadores que tuvieron padres dedicados a profesiones liberales con buena posición económica, tenemos algunos casos como pueden ser los de José María

Bravo, Ramón Jiménez Marañón o el mismo hijo del primer ministro de la República durante la guerra, Rómulo Negrín.

José María Bravo, en sus memorias, nos cuenta que sus padres trabajaban como personal administrativo en una compañía de ferrocarril radicada en Madrid y resalta su faceta como personas amantes de la montaña madrileña:

"Ambos progenitores eran personal administrativo de la llamada Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España y trabajaban en las oficinas de la Estación del Norte o de Príncipe Pío. Todavía jóvenes, ya llevaban algún tiempo casados; su ambiente era de ferroviarios como ellos, por un lado, y amigos de los hermanos de la madre, los Zabala, por otro. Estos últimos fueron pioneros en el aprovechamiento de los enormes valores naturales de la zona norte de la provincia de Madrid, y ciertos lugares llevaban ya el nombre de ellos" (BRAVO, JOSE MARIA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 34).

Carlos Lázaro, en la semblanza biográfica que hace de Ramón Jiménez nos relata sus orígenes y parentescos con personas relacionadas con las profesiones liberales como era el eminente médico y escritor Doctor Marañón:

"Nacido en Santander, Ramón Jiménez Marañón, era miembro de una familia cuyos antepasados participaron en la exploración del río Amazonas y, en la etapa contemporánea, tenían como figura señera al doctor Gregorio Marañón (que era su tío por parte de padre)"[10]

Y dentro de este grupo, que podemos ya contar de la muy conocida peripecia vital del Doctor Negrín, padre de Rómulo Negrín, primero como discípulo de Don Ramón y Cajal, luego como profesor de la Universidad para terminar siendo Jefe de Gobierno de la República durante la Guerra Civil, pasando al exilio al terminar ésta.

Dentro del grupo de no asalariados, ya hemos hablado de los padres que se dedicaban a la agricultura y que, en los casos mencionados eran propietarios de sus tierras o arrendatarios. Asimilados a esta condición social estaban los pequeños y medianos propietarios de negocios, tanto urbanos como los establecidos en zonas rurales. Era un

[10] *Revista Ícaro* (nº 88), 2006.

grupo social muy heterogéneo en los planos social, político y económico, en una escala que podía ir desde el que tenía un pequeño negocio como una tienda o una taberna hasta el propietario de una pequeña fábrica donde empleaba a un cierto número de trabajadores.

Dentro de este grupo, estaba el padre del observador Juan Francisco Gómez. Oriundo de Motilla del Palancar, tenía un negocio de calderería especializado en la fabricación de alcohol. Así nos lo describe Juan Francisco:

"Nací el 23 de junio de 1917 en Motilla del Palancar, provincia de Cuenca. Yo vivía en el centro del pueblo, en la plaza, enfrente de la iglesia. En la casa donde vivíamos mi padre tenía un taller de calderería en el cual yo también trabajé ayudando a mi padre hasta que ya me hice mayor, a los 18 años. Mi padre montaba fábricas para hacer alcohol del orujo de la uva".

El caso del padre de Ángel Sanz es diferente al anterior. Se trata de un caso claro de ascenso social. Siendo trabajador asalariado como mecánico ferroviario, con unos ahorros consiguió montar su propio negocio que, con el paso del tiempo, fue en ascenso en el madrileño barrio de Vallecas.

"(...) mi padre y un tío mío que se llamaba Juan se dedicaban a reparar un tren que había en aquella época que iba de la Azucarera de Arganda hasta la Estación del Niño Jesús, en Madrid. Al ser ellos los encargados de reparar el tren siempre iban montados en él, ya que parece ser que se estropeaba de vez en cuando y, por tanto, siempre necesitaban llevar uno o dos mecánicos".

El ascenso social de la familia de Ángel Sanz, que pasó de ser un asalariado a tener más de una ferretería y un taller de acero inoxidable en una zona obrera como era Vallecas, lo describe con meridiana claridad en el siguiente párrafo:

"Pasados los años mi padre se hizo con unos ahorros y compró con la ayuda de mi tío una ferretería en el Puente de Vallecas. Después mi padre se quedó solo con el negocio. Él siguió trabajando solo. Era una fiera trabajando, trabajaba 16 ó 18 horas al día, no sé. Más tarde mi padre consiguió comprar otra ferretería y luego otra y compró también un taller de aceros inoxidables. Vivíamos en el Puente de Vallecas, pero más bien como una familia acomodada".

También pequeño empresario pero en otra faceta, era el padre del mecánico Antonio Vilella. Formaba parte de los que se denominaban entonces traperos, personas que se dedicaban a menor o mayor escala a la recogida de materiales de deshecho o de otra procedencia para poder aprovecharlos o revenderlos; era una actividad que anticiparía lo que en el futuro sería el reciclaje. Era un trabajo muy duro y sacrificado. Así nos lo explica Antonio Vilella:

"Mis padres vivían en Barcelona y eran traperos. Es decir, aprovechaban todos los materiales y de aquello se vivía en mi casa. Fue una época de grandes sacrificios y penurias pero también muy gratificante".

El alicantino Ernesto Marimón procedía por ambas partes, paterna y materna, de familias acomodadas dedicadas, respectivamente, al mundo de los negocios y a temas jurídicos. El abuelo paterno de Ernesto era un hombre dedicado a los negocios, en principio de vinos y licores, ampliándolo con el tiempo a actividades comerciales del ámbito de la papelería y librería gestionadas de forma familiar. En este entorno familiar, comenzó a trabajar el padre de Ernesto Marimón. Además, era propietario de fincas en el campo. Por parte materna, su abuelo era un procurador que llevaba la defensa de grandes empresas como MZA, bancos o entidades públicas como el Ayuntamiento de Alicante. Además, y esto era un síntoma de buena posición social, vivían en casa propia, cosa poco habitual en la época. Así nos lo cuenta Ernesto Marimón:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"Mi abuelo por parte de padre era hombre de negocios, muy entendido en cuestión de vinos y licores. Procedía de Cataluña y tenía una finca de su propiedad, a la que llamaban "La Huerta", en la que tenía una gran bodega llena de toneles de gran capacidad para abastecer de vino a Alicante y su provincia. Además, en el centro de Alicante, tenía una tienda de vinos y licores en la que se despachaba, por litros, vinos de diferentes calidades a las casas particulares del centro de Alicante. Entonces no había, como ahora, envases conteniendo vino, se iba diariamente con la botella a la tienda de vinos para que te la llenaran. Había excepciones como el servicio a las casas de garrafas de cuatro, ocho o dieciséis litros de vino. Es decir, que se dedicó al comercio del vino a gran escala.

El encargado de ese negocio era su hijo Enrique, mi tío Enrique. Luego montó una papelería que posteriormente sería también librería, de la cual estaría encargado mi

padre. Es decir, mi abuelo era el propietario de todo, pero sus hijos le llevaban los negocios y les pagaba muy *bien a pesar de tener fama de tacaño. (…) Lo que quiero expresar contando todo esto es que, si bien, mi familia no era rica, su situación económica era muy buena".*

Tal como he mencionado líneas más arriba, el abuelo materno era un procurador que trabajaba para empresas e instituciones muy importantes en el momento:

"Mi abuelo materno era procurador de tribunales, y tenía mucha celebridad porque, con el abogado de más renombre de Alicante, tenían a su cargo la defensa jurídica de las principales entidades: Ayuntamiento, banca, Ferrocarriles MZA (Madrid, Zaragoza, Alicante). Era una persona de gran influencia en la ciudad de Alicante y en la provincia".

El padre de José García Lloret se dedicaba al transporte de mercancías con un carro. Pero completaba su actividad con tareas relacionadas con las naranjas, ya fuera la recolección o fabricar envases para su comercialización. Ya lo he comentado, el cultivo de la naranja, junto con la almendra, eran dos productos de exportación de primer orden en la agricultura valenciana y base de la economía regional. Además, eran las más modernas en cuanto a técnicas de explotación, y en su mayor parte eran propiedades medianas, con lo que se evitaban los desequilibrios sociales, laborales y económicos causados por el minifundio de la Meseta Norte y de los latifundios de la mitad Sur de España. Más tarde, dejaría la actividad de transporte, para, al igual que la familia de Gregorio Gutiérrez, montar una pequeña taberna en su pueblo. La descripción que hace Antonio del oficio de carretero de su padre nos muestra de nuevo el atraso en materia de transporte en que se encontraba España en aquellos momentos, teniendo en cuenta los tiempos de los que estamos hablando, la segunda y la tercera década del siglo XX:

"Mi padre era carretero y se dedicaba a transportar mercancías de un lugar a otro. Fui pocas veces con él porque a mi madre no le parecía bien que yo acabara siendo carretero. Mi padre tampoco estaba entusiasmado con su suerte y nunca insistía en que fuera con él. De todos modos, en la temporada *de recolección del arroz yo le ayudaba a descargar los sacos de arroz de 50 kilos que normalmente había que subirlos al granero por las escaleras. El caballo que tiraba era muy fuerte y por delante iba el burro que era muy listo. Cuando había que regresar a casa se le daba la orden al burro, y aunque mi padre se durmiera, el carro siempre llegaba a casa por el camino más corto".*

Con el tiempo, el padre de Antonio Lloret abandonó el oficio de transportista con su carro y abrió una taberna en el pueblo regentada de forma familiar. Era muy habitual que la totalidad de la familia se implicara de una manera u otra en los negocios familiares. Además, la descripción realizada por Antonio nos ilustra sobre cómo era la vida cotidiana y las costumbres en aquellos años y sobre la agricultura de la región valenciana. Esta actividad, tal como nos lo explica Antonio, la compaginaba con la fabricación de cajas para el envase de las naranjas:

"Durante esta época mi padre dejó el carro, se hicieron reformas en casa y montaron una taberna. Además, mi padre trabajaba de carpintero haciendo cajas para envasar naranjas. (...) En la taberna se reunían los labradores para almorzar después de haber estado arrancando o plantando arroz desde las cuatro de la mañana. Durante la temporada arrocera solían venir con su carne fresca. Traían enganchadas en una rama varias ratas limpias y preparadas para freír con ajos. Las ratas las cazaban con perros de una raza especial. Estas ratas se comían el arroz de los campos y eso era el motivo para que se dedicaran a cazarlas y comerlas. La verdad es que estaban deliciosas. Más finas y deliciosas estaban todavía las ancas de rana fritas que pescábamos en los arrozales. Durante el período de siega teníamos mucha clientela. Algunos se quedaban incluso a dormir en lo que había sido el pajar de la cuadra. Eran segadores que desde los pueblos de la sierra bajaban a ganarse el jornal".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

El trabajo de la taberna y de las actividades relacionadas con la naranja eran completadas con actividades agrarias que llevaba la familia. Además, por primera vez, se menciona maquinaria agrícola moderna, la trilladora. Así nos lo describe Antonio:

"Éste fue un período muy agitado, pero recuerdo que trabajábamos mucho. Mi padre trabajaba en el almacén de naranja y yo también trabajaba en él. Teníamos la taberna y, además, llevábamos dos campitos de huerta, uno que era de mi madre, cerca del pueblo, y el otro arrendado que estaba en Bengida. En el primero, plantábamos maíz, judías verdes, sandías, melones, etc., mientras que en el segundo cultivábamos arroz para semilla. Este último daba mucho trabajo para conseguir que la semilla resultara buena. Con mucha frecuencia teníamos que meternos dentro del arrozal para quitar las malas hierbas que solían crecer junto al arroz. La siega también daba faena, pero lo más pesado e insoportable era la trilla que se hacía con el caballo, pues al ser para semilla no

podíamos hacerlo en la trilladora. Lo más molesto era la limpieza final del arrroz que se hacía lanzando el grano en palas contra el viento. Los granos caían en el montón mientras que el polvo se te metía por todas partes y picaba mucho. Todo esto había que hacerlo a pleno sol y siempre lo llevé mal".

El aviador Celestino Díaz, en la semblanza que hizo de Juan Pedro García, nos habla de los padres de Juan Pedro. Al igual que otros compañeros suyos, su familia regentaba una taberna y además tenían un camión. Como es habitual en otros casos, la familia ejercía varias actividades para aumentar los ingresos:

"Juan Pedro era el hijo mayor de un matrimonio que residía en Archena, donde regentaba un establecimiento de bebidas (taberna) pero que también hacían comidas.(...) Por ser el primogénito enseguida se dio cuenta de que debía ayudar a mantener el sostén del negocio y en tal sentido dejó sus estudios y, como quiera que tenían un camión, no esperó a tener la edad para obtener el carné de conducir y desde entonces tomó el volante del vehículo para el servicio propio y atender a los clientes"[11].

El mismo Celestino Díaz, en otra pincelada biográfica que hizo de otro aviador, Antonio Cano, nos habla de la familia de éste. El padre de Antonio Cano era un sastre manchego de Ciudad Real que alternaba las telas y las agujas con las labores agrícolas con la ayuda de su esposa, como ya hemos visto en otros casos:

"Era hijo de un matrimonio manchego. Su padre era sastre y su madre una mujer hacendosa que además de criar a sus ocho hijos, que ya es bastante, participaba en otras tareas del medio rural"[12].

En cuanto a la estructura de las familias, nos encontramos muchos casos con familias numerosas de cinco hijos o más, lo que confirma la alta tasa de natalidad que había en España. Por otro lado, se observa también con cierta frecuencia la muerte temprana de alguno de los progenitores, en especial de los padres (Ernesto Marimón, Gregorio Gutiérrez, Luis Sancho, Justo César Sol, entre otros) lo que hacía que, en algunos casos, las mujeres se pusieran al frente de la economía familiar; en otros los abuelos ayudaban a las familias o se daba el caso de que la mujer contrajera nuevas nupcias. También se

[11] *Revista Ícaro*, (nº 90), 2007.
[12] *Revista Ícaro* (nº 91), 2007.

presentan casos de la muerte prematura de la madre, aunque en menor medida. Según datos del INE la esperanza de vida de los hombres al nacer estaba en 1920 alrededor de los cuarenta años, mientras que la de la mujer era un poco más alta. Ya en 1930, y siguiendo los datos del INE, la esperanza de vida de los hombres era de cuarenta y cinco años y la de la mujer alcanzaba los cincuenta.

CONCLUSIONES

De todo lo anterior podemos deducir que:

1.- La mayoría de los padres de los aviadores tuvieron ocupaciones que hicieron que no tuvieran carencias de necesidades básicas, salvo alguna excepción que se puede entrever en alguno de los testimonios. Incluso algunos tenían sólidas posiciones económicas que perfectamente encajaban en lo que podríamos llamar clase media, lo que les permitía tener tiempo para el ocio (excursiones, vacaciones), actividad muy restringida en aquellos momentos.

2.- Era habitual el compaginar varias actividades de tipo laboral, ya fueran asalariados o propietarios de su propio negocio. Así, vemos trabajadores asalariados que complementan su salario con el cultivo de pequeñas parcelas agrícolas o con otras actividades también por cuenta ajena. En el caso de personas que tienen sus propias tierras suman a esta labor actividades comerciales como la apertura de tabernas o tiendas.

3.- La importancia de la mujer, en el marco de la economía familiar, primero como ama de casa y responsable de los hijos y, luego, como soporte económico que lleva otras actividades al margen de las caseras. Por ejemplo, si el hombre trabajaba el campo, ella se dedicaba al negocio familiar, o si el marido tenía un trabajo asalariado ella se dedicaba a las actividades agrícolas.

4.- La agricultura española estaba atrasada en cuanto a la incorporación de maquinaria para las explotaciones.

5.- Los medios de transporte eran muy anticuados respecto a los países de nuestro entorno europeo. Los aviadores nos hablan con total naturalidad del transporte de mercancías en carro en la tercera década del siglo XX.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

6.- Efecto del proceso de modernización de la sociedad española se estaban produciendo movimientos de población del campo hacia la ciudad y del centro geográfico hacia la periferia más industrializada.

7.- Que debido al proceso de modernización, se produjeron progresos en la medicina y la mejora de las condiciones de vida conforme avanza el siglo; además, la esperanza de vida fue aumentando y las tasas de natalidad y mortalidad se parecieron más a las de los países de nuestro entorno.

2.- IDEOLOGÍA Y PARTICIPACIÓN POLÍTICA DE LOS PADRES

Una de las facetas a tener en cuenta para comprender el compromiso de los aviadores con la República, en el momento del golpe de estado de los militares sublevados, se refiere también a los padres o abuelos, concretamente a su ideología, y en su caso, con el compromiso político adquirido con una u otra formación política. En otros casos, nos encontraremos con padres que no tuvieron o no quisieron ninguna relación con la política activa.

Uno de los hechos más significativos del régimen de la Restauración, sobre todo en sus inicios, fue la desmovilización política de las masas y la manipulación del sufragio a través del sistema caciquil. La experiencia del Sexenio había dejado muy tocadas a las fuerzas de progreso, ya fueran liberal-demócratas, republicanas o del movimiento obrero. Es más, en los primeros momentos de la Restauración, de la mano de Cánovas del Castillo, se produjo un movimiento de involución que dejó a muchas de estas fuerzas en la ilegalidad, ejerciéndose la represión gubernamental sobre ellas. La instauración del sufragio universal por parte de Sagasta en la década de los noventa del siglo XIX, junto con una política permisiva hacia las fuerzas políticas al margen del turno de partidos, van a abrir cauces de participación política que antes estaban vedados.

Paulatinamente, con el paso de los años, las fuerzas de oposición se fueron reorganizando, ya fueran las organizaciones republicanas o el movimiento obrero, que durante este período vio nacer al Partido Socialista (PSOE) y a la Unión General de Trabajadores (UGT), fundadas, respectivamente, en 1879 y 1888. El anarquismo, debido a las fuerzas centrífugas que siempre albergó, tendrá que esperar al año 1910 para estructurar una organización a escala nacional como sindicato, la Confederación Nacional del Trabajo

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

(CNT), y ya en la tercera década del siglo XX, en la faceta más política del anarquismo, asistiríamos al nacimiento de la FAI (Federación Anarquista Ibérica).

Pues bien, los padres de los aviadores se van a mover en este ambiente político dominado por los partidos del turno, Conservador y Liberal; en la oposición, encontramos a los republicanos y socialistas y, en el otro extremo del panorama político, a los carlistas, sin olvidar al anarquismo como gran fuerza del movimiento obrero cuya idea básica era la no participación en la política de partidos. De los casos en que los aviadores hablaron sobre el compromiso político de sus padres, algo menos del 50 por ciento no tuvieron relación con la política, en alguno de estos casos podemos vislumbrar, por su posición socio-económica o por los antecedentes posturas conservadoras sin militancia activa. Por encima del 50 por ciento, son personas con compromiso político con la izquierda, ya fuera republicanos o socialistas. En algún caso, nos encontramos con que la familia de la madre, por ejemplo, es conservadora y el padre es de ideología más avanzada.

En el grupo de los no comprometidos, nos hallamos con las familias vinculadas a las actividades agrarias. Ninguna de ellas tuvo un compromiso político afirmado, hecho corroborado por sus propios hijos. Así Francisco Cortés afirma rotundamente que "*mi padre nunca se metió en política*" o Justo César Sol manifiesta que "*Mi padre no tuvo nunca militancia política. Allí no existía la política, los únicos que se dedicaban a la política eran los caciques y mi padre no era ningún cacique. Más tarde, Asturias se convirtió en un centro neurálgico para los socialistas, pero eso fue más tarde; después de la muerte de mi padre*".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

En otros ámbitos como era el de la pequeña empresa, existe una división en torno al tema ideológico, pues encontramos personas comprometidas con la izquierda aún siendo empresarios y, otros, en los que no existe el compromiso político. Esto refleja claramente la heterogeneidad social y política en la que descansaba lo que podríamos llamar pequeña burguesía o también clases medias. En este grupo, ya lo hemos comentado anteriormente, nos podemos encontrar, en el plano económico, desde el dueño de un pequeño negocio hasta una pequeña o mediana empresa. En el ámbito político, había un buen porcentaje de casos que simpatizaban con los republicanos y había otra parte que se identificaba con las ideologías conservadoras por el afán de que hubiera orden en la sociedad. Este sector conservador de las clases medias, en algunas ocasiones, ya en los años 30 del siglo XX evolucionaría hacia el fascismo y sería uno de los apoyos sociales de los golpistas.

En el caso de los no comprometidos, nos encontramos con la familia de Antonio Vilella que afirma que "*Mi padre nunca fue político, se dedicó toda su vida al trabajo y a criar a los cuatro hermanos que éramos*". El padre de Juan Francisco Gómez sería un ejemplo intermedio entre el compromiso ideológico y la falta de éste. Este hombre era una persona de izquierdas, progresista, en palabras de su propio hijo, pero que nunca lo manifestó debido al miedo a perder clientela en su taller de calderería. Así nos lo explica Juan Francisco Gómez: "*Yo siempre me he sentido un hombre de izquierdas, y mi padre también lo era, pero lo que tenía el hombre era miedo. Y ya he dicho antes que en parte tenía razón, ya que por su profesión tenía que trabajar para todo el pueblo, de cualquier partido. Entonces si se significaba políticamente podía perder parte de su clientela*". Es decir, nos encontramos con un hombre que mantiene oculta su ideología a los demás para mantener con buena salud su negocio en un ámbito tan cerrado como era el medio rural español del primer tercio del siglo XX.

Más comprometido que el anterior, quizás por vivir en un ambiente urbano como el de Madrid donde el control social es menor, el padre de Ángel Sanz es una persona que asume el compromiso político en un partido de izquierdas como era el Partido Socialista. Como se ha visto, antes de ser pequeño empresario había sido mecánico en un ferrocarril que unía Madrid con Arganda del Rey y había residido toda su vida en Vallecas. De ahí puede venirle su raigambre izquierdista. Así nos lo cuenta el propio Ángel Sanz: "*Mi padre era socialista, pero sólo del Partido porque de la UGT no podía ser ya que era un patrón, por tanto era sólo del Partido Socialista.(…) Mi padre era socialista, pero del ala izquierda. Cuando yo era joven los socialistas estaban mucho más a la izquierda que ahora.*".

No tan a la izquierda como la familia de Ángel Sanz, pero dentro del espectro progresista y republicano de la época, se encuentra la familia de Ernesto Marimón. Como ya hemos indicado, era una familia acomodada, tanto por la línea materna como por la paterna, que podríamos definir como de clase media:

"*Las ideas y tendencias políticas que desde pequeño vi y oí en mis mayores fueron exactamente las mismas en las dos ramas. Indudablemente, eran de izquierdas. Criticaron siempre las dictaduras de Primo de Rivera y Berenguer, criticaban el militarismo y a los* políticos *que dominaban a la monarquía. Sin pertenecer a ningún*

partido político, eran sin duda republicanos. De ello no me cabe ninguna duda puesto que mi abuelo tenía en el balcón principal de su finca 'La Huerta', un gran mástil y preparada una gran bandera con los colores de la república para el día en que se proclamara en España, como así hizo llegado el momento".

En lo religioso, define a su familia como creyentes no practicantes: "*En lo que a religión se refiere, todos ellos eran creyentes, pero no practicantes. A todos nosotros nos bautizaron y nos hicieron tomar la primera comunión, pero no nos llevaban a misa ni nos obligaban a ello.*".

Esta familia es el perfecto ejemplo de esa pequeña o mediana burguesía tolerante que apoyaba una república democrática en el marco de los partidos republicanos del momento o, en algunos casos, en el Partido Socialista. Era un bloque social genuinamente democrático y laico, creyente en la libertad de cultos sin imposiciones. El testimonio de Ernesto Marimón acerca de la relación de su familia con la religión refleja bastante claramente la mentalidad de este bloque social. El fracaso del mismo en el mantenimiento del Estado democrático frente a la gran oligarquía agraria y de negocios será una de las causas de la caida de la Segunda República. Y es que esta pequeña y mediana burguesía era el principal soporte social de la República, pero debido a su debilidad no pudo sostenerla.

José Lloret no menciona nada de la ideología de su padre, también pequeño empresario en la zona rural valenciana, pero nos informa de la militancia anarcosindicalista en la CNT de un tío suyo con el que trabajó en un horno de panadería y que, al mismo tiempo, le pasaba lecturas de carácter anarquista:

"*Mi tío era de la CNT y tenía algún folleto de carácter anarquista que me dio a leer*".

Entre aquellos cuyos padres fueron trabajadores asalariados, nos encontramos también la dicotomía del compromiso político y la falta de actividad política y asimismo algún caso en que existen diferencias ideológicas entre los cónyuges.

Entre los no comprometidos políticamente o que por lo menos no tienen conocimiento de ello nos encontramos con los padres de Simón Fiestas, catalán, y del vasco Juan Goicoechea. En este grupo, he incluido a la familia de Joaquín Calvo porque él mismo nos afirma que la familia de su madre era católica practicante y conservadora, aunque sin militancia en el catolicismo político. Al contrario, su padre era un hombre de talante

progresista, podríamos decir de izquierdas, que se amoldó a la ideología conservadora de la familia de su mujer. Es decir, la mentalidad conservadora y católica de la madre de Joaquín se impuso al espíritu liberal de su padre. De hecho, más adelante, veremos que una de las razones de su incorporación a filas durante la Guerra Civil como voluntario será buscar la protección de su familia que era cristiana. De esta manera, lo expone Joaquín Calvo:

"*Por parte materna mi abuelo era un hombre muy culto, era un hombre muy instruido, pero más bien católico, tenía hijas monjas y yo fui educado de esa manera, como católico. Mi* educación *fue muy religiosa, católica, pero no beatos, y mi padre, muy liberal, pertenecía a la UGT. Mi padre se amoldaba, la tendencia de mi padre ha sido muy liberal, muy republicano, muy socialista, partía más de Pablo Iglesias que de la Iglesia.*".

El padre de Amancio Baltanás, ferroviario, fue militante de la UGT y estuvo represaliado por el hecho de ser afiliado al citado sindicato antes y después de la guerra. Aunque, como cuenta Amancio, las dos veces pudo volver a su puesto de trabajo:

"*Mi padre ya había militado en la UGT. Lo que pasa es que mi padre cuando era joven tuvo un problema. Yo no sé lo que le pasó, pero una vez le echaron del ferrocarril por algún tema político. Esto sucedió antes de nacer yo. Pero estuvo cuatro días despedido porque a la gente del ferrocarril siempre la buscaban, era gente que se conocía muy bien. Mi padre tenía aquí, en Madrid, unos primos que eran inspectores en la Estación de Príncipe Pío y por éstos enseguida se volvió a colocar*".

Como otras muchas personas no afectas al régimen, el padre de Amancio Baltanás y alguno de sus hermanos fueron represaliados en la empresa de ferrocarriles donde trabajaban, rebajándoles la categoría o les obligaban a traslados obligatorios por motivos ideológicos:

"*A mi padre, después de la guerra, también le quitaron el puesto y le hicieron guarda en un muelle. Le quitaron el puesto que tenía en circulación porque era un poco de izquierdas, es decir, le rebajaron de categoría. Tenía dos hermanos mayores que también eran ferroviarios. A los dos los echaron de Ciudad Real. Uno se tuvo que ir a Almansa y allí en Almansa estuvo hasta que cambió la situación y se fue a Extremadura ya que su mujer era* de *allí. Mi otro hermano se fue a Murcia y estuvo todo el tiempo postergado*

en La Alquería, un pueblo al lado de Murcia donde se hacían los traslados hacia Alicante o Cartagena.".

El alicantino Luis Sancho tuvo un padre de militancia republicana, concretamente era militante del partido de Manuel Azaña, de hecho él asistió a una escuela creada por el citado partido donde asistían los hijos de los afiliados.

La madre y el padre de Pedro Muñoz Bermejo fueron militantes activos del socialismo en el Puerto de Sagunto con puestos en la dirección del Partido Socialista de esa localidad. El padre de Pedro Muñoz sería fusilado posteriormente por los sublevados, debido a sus ideas socialistas:

"*Mi padre y mi madre siempre fueron de izquierdas. Mi padre y mi madre nunca creyeron en los curas. A pesar de esto, y como ellos eran de Segovia y en aquellos tiempos el que no pasaba por la iglesia no se casaba, pues tuvieron que pasar por la iglesia para casarse. Asimismo, todos los hermanos estamos bautizados, aunque yo no sea creyente y pertenezca al Partido Comunista. Mi padre pertenecía al Partido Socialista y, cuando estalló la guerra, estaba en la dirección del Partido Socialista del Puerto de Sagunto, era un vocal. Mi madre era la tesorera del Comité del Partido Socialista del Puerto de Sagunto.*"

El caso de José María Bravo es muy parecido, en cuanto a los orígenes sociales de sus padres, a Ernesto Marimón. Pertenecen a la pequeña burguesía ilustrada y progresista de raíz republicana. No son empresarios como la rama paterna de Ernesto o abogados de prestigio en la rama materna, son empleados administrativos de los *Ferrocarriles del Norte* que trabajan en las oficinas de Madrid. Era una familia muy moderna para la época y, junto con la familia de Pedro Muñoz, en otra escala social, representan la entrada de la mujer en mundos como el de la empresa o la política, reservados casi exclusivamente entonces a los hombres. Se trataba de una familia de mentalidad avanzada, tanto en el plano político como en el social; eran, por ejemplo, muy amantes de los deportes y de la vida al aire libre. Veamos cómo describe ideológicamente, en sus memorias José María Bravo a su padre y a su madre:

"*Podríamos decir que mi padre era un liberal convencido y, mi madre, una mujer con un posicionamiento mucho más a la izquierda en el espectro de la política de partidos de*

entonces, muy poco elaborada" (BRAVO, JOSE MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 33).

En concreto, de su madre, que se llamaba África, dice:

"*África, era una mujer notable, con un carácter excepcional para la época en que le tocó vivir. Era muy liberal, creía firmemente en la emancipación de la mujer y era realmente de pensamiento anticlerical*" (BRAVO, JOSE MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 34).

El padre de Miguel Chasán, como ya sabemos, era un empleado de la administración, primero como pesador público y luego como empleado del manicomio de Valencia. Este hombre, de tradición republicana, llegó a ser alcalde de su pueblo, Castellar, y nunca abdicó de su ideología *republicana* como se ha señalado más arriba, en el momento en que recuperó su puesto en el manicomio tras la Guerra Civil de manos del alcalde de Valencia.

"*A mi padre le gustaba la política, llegó a ser alcalde de Castellar. Era un hombre de izquierdas y autonomista, del partido de Blasco Ibáñez*[13]*. Una de las cosas sobresalientes de la actual Calle de la Aurora, aquí en Castellar, es que mi padre la rotuló con el nombre de Calle de la Libertad. Este nombre constará en el Ayuntamiento de Valencia hasta después de la guerra. Cuando ganó Franco volvieron a modificar el nombre y, por eso, hoy en día se llama Calle de la Aurora. En el baldón de la casa donde yo nací estaba el escudo de la República con la matrona y el peso. Cuando entraron los fascistas, claro, lo primero que hicieron fue quitarlo. Y como he dicho ya, después le quitaron el nombre y, por eso, hoy se llama Calle de la Aurora*".

Miguel Chasán, cuando habla de la relación de su padre con la política, subraya su ideología izquierdista, pero sobre todo su honorabilidad, su papel como hombre honrado y recto, no permitiendo durante la guerra las acciones de los incontrolados y manteniendo en todo momento el orden en la jurisdicción que estaba a su cargo. La ideología del padre

[13] Partido republicano de carácter autonomista y anticlerical con ciertos toques sociales, cuyo ámbito de actuación era la región valenciana. Estaba liderado por el novelista Vicente Blasco Ibáñez. Este partido, en algunos aspectos, presentaba analogías con el republicanismo radical que operaba en Barcelona de la mano de Alejandro Lerroux.

de Miguel ya venía de atrás, sus abuelos también eran republicanos y en el alcalde de Castellar tuvo su continuidad.

"*Mi padre era un caso único. En los pueblos se sabe bien que no hace falta decir quién es cada uno, todos nos conocemos. Mi padre era de izquierdas y ya le venía de tradición, mis abuelos ya eran republicanos. Quiero decir con esto que dentro del ámbito del pueblo y los alrededores se sabía quién era políticamente mi padre. Ahora, eso sí, era un hombre de una conducta intachable. Tanto es así que él nunca alentó los desmanes que se produjeron al principio de la guerra, durante los cuales en los pueblos llegaban a las iglesias y las saqueaban, rompían las esculturas, bajaban las campanas para llevárselas a no sé dónde…; mi padre nunca estuvo conforme con eso*".

CONCLUSIONES

De los testimonios aportados por los aviadores acerca de la ideología y participación políticas de sus padres podemos deducir que:

1.- Existe más compromiso y actividad política vinculadas a la izquierda en zonas urbanas e industriales que en las rurales.

2.- Destacar que los aviadores procedentes de zonas rurales en las que sus padres se dedicaban a la agricultura o regentaban un pequeño negocio, por lo general no tenían una militancia activa en ninguna formación política. En el caso de los que se dedicaban a las labores agrícolas no eran asalariados, sino propietarios de sus tierras, de ahí su falta de compromiso político. Pero, aún siendo de izquierdas o simplemente republicanos, en estos ambientes rurales, ocultaban su ideología para no perjudicar su negocio.

3.- Existe una pequeña proporción de aviadores que proceden de familias de la pequeña burguesía ilustrada de ideología republicana y laica.

4.- En algunos casos aislados aparecen mujeres, madres de aviadores, vinculadas a partidos de izquierda o con posiciones favorables a la emancipación de la mujer.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

B.- LA EDUCACIÓN DE LOS AVIADORES

Un factor que va a ser primordial y básico en la futura carrera militar en las Fuerzas Armadas de la República de los aviadores durante la Guerra Civil va a ser la educación recibida en su infancia y adolescencia. Para clarificar el concepto es lo que llamaríamos en la época actual educación reglada, aunque por aquellos años esta idea que ahora tenemos tan clara habría que matizarla.

De los testimonios, ya sean orales o escritos, se deduce que una buena parte de los aviadores tenían conciencia de tener una educación y cultura por encima de la media de la población española de entonces. Se ha comentado, líneas más arriba, que el nivel de analfabetismo en España en las primeras décadas del siglo XX era superior al de los países de nuestro entorno, y de esta realidad eran plenamente conscientes los protagonistas del presente estudio, de hecho alguno de ellos desarrolló actividades voluntarias destinadas a erradicar este mal endémico de la sociedad española de entonces. El analfabetismo afectaba más a las mujeres que a los hombres y a las zonas rurales más que a las urbanas. Tomando datos de 1900 (CAPEL, ROSA MARIA: 1981, 233), sobre el total de población había un 63,6 por ciento de analfabetos. Por sexos nos encontramos con un 71 por ciento de mujeres y un 55,8 por ciento de hombres. El analfabetismo irá disminuyendo de forma sensible, alcanzando en 1930 una tasa sobre el total de la población del 42,2 por ciento. Por sexos, disminuirá la horquilla entre el analfabetismo femenino y el masculino: 47,5 por ciento de mujeres y 36,9 por ciento de hombres. Aún existiendo una tendencia positiva, eran cifras muy altas para un país de la esfera occidental. La política educativa del primer bienio republicano intentará remediar, con medidas contundentes, estos porcentajes de analfabetismo con la finalidad de erradicar este desajuste de la sociedad española.

En cuanto a las causas del analfabetismo en España se apunta, a una doble causa (VILANOVA RIVAS, MERCEDES y MORENO JULIA, XAVIER: 1992, 72): la escolar y la económica, tal como afirman Mercedes Vilanova y Xavier Moreno. Ambas, están circunscritas al marco general del atraso económico que padeció el estado liberal español en el Siglo XIX. A estos dos factores causales del analfabetismo, los mismos autores añaden el rol jugado por la Iglesia en este asunto, que no es otro que el rechazo a la lectura popular de la Biblia hasta la segunda mitad del siglo XIX (VILANOVA RIVAS, MERCEDES y MORENO JULIA, XAVIER: 1992, 74).

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Por fortuna, los futuros aviadores nunca padecieron, ni de cerca, el fenómeno del analfabetismo, todo lo contrario, tuvieron la oportunidad de estudiar durante su infancia y primera adolescencia, alcanzando, eso sí, diferentes niveles, dependiendo, en la mayoría de los casos, del poder adquisitivo de las familias a las que pertenecían. Al hecho de que pudieran estudiar hasta cierta edad hay que añadir que la mayoría de ellos, una vez iniciada su actividad laboral, continuaron estudiando, ya fuera por libre, o asistiendo a centros nocturnos para completar su formación una vez finalizada su jornada de trabajo.

De los casos de los que se dispone datos acerca de su formación académica, la mayoría realizó sus estudios primarios, asistiendo a la escuela hasta una edad entre los 12 y los 14 años, para, posteriormente, iniciarse en la vida laboral. Un porcentaje menor asistió a la escuela hasta una edad inferior a la mencionada y otro grupo comenzó los estudios de bachiller, aunque no todos los terminaron. Este último conjunto es superior en número al que asistió a la escuela hasta una edad inferior a los 12 años. El perfil más reducido sería el que llegaría a cursar estudios universitarios que, en comparación con los otros grupos, representa un porcentaje muy pequeño.

Dentro del primer grupo citado, el que permaneció en la escuela en la horquilla de edad entre los 12 y 14 años, contamos con varios testimonios directos que describen su paso por la escuela y el aprovechamiento que hicieron de ella. Así, Joaquín Calvo refiere sus inquietudes adolescentes por hacerse ferroviario, frustradas por la guerra, así como la conciencia que tenía de que su educación estaba por encima del común de entonces. A esto añade que aquélla fue de gran importancia para su entrada en aviación ya iniciada la Guerra Civil:

"*Yo quería haber sido maquinista de tren y me estaba preparando para ello, porque en Aranjuez vivíamos al lado de la Estación y yo, entonces, quería ser maquinista y a los 18 años haber ingresado en ferrocarriles, haber hecho allí una carrera: primero había que ser fogonero y luego maquinista y yo estaba preparándome y estaba muy bien preparado en el tema de cultura y luego todos esos conocimientos me valieron para el ingreso en aviación. Ahora han aparecido en mi casa cuadros del año 1933 de dibujo, ya que para el ingreso en ferrocarriles contaba el dibujo lineal. Es decir, yo era un chico con cierta cultura en relación con lo que había entonces*".

Siguiendo con el tema, nos relata que, antes de ir a la escuela, fue instruido por un primo suyo que era profesor, ingresando más tarde en la escuela pública en la que permaneció hasta los 14 años, un tiempo en Aranjuez y otro en Madrid. El hecho de que hubiera personas, ya fueran cercanas a la familia o ajenas a ella, que se ocuparan de ciertas facetas de la educación de los niños era algo habitual de la época. De hecho en muchas familias se aprendía a leer y escribir en casa. Así nos lo relata Joaquín:

"*Antes de ir al colegio, un primo mío, un hijo de un hermano de mi padre que era profesor de carrera, que luego fue guardia de asalto, y por tanto, era mayor que yo, fue mi instructor. Luego fui a un colegio, por supuesto, un colegio público, que no me acuerdo cómo se llamaba. Vivía el rey todavía; yo llegué a ser monaguillo del Palacio de Aranjuez*".

"*Yo fui a la escuela hasta los 14 años, pero ya vivíamos en Madrid, nosotros debimos venir a Madrid en 1933 o 1934 porque tengo dibujos de la Escuela de Dibujo de Aranjuez y son del año 1933; bueno, me parece que en el año 34 estábamos todavía en Aranjuez cuando el Movimiento de Asturias, eso lo recuerdo, estaba en Aranjuez, pero cuando empezó la guerra ya estábamos en Madrid*".

Debido a la alta presencia del analfabetismo en la sociedad del momento destaca en su testimonio que su familia no lo era:

"*Yo hice mi primera comunión y todas esas cosas y, como ya he dicho, fui monaguillo del Palacio de Aranjuez. Vivía un ambiente de obreros, no pasábamos hambre y teníamos una cierta cultura también, no éramos analfabetos*".

Del testimonio de Joaquín Calvo se deduce que pertenecía a una familia trabajadora pero instruida; tiene primos que han realizado estudios de Magisterio y afirma que su familia tenía una cierta cultura.

El caso de Gregorio Gutiérrez, aunque diferente en sus matices, es muy parecido al de Joaquín Calvo. Es una persona claramente consciente del analfabetismo presente en la sociedad en la cual se desenvolvía y, al igual que Joaquín aunque de forma indirecta, recibió clases en su domicilio antes de ingresar en la escuela por una persona dedicada a esa tarea. De hecho, cuando se incorpore a la escuela con cinco años ya sabrá leer. Cabe destacar en su relato la afirmación de que las personas que iban a los domicilios a instruir

a los niños no necesariamente tenían que tener una titulación; con tener una cultura básica podía bastar para enseñar a un crío a leer y escribir. Así lo relata Gregorio:

"*Entonces había una incultura y un nivel de analfabetismo extraordinarios. Yo tengo un hermano tres años mayor que yo que todavía vive al que le daban clases. La cuestión es que a mi hermano le iban a dar clases a casa. Podía ser un profesor o una persona que tuviera ciertos conocimientos; para enseñar a leer a un niño con una persona que supiera leer valía. A mí no me dejaban acercarme, vamos que conmigo no iba la cosa, pero cuando a mi hermano le estaban dando clase yo estaba por allí y yo aprendía antes que él. Cuando fui al colegio ya sabía leer. Efectivamente, cuando yo entré en el colegio, con cinco años, ya entré leyendo, pero leyendo de corrido, no solamente juntar las letras*".

Gregorio Gutiérrez, al igual que Ángel Sanz, comenzó su andadura escolar en uno de los centros que integraba la red de escuelas creada por el sindicato Unión General de Trabajadores (UGT) y el Partido Socialista (PSOE). Las escuelas estaban ubicadas en las Casas del Pueblo, Círculos Socialistas o Centros Obreros y repartidas por la geografía española con una desigual implantación en las diferentes regiones. De esta manera, las organizaciones socialistas utilizaban sus locales tanto para la actividad política como para el desarrollo de acciones culturales y educativas, ya fueran actividades dirigidas a la formación de personas adultas o de menores.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Tanto el socialismo como el anarquismo habían puesto sobre la mesa nuevas teorías educativas (DE PUELLES BENITEZ, MANUEL: 1989, 33-34) de la mano de personajes como Lorenzo Luzuriaga, Núñez de Arena o Ferrer Guardia en las que la instrucción de la clase obrera, la fe en la educación como elemento de progreso y la laicidad, que en algunos casos derivará hacia el anticlericalismo, serán las bases sobre las que se asentarán la *Escuela Nueva* (socialista) o la *Escuela Moderna* (anarquista).

Pero los socialistas, a diferencia de los anarquistas y la Iglesia, en palabras de Luis Gómez Llorente, "*no querían escuelas socialistas para sus hijos, sino que deseaban escuelas públicas, estatales o municipales, simplemente laicas (es decir, ajenas a toda ideología dogmática y partidista), que siendo además gratuitas pudieran ser ámbito de encuentro para los hijos de cualesquiera ciudadanos independientemente de su clase e ideología"* (GOMEZ LLORENTE, LUIS: 2008, 139). Lo que realmente hace el socialismo es, ante las carencias educativas y culturales no remediadas por los gobiernos de la Restauración,

desarrollar una política de instrucción creando una serie de escuelas primarias, según el modelo de escuela pública que los socialistas deseaban establecer (GOMEZ LLORENTE, LUIS: 2008, 140). Este modelo de escuela pública, que lo tenían prácticamente interiorizado y estructurado desde el año 1919, lo desarrollarán ya proclamada la República de la mano de los ministros Marcelino Domingo y Fernando de los Ríos.

La breve descripción que hace Gregorio del *Círculo Socialista*, al que él asistió como alumno, ilustra cómo funcionaban estos centros político-culturales:

"Al primer colegio que yo fui, fue, precisamente, a un colegio socialista. Había un Círculo Socialista en el cual había un escenario con su telón, con su concha…, quiero decir que estaba bien preparado para representaciones teatrales y entonces ese espacio durante el día se utilizaba para enseñar a los niños. Recuerdo que se pagaba una peseta a la semana. Aún yendo a un colegio socialista, *mis padres de política nada. El profesor que daba las clases allí era un panadero. El profesor, viendo que yo adelantaba bastante, tenía un cierto trato de favor conmigo*".

El profesorado que impartía las clases en las escuelas laicas socialistas solían ser maestros de carrera, pero había casos en que eran los simples militantes, con alguna cualificación, quienes daban las clases a los niños. Este fue el caso de Gregorio que, como relata, era un panadero quien impartía la docencia. El modelo de selección de maestros lo describe de forma muy clara Francisco de Luis Martín: "*Las plazas de maestros en casi todas estas escuelas se cubrían por concurso, formando parte de los tribunales, al menos en Madrid, miembros de la ugetista Asociación de Profesores Racionalistas y exigiéndoles diversos requisitos a los aspirantes, entre los que se encontraba estar en posesión del título oficial de maestro. (…) En algunos centros, normalmente los más pobres, fueron simples obreros quienes, con gran sacrificio por su parte y en ausencia de maestros titulados, quienes ejercieron las tareas docentes"* (DE LUIS MARTÍN, FRANCISCO: 2008, 148).

Las escuelas formaban parte de un sistema organizado y estructurado en la "Sociedad de Escuelas Laicas" y funcionaban a través de un patronato instituido en *1908 "que tenía la finalidad de encaminar sus esfuerzos a que las escuelas se ubicaran en amplios e higiénicos locales y de dotarlas de los elementos y materiales necesarios para la enseñanza, que era graduada y seguía el sistema de coeducación"* (MACÍAS GÓMEZ, ESCOLÁSTICA: 2008, 225).

En su relato, Gregorio Gutiérrez nos sigue contando que una vez que dejó el *Círculo Socialista* asistió a colegios privados. El mismo comenta que en aquella época había pocos colegios públicos, que había que tener un profesor particular, como su hermano, o asistir a un colegio privado, generalmente, religioso. Destaca en su testimonio que su madre tenía mucho interés, a pesar de lo que costaba la enseñanza privada religiosa, en que él y sus hermanos recibieran una educación:

"*Mi madre, aún siendo todavía de un pueblo de la Sierra, de la parte de Navafría, había estado en Madrid y quieras que no ella tenía una idea de que a los niños había que enseñarles, que tenían que ir al colegio. Esa idea siempre la tuvo mi madre. Apenas pudiendo, mi hermano primero, y yo luego, hemos ido a colegios particulares. Después del Círculo Socialista nos mandaron a un colegio de monjas y ahí salí tarifando con las monjas. Las llamaba brujas porque nos pegaban, nos daban en las mano con las palmetas. Castigaban mucho y las tomé manía. En resumidas cuentas que a partir de entonces mi hermano y yo íbamos juntos a los colegios*".

El hecho de que hubiera pocos colegios públicos donde se impartiera la enseñanza primaria, o primera enseñanza, como se llamaba entonces, era un mal endémico del sistema educativo español, así como los bajos salarios de maestros. El caso es que la preocupación, por lo que podíamos llamar la "*cuestión educativa*" en España, comenzó temprano, contemporáneamente al resto de los países de nuestro entorno; el retraso sería posterior y obedecería a un cúmulo de causas. Los sistemas educativos, tal como los entendemos en la actualidad, como una organización en la que debe intervenir el Estado, surgen en Europa tras la Revolución Francesa, y como ya he dicho, España no fue ajena a este proceso. Ya en 1812, el articulado de la Constitución de Cádiz, concretamente en su Título IX, recoge la universalización de la enseñanza primaria para toda la población y aparecen los primeros planes de estudios. Hay un documento de la época que recoge las ideas educativas de los liberales españoles de principios del XIX, el denominado "El Informe de Manuel José Quintana", que ya en el Trienio Liberal se convertirá en ley (MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CIENCIA-CIDE: 2004, 1).

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Conforme avance el siglo XIX y de conformidad con las vicisitudes políticas irán apareciendo otras leyes educativas[14] hasta culminar en la más importante y de más calado, la Ley Moyano de 1857 que, en palabras de Manolo Garrido (GARRIDO PALACIOS, MANOLO: 2005, 90), ha estado vigente en sus ideas básicas hasta 1970, *"lo cual demuestra la poca preocupación que el poder político ha tenido por la educación y la enseñanza a lo largo de nuestra reciente historia"*, salvo la etapa de la Segunda República que llevó a cabo una política educativa muy activa. La importancia de la ley de 1857 radica en que estructura la educación en tres niveles de enseñanza (primera, de 6 años de duración; segunda, también 6 años de duración; y estudios superiores), regula la formación de los profesores y el acceso de éstos a la enseñanza pública. Un aspecto destacado de esta Ley es que establece que la educación entre los 6 y los 9 años será obligatoria y gratuita para aquéllos que no puedan sufragarla. Además, y de esto Gregorio Gutiérrez es consciente, la ley abrirá el camino a la enseñanza privada, en particular la religiosa, que tendrá su máxima expansión en el período de la Restauración, llegando a escolarizar a principios de siglo a un tercio de los alumnos de primaria y casi un 80 por ciento de secundaria (GARRIDO PALACIOS, MANOLO: 2005, 95).

Posteriormente, se sucederán los cambios en los planes de estudio, siendo los de mayor calado los sucedidos en la enseñanza secundaria y en la universitaria, quedando la primaria prácticamente abandonada a su suerte: Falta de escuelas y, las existentes, mal dotadas, y con profesores mal retribuidos. De los pocos aspectos positivos que se produjeron en la primera enseñanza hay que destacar la ampliación de la obligatoria hasta los 12 años en 1909 (EGIDO GÁLVEZ, INMACULADA: 1994, 79). Será la República, concretamente en su primer bienio, la que aborde con energía el espinoso problema de la enseñanza primaria en España con un plan de construcción de nuevas escuelas y un aumento de las plantillas y salarios de los maestros.

En sintonía con Joaquín Calvo, Gregorio era consciente de que su preparación era superior a la media de entonces, pero por otro lado expresa su frustración al no poder haber seguido los estudios de bachillerato debido a cuestiones de mentalidad materna y socio-económicas:

[14] Reglamento General de Instrucción Pública (1821); Plan Calomarde (Década Ominosa); Plan General de Instrucción Pública (1836); Plan General de Estudios (1845).

"*Mi hermano dejó de ir al colegio, yo continué yendo hasta los 12 años. En el colegio siempre he sido el primero de la clase. Entonces yo tenía unas dotes extraordinarias para estudiar, yo era una persona que tenía una buena memoria fotográfica. Hice el ingreso en el Cardenal Cisneros, pero ya no pude continuar. La razón fue que el profesor fue a ver a mi madre y le dijo que era una pena, que tenía la seguridad de que no le iba a costar nada, tenía la absoluta certeza de que me lo sacaría con becas. Mi madre dijo que no quería hacer distinciones entre sus hijos, si el otro estaba trabajando, éste no iba a ser el señorito. Y claro, esa fue la cosa, no porque yo no pudiese, porque en mi casa podía haber continuado. Pero yo no estaba dispuesto a trabajar ni en la labor ni en la taberna, me busqué un trabajo por mi cuenta*".

La historia de Gregorio refleja e ilustra uno de los problemas educativos con los que ha convivido la educación española hasta épocas relativamente recientes. El esquema propuesto en la Ley Moyano de 1857 que por cierto, no será suprimido hasta la Ley General de Educación de 1970, se basa en la falta de continuidad entre la enseñanza primaria y la secundaria. El hecho de que a los diez años los niños tuvieran que pasar un examen de ingreso para iniciar los estudios de bachillerato rompía el nexo de unión necesario entre la primera enseñanza y la segunda enseñanza, con el agravante de que los que terminaban los estudios primarios a los doce años, ya en época franquista se alargaría hasta los 14, no tenían ningún tipo de título académico. Por tanto, la enseñanza primaria ha sido la cenicienta del sistema educativo español hasta los años setenta, con el paréntesis, ya citado, del período republicano, que, en todo caso, no resolvió el problema de la continuidad entre la enseñanza primaria y la secundaria.

Ángel Sanz vivió en su etapa escolar la experiencia pedagógica renovadora de las escuelas laicas socialistas de la mano de uno de los profesores que daban clase en la Casa del Pueblo de Vallecas, Amós Acero, que llegaría a ser alcalde socialista de Vallecas, cuando esta población cercana a la capital era un municipio independiente de Madrid. Amós Acero moriría fusilado poco después de terminar la guerra por sus ideas. Ángel Sanz, en su testimonio, se lamenta profundamente de la pérdida de su profesor:

"*Comencé a ir al colegio a los seis años, entonces se entraba en la escuela cuando tenías seis años. Me llevaron a la escuela que tenía la Casa del Pueblo socialista. Y en aquella escuela fui alumno de Don Amós Acero Pérez, que más tarde sería alcalde del Puente de Vallecas. Este era un hombre fuera de serie, todos lo adorábamos, todos los chicos lo*

adorábamos. Nada más terminar la guerra lo detuvieron y al poco tiempo lo fusilaron y desde aquel momento nos quedamos sin nuestro profesor".

Las palabras de Ángel Sanz, como puede observarse, son testimonio de agradecimiento y homenaje al que fuera su profesor. Amós Acero era maestro de carrera y enseguida se sintió identificado con las ideas y prácticas pedagógicas de las escuelas laicas socialistas. No es de extrañar que los alumnos de las citadas escuelas tuvieran un gran recuerdo de su paso por ellas. Las prácticas educativas eran radicalmente diferentes de las imperantes en la escuela pública de entonces, poco dadas a la innovación. Las bases de las escuelas laicas estaban en la Escuela Nueva y, por supuesto, en la Institución Libre de Enseñanza. Escolástica Macías describe el avanzado y progresista modelo pedagógico de las escuelas socialistas: "*En las escuelas se ponían en práctica métodos pedagógicos modernos que, como ya se ha dicho, en aquellos años eran los difundidos por el movimiento Escuela Nueva, y se educaba para el cumplimiento del deber y el ejercicio del derecho, y el cumplimiento del deber no exige ni premios ni castigos, por lo que en los procesos de enseñanza y de aprendizaje no se utilizaban procedimientos coactivos, tampoco había exámenes para verificar el grado de aprendizaje de los alumnos, y en su lugar, se comprobaba el trabajo diario de los alumnos que se exponía al finalizar el curso en la Casa del Pueblo de Madrid"* (MACÍAS, ESCOLÁSTICA: 2008, 228).

Se ha citado en este trabajo, en más de una ocasión, a la *Escuela Nueva*, de la que partieron muchas de las ideas que luego se aplicaron en las escuelas socialistas. La *Escuela Nueva*, en palabras de Alejandro Tiana (TIANA FERRER, ALEJANDRO: 2008, 160), fue una de las experiencias educativas más importantes de las iniciadas por el socialismo español en el primer tercio del Siglo XX. No era una escuela como tal, era una mezcla de "*Universidad Popular y Escuela de Formación Socialista*" de carácter integrador, pues no tenía una "*voluntad excluyente*" en relación con otro pensamiento que no fuera socialista. Además de la formación y el debate político, la escuela impartía cursos de taquigrafía, idiomas, formación profesional o específicos para mujeres, entre otros. La *Escuela Nueva* funcionaría de forma brillante hasta el año 1918 de la mano de su promotor Núñez de Arenas. El paso de éste último al Partido Comunista, tras la división del Partido Socialista y su posterior exilio a Francia, significó el comienzo del declive de la Institución del que ya no se recuperaría nunca.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Siguiendo su relato, Ángel Sanz nos cuenta que, además de ir a la escuela socialista, iba también por las tardes y por las noches a la *Escuela de Artes y Oficios* y a clases de dibujo con unos frailes para completar su formación. Ángel continuó en la escuela hasta los 14 años, edad en la que se puso a trabajar:

"*Después empecé a ir por las tardes a la Escuela de Artes y Oficios y por las noches iba a los frailes de Atocha, en la Avenida Ciudad de Barcelona, así que iba por la mañana a la Casa del Pueblo, por la tarde a la Escuela de Artes y Oficios y por la noche a aprender dibujo con los frailes. Estuve yendo a la escuela hasta los catorce años. Entonces los padres, cuando tenías esa edad, enseguida te empleaban, ya que tú podías reemplazar a un empleado, y así empecé a trabajar*".

La historia de Luis Sancho, en materia educativa, es similar a la de Gregorio Gutiérrez, pero al revés. Luis fue primero a una escuela religiosa, salesianos concretamente, y luego, a la edad de 12 años, a una escuela creada por el partido de Manuel Azaña, *Acción Republicana*, ya que su padre era militante de este partido. Dejaría la escuela para ponerse a trabajar a los 14 años de edad:

"*Mi padre era de Izquierda Republicana, y, por aquellos tiempos, Izquierda Republicana*[15] *compró una casa, echaron los tabiques abajo y crearon una escuela para los hijos de los afiliados. Yo tendría por entonces unos doce años cuando me incorporé a esta* escuela. *Antes había ido a un colegio de Los Salesianos con mi hermano. A mi hermano le cogieron para que fuera cura en Los Salesianos y se fue al El Campello a estudiar. Yo dejé el colegio a los catorce años y a esa edad comencé a trabajar"*.

Juan Francisco Gómez, hijo de un pequeño empresario de Motilla del Palancar, cuenta que fue al colegio hasta una edad bastante avanzada para entonces, 16 años, y que además iba a unas clases particulares que le daba el cura del pueblo. Al igual que Gregorio Gutiérrez y Joaquín Calvo tenía conciencia de que su educación y cultura estaba por encima de la media. Además, expresa que se siente muy agradecido al cura del pueblo. Se nos repite el hecho de los profesores particulares para ampliar la educación de los chicos, pero era una actividad que sólo se la podían permitir aquéllos que podían pagarla,

[15] Luis Sancho se refiere al partido que fundó Manuel Azaña, Acción Republicana, porque cuando Luis Sancho tenía 14 años todavía no había aparecido en la escena política Izquierda Republicana, que fue una organización política que nació en el año 1934 producto de la fusión de varias organizaciones republicanas de centro-izquierda.

reconociendo que su familia tenía posibilidades para ello. La posición social y los ingresos familiares determinaban qué personas podían acceder a la cultura y educación y cuáles no. Así lo relata Juan Francisco:

"*Al colegio fui hasta los 16 años. Además de ir al colegio en el pueblo, iba a clases particulares que me daba el cura que vivía enfrente de mi casa. Mi padre podía hacerlo, tenía posibilidades, se vivía bastante bien en mi casa. El cura aquel me ayudó mucho. Yo, por entonces, tenía una cultura por encima de la media*".

Amancio Baltanás, hijo de ferroviario, pasó por dos escuelas diferentes, una en la provincia de Guadalajara, y otra en Ciudad Real, debido a los traslados de su padre en la empresa de ferrocarriles. Al igual que Joaquín Calvo, era de familia trabajadora, pero entre sus miembros había elementos instruidos. Alguno de sus ocho hermanos llegó a hacer estudios superiores; nos habla de un hermano maestro y de una hermana comadrona. De hecho, él, en su testimonio, nos da a entender que podía haber seguido estudiando, pero que por no ser una carga para su familia, dejó de hacerlo, y de esta manera comenzó a trabajar con 14 años. Este es su testimonio:

"*Yo fui al colegio. Empecé a ir por esa zona de Guadalajara. Íbamos a un colegio en un pueblo de Guadalajara que se llamaba Montarrón, que correspondía a la Estación del Henares, que es donde* estábamos *nosotros. Pero al pueblo había unos tres o cuatro kilómetros, subiendo y bajando, y todos los días andando para acá y para allá. Llevábamos la comida para comer allí. Íbamos por la mañana y veníamos por la tarde. Allí estuve no sé cuánto tiempo. Después nos vinimos a Ciudad Real, cuando ya tenía ocho años o por ahí. Allí empecé a ir a un colegio que estaba al lado de casa. En Ciudad Real vivíamos en una casa del ferrocarril, a mi padre le correspondía una de esas casas, y como ya he dicho, estaba muy cerca del colegio. El colegio era un edificio muy bonito y era el colegio de la Asociación de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles. Era un colegio para los hijos de los ferroviarios. Se estaba muy bien allí. Allí estuve mucho tiempo, hasta casi cumplir la edad de trabajar.(…) Mi hermano, el anterior a mí, se hizo maestro de escuela, y estudió allí conmigo; íbamos los dos al mismo colegio. Pero yo le dije a mi padre que no quería estudiar, que no quería hacer otro gasto, que la situación de la casa no era muy buena y que quería trabajar*".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Amancio presenta en primera persona el problema de la falta de centros educativos de enseñanza primaria en las zonas rurales. Él y sus hermanos tenían que recorrer, andando, todos los días los cuatro o cinco kilómetros que había a la escuela, ya que era la más cercana que había. No olvidemos que estamos hablando de niños pequeños, entre 6 y 8 años. Niños que pasaban muchas horas fuera de casa y que se llevaban la comida porque no les daba tiempo a volver a su hogar a comer.

El relato de Baltanás también aborda una realidad que hoy en día ha quedado en desuso, pero que estuvo muy en boga prácticamente hasta los años sesenta del pasado siglo: Las colonias de empresa. Muchas empresas u otras entidades asociativas, ya fuera en España o fuera de ella, construían colonias de viviendas para sus trabajadores. La ventaja de residir en estas viviendas consistía en que los alquileres solían ser muy ajustados y, además, proveían de los servicios más básicos a las personas que residían en ellas, como podían ser colegios para los hijos de los trabajadores -tal es el caso de Amancio- economatos u otra clase de ventajas asociadas al hecho de trabajar en esa empresa. Un caso parecido, que estudiaremos más adelante, será el de Pedro Bermejo que, en Sagunto, vivirá también en una casa de las construidas por la empresa para sus trabajadores.

El valenciano Miguel Chasán no cuenta mucho acerca de su experiencia escolar. Que fue al colegio y llegó a comenzar segundo de bachiller, pero la guerra hizo que todo se fuera al traste y después, a la finalización de aquélla, nunca retomó los estudios:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*Yo sí fui al colegio. Llegué a estudiar* casi *hasta segundo de bachiller, pero entonces empezó la guerra y, ya, después de la guerra no pude terminarlo tampoco*".

Juan Goicoechea es aún más breve que Chasán a la hora de explicar su experiencia escolar, manifestando exclusivamente que fue a la escuela hasta los 14 años.

Otro ejemplo parecido es el del aragonés Simón Fiestas. Éste asistió a la escuela hasta los 12 años y, a partir de ese momento, tuvo que ponerse a trabajar para ayudar a su familia.

El futuro mecánico, Antonio Vilella, asistió a la escuela entre los seis y los catorce años, edad a la que comenzó a trabajar, como la mayoría de los casos que se han visto anteriormente. Vilella envía un mensaje optimista de aquella etapa de su vida caracterizada por una palabra: entusiasmo. Refiere una cuestión curiosa, su desayuno. Era el desayuno de una persona perteneciente a una familia relativamente acomodada, con

ciertos recursos. Una familia trabajadora al uso no podía permitirse un desayuno de esa índole. Pasó toda su andadura escolar en un colegio privado religioso del que tiene muy buena opinión:

"*Comencé a ir a la escuela a los seis o siete años con los Hermanos de las Escuelas Cristianas. Enseñaban bastante bien y eran muy rigurosos; allí la disciplina era muy importante como es práctica en este tipo de colegios. En este colegio aprendí mucho francés, que era la lengua de moda entonces. Recuerdo que entonces mi madre me daba 25 céntimos para ir a desayunar antes de entrar al colegio. En aquellos tiempos esa cantidad era una fortuna porque con ese dinero compraba un plato de nata, un tazón de chocolate y una ensaimada. En aquellos tiempos era un banquete. Y así empecé la escuela. Era muy divertido. Recuerdo aquellos años con mucho entusiasmo. Fui a la escuela hasta los catorce años. Sería con trece o catorce años cuando leí una máxima del filósofo Bertrand Russell que decía que el entusiasmo es fuente de salud y bienestar. Esta frase me marcó y* asumí *su significado de tal manera que la convertí en* leit motiv *de mi vida, o sea, que soy una persona entusiasta por naturaleza, me lo enseñó Bertrand Russell y lo asumí con entusiasmo"*.

La viuda de Luis Figueroa nos cuenta que su marido solo realizó estudios básicos en una escuela rural de un pueblo cercano a Madrid, aunque hubiera deseado proseguir sus estudios, pero la carencia de medios económicos de la familia, como le ocurría a un gran número de familias en España, hizo que tuviera que dejarlos para luego ingresar en el ejército, concretamente en aviación:

"*Mi marido tenía estudios básicos, fue a la escuela en Anchuelo, un pueblo que está cerca de Alcalá de Henares. Fue a la escuela hasta que ingresó en el ejército. Siempre decía que en su vida fue feliz cuando ingresó en aviación. A él le hubiera gustado estudiar pero no había dinero para ello*"

Francisco Cortés fue una de las personas que menos tiempo asistió a la escuela debido a que se puso a trabajar a una edad muy temprana en los negocios familiares, aunque, como se verá posteriormente, será un hombre con inquietudes varias, entre ellas, las musicales. Según su testimonio, asistió a la escuela hasta los siete u ocho años y, a partir de ese momento, se pondría a estudiar por libre llegando a comenzar el bachillerato, estudios que nunca terminaría a causa de su ingreso en el ejército en el año 1932. El caso de

Francisco viene a confirmar el abandono en que se tenía a la enseñanza primaria por parte de los gobiernos de la Restauración. Por ley, desde el año 1909, era obligatoria hasta los 12 años, pero era una norma que de forma habitual no se cumplía, sobre todo en ciertas regiones del Estado español, como podía ser Andalucía, por su peculiar estructura agraria. Muy brevemente, relata Francisco su etapa escolar, de forma casi tan breve como su paso por ella:

"*Yo fui al colegio hasta los siete u ocho años y, a partir de esa edad, me puse a trabajar para ayudar a mis padres en la tienda. A partir de este momento me puse a estudiar por mi cuenta, llegando a* comenzar *los estudios de bachillerato que no pude terminar por el trabajo que realizaba con mis padres y por mi ingreso en el ejército en el año 1932*".

El asturiano Justo César Sol, primeramente, fue a la escuela del pueblo donde nació hasta los siete años. El traslado de su madre a Madrid, en concreto a Getafe, a causa de la muerte de su padre, hizo que ingresara en un colegio religioso, los Escolapios, de los que, al contrario que Antonio Vilella, tiene muy mala opinión. Denuncia que en aquel colegio no aprendió nada y que, además, un profesor en concreto le daba palizas. La realidad que describe Justo César Sol era lo habitual en los centros de enseñanza de la España de entonces, salvo en aquellos centros que adoptaban las nuevas corrientes pedagógicas, que, por supuesto, rechazaban todas estas prácticas vejatorias para los alumnos. Como contraposición a la experiencia de Justo César, véase, por ejemplo, el cariño con el que recuerdan Ángel Sanz o Gregorio Gutiérrez su paso por las escuelas laicas socialistas, especialmente el primero. Justo César iría al colegio hasta los 13 años, más tarde entraría en el ejército. Así relata Justo su experiencia escolar:

"*En el pueblo fui a la escuela hasta los siete años ya que después mi madre y yo nos fuimos a Madrid. (...) Allí, en Getafe, fui al colegio de los Escolapios durante cuatro o cinco años. En aquel colegio no aprendí nada porque tuve la desgracia de que me tocó un profesor que, precisamente, era asturiano. Recuerdo que aquel profesor me pegaba unas palizas de muerte. Más tarde me enteré de que aquel profesor conocía a mi familia. Siempre me acuerdo que muchos años después de dejar el colegio me encontré con un antiguo compañero y me dijo que si me acordaba de cuando Don Fermín, que así se llamaba el profesor, me había pegado una paliza por una travesura. Pues bien, aquel compañero me reconoció que los que habían hecho la travesura habían sido él y su hermano. La historia fue que estos chicos dijeron algo a unas modistas que trabajaban*

en un taller de costura. Las modistas fueron a quejarse al maestro y éste directamente me pegó a mí la paliza sin saber yo nada del asunto aquél.(…) Don Fermín era un maestro que no era titular. Era una persona que sabía un poco más que nosotros. Sabía leer, escribir y poco más. Yo no he conocido a su familia ni nada, pero hablando con gente de mi pueblo, con gente ya mayor, esta gente me decía que iba al pueblo dándoselas de maestro y evidentemente no era maestro, era simplemente un señor que tenía una cierta cultura. Recuerdo que en el colegio de Getafe al que yo iba no había maestros, que yo recuerde no había más que uno que daba primaria y el resto de los profesores eran los curas, y de éstos los había muy buenos dando clase. Pensando en la paliza aquella me hubiera gustado encontrarle y decirle unas cuantas cosas".

El relato de Justo César aporta luz acerca de un hecho que debía ser bastante común por entonces en los colegios privados, el ejercicio de la docencia por personas que no tenían la preparación suficiente para llevar a cabo una labor de enseñanza. Eran personas para la cuales la enseñanza era solo un medio de vida, una forma de llevar un jornal a casa. No tenían vocación de enseñantes. Y esto repercutía, por supuesto, en la calidad de la enseñanza recibida, pero también, y esto es más grave, en la violencia que se ejercía sobre los menores en las aulas. En aquellos tiempos era habitual que los niños recibieran castigos corporales por las causas más diversas. La violencia se consideraba un método válido parea enderezar las "*malas conductas*" de los alumnos y esto era del agrado y estaba bien visto por los sectores más conservadores en materia pedagógica. Era diametralmente opuesto a lo que predicaban las nuevas teorías pedagógicas como las difundidas y practicadas por la *Institución Libre de Enseñanza*, la *Escuela Nueva* o la *Escuela Moderna*.

Justo se explaya en su vivencia escolar y cuenta que él era un alumno becado en casi todos los aspectos, sólo iba a dormir a casa. Para su madre, la educación no tenía coste. Era habitual, por entonces, que los colegios religiosos, en forma de obra de caridad, becaran a algunos alumnos necesitados, a los que proporcionaban la educación de forma gratuita. Al ser huérfano de padre, a Justo le asignaron un tutor, de profesión médico, que había sido alumno del mismo colegio al que asistía Justo César. Este hombre se ocupaba de sus necesidades más básicas. Además, Justo se encargaba de administrar y vender material escolar en el centro a otros alumnos por encargo de uno de los frailes del colegio que puso su confianza en él. Esta parte del relato es más positiva y, en ella, cita a las

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

personas que le ayudaron, explicando en parte porque sufrió la animadversión de ciertos elementos en el colegio, animadversión que se traducía, como se ha visto, en castigos y palizas:

"En el colegio yo era monaguillo y entonces yo desayunaba, comía y cenaba en el colegio, sólo iba a dormir a casa. A mi madre la educación no le costaba, le salía gratis. Yo, en aquellos tiempos, era un chico revoltoso y tenía muchas quejas en el colegio en ese sentido. Nunca tuve quejas como estudiante. Recuerdo que después de haber pasado a otro curso me tocó un fraile estupendo, y yo seguía siendo travieso. Pero aquel fraile confiaba en mí y siempre se lo dijo a mi madre. Aquel fraile confiaba en mí porque yo le administraba la venta de cuadernos, lápices, gomas, y otro material escolar a los alumnos. Todo aquello lo tenía en un armario y yo se lo administraba y él me controlaba. Nunca faltó una perra y eso siempre se lo dijo a mi madre. Ha sido una de las personas que siempre me comprendió.

Yo estaba en aquel colegio porque mi tutor era médico y había sido alumno del rector y entonces me ayudaba mucho: me compraba zapatos, me compraba botas u otras cosas. Durante la guerra me enteré que en el interior del colegio había una lucha política de algunos frailes contra el rector. Allí había cuatro médicos que se turnaban por meses y entonces ocurrió que cuando llegó la guerra pues los curas del colegio se esparcieron por todos los sitios y unos cuantos de éstos fueron a parar a la casa de mi tutor. Y entonces se descubrió lo que pasaba en el colegio conmigo, y es que yo pagaba las consecuencias de la tirantez que había entre parte de los curas y el rector".

José García Lloret comenzó yendo a la escuela pública para luego pasar a un colegio privado del que tiene mucha mejor opinión que del público. En referencia a la escuela pública a la que asistió, recuerda que era un niño travieso y rebelde y que por esa causa era castigado. Relata el castigo de estar de rodillas con los brazos en cruz y los libros en las manos. El testimonio nos recuerda un poco a la experiencia de Justo César Sol cuando hablaba de la violencia ejercida en las escuelas sobre los niños, algo, desgraciadamente, común en los centros de enseñanza de la época. De esta manera lo relata José:

"*Los primeros años de colegio los recuerdo muy vagamente. Po lo visto era un niño bastante rebelde y travieso. Más de una vez fui castigado a estar arrodillado con los brazos en cruz y con libros en las manos. Estuve también haciendo un tiempo de*

monaguillo en la iglesia del pueblo. Pero esta actividad no favoreció mi acercamiento a la religión, más bien al contrario, hizo que me distanciara de ella y se puede decir que debido a ello tuve que abandonar el colegio nacional para pasar a uno privado. Sin embargo, a lo largo de mi vida, nunca he sentido odio o declarada enemistad hacia los creyentes".

Como se observa, justifica el abandono del colegio público por problemas con la religión. Llega a ser monaguillo, pero se distancia de la religión católica sin estridencias anticlericales. Se puede suponer que este cambio de centro de enseñanza debido a causas relacionadas con la religión fue responsabilidad de sus padres, en concreto su padre, militante de Izquierda Republicana.

La opinión que tiene del colegio privado al que asistió posteriormente es radicalmente distinta al público. Tiene muy buena opinión de los profesores y afirma que en ese colegio aprendió sus conocimientos básicos y, además, comprendió el valor que tiene la educación para la vida. Es una constante, en casi todos los aviadores presentes en el estudio, el gran valor que dan a la educación como factor básico para el desarrollo vital de las personas. Cita también a dos maestros de los que tiene un buen recuerdo:

"*La asistencia al colegio privado me sentó muy bien. Guardo un grato recuerdo del maestro, Don Enrique, y también de su hermano Don Emilio, ambos eran de Villanueva de Castellón, en la provincia de Valencia. En este colegio, aprendí mis conocimientos básicos y comprendí lo importante que era estudiar para ser algo en la vida*".

Un grupo minoritario de los futuros aviadores pudieron seguir estudios de segunda enseñanza (Bachillerato o formación técnico-profesional específica) sin tener que compatibilizarlos con actividades laborales. Alguno de éstos llegaría a ingresar en la universidad, los menos. Dentro de este grupo se encuentra Francisco Álvaro Horcajada, estudiante de la *Escuela de Artes y Oficios* en Madrid, y al que habían concedido una beca para ampliar sus estudios en Roma, pero la guerra frustró todos estos proyectos:

"*Con nuestro gobierno de la República, estudiaba pintura y escultura en las escuelas de Artes y Oficios, y en unos exámenes, me concedieron una beca de dos años en Roma en la escuela de escultura (pagado por el gobierno de la República), con salida en el mes*

de octubre de 1936. Estalla la sublevación franquista en el mes de julio de ese mismo año y se fastidian mis ilusiones"[16].

De los que estudiaron propiamente el Bachillerato tenemos a personas como Ernesto Marimón, Pedro Muñoz, Alfredo Salas o Rómulo Negrín. El bachillerato o segunda enseñanza había quedado regulado por la ya citada Ley Moyano de 1857. Al contrario que con la enseñanza primaria que, históricamente, había sido la pariente pobre del sistema educativo hasta el advenimiento de la II República, los sucesivos gobiernos de la Restauración sí se ocuparon de la enseñanza secundaria. Le dieron más importancia que a la primaria porque en ella se forjaban los cuadros políticos y administrativos de los que se nutría el régimen. Además, la enseñanza secundaria era la antesala de la entrada a la Universidad. En aquellos momentos sólo accedían a sus aulas unos pocos privilegiados. El sistema adolecía de continuidad, como ya se ha comentado, entre la enseñanza primaria y la secundaria. Para acceder a los estudios de segunda enseñanza había que aprobar un examen de ingreso a los 10 años de edad. A esto había que unir que la segunda enseñanza no era gratuita, así que su acceso, salvo excepciones, estaba limitado por la condición social y económica de las familias.

Desde la Ley Moyano hasta la proclamación de la República, la segunda enseñanza sufrió varias modificaciones. A raíz de la crisis de 1898 y bajo la influencia del Regeneracionismo y de personas procedentes de la Institución Libre de Enseñanza, se procedió a la reforma de ciertos aspectos de la segunda enseñanza y de la enseñanza universitaria. Una de las consecuencias positivas de esta revisión del panorama educativo a raíz de la crisis del 98 fue la creación, en 1900, del Ministerio de Instrucción Pública, cuyas competencias hasta ese momento las había ostentado el Ministerio de Fomento. La reforma de 1903 había sido iniciada en 1901 por el ministro conservador García Alix siendo culminada por el liberal Conde de Romanones. La reforma reguló varios aspectos de la enseñanza en general, aplicándose, sobre todo en la enseñanza secundaria y universitaria: Reforma de los planes de estudio de la enseñanza secundaria y de la enseñanza universitaria; pago directo por parte del Estado a los maestros; concesión de pensiones a los estudiantes para que puedan ampliar sus estudios en el extranjero; se reglamenta la inspección en los centros no oficiales; y se legisla sobre la autonomía universitaria (DE PUELLES BENÍTEZ, MANUEL: 1989, 28).

[16] *Revista Ícaro*, (nº 83), 2005.

La siguiente reforma de calado de la segunda enseñanza fue la denominada Ley Callejo, de 1926, ya bajo la Dictadura de Primo de Rivera que dividía la enseñanza en dos tramos: El bachiller elemental (3 años) y el bachiller universitario (3 años) (MORATALLA ISASI, SILVIA y DÍAZ ALCARAZ, FRANCISCO: 2008, 276-277). Esta reforma se insertaba en la política de control de la enseñanza llevada a cabo por parte de la Dictadura. Esta regulación sería derogada con la proclamación de la II República que elaboraría un nuevo plan de estudios para el Bachillerato. En el marco de estos dos planes de estudio y de las reformas educativas realizaron sus estudios de bachillerato los aviadores anteriormente citados.

El alicantino Ernesto Marimón relata que comenzó sus estudios primarios en un colegio religioso católico, pasando posteriormente a uno de confesión protestante y, por último, realizaría sus estudios de bachiller en un instituto público. Resalta el hecho de que preparara su ingreso en el bachillerato en una escuela protestante lo que se traduce que se educó en el seno de una familia tolerante que no tenía prejuicios religiosos, como ya sabemos, de ideología republicana. Así nos lo relata él mismo:

"*Comencé a estudiar en un colegio de los Hermanos Maristas, allí hice la comunión. Luego me sacaron de aquel colegio y me llevaron a una escuela de muy buena fama en Alicante, que se* llamaba *Escuela Modelo. Ésta era una escuela de la Iglesia protestante en España. En esta escuela me prepararon para el ingreso en bachillerato y estuve en ella hasta los doce años y luego pasé a hacer el bachiller en un instituto donde opté por ciencias, terminando el bachillerato con dieciocho años. Los ritos de la escuela protestante eran aparte y nunca asistí a ellos"*.

Da una gran importancia a la escuela en general como espacio de tolerancia, de intercambio de ideas, de formación democrática. Afirma que en la escuela, aunque ya procedía de una familia de izquierdas y tenía innatas esas inclinaciones, se hizo un demócrata de izquierda y aprendió a respetar las ideas de los demás; afirma que la amistad está por encima de las ideas y que a las personas no hay que juzgarlas exclusivamente por su ideología. Las ideas que expone en su reflexión en las siguientes líneas sustancian las ideas de progreso y tolerancia que ilustraron a la II República Española:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*En estos centros de enseñanza, donde entrabas siendo un niño, con doce años, y salías ya adulto, con dieciocho, eran donde poco a poco se iban formando tus ideas políticas, se iban definiendo paulatinamente y te ibas formando tus propias ideas, al margen de lo que habías oído en tu casa entre tus mayores. De entrada, llevabas dentro las inclinaciones a favor de la izquierda de tu familia. Al principio no hay política, eras un niño y, aparte de los estudios, todo eran juegos y más juegos. Más adelante, ya se iban conociendo y definiendo entre tus compañeros otras ideas, otras formas de pensar diferente a la tuya. Entonces comparabas, discutías, había controversias, distintos puntos de vista y distintas formas de ver y enfocar las cosas en general y las ideas en particular. No admitías que hubiera maneras de pensar que definían claramente que si no pensabas como yo estabas contra mí y eras mi enemigo. Eso me decidió por completo a ser para siempre un demócrata de izquierdas. A mi entender, cada uno es libre de pensar lo que quiera. Lo importante es el comportamiento de la persona ante los demás. Se pueden tener ideas políticas diferentes y no por eso dejar de ser amigos. Así lo practiqué yo y ha habido momentos puntuales en la vida que me han llenado de satisfacción al comprobar que yo no estaba equivocado. Cuando hice el bachillerato tuve amigos socialistas, comunistas, falangistas, indiferentes, y con todos me llevé bien, según se comportaran como personas*".

En su relato, Ernesto nos cuenta que en las aulas de los institutos había muchos alumnos y que eran mixtos, en contraste con la enseñanza confesional católica que rechazaba de plano la coeducación. Las mujeres estaban en clara minoría respecto a los hombres, aunque, en las fechas en que el futuro piloto cursaba su bachiller, el número de mujeres en los institutos había aumentado de forma notable en comparación con años anteriores. Siguiendo con la descripción de su experiencia escolar, Ernesto Marimón vuelve al aspecto cotidiano del instituto al contarnos la constitución de peñas de amigos que compartían gustos y aficiones y en las que el vínculo iba mucho más allá de ser meros compañeros de clase:

"*En los institutos convivía mucha gente. Recuerdo que en primero éramos entonces un curso bastante numeroso, sobre cien varones y unas doce o catorce chicas. Los centros eran entonces mixtos, tanto en bachiller como en la Escuela Normal de Maestros. Esa convivencia de seis años hizo que nos fuéramos conociendo mucho y trajo como consecuencia que se fueran formando pequeños grupos coincidentes en gustos, aficiones*

y tendencias, era lo que llamábamos peñas de amigos. La nuestra era de seis miembros y nos reuníamos los domingos o los días de fiesta, ya fuera para jugar al fútbol por la mañana o ir de paseo o al cine por las tardes. Esta peña fue de las más castigadas por la guerra. Cuatro de ellos murieron en la inútil y odiosa guerra. Mejor dicho, los muertos en campaña fueron tres, el cuarto fue fusilado por los vencedores".

El caso de Pedro Muñoz es parecido al de Amancio Baltanás, en el sentido de que residieron en viviendas construidas por la empresa en la que trabajaban sus padres y, asimismo, asistieron en algún momento de sus vidas a escuelas que también pertenecían a la fábrica. Ya he comentado más arriba que era algo relativamente habitual que empresas que tuvieran unas ciertas dimensiones crearan su propio sistema de vivienda y servicios para sus trabajadores a unos precios menores que los del mercado, tales como podían ser los economatos y las escuelas. Pedro comenzó su periplo escolar en la escuela de la fábrica y, según cuenta, debía ser un niño espabilado porque aprendió a leer y escribir simplemente observando el trabajo de los maestros en la pizarra:

"*De pequeño yo fui a la escuela de párvulos de la fábrica. Yo fui un muchacho listo porque aprendí a escribir y a leer sin maestro. Aprendí a leer y escribir viendo a los maestros escribir en la pizarra; me puse a hacer garabatos y un día me salió, y se lo enseñé al maestro. Me preguntó quién me había enseñado y le dije que yo solo, yo aprendí solo, no tengo ninguna clase de caligrafía y la ortografía la tengo más o menos ya que más tarde estudié bachiller*".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

A causa de un viaje a Madrid y por consejo de una tía de su madre, que era monja, Pedro y su hermano cambiaron de centro para ir como internos a estudiar a los Salesianos de Valencia. Como se observa, la situación se repite, en la España de entonces había muy pocas escuelas públicas, y en gran parte de las que existían su funcionamiento dejaba mucho que desear, así que era normal que los niños fueran a colegios religiosos. La enseñanza religiosa estaba muy extendida, sobre todo en el nivel de secundaria, y era apoyada de forma clara por la administración de entonces. Allí, en Valencia, al contacto con los frailes salesianos, le entró la vocación de ser cura, pero a la hora de la verdad su padre se opuso a esta idea, pues era un cuadro socialista del Puerto de Sagunto. Este hecho hizo que Pedro se alejara de la iglesia para siempre:

"*Antes de proclamarse la República hicimos un viaje a Madrid donde estuvimos visitando a mi abuelo y a una tía monja que tenía mi madre. Estuvieron hablando de lo que hacíamos nosotros. La ocurrencia de la tía monja de mi madre fue que ingresáramos en los* salesianos *de Valencia. Y allí estuvimos estudiando internos dos años. Por cierto, que yo tuve una vocación grandísima para ser cura y quise ser cura. Cuando llegaron las vacaciones me fui a casa de mis padres pensando que iban a ser las últimas vacaciones que iba a pasar con ellos. A mi casa llegó un señor de los salesianos para decirles a mis padres que me tenía que ir para estudiar para cura. Mi padre le dijo que sí, que su hijo iba a ser un 'curaombligos', y desde entonces no he vuelto a ir a la iglesia, así que lo de cura se quedó en 'curaombligos' ".*

Tras pasar dos años interno en el colegio salesiano de Valencia volvió al Puerto de Sagunto, donde residía su familia. Allí asistió a una escuela privada para estudiar el bachiller, presentándose en Castellón a los exámenes por libre. El bachiller lo terminaría en un instituto público de Valencia, el *Luis Vives*, donde fue a residir con su hermano a casa de un tío suyo. En su historia, Pedro afirma que él pudo estudiar el bachiller y su hermano recibir clases de música en Valencia porque a su padre le habían subido el sueldo, constatando que para los tiempos que corrían era un sueldo bastante bueno. A los dieciocho años terminaría el bachiller y nada más terminarlo comenzaría la guerra:

"*Después empecé a estudiar el bachiller con Son Santiago Barceló en una escuela que teníamos en el Puerto de Sagunto.(...) (se refiere al sueldo de su padre*) *Era un sueldo que le permitía el lujo de pagarme el bachiller a mí y que mi hermano mayor, que cantaba muy bien, le diera clases de música en Valencia un profesor. Estuve estudiando el bachiller por libre tres años en Castellón. Después vino un tío mío, que había sido readmitido en la línea ferroviaria que iba de Valencia a Canfranc, y nos fuimos a vivir con él a Valencia. Allí en Valencia empecé a estudiar de forma oficial en el Instituto Luis Vives el bachiller. Estudié hasta sexto de bachiller, pero dio la maldita casualidad que cuando terminé el bachiller estalló la guerra, empezó el 18 de Julio de 1936, cuando yo cumplía 18 años*".

José María Bravo y Rómulo Negrín, hijo del que fuera Presidente del gobierno de la República durante la guerra, fueron de los pocos futuros aviadores que llegaron a ingresar en la Universidad. Tenían en común que estudiaron el bachiller en el *Instituto Escuela*, entidad creada por la Junta de Ampliación de Estudios, cuyo funcionamiento se basaba

en las ideas de la *Institución Libre de Enseñanza*. El Instituto, que contaba con varios centros repartidos por Madrid, desaparecería tras el final de la Guerra Civil al suprimirlo los vencedores debido a las ideas avanzadas en las que se sustentaba la enseñanza que se impartía en él. En sus centros se practicaba una pedagogía moderna y progresista basada en una educación integral y laica.

Ya se ha comentado que José María Bravo procedía de una familia de profesionales de clase media acomodada, de ideas progresistas, por lo que le fue proporcionada una educación acorde a su posición social. En su trayectoria escolar pasó por varios colegios, contándonos en sus memorias alguna anécdota traviesa de su periplo por los diferentes centros de enseñanza hasta culminar su ingreso en la Universidad:

"*El primer colegio al que me llevaron fue San Luis de los Franceses, en la calle de las Tres Cruces, en la zona de la Gran Vía, una callecita estrecha antes de llegar a la Red de San Luis. Allí estuve hasta los siete años, pero tuvieron que sacarme de él porque ya era algo mayor para continuar en un parvulario y porque, además, no me gustaban las monjas; le decía a* mi *abuela que olían mal, debía ser por el refajo que llevaban. Ingresé seguidamente en el Liceo Francés, en la calle Marqués de la Ensenada, donde permanecí un solo curso, ya que mis compañeros eran bastante brutos y mi madre tenía que llevarme a veces al salir de clase a la Casa de Socorro más próxima. De allí pasé al Colegio Hispano Americano que estaba en lo que ahora es el Hotel Meliá Princesa, próximo a la calle Rey Francisco, del cual me expulsaron porque debía ser un trasto*" (BRAVO, JOSE MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 37).

Una vez expulsado del *Colegio Hispano Americano* sus padres decidieron matricularle en el *Instituto Escuela* donde realizó parte de sus estudios primarios y el bachiller. En su relato cita las diferentes sedes del *Instituto Escuela* por las que pasó hasta terminar su bachiller:

"*A partir de ese momento comencé los estudios en el Instituto Escuela, el colegio asociado a la Institución Libre de Enseñanza para chavales más jóvenes. El Instituto era como una* prolongación *de la Institución y tenía varios locales distribuidos por diferentes manzanas de Madrid, en torno al mismo barrio, en zonas no muy lejanas unas de otras. Empecé asistiendo a clase en la Calle Miguel Ángel en un hermoso edificio frente a la*

Dirección de la Policía, que luego fue Residencia de Señoritas y que hoy día es el Instituto Internacional.

Luego los alumnos de primaria pasamos a la calle Martínez Campos, al lado de donde hoy está el pequeño Museo Sorolla. Cuando comencé el bachillerato a los diez años me tocó ir a Atocha, a un nuevo edificio recién construido que se inauguró con nosotros, situado detrás de la antigua Escuela de Ingenieros de Caminos, al lado del Observatorio Astronómico" (BRAVO, JOSE MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 38-39).

Muy importante en su formación fueron los intercambios que realizó con familias alemanas, experiencia que por aquel entonces estaba al alcance de muy pocas familias y que suponían una gran oportunidad para aprender idiomas. Más tarde, tendría estancias más largas en Alemania en una de las cuales se encontraría con el hijo mayor del Doctor Negrín, Juan Negrín:

"*Allí estudié hasta el cuarto curso, época en que comencé los intercambios con familias alemanas. Pasé mi primer verano en Alemania en la ciudad de Essen, en casa de Ernst Irmer, y el segundo y tercero en Düsseldorf, con la familia de Hans Hüttenes. Años después volvimos a encontrarnos.*

Posteriormente, gracias a una beca que me fue concedida, realicé un curso casi completo en un internado de Oberstdorf, la ciudad donde actualmente se celebran las famosísimas competiciones internacionales de saltos de esquí. En mi última estancia en Alemania, en una residencia de Potsdam, al lado de Sans-Souci, en las cercanías de Berlín, coincidí con Juan Negrín, el mayor de los hijos del futuro Presidente del Gobierno de la República, hermano de Rómulo, luego piloto de la segunda promoción de pilotos republicanos españoles enviados a Kirovabad, en Azerbaiyán, Unión Soviética, para su formación. Ambos hermanos eran también alumnos del Instituto Escuela". (BRAVO, JOSE MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 39).

Terminará el bachiller con 16 años, en el año 1934, comenzando su preparación para el ingreso en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Por si fallaba en el ingreso se matriculó por libre para estudiar Ciencias Exactas y, al mismo tiempo, en la Escuela de Comercio. Al final conseguiría el ingreso en la Escuela de Ingenieros pero la guerra cortaría su trayectoria universitaria:

"*Terminado el bachillerato, comencé a prepararme para el ingreso en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, aunque en esa época, los que habían elegido ser ingenieros se presentaban a las convocatorias de todas las Escuelas. Como las fechas de los exámenes de ingreso para ellas no coincidían generalmente, nos permitía simultanearlos. Mientras tanto, para mejorar mi preparación en matemáticas y buscarme otra salida, por si fallaba el ingreso, estudiaba Ciencias Exactas por libre en la Universidad y, paralelamente, en la Escuela de Comercio. Todo había empezado a comienzos del curso 1934-1935.(…) En junio de 1936 aprobé otro de los ejercicios para el ingreso en Caminos y también en Montes. No sabía a cuál presentarme, pero finalmente me decidí por Caminos, aunque, naturalmente, todo aquello lo interrumpió la guerra"*. (BRAVO, JOSE MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 41-43).

El caso de Rómulo *Negrín* es parecido al de José María Bravo. Rómulo Negrín estudió en el Instituto Escuela donde terminó su bachiller ingresando en el curso 1935-1936 en la *Escuela de Ingenieros Agrónomos* de Madrid, estudios que interrumpiría, al igual que José María Bravo, debido al inicio de la Guerra Civil[17].

CONCLUSIONES

1.- Los aviadores tenían en líneas generales una educación y una cultura superior a la media que había en España por entonces.

2.- La mayoría de ellos consideran que la educación es algo muy importante y primordial para el desarrollo integral de las personas.

3.- Un gran porcentaje de ellos estudiaron hasta una edad comprendida entre los 12 y los 14 años, siendo minoría aquéllos que abandonaron la escuela antes de la horquilla citada, así como los que continuaron sus estudios a partir de esa edad sin compaginarlos con la actividad laboral

4.- Muchos de ellos estudiaron en escuelas privadas de diferente sesgo debido al déficit de escuelas públicas existente. Podían ser escuelas religiosas, centros impulsados por

[17] Datos recogidos de diferentes fuentes en Internet. Destacar la llamada "*Miradas desde el pasado: Alcublas en la Memoria*".

organizaciones de izquierda, ya fueran partidos políticos o sindicatos, o de cualquier otra índole.

5- Una gran parte de los que abandonaron la escuela primaria entre los 12 y los 14 años continuaron estudiando por libre una vez terminado su horario de trabajo, compaginando su actividad laboral con los estudios.

6.- La mayoría coincide en que la formación recibida fue la base de su éxito en los exámenes de ingreso en las diferentes academias militares de aviación a las que se presentaron una vez comenzada la guerra.

1.- LOS AVIADORES Y LA PROCLAMACION DE LA II REPÚBLICA

El hecho histórico que va a marcar las vidas de los futuros aviadores, junto con la Guerra Civil posterior, por el compromiso personal y político que adquirirían ya en su juventud en la defensa del régimen democrático republicano, será la propia proclamación de la República el 14 de Abril de 1931 por la que lucharán años después. He incluido este punto en la parte dedicada a la educación porque el hecho de la llegada del nuevo régimen republicano se produjo cuando la mayoría de los futuros aviadores estaban todavía en edad escolar. Desde el momento mismo de su proclamación la República suscitó entre amplios sectores de la población una ilusión y unas ansias de cambio como pocas veces se han visto en la historia de España. Quizás otros momentos históricos comparables con el del 14 de Abril de 1931, en términos de ilusión y ansias de cambio, fueron el del inicio del proceso de transición democrática tras la muerte del dictador Francisco Franco o la victoria socialista en las elecciones de 1982. A esta alegría, a este sentimiento de cambio del ciclo histórico en sentido positivo no fueron ajenos los aviadores, todavía adolescentes. Fueron testigos de la felicidad de la gente común ante el cambio de régimen y partícipes de esa explosión de júbilo suscitada por la apertura de una nueva etapa socio-histórica que quedaría truncada por la guerra civil.

La monarquía de la Restauración, personificada en el monarca Alfonso XIII, había ido perdiendo apoyos sociales y políticos tras los sucesivos fracasos de los diferentes gobiernos, tanto liberales como conservadores, en la aplicación de políticas regeneracionistas. Este desapego desembocará en la crisis de 1917 que hará temblar los cimientos del régimen. Tras los hechos del 1917, el régimen nacido en Sagunto irá a la

deriva, siendo su acta de defunción el golpe de estado de 1923, inaugurando este pronunciamiento militar la dictadura del general Primo de Rivera. Éste recibió el apoyo decidido del rey, que creyó que con esta solución de emergencia podría solucionar los problemas socio-políticos que lastraban al país y que habían salido a la luz con toda su contundencia en 1917. Por supuesto, la dictadura y por ende la monarquía, no tenían el apoyo de los sectores sociales que nutrían la masa obrera organizada y de la pequeña burguesía progresista, léase republicanos, socialistas, comunistas y otros elementos de izquierda. Pero en el rechazo a la monarquía, se habían unido otros sectores sociales de la burguesía conservadora que antaño apoyaban al régimen monárquico y, ahora, exigían cambios profundos en el sistema político de la Restauración, pero ya fuera de él; a fin de cuentas, se habían vuelto republicanos o, por lo menos, ya no veían una salida política coherente en el marco del régimen personificado en la persona de Alfonso XIII. Ejemplos de estos últimos fueron Niceto Alcalá Zamora y Miguel Maura, hijo del que fuera primer ministro de Alfonso XIII a principios del siglo XX. Como dice Pierre Malerbe, sólo la alta burguesía financiera, la aristocracia industrial y terrateniente, estrechamente vinculada con la corona y con la corriente católica tradicionalista, seguían resueltamente las tesis monárquicas (MALERBE, PIERRE: 1989, 94). Este desapego hacia la monarquía de los sectores sociales antes mencionados va a cuajar en el denominado Pacto de San Sebastián, que se firmará el 27 de agosto de 1930. Por este acuerdo las fuerzas participantes se conjuran para traer a España un régimen republicano y terminar con la monarquía. Además, se planifica un golpe destinado a terminar con la monarquía que debía tener lugar en el mes diciembre de 1930. Este golpe de fuerza recibirá el apoyo de sindicatos y partidos de izquierda, pero a la postre fracasará. El fracasado golpe cívico-militar republicano creará toda una iconografía de héroes y mártires republicanos como García y Galán, fusilados por sublevar a la guarnición de Jaca a favor de la República.

El colapso de la dictadura de Primo de Rivera en 1930, culminada con la salida del dictador al exilio parisino, donde moriría poco después, va a arrastrar en su caída a la persona de Alfonso XIII y a la postre a la monarquía. Los intentos de volver al sistema de turno de partidos llevados a cabo por los gobiernos que se sucedieron tras el final de la dictadura, presididos por el general Berenguer y el almirante Aznar, respectivamente, no fueron capaces de enderezar un sistema político que estaba tocado de muerte y al que le faltaban apoyos sociales por todos sus flancos. El hecho que va a dar la puntilla a la monarquía alfonsina va a ser las elecciones municipales del 12 de Abril de 1931

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

convocadas por el gobierno del almirante Aznar. El triunfo en la mayoría de las capitales de provincia de las candidaturas republicano-socialistas va a hacer que la gente se eche a la calle y se proclame la república en varias ciudades españolas, siendo la primera, la guipuzcoana Éibar. Como muy bien explica el profesor Tusell, lo que había pasado era *que el sistema caciquil había colapsado y por primera vez en España un gobierno era derrotado en unas elecciones. Estas elecciones trajeron el colapso de la monarquía* (TUSELL, JAVIER: 1994, 292).

El 14 de Abril, tras la marcha del rey, se constituyó el nuevo gobierno provisional presidido por el conservador Niceto Alcalá Zamora, y en el que participarían las variopintas fuerzas políticas y sociales que habían apostado por el final de la monarquía en el Pacto de San Sebastián. Esta serie de fuerzas sólo tenían como nexo de unión su afán por acabar con el régimen monárquico, siendo sus programas políticos muy variados y con objetivos sociales y políticos muy diferentes como la historia de la II República mostrará posteriormente. En el plano social es muy importante comprender que, aunque se había desalojado a la antigua oligarquía del poder político, ésta seguía manteniendo el poder económico y una gran influencia en los resortes de la Administración del Estado. Este bloque socialmente dominante no esperará demasiado para intentar recuperar el poder político perdido con la proclamación de la República apelando a todos los resortes, incluido los de la violencia golpista, que tendrá como consecuencia la guerra civil entre 1936 y 1939.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Como ya se ha dicho la República fue recibida con una gran alegría popular y se crearon, quizás, en palabras de Paul Preston, "*unas expectativas excesivas de que el nuevo régimen pudiera remediar las injusticias y deficiencias sociales y políticas tanto de la monarquía como de la dictadura del general Primo de Rivera"* (PRESTON, PAUL: 2012, 53).

La España que vio nacer la República era bastante diferente de la de principios de siglo. En su lento proceso de modernización, sus estructuras socioeconómicas, a pesar del retraso respecto a los países vecinos, iban evolucionando hacia los parámetros de las sociedades industrializadas. Traducido esto en datos, en el año 1930 España tenía un 45 por ciento de población rural frente al 57 por ciento de 1920. Además, se estaba produciendo un fenómeno de crecimiento de la población de las ciudades debido al trasvase de gentes del campo a la ciudad. En cifras, en 1930 el 43 por ciento de la población vivía en poblaciones superiores a los 10.000 habitantes y se puede considerar

que de los 23 millones de habitantes que tenía el país, 10 vivían en zonas urbanas. Otro aspecto del proceso de modernización fue la reducción de la tasa de mortalidad, que del 12 por mil de 1900 pasó al 5 por mil de 1931, tasa muy parecida a la de los países de nuestro entorno (TUSELL, JAVIER: 1994, 302), debido a la mejora de las condiciones higiénicas de la población y a los avances de la medicina. Asimismo, como ya hemos comentado anteriormente, los parámetros educativos también sufrieron una mejora sustancial respecto a las décadas anteriores.

Volviendo a los aviadores, éstos fueron testigos de la proclamación de la República siendo adolescentes o, los más jóvenes, pre-adolescentes. En sus testimonios vemos reflejada esa alegría antes mencionada, ese anhelo por una vida mejor; o también otros lo ven como algo ajeno a ellos, como una cosa de personas mayores. Todos lo vivieron estando escolarizados y, por tanto, muchos de ellos experimentaron la experiencia del nacimiento de la República en sus propios centros docentes.

Entre los que la vivieron intensamente y tuvieron la sensación de que algo estaba cambiando de verdad se encuentra el futuro piloto de caza Ángel Sanz que describe ese día en la escuela como algo muy especial. No es extraño que lo viviera de una forma tan especial y tan directa, en estrecho contacto con la gente. Él acudía a una escuela laica socialista, por tanto estaba en el caldo de cultivo del cambio político. Como ya se ha citado, el modelo de las escuelas socialistas será la base para la reforma educativa llevada por el gobierno republicano-socialista en el primer bienio republicano. Así lo relata Ángel:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*Estando en la escuela se proclamó la República. Aquel día estuve desfilando. Todos estábamos pegando gritos, toda la gente en la calle, toda la gente cantando 'no se ha ido, que lo hemos echado, no* se *ha ido, que lo hemos barrido'. Yo tenía entonces doce años. Era muy emocionante ver tanta gente gritando que la democracia había llegado a España*".

Ángel Sanz recuerda además, que siendo más pequeño había asistido al entierro de Pablo Iglesias en Cementerio Civil de Madrid, junto a su padre. Recordemos que el padre de Ángel era *militante* socialista de Vallecas y quiso hacer partícipe a su hijo de un día tan importante para un socialista como era el entierro del llamado "*apóstol del socialismo*":

"*Siendo más niño estuve en el entierro de Pablo Iglesias, tendría unos siete años. Recuerdo cuando fuimos al cementerio y por donde entramos. Recuerdo que era el Cementerio Civil, el que está al otro lado de la carretera de donde está el Cementerio de La Almudena*".

Otro de los que vivió aquel día de forma intensa fue Justo César Sol en su pueblo de acogida, Getafe. Pero lo experimentó como algo ajeno a él. Describe la fiesta, la alegría, los cánticos de las gentes en contra de la monarquía, la destrucción de los retratos del rey frente al Ayuntamiento, pero termina manifestando que él no sabía de aquello, que era sólo un niño:

"*Me acuerdo de cuando se proclamó la República, yo tengo un recuerdo de aquello. Fue una gran alegría teniendo en cuenta lo que era aquello, había fiesta. Yo vivía en Getafe y entonces los chiquillos siempre andábamos por la calle y me acuerdo cuando en el Ayuntamiento tiraron el retrato del rey desde el Ayuntamiento a la calle. Recuerdo también que se cantaban canciones contra la monarquía o los que la habían apoyado. Yo no sabía de aquello, era sólo un niño*".

Algo parecido a lo vivido por Justo César Sol le ocurrió a Joaquín Calvo. Se acuerda de la proclamación de la República, pero hace una reflexión parecida a la de Justo, el hecho le parecía lejano, en realidad solamente era un niño. Como contrapunto a la proclamación de la República, recuerda una visita de la reina madre, María Cristina, al pueblo de Aranjuez, donde él residía. Así lo cuenta Joaquín Calvo:

"*La proclamación de la República la viví en Aranjuez. Me acuerdo muy bien, para mí era lejano, era un niño. Recuerdo que la madre de Alfonso XIII, que se llamaba Doña María Cristina, que era una dama muy alta, vino al colegio en Aranjuez de visita, que era un colegio público, y entonces al pasar por delante de mí me tocó la cara y yo me he acordado siempre de aquello, de la Reina Madre y he presumido siempre de eso*".

El mecánico Antonio Vilella hace una reflexión más profunda de lo que supuso la llegada de la República, incidiendo en la impresión de que el mundo estaba cambiando para mejor, y en concreto, España. Deja a un lado la descripción de sus manifestaciones más externas como podían ser la algarabía popular o las canciones contra la monarquía:

"Se había proclamado la República, acontecimiento que había vivido intensamente, y todo esto te daba una sensación de que el mundo había de cambiar y, en este sentido, el

advenimiento de la República significó como si se hubiera abierto una ventana al mundo porque aquí en España estábamos entonces inmersos en un conflicto tras otro y nunca acabábamos".

Otros aviadores han sido más parcos en la descripción de su propia vivencia en el advenimiento de la República. Gregorio Gutiérrez, piloto de bombardero, lo vivió en Madrid montado en el coche del dueño de la librería en la que trabajaba portando una bandera roja. Hay que recordar que el dueño de la librería-editorial era un hombre del Partido Socialista:

"*Cuando se proclamó la República en el año 31, iba yo en el coche que tenía él e íbamos con una bandera roja*".

Sencillos en su descripción son también Amancio Baltanás y Luis Sancho. Ambos estaban en el colegio cuando se produjo el hecho y lo narran de forma escueta, como distantes del acontecimiento. Uno menciona que el director del colegio les habló a favor del nuevo régimen y el otro recuerda que izaron la bandera tricolor donde él estudiaba.

Amancio Baltanás: "*Cuando llegó la República estaba en el colegio. El director del colegio nos explicó que había llegado un* nuevo *régimen y que todo iba a ir mejor*".

Luis Sancho: "*Recuerdo que cuando se proclamó la República estaba en la escuela, quitamos la bandera que había y pusimos la republicana*".

Curiosamente, José Lloret relega el hecho de la proclamación de la República a un segundo plano frente al intento de golpe de estado republicano de Diciembre de 1930, gestado en el Pacto de San Sebastián. En esta intentona, mal organizada, participaron militares tan conocidos como Hidalgo de Cisneros, Queipo de Llano o Ramón Franco, que pocos años después, en la Guerra Civil Española, estarían en bandos opuestos. Sobre todo, remarca el recuerdo de García y Galán, oficiales fusilados por sublevar la guarnición de Jaca y elevados al título de mártires de la República:

"*El período de mi niñez que quizás mejor recuerde fue cuando la sublevación contra la monarquía y a favor de la República de los capitanes Fermín Galán y García Hernández en Jaca y la de los aviadores también a favor de la instauración de la República protagonizada entre* otros *por Ramón Franco o Hidalgo de Cisneros. Recuerdo que por*

las calles repartían siluetas, recortadas en papel de color negro que si las mirabas un instante, y después cerrabas los ojos se veían los rostros de Fermín Galán y García Hernández".

Me gustaría concluir este punto dedicado a la proclamación de la república destacando el aspecto sociológico y psicológico del hecho en sí. Me refiero a esa gran fiesta colectiva del pueblo español que vio en el nuevo régimen una puerta abierta al futuro, a una vida mejor, tanto desde el punto de vista social como del político. Una República que suscitó muchas expectativas de cambio, quizás demasiadas y esto fue una fuente constante de frustración y, por ende, de conflictos continuos. Las causas: Unos, porque se quedaba corta en los cambios ante las expectativas que había generado y, otros, porque desde el primer momento la vieron como algo extraño, ajena a sus intereses, y por tanto comenzaron a minarla para terminar con ella y volver a lo de siempre. Este conflicto de base sería uno de los detonantes de la guerra fratricida iniciada en 1936.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

C.- LA INCORPORACION AL MUNDO DEL TRABAJO DE LOS AVIADORES EN EL PERÍODO ANTERIOR A LA GUERRA

Una vez terminada la etapa escolar, unos antes y otros después, la mayoría de los futuros integrantes de las Fuerzas Aéreas de la República van a comenzar su vida laboral. Habrá excepciones, algunos se incorporarán a la aviación republicana en el momento del inicio de la Guerra Civil sin haber ejercido ninguna profesión, dedicándose hasta ese momento exclusivamente a estudiar, pero son los menos; de la muestra total estudiada suponen una exigua minoría.

La mayoría de ellos, como era habitual en la época, van a comenzar a trabajar entre los doce y los catorce años, algunos incluso antes, ya sea por cuenta ajena o en negocios familiares. Otro buen porcentaje de ellos ingresarán como soldados voluntarios en aviación una vez terminados sus estudios, con la idea de buscarse un futuro mejor como militares profesionales o como un paso intermedio para el ingreso en las fuerzas de orden público, léase Guardia Civil o Guardia de Asalto. También, como una forma de adquirir una formación con la finalidad de poder encontrar trabajo con mayor facilidad en la vida civil, una vez licenciados. Igualmente, existe algún caso, muy minoritario, en que al finalizar su etapa escolar, opositaban y ganaban una plaza en alguna de las Administraciones Públicas.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

El grupo más numeroso es el de los que comenzaron a trabajar entre los doce o catorce años, o antes. Evidentemente, esto sería algo inaceptable para nuestra mentalidad actual. Nadie puede imaginar en las sociedades occidentales a un niño de doce años trabajando en un taller. Todo el mundo piensa que un niño de esa edad tiene que estar en la escuela. Pero en aquellos tiempos era algo totalmente normal, habitual, asumido por la sociedad. A nadie le extrañaba que un niño con diez o doce años entrase a trabajar como aprendiz en una empresa o que incluso más pequeño fuera al campo a ayudar a sus padres en las labores agrícolas.

El piloto de bombardero Gregorio Gutiérrez, una vez que dejó los estudios, comenzó a trabajar en una imprenta como aprendiz. Nos explica con detenimiento las labores que realizaba en aquel taller, incluso se acuerda de lo que ganaba. Además, nos relata un incidente en el que ocurrió un accidente laboral, causa por la que él abandonaría el taller:

"*Había una imprenta allí, tenía yo trece años todavía. Me enteré de que allí cogían chicos. Y cogían como aprendices. Nos pagaban una peseta diaria. Yo estaba en una máquina con un oficial y hacíamos almanaques, que por entonces se hacían en relieve. Yo lo que hacía era, con una esponja humedecer el cartón y este cartón el oficial lo metía en la máquina, bajaba la prensa y lo imprimía. Allí, si llegabas cinco minutos tarde, no podías entrar hasta media hora después y te lo descontaban del sueldo. Bueno, una vez que llegué tarde y no pude entrar, estando fuera oigo un jaleo. Al pobre hombre que estaba metiendo algo en la máquina le pilló la mano, en la misma que yo estaba atendiendo, le aplastó la mano. Como consecuencia de esto, iba a venir la inspección de trabajo. No teníamos ni la edad, no teníamos ni los catorce años, antes de los catorce no se podía trabajar. Recuerdo el primer salario cuando llegué a casa, 9,20 pesetas*".

Informa Gregorio de que no se podía trabajar hasta los 14 años. En aquellos momentos no era exactamente así. Cuando Gregorio trabajaba en la imprenta la legislación que regulaba el trabajo infantil venía originalmente de una ley de marzo de 1900[18] y de otras medidas legislativas de protección del trabajo de los menores que se tomaron años después. En el texto de la ley de 1900 se estipulaba que no podían trabajar los menores de 10 años y legislaba acerca de la jornada laboral de los menores, que sería inferior a la de los adultos y se prohibía a los niños trabajar en ciertas industrias consideradas perniciosas para su salud o que pudieran afectar a su moralidad. En palabras de Alejandro Tiana (TIANA FERRER, ALEJANDRO: 1987, 49), esta la ley garantizaba una adecuada protección laboral a niños y mujeres. Por tanto, a lo que se debe referir Gregorio cuando afirma que no se podía trabajar antes de los catorce años es porque podría tratarse de una industria de las consideradas peligrosas o perniciosas para la salud de los menores. Habría que esperar a la promulgación de la ley de 28 de mayo de 1934 para que se fijase la edad mínima de incorporación al trabajo a los 14 años, ratificando de esta manera la convención internacional sobre edad mínima para el trabajo, fijada a la edad de 14 años (TIANA FERRER, ALEJANDRO: 1987, 49).

Pero esta ley no había sido la primera ley de protección del trabajo de los menores en el marco de la legislación española. La primera se había promulgado el 24 de julio de 1873 y en ella se establecía la prohibición de trabajar a los menores de diez años, medida

[18] Ley de 13 marzo de 1900 sobre condiciones de trabajo de las mujeres y los niños.

recogida posteriormente por la ley de 1900, y se regulaba también la jornada y la instrucción que debían recibir los niños trabajadores. Esta ley, a fin de cuentas, solo resultó una declaración de intenciones, pues nunca se llegaría a aplicar su contenido debidamente, y a los niños se los siguió explotando ignorando la legislación.

Toda esta legislación de carácter social viene dada por la precaria situación a escala general de las clases trabajadoras, derivada del nuevo modelo productivo nacido de la Revolución Industrial. En esta coyuntura de desarrollo industrial, es cuando aparece la expresión "*cuestión social*", términos que se traducen en una intervención por parte de los estados en las condiciones sociales, laborales y económicas de los trabajadores, abandonando de esta manera los postulados ortodoxos del *laissez-faire* que habían gobernado la política socio-económica hasta esos momentos. Esta intervención de los Estados liberales en temas sociales se debe a dos causas principalmente: 1) La necesidad de mantener el orden social y el temor a una revolución de tipo socialista debido al avance de las organizaciones obreras y, 2), La aparición de una cierta filantropía y toma de conciencia por parte de los gobiernos de la crítica situación de las condiciones socio-económicas de la clase obrera.

En esta línea intervencionista por parte de los Estados, la primera legislación que va a aparecer de carácter social en Europa se refiere a la protección del trabajo de los menores y de las mujeres. Así, por ejemplo, en Inglaterra la edad mínima para trabajar en las fábricas se fijó en los diez años en 1874, a los once en 1891, y a los catorce en 1918; en Francia, en el año 1841 se fija la edad mínima en los 8 años; en Prusia, en 1853, a los diez años, a los once, en 1854, y los doce en 1856. Una de las razones de esta legislación estaría en la falta de capacidad contractual de los menores (CÁMARA BOTÍA, ALBERTO: 2003, 125), lo que facilitaría la labor legislativa al Estado liberal.

España, como siempre, con retraso respecto a los países de nuestro entorno, seguirá la estela de intervención estatal en las cuestiones sociales y, como se ha visto, en el año 1873 será promulgada la primera ley de contenido social. Pero habrá que esperar al año 1900 para que aparezca una nueva legislación relacionada con la denominada "*cuestión social*", en concreto, la ya mencionada ley de protección del trabajo de mujeres y niños y la de accidentes de trabajo.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Antes de 1900, concretamente el 5 de diciembre de 1883, bajo el impulso del liberal Segismundo Moret, nació la Comisión de Reformas Sociales con la finalidad de estudiar "*todas las cuestiones que afectasen directamente a la mejora o el bienestar de la clase obrera y las cuestiones que afectan a las relaciones del capital y el trabajo*" (SÁNCHEZ AGESTA, LUIS: 1981, 9). En palabras del profesor Sánchez Agesta (SÁNCHEZ AGESTA, LUIS: 1981, 13), la Comisión de Reformas Sociales fue creada en el marco de una política de Estado, por encima de los partidos políticos; de hecho Moret ofreció a Antonio Cánovas del Castillo la presidencia de la Comisión. Ejerció muy poco tiempo esta presidencia, ya que en enero de 1884 volvía a ocupar la presidencia del gobierno. Al quedar libre la presidencia de la institución, Cánovas nombró a Segismundo Moret nuevo presidente de la misma. La labor más importante de la Comisión fue la elaboración de una encuesta, muy amplia en su temática, que cubría prácticamente todo el espectro de temas sociales, para conocer de una forma pormenorizada la realidad de las clases trabajadoras y todos los aspectos que determinaban esta realidad. De hecho "*la encuesta contiene datos riquísimos sobre la vida económica de la época, el nivel de los jornales, las retribuciones y el coste de la alimentación y los servicios (aunque haya a veces que considerar con espíritu crítico alguno de los datos por la notoria pasión política con que se manifestaban los encuestados)*" (SÁNCHEZ AGESTA, LUIS: 1981, 11).

La Comisión de Reformas Sociales, con el tiempo, fue adquiriendo más competencias como las de proponer legislación en temas sociales o ser consultada en temas relacionados con la condiciones de la clase trabajadora. En 1903, la Comisión de Reformas Sociales se transformó en el Instituto de Reformas Sociales, institución perfectamente constituida, con su partida presupuestaria y su propia plantilla de trabajadores. El espíritu de la Comisión de Reformas Sociales continuó en el Instituto en el sentido de que fue una institución que siempre estuvo por encima de las pugnas políticas entre los partidos del turno. Fruto de la actividad del Instituto de Reformas Sociales, fue la creación de la Inspección de Trabajo en 1907, a la que Gregorio hacía referencia en su relato, y del Instituto Nacional de Previsión en 1909.

El punto culminante, desde el punto de vista administrativo, de la preocupación por la situación de las clases trabajadoras por parte del Estado liberal fue la creación, en 1920, del Ministerio de Trabajo. El Ministerio de Trabajo y el Instituto de Reformas Sociales coincidieron en el tiempo, en una difícil convivencia, hasta 1924, momento en que este

último sería absorbido por el primero, ya en la dictadura de Primo de Rivera. Sobre este asunto de la creación del Ministerio de Trabajo y la pervivencia y posterior desaparición del Instituto de Reformas Sociales hay polémica, de hecho hay autores como Palacio Morena para el cual la desaparición del Instituto fue una medida involutiva; sin embargo, para Tuñón de Lara "*fue un signo de contemporaneidad y, por tanto, un elemento positivo para el desarrollo de la política social española"* (MARRAUD GONZÁLEZ, GERARDO: 2003, 142).

Volviendo a Gregorio Gutiérrez, éste, tras el accidente en la imprenta, tenía claro que no deseaba trabajar allí, pero tampoco quería hacerlo en el negocio familiar de la taberna. Así, que por medio del profesor que intentó convencer a su madre para que hiciera el bachiller se colocó en una librería-editorial regentada por un matrimonio de ideología socialista. Allí, debido a sus conocimientos de mecanografía, iba a aprender a escribir a máquina por las noches y se colocó de administrativo. Gregorio describe las funciones que realizaba, así como el salario que ganaba. En esta empresa, estuvo tres años, de los catorce a los diecisiete, momento en que ya se dedicó enteramente a los temas más técnicos relacionados con la construcción y reparación de receptores de radio:

"*Después de esto yo no quería trabajar ni en la taberna ni en la imprenta, así que hablando con el profesor, éste dijo que tenía un alumno que sus padres tenían una librería y una editorial y me dijo vamos a ver si … (…) Los dueños de la editorial eran dos profesores, él era socialista. El hijo que tenían padecía Síndrome de Down. Eran dos eminencias. Él estaba en el Ministerio de Educación y la mayoría de los libros de la República para la enseñanza eran los libros de él. Se llamaba Juan Ortiz Duch y ella María Rivas, eran matrimonio. (…) Me cogieron para la oficina, primero archivando y después, incluso sin ser contable, yo asentaba algunos apuntes. Luego, después de esto, atender a los pedidos; empezaron a llegar pedidos, pedidos …, había que preparar los paquetes. Tuvo que meter dos personas más. Yo allí ganaba 150 pesetas al mes, era mucho, a duro diario, era un buen salario para un niño, yo tenía 14 años. En la editorial estuve de los 14 a los 17 años, por lo menos tres años estuve ahí"*.

Al mismo tiempo que trabajaba en la editorial, los fines de semana, para sacarse un sobresueldo, vendía periódicos, ya que entonces éstos se voceaban, no había quioscos. Relata de forma muy explícita como realizaba este trabajo:

"*Yo tenía amigos, que para sacarse un dinero extra, vendían periódicos los fines de semana, los sábados y domingos. Entonces no había quioscos, se vendían voceándolos por la calle y decidí vender periódicos. Cogíamos los periódicos en la Calle del Correo, en la Puerta del Sol. Los que no vendíamos los devolvíamos y nos reintegraban el dinero. Nos sacábamos el treinta por ciento de lo que se vendía, y para no gastar en el metro nos íbamos en los topes de los tranvías*".

En otro capítulo lo detallaré más, pero en estos momentos, Gregorio, al mismo tiempo que trabajaba, estaba estudiando de forma autodidacta temas relacionados con la radio. Comenzó a desmontarlas, a volver a montarlas, a leer revistas, comprar componentes, y de esta manera se hizo un técnico de radio, montando su propio negocio de venta y reparación de radios, afirmando que, en vísperas de la Guerra Civil, con 19 años, ya tenía su propio taller. Hay que destacar el hecho de que la familia de Gregorio regentase una taberna hizo que el taller montado por aquél fuese una actividad muy rentable, gracias a la función de marketing personal que se realizaba entre los clientes de la taberna, por utilizar un lenguaje actual. La guerra interrumpiría la actividad de Gregorio que se alistaría voluntario en defensa de la República:

"*Desde entonces comencé a pedir el material a Barcelona pues es donde estaban los importadores. Con 19 años yo ya tenía mi taller. Con 19 años yo tenía resuelta mi vida. El taller lo tenía en casa. La taberna era un buen lugar para propagar, el boca a boca, que yo fabricaba y reparaba radios. Todo esto con fecha anterior a Julio de 1936. Al iniciarse la guerra, por la curiosidad y la cosa de enterarse de todo pues tuve una demanda muy grande en el taller. El que tenía un aparato averiado, pues se lo arreglaba y otros lo* compraban. *Los vendía por 375 pesetas, con cinco válvulas, mientras que su valor nominal era de aproximadamente la mitad*".

Amancio Baltanás, futuro bombardero-ametrallador, dejó el colegio voluntariamente con 14 años para ponerse a trabajar. Como ya ha relatado, lo dejó porque no quería ser una carga para su familia. Su padre le aconsejó que se fuera a trabajar con una tía suya, hermana de aquél, pero Amancio se negó aduciendo que el marido de su tía era un hombre muy de derechas y que no deseaba trabajar con él. Más adelante se verá que Amancio fue una persona con una conciencia política temprana, militando desde muy joven en la UGT y posteriormente en el PCE. Así relata el episodio:

"*Mi padre me dijo entonces que me fuera a trabajar al Viso del Marqués, donde vivía una hermana suya y su marido. No tenían hijos y tenían una confitería que era una maravilla. Yo le dije que trabajaría de cualquier cosa pero no de confitero porque mi tío era muy de derechas. En aquellos tiempos yo tenía 14 años y le dije, que con mi tío a trabajar, nada. Yo sabía* entonces *todo lo que tenía que saber y muchas cosas más*".

Una vez que se negó a trasladarse con sus tíos en el Viso del Marqués, comenzó a trabajar en Ciudad Real en una droguería, aunque, por lo que él explica, debía ser un colmado donde había un poco de todo, se despachaban hasta cierto tipo de medicinas. Este tipo de tiendas han sido muy comunes hasta hace relativamente poco tiempo, sobre todo en las zonas rurales, hasta que el comercio comenzó a especializarse en productos y servicios concretos. Amancio entró a trabajar como aprendiz de dependiente y allí estuvo hasta los 18 años, momento en que comenzó la guerra:

"*Empecé, entonces, a trabajar en Ciudad Real, en un comercio de droguería. Teníamos de todo, era un bazar. Además de droguería había allí gafas, fajas para mujeres y muchas cosas más, además de productos de droguería. Mi jefe había sido dependiente de farmacia y sabía algo de Medicina y cosas de ésas. Allí llegaba gente para preguntarle a él por cuestiones de farmacia: 'Señor Ignacio, deme tal cosa', 'cómprate esta otra'. Así que él los ayudaba en lo que podía. Estuve allí hasta que empezó la guerra. Estuve de los 14 a los 18 años*".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Afirma Amancio que después de cumplir con su jornada laboral, a él no le apetecía hacer nada. Fue de los pocos que no compaginó su quehacer laboral con estudios vespertinos o nocturnos. Sin embargo, se buscó otra ocupación en un taller de fotografía para sacarse un sobresueldo, aunque la jornada fuera dura:

"*Yo, cuando salía de la droguería, no quería hacer nada, pero luego, algunas veces, trabajaba en un taller de temas fotográficos. Eso era de jornada aparte y algunas veces estaba trabajando hasta las tres o las cuatro de la mañana. Yo aguantaba todo en aquel tiempo*".

El navarro Juan Goicoechea comenzó a trabajar a los 14 años una vez dejó la escuela primaria. Entró como aprendiz de la mano de su padre en una de las fundiciones que había en Alsasua. Es esta una zona de gran desarrollo de la industria metalúrgica, sobre todo en

Guipúzcoa donde había una fuerte implantación de industrias de armas y máquinas herramientas, cuyo mayor exponente era la localidad de Eibar. Vizcaya con sus minas de hierro, su industria siderúrgica y la actividad naviera y Guipúzcoa con la actividad metalúrgica eran la base del desarrollo industrial del País Vasco. En su breve testimonio condensa en qué consistía el sistema del aprendizaje: un joven entraba en un taller y un oficial le enseñaba el oficio, como fue el caso de su padre que, en palabras de Juan, era un verdadero maestro en su trabajo. En la fundición estuvo trabajando hasta los 18 años en que tuvo que salir huyendo de su pueblo, al comienzo de la guerra:

"*A los catorce entré a trabajar en la fundición y mi padre me enseñó el oficio. Siempre decía que para que otro me enseñara a hacer bañeras que me enseñaba él. Y estuve un año trabajando con él. Yo todo lo que sabía del oficio de la fundición lo había aprendido de él. Antes de entrar a trabajar yo con mi padre, tuvo otra persona trabajando con él un año. Muchos querían trabajar con mi padre, pero él cogía al que más le interesaba, al que pudiera aprender bien el oficio. No cogía a cualquiera*".

El aragonés, afincado en Cataluña, Simón Fiestas, dejó la escuela a los doce años para trabajar en un almacén en la localidad de Tarrasa con la finalidad de ayudar en la economía familiar. Al igual que otros aviadores, simultaneó la actividad laboral con estudios nocturnos de carácter administrativo en la Escuela de Artes y Oficios. Además, para sacarse unos ingresos extras comenzó a trabajar los fines de semana como aprendiz de barbero. Como se observa, el tema del pluriempleo era relativamente habitual como una forma de llevar a casa unos ingresos extras con los que ayudar a las siempre necesitadas economías de las familias trabajadoras. Estuvo trabajando hasta los 18 años, momento en que se incorporó como voluntario para hacer frente al golpe militar de 1936:

"*Mi primera juventud fue muy rápida. Cursé estudios elementales y con doce años de edad me puse a trabajar en un almacén de Tarrasa (Barcelona) para ayudar a mi familia, hecho habitual en aquellos tiempos. El trabajo lo combinaba con las clases* nocturnas *en la Escuela de Artes y Oficios de Tarrasa donde conseguí una buena formación profesional para trabajos de tipo administrativo. Además, los fines de semana, estuve colocado como aprendiz de barbero. Así estuve hasta los 18 años en que comenzó la guerra*".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Luis Sancho comenzó a trabajar a la edad de 14 años como aprendiz en un taller mecánico, especializado en motores marinos, en la ciudad de Alicante. Allí permaneció hasta los 18 años que fue cuando dio comienzo la Guerra Civil. Al igual que Simón Fiestas u otros, al salir de trabajar a las cinco de la tarde, iba a la Escuela de Maestría para ampliar sus conocimientos en la rama de mecánica:

"*Yo dejé el colegio con catorce años y a esa edad comencé a trabajar. Me empleé en unos talleres mecánicos que se dedicaban a los motores marinos. En aquel empleo yo salía de trabajar a las cinco de la tarde por lo que me matriculé por la noche en la Escuela de Maestría*".

Luis nos describe también una realidad muy común en las familias trabajadoras de la época: La colaboración de los menores con los individuos adultos de las familias en trabajos que se realizaban en el domicilio, así como labores que hacían propiamente los menores para sacar un dinero extra. Como se ha mencionado más arriba, el trabajo infantil era algo que se veía con normalidad, como también se asumía con normalidad que los niños dejasen de estudiar a edades tempranas. Para las familias, con que sus hijos supieran leer y escribir era suficiente para su incorporación al mundo laboral. Entre las familias de clase obrera del primer tercio del siglo XX, salvo excepciones, no había mucho interés en la formación de sus hijos. Aunque suene duro, cuando un niño cumplía doce o catorce años, o menos en algunos casos, se convertía en una persona que podía llevar un salario a casa y aliviar un poco la situación económica de las familias obreras con su pequeño salario, importando poco que abandonase la escuela. De hecho, si el menor deseaba seguir estudiando tenía que hacerlo fuera de la jornada laboral, en horarios vespertinos o nocturnos. Retomando a Luis, de esta manera nos describe el trabajo que realizaba en su domicilio:

"*La verdad es que yo he trabajado desde bien pequeño. Yo no habría cumplido los catorce años y hacía plomos que me compraban mis hermanas. Mis hermanas cosían y en los faldones de las batas ponían unos plomos para, que cuando hiciera aire, no se levantaran las faldas. Los plomos eran de tres medidas y mi padre fue el que hizo los moldes. También de pequeño hacia paletas para freír y hacía agujas de llanta de coche para un vecino que se dedicaba a coser sacos. A éste le cobraba un duro cada aguja. Hice también encendedores de cocina. Los hacía con dos chapitas y un tubito de gasolina.*

La verdad que siempre he sido un poco manitas. Ya más mayor, cuando tenía que arreglar un coche, si no tenía la pieza, la fabricaba yo".

La experiencia de Antonio Vilella es casi calcada de la de Luis Sancho: Dejó la escuela a los 14 años para ponerse a trabajar como aprendiz en un taller, en su caso de motos. Por la tarde estudiaba Mecánica en la Escuela Industrial, en Barcelona. Más tarde, durante la guerra, serían mecánicos de aviación debido a su formación anterior en la rama:

"*Comencé a trabajar a los catorce años en un taller de motos en Barcelona. Allí lo pasé fantástico porque allí me hice mecánico. Allí empecé a perfeccionar la mecánica y, sobre todo, comenzó mi* afición *a la moto. (...) Aprovechaba las noches para ir a la Escuela Industrial donde empecé a estudiar Mecánica*".

La muerte de la madre de Francisco Meroño hizo que tuviera que irse con su padre a trabajar en la construcción de un embalse en el Río Mundo, en la provincia de Albacete. Allí comenzó vida laboral realizando las más variopintas actividades, tal como describe en su relato. Continúa Francisco haciendo mención a la dureza, ya conocida, de los trabajos de construcción de embalses y presas. Ahí se forjará laboralmente hasta el inicio de la Guerra Civil. Debido a sus inquietudes, Francisco estudiará por correspondencia, graduándose en el Instituto de Topografía de Sevilla:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*La muerte* prematura *de mi madre el día 26 de Agosto de 1931 deja en mí la mella más profunda que jamás pueda sentir, vacía mi corazón de todas las ilusiones infantiles, esperanzas y creencia en todo. Mi padre me lleva consigo a la construcción de un pantano en un apartado rincón de la cuenca del Río Mundo.*

Aquí aprendo un poco de todos los oficios: acarreo cántaros de agua y tubos de hierro, abro zanjas, amaso cemento, golpeo con el macho los hierros candentes de la fragua, muevo los fuelles de la herrería. Por las tardes arranco el motor que mueve la dinamo para dar luz a los edificios donde se baila, juega y bromea mientras yo lloro al son de esa algarabía y griterío, que hasta mí llega confuso, lejano e inaccesible. Estudio por correspondencia en ese revoltijo de contradicciones[19].

[19] Se graduó en el Instituto Topográfico de Sevilla.

Aquí todo es trabajo duro dentro de este cerco de grandes montañas, todo pedregoso y sin vida, todo negro quemado por el sol, del mismo color que el porvenir de estas gentes pobres. Los otros montes, los que dan vista a las casas de la administración, son más bajos y más verdosos, cubiertos de pinares y matas de esparto, vienen desde muy lejos como el lomo de una gran serpiente haciendo altos y bajos con sus picos y ensenadas" (MEROÑO PELLICER, FRANCISCO: 2010, 14).

Como se puede deducir de su testimonio, en algunos momentos casi dramático, la vida en estas obras públicas de gran envergadura era muy diferente a la de cualquier trabajador de una empresa industrial o de servicios. Este tipo de construcciones eran como un universo cerrado en el que el trabajador vivía en barracones, o en el caso de que la familia se trasladara con él, se construían casas con los materiales que encontraban en el lugar donde se realizaba la obra. Francisco comenta que había personas que se hacían casas en cuevas. Además, generalmente, al estar alejados de núcleos de población, tenían sus propios economatos y cantinas, establecidos por la propia empresa donde el trabajador hacía sus compras o pasaba los pocos momentos de ocio de que disfrutaba. A fin de cuentas, era una vida muy dura, con mucha disciplina, tal como lo afirma Francisco en su testimonio.

El futuro piloto de caza, José García Lloret, comenzó a trabajar como el resto de los casos descritos desde temprana edad. En el punto dedicado a la actividad laboral de su padre ya se ha comentado que José ayudaba a aquél en los negocios familiares, como era el trabajo de transporte con el carro, la taberna o las huertas que poseía la familia. Aparte del trabajo en el marco familiar, José García tuvo otras ocupaciones hasta su incorporación como combatiente durante la Guerra Civil. Comenzó trabajando en el horno de pan de su tío. Nos describe cómo era el trabajo y la dieta que consumían mientras trabajaban:

"*En aquellos tiempos solía ayudar a mi tío Engracio, que era panadero, y tenía el horno al lado de mi casa. Amasábamos y confeccionábamos los panes por la noche y de madrugada empezábamos a meterlos en el horno. El manejo de la pala se me daba bastante bien. Recuerdo lo buenas que estaban las tortas con tocino o con sardinas que nos hacíamos para almorzar. Por entonces los hornos funcionaban con leña, que en parte la traían diariamente los arrieros con sus mulos desde la sierra. Este tipo de leña le daba al pan un aroma natural proveniente de las hierbas de la montaña*".

José también trabajó en las actividades relacionadas con el cultivo de la naranja, desde la recogida de ésta en los campos hasta la construcción de cajas de madera para el embalaje y posterior exportación hacia Europa. Hay que recordar que la agricultura valenciana de exportación, basada en la naranja y la almendra, era de las más desarrolladas de España, no existiendo problemas sociales graves, como sucedía en Andalucía y Extremadura, porque la mayoría de los propietarios eran de tamaño medio, no existiendo el latifundio tal como lo entendemos. Al hacer mención del trabajo de José en relación con la explotación del cultivo de la naranja volvemos al tema del trabajo infantil, en este caso referido a la agricultura, en el que los niños, desde edades muy tempranas, antes de lo que marcaba la ley de 1900, iban a trabajar al campo:

"*Como era costumbre en los pueblos de la zona, la mayoría de los niños de unos diez años de edad ya íbamos a trabajar en la recogida de la naranja. Los mayores iban recogiendo las naranjas con unos alicates especiales y cuando tenían el capazo lleno nos lo ponían en la cabeza para que lo lleváramos a la esquina del campo. Allí nos esperaba otra persona mayor que nos cogía el capazo de la cabeza y arrojaba las naranjas a un montón. Al final de la jornada las naranjas almacenadas se tapaban con un toldo para que no se helaran con la escarcha. En otras ocasiones, había carros esperando para cargar los capazos y llevarlos al almacén. A los niños también nos hacían subir a los árboles para que cogiéramos las naranjas en los sitios de difícil acceso. Mi padre trabajaba llevando los carros de las naranjas. La jornada empezaba temprano, y como sigue siendo costumbre en nuestros días, a eso de las nueve de la mañana parábamos a almorzar. Encendían una hoguera y se asaba tocino, longanizas, butifarras o lo que hubiera. Lo normal era que la bota de vino pasara de mano en mano continuamente. Cuando terminaba la jornada y ya de regreso a casa me entretenía recogiendo hierbas que había debajo de los naranjos para que mi madre las condimentara e hiciera con ellas empanadillas al horno, que me gustaban mucho*".

Como afirma Alejandro Tiana (TIANA FERRER, ALEJANDRO: 1987, 49), el reglamento que desarrolló la ley de 1900 de protección del trabajo de las mujeres y de los niños dejó dos puertas abiertas para incumplir la norma general que estipulaba que estaba prohibido el trabajo infantil para los menores de 10 años. Las dos excepciones se referían, respectivamente, al trabajo rural y a las empresas familiares, donde la normativa general no era aplicable. Había todavía una tercera excepción, esta vez relacionada con la

instrucción de los niños: Los menores de nueve años que supieran leer y escribir podían comenzar a trabajar a los 9 años. Es decir, que si bien esta ley las posteriores regulaciones y la creación de la inspección de trabajo, ayudaron a humanizar y regular el trabajo infantil, el sistema permitía salidas por la tangente en ciertos ámbitos como los citados. Por tanto, esto concuerda con la situación que describe José en los campos de naranjos en la época de la recolección. Él afirma que eran niños de unos 10 años, pero seguramente que los habría más pequeños, pero lo sorprendente es que no se estaría incumpliendo la ley. La ventaja de contratar niños era su menor coste salarial; ganaban mucho menos que una persona adulta. A esto hay que añadir que, en muchos casos, hacían trabajos correspondientes a personas mayores, situación muy perjudicial para los pequeños en relación con su salud en general.

El relato de José, además, es muy ilustrativo de las labores realizadas durante la recolección de la naranja, en particular de las faenas realizadas por los menores como la de llevar sobre sus cabezas las naranjas recogidas o la de subirse a los sitios difíciles de los árboles para recoger los frutos allí alojados. Cabe destacar también la descripción de los alimentos con que se alimentaban durante la recogida de la naranja. Particularmente, se detiene en el almuerzo matinal, entendiendo por almuerzo, no la comida del mediodía, sino lo que se comía en el descanso que se hacía por las mañanas; era como un segundo desayuno. Curioso también, en relación con la dieta, lo de las hierbas que recogía al pie de los naranjos para que luego su madre se las preparara en casa en forma de empanadillas.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Pero al igual que Gregorio Gutiérrez, a José Lloret no le gustaba trabajar el campo como actividad principal, así que sus padres le mandaron a la localidad de Játiva con un tío suyo. En Játiva, entró como aprendiz en el negocio del ya citado tío. Era un establecimiento que se dedicaba a la venta de tejidos, donde realizaba las actividades típicas de un aprendiz, sobre todo limpiando o llevando bultos de un sitio a otro. Destaca de este trabajo que aprendió a relacionarse de forma comercial con los clientes, especialmente con las mujeres:

"*Como no tenía afición a trabajar en el campo, mis padres intentaron buscarme alguna colocación. Por este motivo, pasé una temporada con mi tío Daniel en Játiva. Allí entré de aprendiz en la tienda de tejidos donde él trabajaba. Aquel trabajo duró muy poco y de lo único que me acuerdo es que todas las mañanas tenía que barrer y rociar la calle con*

una regadera. El resto de la jornada me la pasaba subiendo y bajando escaleras cargado de piezas de tejidos. Allí adquirí cierta experiencia en las relaciones que se producían entre el dependiente-vendedor y las compradoras, y digo bien compradoras, porque salvo un sastre que era cliente, en la tienda solo entraban mujeres".

El trabajo en la tienda de tejidos le duró poco y cuando comenzó la temporada de la naranja cambió de trabajo y se ocupó en una industria relacionada con el cultivo del cítrico dedicada a su embalaje en cajas de madera. Él menciona una ocupación, cuanto menos curiosa, pero según él muy importante y que nos informa acerca del grado de especialización al que se llegaba en todo el ciclo económico relacionado con el cultivo de la naranja, como era la de cubrir las cajas con una tapa de madera. En este sentido recalca que había que hacerlo bien para que las naranjas no se dañaran y llegaran en buen estado a su punto de destino allende nuestras fronteras. Además, aborda en su detallada descripción la cuestión del trabajo femenino. Las mujeres se dedicaban a llenar las cajas de naranjas, un trabajo poco especializado. Las mujeres, en general y no solo en esta ocupación, realizaban los trabajos menos especializados y, al igual que los menores, estaban peor remuneradas que los hombres:

"*Cuando empezó la temporada de la naranja volví al pueblo y entré de aprendiz de carpintero en un almacén de naranjas. Mis maestros fueron mis primos Casimiro y Evaristo que eran los mejores especialistas tapando cajas de naranjas. Ellos ponían y clavaban las tapas y yo iba rematando los cantos con tiritas de cuero. Este trabajo estaba muy considerado pues cualquier clavo que rozara alguna naranja podía hacer que ésta se pudriera y que la caja llegara a su destino con muchas naranjas podridas. Hay que decir que entonces las naranjas se exportaban en tren o en barco y tardaban una semana o más hasta llegar a su destino. Este trabajo lo hacíamos rodeados de mujeres que se dedicaban a llenar cuidadosamente las cajas. Al principio pasaba mucha vergüenza pues se metían mucho conmigo, pero después me fui acostumbrando y con el tiempo perdí la vergüenza. Aprendí muy bien el oficio y, junto con mi primo, iba a tapar las cajas de naranjas por distintos pueblos: Sellent, Puebla Larga, Carcagente, Alcántara, etc…*"

José García Lloret, al mismo tiempo que trabajaba, siguió estudiando, en su caso cuestiones de carácter administrativo y mecanografía. Debido a la realización de sus estudios de administrativo, hizo prácticas en una Comunidad de Regantes, institución muy común en la huerta valenciana para la gestión del agua entre los agricultores. Esta

es una entidad que tiene un gran poder de decisión en estos temas; para muestra, el Tribunal de las Aguas de Valencia, que aún sigue funcionando. Estas prácticas laborales le permitieron conocer ambientes diferentes del propiamente rural y, por otra parte, nos cuenta que, como joven que era, intentó cortejar a la hija del encargado de la central hidroeléctrica que tenía la Comunidad de Regantes:

"*Estudié un curso de administrativo y luego estuve haciendo prácticas en la oficina de la Comunidad de Regantes del Valle de Cárcer de la que mi abuelo Daniel era el Presidente. Recuerdo también que los señores Pavía y Garcés me enseñaron muchas cosas. En aquellos tiempos aprendí a escribir a máquina lo que me ha sido muy útil en la vida. La Comunidad de Regantes tenía una central hidroeléctrica cuya turbina era impulsada por el agua de una acequia. A veces me mandaban a recoger los datos de la central, pero otras veces iba por mi cuenta con la idea de cortejar a la hija del jefe que era muy hermosa. Al final como me hacía poco caso tuve que abandonar la idea de cortejarla*".

Termina reflexionando sobre la juventud y la Guerra Civil. La guerra comienza cuando él tenía dieciséis años, por lo que la adolescencia se le truncó de golpe, viéndose, como otros muchos adolescentes y jóvenes, inmersos en la vorágine de la recién iniciada Guerra Civil Española que cortaría el normal desarrollo vital que deberían haber tenido los jóvenes del aquel tiempo:

"*Hablar de mi juventud en tiempo de paz parece algo difícil ya que cuando se produjo el alzamiento militar franquista, el 18 de Julio, hacía menos de un mes que había cumplido dieciséis años. En todo, caso podríamos hablar de juventud adelantada dentro de la adolescencia que fue bastante intensiva. Entre los diez y los dieciséis años compaginé constantemente lo mejor que pude el trabajo y los estudios*."

Otros, como es el caso del valenciano Miguel Chasán, no trabajaron en un lugar u oficio específico a sueldo de una persona o empresa sino que lo hicieron ayudando en las labores que el padre realizaba. Miguel Chasán lo explica de una forma clara:

"*Antes de la guerra, no trabajaba en sentido estricto. Trabajaba en el sentido de ayudar a mi padre. Cuando él trabajaba de pesador, pues con él a ayudarle. También ayudaba en las cosas de la electricidad aquí en el pueblo, en la Cooperativa Eléctrica. Yo, entonces, era muy espabilado y asimilaba muy bien las cosas. Aquí, en el pueblo, había*

un profesional que era muy amigo de mi padre y me iba con él cuando yo tenía tiempo. Y en eso es en lo que trabajé, la verdad que poco".

Dentro del grupo de los que empezaron a trabajar a corta edad se cuenta también con otros testimonios que, aunque más reducidos, son importantes para el conocimiento de la realidad laboral de los futuros aviadores, antes de la Guerra Civil. En el caso de Vicente Beltrán[20] que trabajó antes de la guerra en los Altos Hornos de Sagunto, como el padre de Pedro Muñoz, para después incorporarse con 18 años a la aviación republicana. También el de Jacinto Montero Muñoz[21], que trabajó como vendedor ambulante con una furgoneta, con la que también realizaba portes; como los demás, tuvo que dejar su trabajo con el comienzo de la guerra. Albino Garrido, por su parte, fue a la escuela hasta los once años y, posteriormente, estuvo trabajando con su padre en canteras de granito y en las labores del campo[22].

Ángel Sanz tuvo como ocupación antes de la guerra el negocio familiar, al igual que Francisco Cortés, con la diferencia de que este último dejó el negocio familiar para ingresar muy joven como voluntario en el ejército, antes del inicio de la guerra. De esta manera Ángel Sanz trabajó en la empresa familiar desde los 14 años hasta que comenzó la contienda. Ángel retrata una realidad habitual entonces: los dueños de los negocios, en cuanto sus hijos tenían la edad de trabajar, los ocupaban en sus establecimientos, ahorrándose de esta manera el sueldo de un adulto. No es el caso de Ángel, pero tomando como base la ley de 1900, en los establecimientos familiares los niños podían trabajar antes de los 10 años, era una de las válvulas de escape de la ley. Aunque trabajaba en la ferretería de su padre, Sanz siguió estudiando en la Escuela de Artes y Oficios para ampliar su formación. En el testimonio cita una fuga. Esto fue una travesura de adolescente por la cual se fue de su casa a los quince años con un amigo en bicicleta a Valencia con la intención de embarcarse hacia América. Evidentemente no lo consiguieron, comenzando una ruta que los llevó por la costa valenciana hasta Cataluña, luego subieron a los Pirineos para terminar en Calatayud, donde fue a buscarles el padre de Ángel para que regresasen a Madrid:

[20] *Revista Ícaro*, (nº 61), 1999
[21] *Revista Ícaro*, (nº 86), 2006
[22] *Revista Ícaro*, (nº 88), 2006

"*Estuve yendo a la escuela hasta los 14 años. Entonces los padres, cuando tenías esa edad, enseguida te empleaban, ya que tú podías reemplazar a un empleado, y así empecé a trabajar con mi padre. Después de la fuga volví a trabajar con mi padre y por la tarde me iba a* estudiar *a la Escuela de Artes y Oficios. Y de esta manera estuve hasta que empezó la guerra*".

Juan Pedro García Ortiz, en la semblanza que hace de él Celestino Díaz, fue el primogénito de una familia numerosa. Éste dejó sus estudios y desde bien joven tuvo que ponerse al volante del camión propiedad de su padre para ayudar a la economía familiar:

"*Eran seis hermanos, lo que se dice una familia numerosa. Por ser el primogénito enseguida se dio cuenta de que debía ayudar a mantener el sostén del negocio, y en tal sentido dejó sus estudios y, como quiera que tenían un camión, no esperó a tener la edad para obtener el carné de conducir y desde entonces tomó el volante del vehículo para el servicio propio y atender a los clientes*"[23].

Un caso especial es del de Ernesto Marimón. Éste, una vez terminados sus estudios de bachiller ganó una oposición de administrativo en el Ayuntamiento de Alicante. Por tanto, cuando estalló la guerra era funcionario del mencionado Ayuntamiento. Una vez terminada la guerra, como otros muchos funcionarios leales a la legalidad republicana, fue depurado y separado del servicio, perdiendo su ocupación de funcionario por persona no afecta al régimen. Al tiempo que relata su inicio en la vida laboral, hace una reflexión sobre la Guerra Civil y sus consecuencias, pero con la altura de miras de no centrarse exclusivamente en el bando perdedor, al cual perteneció, sino extendiendo la reflexión acerca de la tragedia al conjunto de la sociedad española:

"*A los dieciocho años, una vez terminado el bachiller, hice oposiciones al Ayuntamiento de Alicante y saqué plaza. Luego comenzó la guerra, esa guerra inútil, fratricida, no deseada por nadie y que arruinó a España y causó el dolor y la desesperación de las familias españolas, que costó la vida a toda una generación de jóvenes, una valiosísima generación perdida inútilmente por culpa de unas mentes enfermas y sedientas de poder y de sangre, de unos malditos "salvapatrias" que arruinan a los pueblos y los llenan de*

[23] *Revista Ícaro*, (nº 90), 2007

luto, odio, tristeza y miseria. Cuando terminó la guerra ya no me admitieron en el Ayuntamiento".

Otro grupo iniciaría su andadura laboral ingresando en el ejército, considerando esta incorporación de forma voluntaria en la milicia como una actividad laboral que luego les permitiría seguir en el ejército como profesionales. Todos los casos estudiados ingresaron en aviación con edades comprendidas entre los 14 y los 18 años. Por tanto, ya formaron parte de las Fuerzas Armadas de la República. La razón del ingreso estaba en la idea de hacerse profesionales en este ámbito militar o que fuera una pasarela para poder acceder posteriormente a las fuerzas de orden público, léase Guardia de Asalto o Guardia Civil. Algunos, antes del inicio de la guerra, ya habían pasado por alguno de los centros de formación de aviación, por lo que cuando comenzó la contienda ya poseían una especialidad, ya fueran armeros, mecánicos, bombarderos-ametralladores, o cualquier otra ocupación asociada al arma de aviación.

El ejército de la República en el que ingresaron como voluntarios las personas citadas fue el resultado de las reformas iniciadas por Azaña como Ministro de la Guerra en el primer bienio republicano y con la finalidad de modernizarlo y adaptarlo a la nueva legalidad republicana. El ejército heredado de la monarquía era deficiente en su preparación técnica, con malas instalaciones, peor equipado y con un número excesivo de oficiales respecto al número total de soldados. Javier Tusell (TUSELL, JAVIER: 1994, 57) afirma que el sueldo de los oficiales se llevaba un 50 por ciento del presupuesto de las fuerzas armadas, hecho que lastraba cualquier intento de reforma con la finalidad de que llegara a ser un ejército moderno. Este conjunto de realidades que caracterizaban al ejército de la monarquía fue la causa de los repetidos fracasos[24] en la guerra de Marruecos contra las cábilas de rifeños, en especial la lucha contra Abd-el-Krim. El problema marroquí quedaría resuelto finalmente en tiempos de la dictadura de Primo de Rivera a raíz del desembarco de Alhucemas y la inestimable colaboración francesa. De esta manera, se terminó con el problema militar en el Protectorado que había traído de cabeza a los

[24] Los fracasos más rotundos del ejército español en las campañas marroquíes fueron respectivamente, el del Barranco del Lobo en 1909 que hizo que se llamara a reservistas dando lugar a la Semana Trágica en Barcelona, y de Annual en el año 1921, que hizo peligrar incluso la propia ciudad de Melilla. La derrota de Annual sería uno de las causas más importantes de la crisis sufrida por la monarquía de Alfonso XIII y una de las razones fundamentales del advenimiento de la dictadura del general Primo de Rivera a causa de la petición de responsabilidades por el desastre.

gobiernos de la monarquía desde que se comenzó a principios de siglo la penetración en lo que sería el Marruecos español.

Además, era un ejército que intervenía en política. No se debe olvidar que el mismo origen de la monarquía alfonsina está en el pronunciamiento militar de Martínez Campos en Sagunto. De esta manera, salvo las excepciones republicanas, los miembros más destacados del ejército se van a identificar con la monarquía y ésta, a su vez, con el ejército. Alfonso XIII, en concreto, era un rey soldado. El ejército de la monarquía era una institución a la que no le gustaba que la tutelaran, y, además, se arrogaba ciertos derechos de intervención en la vida política que no cabían en un ejército que, en teoría, estaba subordinado al poder civil. Uno de los hechos más palpables de esta intervención de los militares en la vida pública fue el caso de la revista satírica catalana Cu-Cut, acaecido en 1905. Ante una crítica a los militares en la citada publicación, éstos asaltaron la revista y exigieron al gobierno que toda ofensa o delito cometido contra la nación o contra el ejército fuera juzgado por los propios militares. En su pugna con los militares, dimitiría el jefe de gobierno, el liberal Montero Ríos. El pulso entre el poder civil y el militar se decantó a favor de este último promulgándose posteriormente, bajo la presión del estamento militar, la Ley de Jurisdicciones en la que se recogían las demandas intervencionistas de los militares.

El caso de la revista Cu-Cut supuso un salto cualitativo en la injerencia de los militares en la normalidad política del Estado español. Las intromisiones de los militares españoles en la vida política no había dejado de aumentar desde la Guerra de la Independencia, conforme avanzaba el Siglo XIX. Pero, a diferencia de lo ocurrido en 1905, en el siglo XIX eran personalidades militares, los llamados "*espadones*", los que hacían caer o elevar gobiernos o regímenes políticos, no era la institución como tal la que se sublevaba. En el caso Cu-Cut, es el ejército como corporación, como grupo de presión, el que sale a la palestra para interferir en el normal desarrollo de la política en beneficio propio. Será el inicio de una progresiva intromisión en la vida pública que culminará con la dictadura de Primo de Rivera.

Por otra parte, el ejército fue tomando posturas antiliberales a causa de los fracasos en la campaña marroquí. Estos fracasos hacían aflorar críticas al ejército por diversos sectores sociales. Así, va a aparecer una nueva casta militar en el ejército español, la de los africanistas. Es decir, todos aquellos que habían hecho su carrera militar en las campañas

africanas, y que constituirán la base de los sublevados en 1936 contra el régimen republicano. Frente a los africanistas había un sector del ejército, los llamados junteros[25], que se oponían a los africanistas, pero su oposición no era ideológica, sino corporativa. Los junteros, frente a los africanistas, se oponían al sistema de ascensos por méritos de guerra, y exigían a los gobiernos de la monarquía una modernización del ejército y una mejora de las remuneraciones. Ambos grupos tenían en común el apoyo incondicional a la monarquía alfonsina.

Frente a este ejército intervencionista, Azaña, con sus reformas, intentó crear unas fuerzas armadas modernas y profesionalizadas, equilibradas en sus plantillas y que estuvieran al margen de la vida política del país y sometidas al poder civil. Para llevar a buen término su plan, desarrolló una serie de medidas consistentes en ofrecer retiros voluntarios con el sueldo íntegro a los militares que lo desearan y con la doble finalidad de adelgazar las plantillas de oficiales y conseguir, en principio, la lealtad al nuevo régimen republicano de los que permanecieran en el ejército; medidas administrativas en el sentido de eliminar los ascensos por méritos de guerra, reorganizar el mapa militar con la creación de las Divisiones orgánicas, la unificación de las escalas de oficiales y la supresión de algunos organismos de carácter militar como la Academia General de Zaragoza entre otros, y en el terreno legislativo la derogación de la Ley de Jurisdicciones. Algunas de estas medidas fueron vistas por un sector de los militares como una agresión, en particular los africanistas, y desde este momento se posicionarían frente al régimen republicano.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Volviendo a los futuros aviadores, estos habían ingresado en aviación, como ya se ha dicho líneas más arriba, en lo que entonces, ya oficialmente, se denominaba el Arma de Aviación. La aviación militar española había nacido a finales del siglo XIX con la formación de las compañías de aeroestación. Pero habrá que esperar a la segunda década del siglo XX, concretamente a 1911, cuando se adquieran los primeros modelos de aviones militares. Dos militares del cuerpo de ingenieros, Emilio Herrera y Alfredo Kindelán, luego enfrentados en la Guerra Civil Española, serían de los primeros en comandar las primeras escuadrillas de la aviación militar. La aviación, conforme avanzaba el siglo XX, fue aumentando en número de aparatos y en la calidad de éstos,

[25] Se les denomina junteros porque fueron un grupo de oficiales, peninsulares, que crearon las Juntas de Defensa. Estas Juntas de Defensa fueron uno de los grupos de presión en la crisis de 1917, pero en cuanto se organizó la Asamblea de Parlamentarios en Barcelona, exigiendo reformas constitucionales, y se declaró la huelga general, se pusieron sin ningún género de dudas al lado de la monarquía.

creándose nuevos aeródromos para acoger a las nuevas escuadrillas que se iban incorporando a la aviación española. Ya en 1920 se crearían cuatro zonas aeronáuticas, cada una con un aeródromo de referencia. En concreto, estas zonas fueron Madrid, Zaragoza, León y Sevilla. La aviación militar dependió del Cuerpo de Ingenieros hasta el año 1915 en que pasó a depender orgánicamente directamente del Ministerio de la Guerra. Posteriormente, se regularían los diferentes grados militares relacionados con la aviación creando lo que se denominaría la escala del aire[26] ya en plena dictadura de Primo de Rivera, concretamente en 1925, siendo este el primer intento de que la aviación fuese casi autónoma.

Con la llegada de la República y en el marco de las reformas militares que emprendió aquélla, se reformó el cuerpo de aviación heredado de la monarquía. En primer lugar, se colocó a oficiales aviadores republicanos en los puestos clave de la aviación militar, así como al mando de los principales aeródromos. Administrativamente, se reorganizó la estructura militar aérea creando tres escuadras con base, respectivamente en Madrid, Sevilla y Barcelona, más una con sede en el Protectorado de Marruecos. Un hito importante fue la creación del Cuerpo General de Aviación el 26 de Junio de 1932, pasando a llamarse definitivamente Arma de Aviación el 12 de Diciembre del mismo año, con una amplia autonomía pero dependiendo todavía del Ejército de Tierra (SAIZ CIDONCHA, CARLOS: 2006, 41), no siendo, por tanto, totalmente independiente. Un hecho simbólico, pero que representaba un modo de romper con el pasado, fue el cambio de la uniformidad de los miembros del Arma de Aviación; los nuevos uniformes serían de color azul. De 1926 a 1930 la dictadura de Primo de Rivera había establecido un uniforme de color verde para el arma aérea, pero debido a la participación de oficiales de aviación destinados en el aeródromo de Cuatro Vientos en la intentona republicana de 1930, la dictadura había suprimido la escala del aire y suprimido el uniforme verde; en definitiva, había terminado con la autonomía de la que disponía la aviación. Por tanto, las reformas emprendidas en el primer bienio republicano en la aviación española podrían casi considerarse como una refundación, y como he dicho antes, con una imagen renovada por sus nuevos uniformes azules. Aún así, todavía quedaron algunas cuestiones por resolver como era la creación de una Academia de Aviación y la renovación del material volante de la aviación española que estaba muy anticuado. En 1935 se abriría un concurso

[26] Los aviadores llevarían un uniforme verde para distinguirlos del resto de cuerpos de las Fuerzas Armadas.

internacional para la adquisición de nuevos aviones, pero no se resolvió debido al inicio de la Guerra Civil.

En este ambiente de reformas y renovación militar ingresaron los futuros aviadores republicanos. Juan Francisco Gómez, según relata él mismo, estuvo yendo a la escuela hasta los 16 años. Una vez terminada la escuela se puso a trabajar con su padre en el taller de calderería que tenía éste. Pero a Juan Francisco le atraía la aviación, le llamaba el mundo de los aviones, aunque él tenía clara conciencia de que nunca llegaría a ser piloto y por eso, su finalidad era hacerse especialista en alguna materia relacionada con la aviación militar. En aquellos tiempos, era muy difícil que personas que no pertenecieran a las clases acomodadas pudieran en algún momento de su vida llegar a ser pilotos de avión. Los que llegaban a serlo o ya eran profesionales en el ejército y solicitaban realizar los cursos de formación de piloto militar o se hacían primero pilotos civiles y luego solicitaban el ingreso en la aviación militar. Escasos miembros de las clases populares llegaban a ser pilotos de aviación. El estallido de la guerra democratizará el acceso a la formación como piloto militar, siendo habitual en el bando republicano los pilotos procedentes de clases sociales modestas. Por consiguiente, Juan Francisco Gómez, con 18 años de edad, en el año 1936, pidió permiso a su padre para ingresar como voluntario en aviación. Según cuenta, no estaba bien visto alistarse en el ejército como voluntario y, además, su padre estaba en contra. Al final su padre cedió y Juan Francisco entró en aviación:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*Como ya he dicho estuve trabajando con mi padre hasta los 18 años. Cuando cumplí los 18 le dije a mi padre que no quería seguir en la calderería y que quería marcharme al ejército. Esto sería a primeros de 1936, no había empezado la guerra todavía. Yo la idea de irme al* Ejército *del Aire ya la tenía. En aquellos tiempos, en mi pueblo, si te ibas voluntario al ejército estaba mal visto. Si te ibas por tu quinta no se veía mal, pero voluntario no se veía bien. Mi padre no quería dejarme marchar al ejército. Me costó mucho que me diera permiso para poder ingresar en el ejército, pero al final pude convencerlo después de una semana de lucha para que me diese el permiso. Me dijo que me lo firmaba pero que estaba seguro de yo no iba a ir, que no me iban a llamar. Yo le dije que firmara y que ya veríamos. Y me llamaron, y cuando me iba para Madrid mi padre se dio cuenta de que era realidad que me marchaba*".

Juan Francisco inicio su carrera militar en la base de Cuatro Vientos, en Madrid. Cuatro Vientos fue el primer aeródromo militar que se habilitó en España, inaugurándose en el año 1911. Hasta el año 1939, fecha de la finalización de la Guerra Civil, fue el aeródromo más importante de España. Además de acoger diferentes escuadrillas de aviones militares, integraba en su seno escuelas de formación de diferentes especialidades: escuela inicial de pilotos, Escuela de Observadores, Escuela de Mecánicos, Escuela de Transformación, Escuela Superior de Aeronáutica, Jefatura de Aviación, así como otros organismos relacionados con la aviación (SANCHEZ CARMONA, JOSÉ R: 1986, 41). De esta manera recuerda Juan Francisco Gómez su llegada a Cuatro Vientos acompañado de su padre:

"*Mi padre me acompañó a Madrid, a la Base de Cuatro Vientos. El sentía que yo me marchara y las* últimas *palabras que me dijo cuando me marchaba fueron: 'Hazte un buen especialista, pero no vueles'. Cuando lo que yo quería hacer en realidad era volar. Y así fue la despedida de mi padre en Cuatro Vientos. Todo esto fue a primeros de 1936*".

En Cuatro Vientos estuvo unos veinte días, destinándole posteriormente a Los Alcázares donde consiguió entrar en el curso de Bombardero-ametrallador. La gran ilusión de Francisco era volar, pero, como ya se ha comentado, lo de hacerse piloto era muy difícil en aquellos tiempos, así que inició su andadura en el citado curso y pudo cumplir su ilusión, volar, no como piloto, pero volaría. Mientras realizaba el curso, comenzó la guerra y fue trasladado a la base de Getafe ya con el grado de sargento:

"*En Cuatro Vientos estaría alrededor de quince o veinte días, y después me destinaron a Los Alcázares. En Los Alcázares se formaban los ametralladores y los observadores. Yo tenía mucha ilusión de volar, sabía que hacerme piloto era imposible, pero quería volar. Entonces tuve la ocasión de entrar en el curso de Ametrallador-Bombardero. Y estando haciendo el curso fue cuando empezó la guerra. Terminé el curso y salí con el grado de sargento. Ya comenzada la guerra fui destinado a Getafe*".

El lugar donde fue destinado Juan Francisco Gómez, el aeródromo de Los Alcázares, es otro de los aeródromos históricos en el desarrollo de la aviación militar española. Creado en 1915 de la mano del entonces Director de la Aeronáutica Militar, coronel Pedro Vives, participó de la doble naturaleza de ser aeródromo terrestre y para hidroaviones, siendo el primero de esta naturaleza que hubo en España y también el primero de carácter terrestre

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

que hubo después de los creados en Madrid y sus cercanías (Cuatro Vientos, Alcalá de Henares y Guadalajara). De hecho, el primer vuelo que se realizó en hidroavión, pilotado por el oficial Roberto White, partió de esta base de Los Alcázares (AMURRIO, JESÚS: 1983, 86).

Además de su función de alojar diferentes escuadrillas de aviones y de hidros militares, en Los Alcázares se llevaron a cabo labores de formación. En una primera fase se instruyeron las primeras promociones de pilotos de hidros militares, labor que sería continua en el tiempo. Los aviadores venían de Cuatro Vientos y en Los Alcázares hacían el curso de transformación para ser pilotos de hidroaviones. También al principio de su existencia hubo en el aeródromo una escuela elemental de pilotos que estuvo funcionando entre 1920 y 1921 (AMURRIO, JESÚS: 1983, 87). En el año 1921, se fundó en Los Alcázares la Escuela de Combate y Bombardeo Aéreos, mas tarde denominada Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreos, que sería el centro de formación de los futuros bombarderos-ametralladores. Por Los Alcázares pasaron también los futuros observadores. Fue una escuela de mucho prestigio dentro de los centros de formación militar en el arma de aviación. Fue dirigida por aviadores reconocidos en diferentes momentos de su dilatada historia, léase Alfredo Kindelán, Ramón Franco, el Infante de Orleans, Díaz Sandino o Ricardo Burguete. A la muerte de éste último y en homenaje a su persona, ya en época republicana, al aeródromo de Los Alcázares se le dio el nombre de Aeródromo Burguete.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Pues bien, Juan Francisco, una vez en Los Alcázares, ingresó en la Escuela de Combate Aéreo previa realización de los exámenes preceptivos. Los estudios allí impartidos eran teóricos y prácticos; las clases teóricas se impartían en las aulas, dándose conferencias de las diferentes especialidades. Los ejercicios prácticos se hacían con el avión de entrenamiento Hispano-Suiza E-30, aparato desde el cual se lanzaban las bombas sobre blancos situados en bollas sobre el mar. De los testimonios recogidos, los que recibieron las enseñanzas quedaban muy satisfechos, pues se consideraron muy preparados. Esto lo explica detalladamente Juan Francisco:

"*Las prácticas en Los Alcázares las hacíamos con un avión que se llamaba E-30. Las prácticas de bombardeo las hacíamos con unos pesos de hierro, más bien bolas de hierro, y en el mar había una bolla. Nosotros volábamos por encima de la bolla, según la altura y la velocidad que llevabas hacías tus cálculos y bombardeabas la bolla. Las bolas iban*

colgadas de los planos del avión, tirabas y se soltaba la bola de hierro que caía sobre el mar. Además, tú indicabas al piloto por donde debía ir; según unas señales, el piloto llevaba el rumbo que le marcaba el ametrallador. Allí, en la escuela, teníamos clases teóricas de varias disciplinas, así como las prácticas de bombardeo y ametrallamiento. De allí salíamos muy preparados. Allí estaba también la escuela de observadores y los profesores eran casi los mismos que nos daban clase a nosotros".

La historia de Francisco Cortés es muy parecida a la de Juan Francisco Gómez salvando algunas diferencias. Comenzó trabajando en el negocio familiar para luego ingresar en aviación y formarse como especialista, en este caso como armero. Como ya se ha indicado más arriba, Francisco Cortés procedía de una familia de la localidad madrileña de Pozuelo de Alarcón que se dedicaba a la agricultura y, al mismo tiempo, regentaba un negocio de ultramarinos. Francisco desde la temprana edad de ocho años, que fue cuando dejó de ir a la escuela, comenzó a trabajar en las actividades familiares, en concreto en la tienda de ultramarinos junto a su madre. Ya se ha comentado que la ley que regulaba el trabajo infantil contenía algunas excepciones y en el caso de Francisco Cortés se aunaban ambas cuestiones, por lo que su salida de la escuela a los ocho años estaba amparada por la legislación vigente en el tema del trabajo infantil. Alejandro Tiana (TIANA FERRER, ALEJANDRO: 1987, 49) resalta el hecho contradictorio de que la edad mínima de incorporación al trabajo (10 años) entrara en flagrante conflicto con la finalización de la escolaridad obligatoria (12 años). Lo que sucedía realmente era que los niños que comenzaban a trabajar a la edad de nueve o diez años, en una inmensa mayoría, dejaban la escuela, a pesar de que la legislación obligaba a las empresas a habilitar, para los menores trabajadores dentro de la edad de escolaridad obligatoria, aulas donde se les impartieran clases unas horas al día. Sobre el papel, la ley y los reglamentos lo dejaban todo muy claro. La realidad, tristemente, lo desmentiría, pues no se aplicaba esta regulación de forma efectiva.

De este modo, Francisco Cortés en el negocio familiar realizaba las tareas que le encomendaban relacionadas con la tienda de ultramarinos, tales como despachar, cobrar, pero también, en los meses de invierno, ayudaba en la tarea de la matanza. En su descripción de los géneros que vendían en la tienda nos podemos hacer una idea de la dieta consumida por la población de entonces:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*En la tienda se empezaba a despachar muy temprano, la gente madrugaba mucho. Por aquel entonces no había horario, por lo menos en Pozuelo. Mi madre y yo, a partir de las diez de la mañana, nos quedábamos solos en la tienda, pues mi padre se marchaba al campo con el* trabajador *que teníamos en la casa para realizar las labores que hubiera que hacer en las tierras de labor. Como ya he dicho, yo me ocupaba de la tienda con mi madre y, mis hermanos, como eran pequeños todavía, no trabajaban. Yo, siendo un chaval, despachaba y cobraba a la gente divinamente, ya tenía mucha práctica en el despacho de alimentación.*

En invierno teníamos mucho trabajo en la chacinería, ya que en verano no se podía matar a los cerdos por la temperatura. Solíamos matar en el matadero municipal a dos o tres cerdos de noventa a cien kilos. Los días de matanza tenía que bajar al matadero temprano para encender la caldera del agua y pelar los cerdos. Una vez sacrificados se iniciaban las distintas labores de despiece del animal. Por las tardes, como había poco trabajo, me quedaba solo en la tienda y, en cuanto tenía tiempo libre me ocupaba de reponer el género que se había vendido. En la tienda, se despachaba mucho género de todo tipo como embutidos, sardinas arenques, bacalao, aceitunas de Camporreal, higos secos y conservas de todas clases".

En 1932, decide ingresar como voluntario en el arma de aviación y, como Juan Francisco Gómez, lo hace en Cuatro Vientos, siendo luego destinado al aeródromo de Los Alcázares a realizar el período de instrucción:

"*El uno de Noviembre de 1932 ingresé en el Ejército del Aire en la Base de Cuatro Vientos. Me tomaron filiación y me comunicaron el traslado, junto con 30 soldados más, a la Base Aérea de Los Alcázares, en Murcia, para hacer el período de instrucción*".

Francisco Cortés describe su actividad en Los Alcázares con exactitud, entrando en algunos momentos en el detalle. Relata anécdotas surgidas del contacto con militares de mayor rango que él, que se aprovechaban de la inocencia de los recién llegados. Muy importante en su vida fueron sus primeras experiencias de vuelo. Eran vivencias que la gente corriente sólo podía experimentar si se ingresaba en aviación. Por entonces, pocas personas se podían permitir el lujo de subir a un avión, y por supuesto, muchas menos las que podían presumir que habían volado, aunque sólo fuera como acompañante del piloto. Nos especifica también los aviones con los que tuvo contacto, concretamente, con el De

Havilland DH-9, avión en el que hizo su primer vuelo, y con los míticos hidroaviones Dornier J Wall, el mismo modelo del avión Plus Ultra que cruzó el Atlántico[27], con el que hizo varios viajes a Melilla. Como se puede apreciar todos eran modelos bastante anticuados, de la década de los veinte. En aquellos momentos el parque aeronáutico militar español estaba muy atrasado respecto a las potencias de nuestro entorno como Francia o Reino Unido. Así relata sus experiencias Francisco Cortés:

"En la base aérea había un brigada que mientras hacíamos las guardias nos contaba sus aventuras de vuelo. Una de las anécdotas que recuerdo era que nos decía que cuando iba en formación y se pasaba tenía que dar marcha atrás para alinearse con los compañeros y volver a la formación. Lógicamente se trataba de bromas que nos gastaba a los más nuevos, puesto que es imposible dar marcha atrás en vuelo con un avión. La verdad es que pasábamos buenos ratos. (…) La duración del período de instrucción fue de dos meses y al tercero juramos bandera y fidelidad a la República.

Terminado el período de instrucción me destinaron a la escuadrilla Y-2, donde permanecí tres meses. En la escuadrilla Y-2 era ayudante de mecánico. Esta escuadrilla era responsable de los aviones De Havilland. Estos aviones eran del tipo DH-9 y eran para dos personas, el piloto y el observador. Con este tipo de avión volé. Solicité el permiso al teniente al mando para volar y me lo autorizó. Por tanto, con este teniente piloto realicé mi primer vuelo, que sería de unos treinta minutos.

En este aeródromo teníamos un servicio de correos oficial que consistía en que un hidroavión tipo 'Plus ultra' (Dornier Do J Wal) se desplazaba dos veces por semana hasta Africa, a Melilla. En estos desplazamientos se transportaban productos alimenticios, generalmente gallinas y huevos. Debido a mi interés por volar solicité permiso para volar en este hidroavión y me lo dieron. Llegué a ir dos veces con mis compañeros en este servicio".

El ejército, en aquellos momentos, y se podría decir que también en éstos, era un mundo que ofrecía oportunidades de formación y un plan de vida. Oportunidades que, quizás en la vida civil, hubieran sido mucho más esquivas, o por lo menos, más difícil de acceder a

[27] Vuelo histórico realizado entre Palos de la Frontera (Huelva) y Buenos Aires (Argentina) en diferentes etapas con un hidroavión *Dornier DO J Wall* en el año 1926. Los tripulantes fueron los pilotos Ramón Franco, Julio Ruiz de Alda, Juan Manuel Durán y Pablo Rada.

ellas. Por ejemplo, obtener permisos de conducción de forma gratuita, aprender a manejar ciertos aparatos o máquinas o realizar cursos de diferentes especialidades profesionales que podían servir luego en la vida civil, una vez licenciado, o en la misma vida militar si se optaba por seguir en la milicia como militar profesional. Francisco Cortés optó por esta segunda vía, aprovechando su estancia en el ejército para formarse con la intención de continuar en él como profesional. De esta manera se introdujo en el mundo de la mecánica y de la conducción de vehículos, solicitando un traslado a las cocheras de la base de Los Alcázares. En esta línea de hacerse profesional de aviación, se apuntó para realizar el curso de cabo y dejar de ser un simple soldado; era la forma de comenzar a escalar en el ejército para aquéllos que no pasaban por las academias de oficiales. Se puede deducir de estos casos que una persona de clase trabajadora que tuviera ciertas inquietudes y una cierta formación previa, como era el caso de Francisco, podía medrar en el ejército, alcanzar una cierta graduación dentro del escalafón y unas expectativas de vida más atractivas que las que le podía proporcionar su trabajo en el pueblo:

"*Después, y debido a mi interés en aprender a conducir automóviles, hablé con un cabo instructor que estaba en cocheras para preguntarle qué requisitos eran necesarios para solicitar el traslado. Este cabo se llamaba Jaime Veas Pérez de Tudela, muy buena persona y de gran ayuda para mí. Con sus indicaciones ingresé en cocheras. Le dije a mi padre que me mandara al cuartel la documentación que me pedían para sacarme el carné de conducir, en concreto la documentación que me tenía que enviar mi padre era el certificado de penales. En este nuevo destino me iba muy bien y estaba muy contento. Allí éramos tres* ayudantes *y al poco tiempo empecé a salir por lo que comencé a manejar automóviles. En el campo había una furgoneta Ford, modelo T, que la conducía un soldado que ya estaba a punto de licenciarse. Este coche hacía la limpieza del aeródromo. Al licenciarse este soldado, este coche se me asignó a mí. Era un trabajo perfecto, puesto que empezaba a coger práctica en el manejo del automóvil y no tenía que salir del cuartel, ya que sin el carné de conducir no podía salir del cuartel. Este Ford modelo T era un coche de difícil manejo y era famoso por las películas de Charlot. En las cocheras había también dos mecánicos civiles profesionales. Cogí amistad con ellos y me dejaban que los ayudara en el montaje y desmontaje de motores y también en el resto de tareas que conllevaba dicha profesión de mecánico. Ellos estaban encantados de que yo les ayudase, y yo, también encantado de poder aprender mecánica.*

Durante una temporada, por las tardes, iba a los servicios de telégrafos donde había dos cabos. Con ellos, aprendí el alfabeto Morse y electricidad para el manejo de la radio".

"*Hice el curso de cabo y me examinaron pero no me dieron el resultado, me dijeron que me lo comunicarían desde Cuatro Vientos*".

Decidido ya a continuar como profesional de la milicia, Francisco Cortés continua con su curso de cabo y, además, se prepara para conseguir el carné de conducir dentro del ejército. Describe detalladamente cómo fue el examen y el vehículo con el que se examinó, un mítico Ford T[28]. Francisco detalla también los vehículos que había en servicio en Los Alcázares tales como diversos modelos de la marca Hispano Suiza, Renault, otros modelos de Ford y autocares. Una vez aprobado el examen comenzó a prestar servicio en automóviles:

"*Cuando recibí el certificado de penales y la documentación que me envió mi padre, se la entregué al brigada jefe de cocheras. Éste era un señor muy amable y se encargó de todo lo concerniente para la obtención del carné de conducir. Un día, el brigada Martínez me dijo que me preparase para el examen de conducir, pues ya me tocaba y que mi examinador sería un ingeniero de obras públicas. El examen iba a ser en Cartagena. Fuimos a Cartagena para hacer mi examen con el Ford T, pues disponían de dos coches de ese modelo en el cuartel. Al mes me comunicaron que había aprobado y recibí mi carné de conducir. Tengo que decir que con el brigada Martínez llegué a adquirir una gran amistad, pues cuando me entregó en mano el carné de conducir y empecé a prestar servicio lo llevé muchas veces a Cartagena y a Murcia. Así que una vez recibido el carné de conducir comencé a prestar servicio con varios coches de diferentes modelos en el cuartel. La flota de vehículos de la que se disponía entonces integraba las siguientes marcas y modelos: Hispano Suiza 30 / 40, Hispano Suiza 40 / 50, Renault, Ford Faetón, furgoneta Hispano Suiza y dos autocares*".

Tras dos años de servicio en Los Alcázares, Francisco pidió el traslado a Cuatro Vientos, pero le fue denegado, siendo destinado finalmente al aeródromo de Alcalá de Henares donde tuvo la ocupación de conductor, haciéndose más tarde responsable de la ambulancia del campo. Pasado un tiempo, una vez superado el curso de armero en la Escuela de Mecánica de Cuatro Vientos, sería nombrado maestro armero del campo de

[28] Automóvil de la empresa Ford que se comenzó a construir en 1908 y que estuvo fabricándose hasta bien entrada la década de los veinte. Fue el primer modelo de automóvil de la historia que se construyó en serie.

Alcalá de Henares. El aeródromo de Alcalá de Henares es otro de los campos de aviación pioneros en la historia de la aeronáutica militar española. El interés del Ayuntamiento de Alcalá de Henares por ubicar en su término municipal un aeródromo data de 1913, cuando el Ministerio de Fomento convocó un concurso para ubicar la futura Escuela de Aviación para formar pilotos civiles. El Ayuntamiento alcalaíno se presentó, pero su candidatura fue desechada en favor de la presentada por Getafe que ofreció la Dehesa de Santa Quiteria, donde se situaría la Escuela Nacional de Aviación (ENA). Este aeródromo, de origen civil, con el tiempo se convertiría en la base de aviación militar de Getafe.

Este primer tropiezo se remediaría pronto porque el coronel Pedro Vives, jefe del servicio de la Aeronáutica Militar, estaba interesado en instalar un campo de aviación en la localidad de Alcalá de Henares para formar a los futuros pilotos militares del ejército y de la marina. En concreto, estaba interesado en unos terrenos cerca de la carretera de Daganzo que utilizaban fuerzas de caballería para hacer sus maniobras. Estos terrenos se conocían popularmente como "El Campo del Ángel" porque antaño había existido allí una ermita dedicada al Santo Ángel de la Guarda. De esta manera, el 1 de Septiembre de 1913 se creaba el aeródromo de El Campo del Ángel en la localidad de Alcalá de Henares (SÁNCHEZ MÉNDEZ, JESÚS y RODRIGO TOBAJAS, JUAN J.: 2013, 179). En este aeródromo, se estarían formando pilotos hasta mediada la década de los años treinta. El campo fue creciendo con el paso del tiempo y sus infraestructuras se fueron quedando pequeñas para las necesidades que demandaba una más moderna aviación. En el año 1926, se concibió la idea de la construcción de un nuevo campo, en el mismo municipio de Alcalá de Henares, que sustituyera al viejo Campo del Ángel. El proyecto y construcción del nuevo campo fue un proceso lento. No sería hasta el año 1934, ya en tiempos republicanos, cuando se crearía el nuevo aeródromo en un lugar diferente, pero dentro del municipio de Alcalá de Henares. El nuevo aeródromo se llamó Barberán y Collar en homenaje a los dos pilotos desaparecidos en Méjico, cuando volaban desde Cuba[29]. En este nuevo aeródromo, se ubicó la Escuela de Vuelo y Combate.

Por las fechas que maneja Francisco Cortés, debió ser destinado al nuevo campo Barberán y Collar, en el que como ya se ha comentado comenzaría como conductor y, después de realizar los cursos preceptivos en Cuatro Vientos y Los Alcázares, sería el maestro armero

[29] Los pilotos Mariano Barberán y Joaquín Collar desaparecieron en Méjico tras el vuelo sin escalas que hicieron desde Sevilla a Cuba a bordo del avión "*Cuatro Vientos*" en el año 1933.

del campo. Francisco relata cómo fue la prueba de ingreso, destacando de ella su dureza. Además, indica un dato interesante, la gran cantidad de personas que se presentaron para unas pocas plazas que se ofertaban para el curso de armeros y artificieros. De lo descrito por Francisco Cortés en relación con las pruebas que había que superar para conseguir el ingreso en la Escuela, se deduce que había que tener una preparación previa, ya fuera concerniente a temas teóricos o puramente prácticos. Superados los exámenes de ingreso la formación se realizaría, primeramente, en la Escuela de Cuatro Vientos, pasando posteriormente a Los Alcázares, en la Escuela de Tiro y Bombardeo. Una vez terminado el curso, volvería a Alcalá de Henares donde estaría destinado cuando comenzó la Guerra Civil:

"*Al cabo de dos años de servicio en este aeródromo solicité el traslado a Cuatro Vientos, pero no había plazas, y me destinaron a la base de Alcalá de Henares como conductor. En el año mil novecientos treinta y cinco, como se licenciaron conductores, me dieron la* ambulancia *del aeródromo y, en ese tiempo, tuve mucho roce con el personal de vuelo.*

A los pocos meses de estar con este servicio en Alcalá de Henares, salió la convocatoria que estaba esperando para el Curso de Armeros y Artificieros. Me presenté y saqué plaza. Fue un examen muy duro. El examen se hizo en Cuatro Vientos. Al examen se presentaron unas novecientas personas para veinticuatro plazas. La prueba que nos hicieron consistía en forjar una pieza de un lanzabombas, no muy grande, pero difícil de hacer. Lo primero que nos dieron fue una hoja de papel barba, un equipo de dibujo y un calibre para medir la pieza que más tarde entregaríamos como modelo. Una vez hecho el dibujo en el papel barba había que pasar al taller para confeccionar la pieza. Nos dieron un trozo de hierro dulce para forjarlo en la fragua y hacer la pieza. Luego, había que rebajarla a lima para dejarla en su medida exacta. En esta operación, fracasaron muchos.

En Cuatro Vientos, en la Escuela de Mecánicos, estuvimos cuatro meses. Allí estudiamos electricidad, balística y otras materias más de la profesión. Luego, nos llevaron a Los Alcázares, que era donde estaba la Escuela de Tiro y Bombardeo y allí estuvimos unos meses hasta que se terminó el curso. Una vez terminado el curso, regresé a la base de Alcalá de Henares donde me dieron el cargo de maestro armero de la base. Tuve que reparar todo el material de fusilería, pues estaba muy deteriorado, en particular los puntos de mira y la limpieza. Además, teníamos que ir a tiro dos veces por semana".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Otro futuro armero será el catalán Demetrio Soret Falgas. Éste ingresaría, como soldado voluntario, en aviación en el año 1933, en el aeródromo del Prat de Llobregat. La razón de su alistamiento fue su afición a la aviación y, como él mismo confiesa, por la casi vana esperanza de pilotar un avión. El aeródromo del Prat de Llobregat era un aeródromo de carácter mixto en el que operaban tanto aviones civiles como aeronaves militares. Fundado en la segunda década del siglo XX, llegará a ser el aeródromo de cabecera de la zona Nordeste ya en época republicana. Antes, había existido el aeródromo de La Volatería, donde hacía escala la compañía francesa *Latecoere* en sus vuelos comerciales hacia África. Demetrio describe las labores que realizaba en el aeródromo, así como su excitante experiencia de vuelo en un *De Havilland DH-9*:

"*Yo ingresé en la aviación militar el año 1933 como voluntario en el aeródromo del Prat de Llobregat, con la vana ilusión de llegar a pilotar un avión. Arrastrar aeroplanos, enjabonarlos, quitar y poner calzos, limpiar hangares y hacer guardias de cuartel fue todo lo que conseguí. Pude escapar de este pilotaje en la oficina de la Plana Mayor, rellenando estadillos, ayudando a instruir quintos y otros menesteres que correspondían a la compañía, aunque no pude escapar de las guardias e imaginarias.*

Sin embargo, conseguí volar como lastre en cuantas ocasiones se me presentaron y fueron bastantes. Recuerdo mi primer vuelo como si fuera hoy, a pesar del tiempo transcurrido. Fue mi bautismo del aire, mi primera experiencia como aviador. Ello me animó y, aprovechando que era el día de entrenamiento del capitán Valle Molina, jefe de la Plana Mayor, me dirigí hacia él junto al avión, un De Havilland DH-9, y sin pensarlo dos veces le solicité permiso para acompañarle. Me miró y sonriendo accedió a mi petición.

Me facilitaron unas gafas y un pasamontañas al mismo tiempo que Inocencio, el mecánico me ayudaba a colocarme el paracaídas de asiento y a subir al avión que ya estaba en marcha calentando el motor. A partir de ese momento, pasaron por mi mente las consecuencias catastróficas que se podían derivar de mi atrevimiento. Experimenté un temblor que no podía controlar, pero ya no podía echarme atrás sin demostrar cobardía. Me agarré fuertemente donde pude, debía ser la torreta, mientras el piloto daba la orden de fuera calzos y el aparato empezó a rodar lentamente hasta situarse en posición de despegue. En ese momento, el capitán volvió la cabeza hacia mí y me sonrió,

seguramente para darme ánimos, y acto seguido aceleró el motor. El avión empezó a rodar cada vez más toscamente, acusando lo irregular del suelo, hasta que al cabo de unos segundos noté que dejábamos tierra suavemente. A partir de ese instante dejé de temblar y aquella sensación de angustia fue sustituida por otra de completa felicidad y, así, se lo indiqué al piloto en uno de sus giros de cabeza hacia mí. Fue un vuelo delicioso y el día más feliz de mi vida hasta entonces.

Después de ese día continué cumpliendo mis guardias de cuartel e imaginaria y otras de cuartel retribuidas por algún soldado de cuota, trabajando en la oficina, ayudando a instruir quintos, volando de acompañante de tanto en cuanto y aprovechando algún permiso de fin de semana. Con todo ello y con algún que otro remojón en la playa, fue transcurriendo el tiempo sin esperanza de cumplir lo que había soñado"[30].

Para mejorar su situación personal en el aeródromo, decidió realizar los cursos para ascender a cabo. Una vez hechos los cursillos, consiguió el ascenso a cabo. Posteriormente, se presentó a los exámenes para optar al curso de armero que iba a realizarse en Cuatro Vientos y Los Alcázares. En su zona aérea, se convocaron cuatro plazas para las que se presentaron veinte personas. Él consiguió una de ellas y, tras aprobar el curso de armero, volvió al Prat donde se dedicó al mantenimiento del armamento de los aviones. Al contrario que Cortés o Juan Francisco Gómez, Demetrio realizó este curso con el objetivo de buscar una oportunidad en la vida civil con los conocimientos adquiridos en el ejército. Como a los otros, el inicio de la guerra le cogió como militar en activo de aviación:

"*A mediados de 1934, asistí a unos cursillos para cabo organizados por el teniente Ferrándiz, hoy general retirado del Ejército del Aire. Después de unos meses de estudios previos, conseguí el nombramiento de cabo, mejorando con ello mi situación militar. Casi coincidiendo con este nombramiento, en el año 1935, se anunció una convocatoria para cubrir unas plazas de especialista en armamento para todas las regiones aéreas de la aviación militar, correspondiendo a esta región cuatro plazas. Hice la solicitud junto con una veintena de aspirantes y, después de unos primeros exámenes sobre cultura general, conseguí ser uno de los cuatro alumnos que deberían asistir a los cursos de ajuste y práctica en los talleres de los aeródromos de Los Alcázares y Cuatro Vientos.*

[30] *Revista Ícaro* (nº 96), 2009

Tras cuatro meses de estudio y prácticas, superé el curso con aprovechamiento, junto con mi amigo Cáceres, aunque los otros dos compañeros no lo consiguieron.

Regresamos todos a nuestro lugar de procedencia en espera de destino, quedando a las órdenes del brigada Cueto, jefe de taller, y compartiendo trabajo con los veteranos Guillén, Montero, Pellón y Galo Pérez. Se acabaron para mí los vuelos, ya que me debía a mi nueva disciplina de trabajo y sólo me subía a los aviones para revisar su armamento y para la puesta a punto los días de de ejercicios de tiro a cargo de los tripulantes. Fueron pasando los meses con esta rutina de trabajo, con alguna que otra guardia y procurando mejorar mis conocimientos con la intención de regresar a la vida civil en cuanto se me presentara alguna oportunidad de más claro porvenir. De pronto, con motivo del pronunciamiento militar del 18 de julio de 1936, se acabó aquella rutina"[31].

El asturiano Justo César Sol será de los que más tempranamente ingrese en el ejército, pues sólo tenía 14 años cuando se alistó en el aeródromo de Getafe. Abandonó sus estudios en el colegio religioso de Getafe donde asistía para incorporarse a la aviación como voluntario en la banda del cuartel y por consejo de su tutor. Justo manifiesta que su entrada en el ejército le hizo cambiar su carácter, hacerle más responsable, de hecho estando en el ejército comenzó a estudiar el bachiller, cosa que no había hecho en el colegio. No pudo terminar sus estudios ya que comenzó la Guerra Civil estando él prestando servicios en el campo de Getafe. Como ya se ha mencionado, Getafe en origen fue un aeródromo civil; se construyó para que alojara la escuela de pilotos civiles, la ENA, en el año 1913. Más tarde, ya en la década de los veinte, sería el aeródromo desde donde operarían en Madrid las líneas aéreas comerciales que fueron apareciendo sucesivamente. Con el paso del tiempo albergaría también escuadrillas de naturaleza militar, terminando, en los primeros tiempos de la República, por ser un aeródromo exclusivamente militar. La faceta civil de Getafe se trasladaría al recién creado aeropuerto de Barajas, en el año 1931. Barajas, a partir de ese momento, sería el aeropuerto civil de referencia en Madrid. El aeródromo de Getafe ha estado muy vinculado a la empresa de construcciones aeronáuticas, CASA, creada en la década de los 20 y dedicada mayoritariamente a la construcción de aviones bajo licencia. El aeródromo de Getafe tendrá una importancia fundamental en la derrota de los sublevados en 1936 en Madrid, ya que sus aviones serían los que bombardearían los cuarteles levantados en armas contra el gobierno. De esta

[31] *Revista Ícaro* (nº 96), 2009

manera, iniciaría su andadura militar Justo César, que tendría su continuación durante la guerra:

"*Y entonces, como no podían hacer carrera de mí, mi tutor decidió que ingresara en aviación. Así que ingresé en aviación antes de la guerra. Entré como voluntario en la base de Getafe porque él allí tenía muchas amistades entre los oficiales de la base. Y eso fue mi salvación porque yo no había estudiado ni bachiller ni nada y en casa estaban todo el día insistiéndome para que estudiara y yo no hacía nada. Mi madre siempre dijo que yo cambié totalmente cuando dejé el colegio y entré en aviación. Total que entré en aviación cuando tenía catorce años, se entraba entonces como educando de banda. Estando en aviación comencé a estudiar el bachiller, pero en esto llegó la guerra. Desde que entré en aviación hasta que comenzó la guerra habían pasado cuatro años, había entrado con catorce y tenía dieciocho cuando empezó la guerra. En esos años, yo había cambiado de mentalidad, de comportamiento, allí, en el cuartel, nunca tuve ningún problema*".

A diferencia de Juan Francisco Gómez y Francisco Cortés, Justo César Sol no inició en aquellos primeros años de su vida militar ningún tipo de formación relacionada con la aviación. Lo haría después, ya comenzada la guerra. En Getafe fue un simple soldado que, como ya se ha referido, intentó estudiar el Bachiller. De su estancia en Getafe antes de la guerra nos relata algunas anécdotas relacionadas con su vida de soldado y puede llegar a conseguir el anhelo de muchos como él, volar:

"*En Getafe, estando de soldado, llegué a volar en los Breguet XIX. Tú hablabas con algún piloto y, si* te *dejaba subir con él, pues te dabas una vuelta en el avión el tiempo que estaba él volando, pues era el vuelo que hacías tú. A mí me gustaba el avión, pero hoy ha dejado de gustarme y eso que los aviones de hoy en día son más seguros. La verdad es que en aquellos tiempos también eran seguros, pues en todos los años que estuve en Getafe nunca vi un accidente mortal. Recuerdo que una vez llegaron a Getafe unas avionetas que venían de un concurso de alta acrobacia, me parece que eran checoslovacas. Esta gente hizo una exhibición allí, en Getafe. Había allí un teniente que se llamaba Mediavilla. Éste era un piloto magnífico, así que cogió un Nieuport y se puso a hacer acrobacias. El remate de todo esto fue que él se tuvo que tirar en paracaídas y el Nieuport reventó contra el suelo. No le arrestaron, me imagino que diría que le había fallado el motor o cualquier otra historia*".

En la etapa republicana, la política lo impregnaba todo y esto no pasaba desapercibido para el joven Justo César, que identifica en su relato qué oficiales aviadores de los que él vio pasar por el aeródromo eran de izquierdas o de derechas, de hecho cita a los republicanos Antonio Camacho, Hidalgo de Cisneros o Cascón y al conservador Apolinar Sáenz de Buruaga, del que no tiene muy buena opinión.

En aviación, estaban también cuando comenzó la guerra Ramón Castañeda y Luis Figueroa. El primero, por su afición y amor a la aviación y, el segundo, con la intención de seguir los pasos de su padre y hacerse guardia civil. La hija de Ramón Castañeda relata escuetamente los inicios militares de su padre en el aeródromo de Cuatro Vientos como mecánico para, posteriormente, ya iniciada la guerra, convertirse en piloto de caza:

"*Mi padre ingresó en aviación con catorce años en la base de Cuatro Vientos como mecánico. Le encantaba la cosa de los aviones, le tiraba desde niño. El entró en Cuatro Vientos como aprendiz de mecánico, como un aprendiz civil, pero parece ser que él siempre quiso ser aviador, cosa que a su madre le daba mucho miedo. Él sabía mucho de aviones, ya que había estado desde los catorce años entre sus motores. Así que en cuanto empieza la guerra enseguida se hace piloto y va a al frente*".

El caso de Luis Figueroa es diferente, realizó el servicio militar, como ya he comentado, con la intención de hacerse guardia civil, pero la guerra frustró su aspiración. De forma muy resumida lo relata su viuda:

"*Mi marido ingresó en aviación para hacer la mili y luego ingresar en la Guardia Civil. Creo que en* aviación *se incorporó en el aeródromo de Cuatro Vientos. De Cuatro Vientos le destinaron a La Ribera que, por entonces, era una base de hidros*".

Otros futuros combatientes en el Arma de Aviación republicana durante la guerra que ya estaban encuadrados en aquélla cuando se inició fueron Julio Aparicio Alonso y Martín Bajo Baelo. Ambos ingresaron juntos, en el año 1933, con la esperanza de una vida mejor en el ejército, pero la guerra echó al traste estas esperanzas. Julio, con motivo de la muerte de Martín Bajo, hizo una breve semblanza biográfica de ambos:

"*Corría el año 1933 cuando los dos ingresamos como voluntarios en aviación, en la Primera Escuadra Aérea de Getafe. Posiblemente con la ilusión de alcanzar una mejora*

de vida social, que en aquellos tiempos no era muy propicia para una juventud. Supimos encuadrarnos en el aprendizaje de una vida disciplinada, ordenada en servir y obedecer y estos fueron los pilares que nos dieron nuestros instructores superiores"[32].

Juan Caldevilla Cecilia ya era profesional de la Aeronáutica Naval cuando comenzó la guerra. Ingresó en la Escuela de Aviación Naval de Barcelona con 16 años. Espíritu inquieto, pasa por diversos centros de enseñanza de diversas especialidades, tanto militares como civiles, y consigue una formación muy completa en diversas áreas tales como navegación aérea, telecomunicación u operador de radio. Carlos Lázaro, con motivo de su muerte, escribe una breve reseña biográfica en la que incluye sus inicios en la aviación naval y su formación:

"*Inició su carrera aeronáutica el 1 de Julio de 1930 al ingresar en la Escuela de Aviación Naval de Barcelona y, después de tres años de estudios realizados en las academias castrenses de la* Ciudad *Condal y San Javier, se especializó como observador-piloto el 15 de Julio de 1933. En esa época, ya despuntaba el espíritu inquieto y trabajador de Caldevilla que le hizo completar su formación en Navegación y Telecomunicación en una Academia de la Marina Mercante de Barcelona, mientras prestaba servicio aéreo en los hidroaviones de la base en calidad de observador. Por último, completó sus conocimientos aeronáuticos realizando un curso de operador de radio en las estaciones de radio en las estaciones de Radio Barcelona y San Javier. En 1935, es promovido al empleo de Maestre de Aeronáutica Naval y es destinado a la base de San Javier con la especialidad de observador –con plaza en vuelo —en hidroaviones Savoia S-62 y aviones terrestres de la Marina*"[33].

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

CONCLUSIONES

Del repaso de la vida laboral de los aviadores antes de la guerra se puede afirmar que la mayoría de ellos comenzó a trabajar en edad temprana, entre los 12 y los 14 años, incluso algunos comenzaban antes, cuando se trataba de negocios familiares o de trabajos agrícolas ya que la ley lo permitía. Otros muchos optaron por ingresar en el ejército por tres razones fundamentales: Buscar una vida mejor en el ejército, una vía hacia el ingreso

[32] *Revista Ícaro* (nº 85), 2005
[33] *Revista Ícaro* (nº 86), 2006

en las fuerzas de seguridad del Estado, o formarse en las academias de aviación para luego poder aplicar los conocimientos en la vida civil, una vez dejaran el ejército.

Cabe destacar también, y esto ya lo hemos comentado en un punto anterior, que muchos de ellos, cuando terminaban su jornada laboral, realizaban estudios de diferente índole, casi siempre de carácter técnico.

Existía también el pluriempleo en algunos casos, aunque no sea la generalidad. En las horas libres que les dejaba su trabajo habitual se ocupaban en otras actividades secundarias como una forma de reforzar su situación económica en una época muy difícil.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

D.- IDEOLOGÍA Y PARTICIPACIÓN POLÍTICA DE LOS AVIADORES ANTES DE LA GUERRA

La adolescencia y la primera juventud de los aviadores llegó en un momento de gran efervescencia política en España. Es el período final de la monarquía de Alfonso XIII con el colapso de la dictadura de Primo de Rivera en 1930 y los inicios y desarrollo de la II República proclamada el 14 de Abril de 1931. Los partidos políticos y sindicatos llegaron a tener afiliaciones altísimas en estos momentos. Por ejemplo, la UGT y la CNT sobrepasaron el millón de afiliados. A este clima de agitación política y social no fueron ajenos los aviadores pero, curiosamente de lo que se podría esperar de los casos estudiados, no hay muchos en los que antes del comienzo de la Guerra Civil haya una militancia clara de izquierdas. La guerra llevará a tomar conciencia política a la mayoría de ellos, inclinándose sin ninguna duda hacia ideologías y participación política en el marco de las izquierdas.

Antes de la guerra, algunos de los aviadores ya estaban participando en organizaciones de izquierda, ya fueran partidos o sindicatos. Otros se identificaban abiertamente con posturas republicanas de izquierda, aunque sin mediar ninguna afiliación específica. Para algunos la militancia o simplemente las ideas políticas tenían su origen en su familia o en el ámbito personal cercano, mientras que otros se adhirieron a ellas por puro compromiso personal.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Gregorio Gutiérrez comenzó a tener conciencia social desde muy joven, casi de niño, al ver cómo vivía el hombre que su familia tenía contratado para llevar a cabo las labores del campo. No le gustaba cómo vivía aquel hombre. Más tarde, y con unas ideas izquierdistas muy difusas como punto de partida, se afilió a Izquierda Republicana, el partido que lideraba Manuel Azaña, como una forma de canalizar esas inquietudes políticas. Podía haber sido el Partido Socialista o un sindicato, pero fue Izquierda Republicana porque el padre de su novia de entonces estaba afiliado a este partido de centro izquierda. Indica, por otro lado, que una parte de su familia era conservadora, en concreto, su hermana pequeña:

"*Al quedarse viuda, mi madre contrató a un hombre al que había que pagarle también. Yo recuerdo que el pobre hombre que ayudaba a mi madre con la labor ganaba cuatro*

pesetas al día. El hombre ese vivía en una especie de chabola. Siendo yo tan pequeño todavía me acuerdo y ya empecé a tener conciencia de la cuestión social.

"Yo, entonces, estaba afiliado a Izquierda Republicana, de Azaña. ¿Por qué era yo de Izquierda Republicana*? Por la sencilla razón de que el padre de mi novia era de Izquierda Republicana y me dijo, oye '¿Tú no estás afiliado a ningún partido? Digo, no'. Mis simpatías han sido siempre de izquierdas, siempre, siempre, no solamente yo, sino mis hermanos, siempre de izquierdas. En cambio, tenía una parte de mi familia más conservadora, mi hermana, por ejemplo, la que nació la última*".

Amancio Baltanás comenzó su actividad política en el sindicato socialista Unión General de Trabajadores (UGT). Su padre ya había tenido militancia ugetista y él, como dependiente que era, se afilió al sindicato del ramo. Menciona en su testimonio a afiliados a sindicatos católicos a los que tuvo que proteger, al inicio de la Guerra Civil. Estas organizaciones católicas eran notablemente minoritarias en términos de afiliación, frente a la UGT y a la CNT. Con el comienzo de la contienda, salvo Solidaridad de Trabajadores Vascos (ELA-STV)[34], se pusieron a favor de los sublevados. Cuando se inicia la guerra, por tanto, Amancio Baltanás era un militante activo de la UGT en su provincia:

"*En aquellos tiempos únicamente estaba en el sindicato, estaba en la UGT. Cuando empezó la guerra yo seguía estando en el sindicato y como había muchos dependientes, incluso algunos tenían miedo porque ellos estaban con la derecha y yo los conocía, tomábamos café o un vino, que es lo que se bebía entonces. Yo les dije que se vinieran conmigo al sindicato y que no les iba a pasar absolutamente nada, que nadie los iba a molestar. Así que dos o* tres *que andaban en el Sindicato Católico se fueron conmigo y estuvieron en la UGT, y mientras estuve yo no se los molestó. Iba al sindicato a hacer cosas. Había dos o tres personas mayores que lo llevaban. Por cierto, que un tío de un compañero mío, también aviador, era quien llevaba el sindicato nuestro de dependientes y, bueno, allí estuve hasta que me fui a la guerra*".

Otro militante ugetista de antes de la guerra fue el catalán Antonio Vilella. En su relato nos explica detalladamente las razones que le llevaron a afiliarse a la UGT y no al sindicato anarquista, la Confederación Nacional del Trabajo (CNT). Abunda en la

[34] Sindicato confesional vasco de filiación católica, pero de carácter reivindicativo y exclusivamente obrero frente a otros sindicatos católicos que agrupaban en su seno a obreros y patrones.

práctica moderada y pactista de la UGT frente a la violencia cenetista. Pero el socialismo, una vez perdidas las elecciones de 1933, se había ido radicalizando, con un discurso cuasi revolucionario, lejos de la tradicional práctica política socialista de carácter templado. De hecho, a Largo Caballero, que era el que controlaba los aparatos sindical y político del socialismo en aquellos momentos, se le denominaba el "Lenin" español. Había conseguido separar de la dirección a la fracción más moderada liderada por Julián Besteiro. La espiral ascendente de carácter radical del socialismo llegaría a su cénit con la fracasada revolución de Asturias de 1934[35]. Este hecho fue la excusa perfecta de las derechas, en el gobierno desde 1933 tras ganar las elecciones generales de ese año, para iniciar una política legislativa agresiva de carácter antisocial y una acción represiva muy dura contra las organizaciones de izquierda y nacionalistas. Esta radicalización del discurso socialista hizo aumentar el interés por la política de las masas, que exigían a la República cambios palpables en sentido progresista. Este interés que había por la política en general lo describe muy bien Antonio Vilella cuando describe el ambiente político de la escuela industrial donde él estudiaba; afirma que estaban muy politizados, que había un gran entusiasmo por la política. Entusiasmo que se traducía en que la política podía sacar a España de su marasmo y de su atraso y con el fin de llegar a una sociedad más justa. En estas ideas se plasmaba la afección de esta juventud militante de izquierdas durante la II República:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*A esta edad de 14 años me afilié a la UGT. Lo que me gustó desde un principio de la UGT fue su visión conciliadora y su espíritu negociador en contraposición a otros sindicatos, que en mi* opinión, *eran violentos, o sea, que les gustaba resolver los problemas con la violencia y, por lo tanto, lo que me gustó de la UGT fue el talante negociador que presidía toda su actuación".*

En la Escuela Industrial estábamos muy politizados. Allí la política era un tema importante de nuestras conversaciones, *cosa que luego se ha ido perdiendo, pero entonces había un gran entusiasmo por la política. (…) Yo lo pasé muy bien aquellos años hasta que llegó el momento del nefasto alzamiento nacional.*

[35] La revolución de Octubre de 1934 fue un movimiento popular radicado en Asturias protagonizado por la llamada Alianza Obrera en la que participaban socialistas, comunistas y anarquistas. Fue sofocada por el ejército de África, tras una enconada resistencia de los obreros asturianos que sufrieron una represión terrible.

Como ya he dicho, nosotros, en la Escuela estábamos muy politizados y, allí, teníamos un grupo de la UGT y de socialistas. *Por entonces, no había ingresado aún en el Partido Socialista, sólo estaba en la UGT. Me gustaba la idea socialista porque para mí, cuando me hablaron del socialismo, lo que me convenció fue que era un partido social porque socialista quiere decir que se preocupa de lo social, del aspecto social de las personas, y aquello fue lo que a mí me entusiasmó*".

A la UGT estaba afiliado también Ernesto Marimón. En su escueto testimonio referido al tema nos cuenta que pertenecía a la UGT, que iba vestido con el mono, pero que nunca fue miliciano, de hecho, como se verá más adelante, él dejaría su puesto de funcionario en el Ayuntamiento de Alicante para ingresar directamente en la escuela de aviación para formarse como piloto de caza:

"*Cuando* comenzó *la guerra estaba trabajando en el Ayuntamiento, en aquellos momentos me afilié a la UGT y llevaba un uniforme azul con un gorro, pero nunca fui miliciano*".

Dentro de la órbita del socialismo, sin militar ni en el Partido Socialista ni en la UGT, se encontraba Ángel Sanz. Su socialismo viene de familia, pues su padre era militante del Partido Socialista en Vallecas. Se define como socialista, pero ante todo como demócrata. No le gustaba el Partido Comunista por su estrategia estalinista. Además critica el viraje experimentado por los socialistas en épocas más modernas hacia posturas socialdemócratas:

"*Yo, sin embargo, no he militado nunca en ningún partido. El Partido Socialista nunca me ha parecido bastante socialista y, además, lo está demostrando cada vez más y el Partido Comunista tampoco me ha gustado porque como se ha visto siempre se convierte en una dictadura y yo soy un hombre demócrata. Las dictaduras las odio. No soy partidario de la imposición ideológica, sea de un sector o de otro. Pero las ideas mías son las de mi padre (su padre era del ala izquierda del socialismo). Cuando yo era joven, los socialistas estaban mucho más a la izquierda que ahora. Para empezar eran marxistas, los socialistas de hoy han renunciado al marxismo y se han hecho socialdemócratas. En realidad no se deberían llamar socialistas, sino socialdemócratas. Total, que nunca he pertenecido a un ningún partido político*".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Juan Francisco Gómez menciona su pertenencia al Partido Comunista antes de la guerra. Por entonces, el Partido Comunista era un partido minoritario de la izquierda, muy devoto de las directrices que emanaban de Moscú y, por tanto, de carácter estalinista. Había sido muy combativo con el socialismo, pero el cambio de política de Stalin con su estrategia de Frentes Populares le había acercado a la izquierda republicana y al socialismo, aunque estas fuerzas tenían muchas suspicacias acerca de sus verdaderas intenciones. Su importancia política, y el aumento sensible de militantes, se hará realidad ya comenzada la guerra debido a la ayuda militar que la Unión Soviética proporcionó a la República. Juan Francisco se había afiliado al partido en su pueblo. Como él mismo indica no era un militante muy activo, solamente asistía a algunas reuniones. A su padre no le gustaba que estuviera en el seno del Partido Comunista. Juan Francisco confiesa que su padre tenía miedo, pero aquél no renunció a su militancia:

"*Antes de ingresar en el ejército yo ya pertenecía al Partido Comunista de España (PCE). Ingresé en el partido en el pueblo. El ingreso en el partido fue causa de una de las riñas que tuve con* mi *padre. Mi padre estaba en contra de que yo estuviera en el Partido Comunista. Por una parte, tenía razón, pero es que yo tenía mis ideas. Me afilié al Partido Comunista junto con otros tres amigos, que decidimos entrar en el partido. El primer carné que recibí lo perdí, luego me dieron otro en Albacete, ya en guerra. Yo siempre me he sentido un hombre de izquierdas, y mi padre también lo era, pero lo que tenía era miedo. (...) En el partido no milité mucho, no tenía tiempo, pagaba mis cuotas, iba a algunas reuniones, pero lo que es actividad política directa no tuve*".

De militancia temporal en la CNT anterior al comienzo de la guerra, pero sin definirse ninguno de los dos como anarquistas, son José García Lloret y Luis Sancho. El primero, llegó a ser secretario del sindicato de su pueblo. Pero, como él mismo confiesa, una vez conformado el Frente Popular, coalición de partidos de centro izquierda que abarcaba desde los partidos republicanos progresistas hasta fuerzas comunistas creada para las elecciones de Febrero de 1936 y, por otra parte, la creación de las Juventudes Socialistas Unificadas (JSU), fruto de la unión de las Juventudes Socialistas y las Juventudes Comunistas, decidió abandonar la CNT y afiliarse a la JSU. Las Juventudes Socialistas Unificadas fueron controladas tempranamente por el Partido Comunista, convirtiéndose en un apéndice de éste, y siendo su primer Secretario General, Santiago Carrillo, futuro dirigente del PCE. José García Lloret afirma que no tenía claras sus ideas políticas, era

muy joven entonces, pero en su discurso nos encontramos de nuevo con el interés de la sociedad de entonces por la política y que las personas estaban muy influidas por ese ambiente de efervescencia e ilusión política que se vivía. Aunque dando un giro a su reflexión, regresa a posiciones más mundanas, afirmando que como joven que era le gustaba más ir al baile:

"*Yo, como carpintero, ingresé en la CNT, pero a raíz de la creación del Frente Popular y la unificación de las Juventudes Socialistas y las Juventudes Comunistas ingresé en la JSU. Por* aquellas *fechas, muy inesperadamente para mí, por cierto, en la reunión del Sindicato de la CNT del pueblo fui elegido secretario del sindicato. El local del Sindicato lo teníamos en un piso alquilado al que por las tardes solíamos ir a tomar café. El café era un lujo en aquellos tiempos pero nosotros lo recibíamos a sacos del sindicato vía Carcagente.*

Mi intención no va dirigida a defender mis concepciones políticas en cada momento y, dentro de mis posibilidades, procuro enfocar los temas con el máximo de imparcialidad sin renunciar a mis ideas. Dicho esto tengo que explicar que en aquellos momentos no tenía, realmente, ninguna formación política. Pensándolo ahora desde la lejanía creo que fui un producto creado por la *situación que atravesaba la sociedad. Como cualquier joven por aquellos años estaba más entusiasmado por ir al baile por las tardes que en otras cosas*".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

José Sancho confiesa que se unió a la CNT porque consideraba que tenía un aspecto más sindicalista que otros sindicatos. Se define como un hombre de izquierdas, en general, pero sin militancia partidista concreta. Afirma que ya en la posguerra ayudó a distribuir Mundo Obrero[36] por Alicante, haciéndolo por amistad y no por militancia en el PCE. Apunta que el Partido Comunista fue la organización que más trabajó durante la guerra y también durante la dictadura en su oposición a ella. Este es un lugar muy común en el imaginario colectivo de la izquierda pero, sin ninguna duda, es también una realidad histórica. El PCE, durante la guerra, adoptó una actitud radicalmente pragmática: antes había que ganar la guerra que hacer la revolución y fue un elemento de estabilidad en el régimen republicano en el período bélico. Ya en la dictadura se mostraría como la fuerza política más combativa y organizada frente al régimen. Mucho más que los socialistas,

[36] Publicación oficial del Partido Comunista de España que a lo largo de su historia ha tenido distintas periodicidades.

que se replegaron mucho en su actividad opositora con la finalidad de mantener vivas sus organizaciones, sobre todo, a raíz de la muerte del dirigente Tomás Centeno, en el año 1953. Reflexiona también acerca del cambio político habido en la sociedad valenciana, de existir una mayoría histórica de izquierdas a pasar a una mayoría conservadora en la actualidad, mayoría plasmada en el Partido Popular:

"*En el tema sindical yo estaba afiliado a la CNT por su carácter sindicalista, pero yo nunca he sido anarquista. Recuerdo que pagaba diez céntimos al sindicato, y en paz. Yo nunca he estado metido en política, ni entonces, ni ahora. En Alicante y Valencia, por entonces, había mucha gente de izquierdas, de hecho salió de Alicante para el frente un batallón que se llamaba 'Alicante Rojo'. Parece mentira que hubiera antes tanta gente de izquierdas por estas tierras y que ahora esté el Partido Popular. Pero de lo que sí me di cuenta durante la guerra y después de la guerra fue que los comunistas eran los que más hacían, los que más se lo trabajaban. De hecho, después de la guerra, yo colaboré con ellos teniendo una multicopista y ayudando a distribuir Mundo Obrero, pero tengo que decir que yo tampoco he sido comunista. Esto lo hacía por ayudar a mis amigos. Pero lo que tengo claro es que soy un hombre de izquierdas*".

José Bravo, de familia de clase media de ideas progresistas, cuando ingresó en la universidad se afilió a la Federación Universitaria Escolar (FUE), en la cual, según él mismo cuenta, no militó demasiado. En sus memorias, relata un hecho por el cual la policía detuvo a militantes de la FUE con un alijo de armas destinadas a la revolución que se preparaba para octubre del 1934. Él tuvo suerte y no le detuvieron por llevar pantalón corto en aquellos momentos; no obstante tuvo que ocultarse un tiempo de la policía. La Federación Universitaria Escolar fue fundada en el año 1926 con la finalidad de combatir la legislación de la dictadura en materia universitaria, la llamada Ley Callejo. Según esta regulación, algunas universidades católicas podían expedir títulos universitarios. A la FUE se fueron adhiriendo los estudiantes más concienciados políticamente, principalmente de tendencia progresista, republicanos y socialistas, pero también había monárquicos. Con el paso del tiempo, la FUE fue virando de forma clara hacia posturas de izquierda y republicanas. La dictadura, en el año 1930, disolvería la organización pasando ésta a la clandestinidad, para aparecer de nuevo, ya en el período republicano, con toda su fuerza. Participó en los proyectos y actividades de extensión cultural patrocinados por los primeros gobiernos republicanos, como fueron las Misiones

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Pedagógicas o la Universidad Popular. Con la victoria de los sublevados, siguió funcionando en la clandestinidad y fue el modelo en el que se inspiraron los estudiantes de los años sesenta en sus protestas contra el franquismo. José Bravo informa también de los enfrentamientos que tenían con jóvenes de ideología derechista y del desconocimiento que tenía de lo que estaba ocurriendo en Asturias o en Cataluña con la proclamación del Estat Catalá por parte de Companys:

"*Era miembro de la FUE, Federación Universitaria Estudiantil, a la cual me afilié en 1934. Era una organización de izquierda de tipo liberal, en la que no participé muy activamente, ya que dedicaba todo mi tiempo a la preparación para mi ingreso en la Escuela de Ingenieros de Caminos, que realizaba en la Academia Toral y Cos, situada en un palacio que alzaba en la mitad de la calle del Pez. En la FUE también militaba Tagüeña, que era mayor que yo y a quien no conocí entonces. Era muy amigo de Federico Lafín, vecino mío, alumno también del Instituto Escuela con quien solía salir a tomar algo. Este vecino si estaba involucrado como activista en las actividades de la FUE, al igual que Tagüeña. En un alijo de armas que llegaron a Madrid a mediados de 1934, para ser repartidas posteriormente entre los simpatizantes de sindicatos y partidos de izquierda, nos cogió la policía con las manos en la masa mientras sacaban los fardos. Estaban escondidas entre los asientos del Estadio Metropolitano y, al sorprenderlos, detuvieron a todos menos a mí que todavía llevaba pantalón corto, aunque tenía diecisiete años. Me dijeron 'chaval, ¿Qué haces aquí?, anda vete a tu casa', escapándome a la detención y lo que podía pasar los pelos. Enterado mi padre, me oculté unos días en el domicilio de unos amigos, hasta que las aguas volvieron a su cauce. A Lafín y a los demás los detuvieron, manteniéndolos unos días encarcelados, aunque luego los soltaron.*

Por las tardes, iba a pasear con mis amigos y una novia que tenía, por la calle de Alcalá, en el tramo comprendido entre la calle Peligros y Cibeles, zona frecuentada también por los de derechas, con los que manteníamos a menudo algún que otro altercado. No tenía por aquel entonces mucha conciencia de lo que estaba pasando con las sublevaciones en Asturias o Barcelona" (BRAVO, JOSÉ MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 41-43).

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

CONCLUSIONES

Por tanto, en cuanto a la ideología de los futuros aviadores de la República antes de la guerra se puede *afirmar* que eran los menos los que tenían una militancia concreta en alguna organización de izquierdas, ya fuera en un partido político o sindicato. Incluso algunos expresan que no tenían una idea muy clara de la política a pesar del ambiente fuertemente politizado que se vivió durante el período republicano.

La toma de conciencia política, ya fuera simplemente a escala de ideas o ir más allá y dar el paso adelante y afiliarse y militar en un partido o sindicato, en muchos casos fue producto de la experiencia de la guerra. De hecho, mucha de la militancia que acudió al PCE estuvo originada en la experiencia de la guerra.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

E.-AFICIONES, INTERESES E INQUIETUDES DE LOS AVIADORES ANTES DE LA GUERRA

Ya se ha comentado en capítulos anteriores que la formación adquirida antes de la guerra por los futuros aviadores había sido crucial para la superación de los exámenes de ingreso en las diferentes academias de las distintas especialidades por las que pasaron cada uno de ellos; y, por supuesto, para comenzar y culminar los estudios en el seno de ellas. El capítulo dedicado a la educación ha estado centrado en lo que podría llamarse enseñanza reglada, o por lo menos, lo que más se acerca a ella en aquellos años, utilizando una terminología moderna. Pero los aviadores, además de su educación reglada, por lo general, eran personas muy inquietas intelectualmente. Incluso los que se habían incorporado tempranamente al mundo del trabajo, siempre tenían intereses e inquietudes que desarrollar al margen de su vida laboral cotidiana. Esas aficiones, intereses e inquietudes que titulan el presente capítulo se sustancian en un cajón de sastre en el que caben actividades de muy diversa naturaleza, tales como una vaga o firme afición juvenil por la aviación, el interés por la mecánica y la electricidad o electrónica, las actividades de tiempo libre, o los deportes, entre otras. El desarrollo de alguna de estas actividades será también parte fundamental de la formación y posterior desarrollo profesional en el marco de las Fuerzas Aéreas de la República en tiempo de guerra.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Gregorio Gutiérrez es el arquetipo de persona autodidacta. Una vez que abandona los estudios reglados, ante la imposibilidad de continuar el bachillerato, comenzará a aprender mecanografía y, más adelante, temas relacionados con la electricidad y electrónica, dedicándose a la reparación y posterior fabricación de receptores de radio. Gregorio era un espíritu inquieto y aún sigue siéndolo, pues a pesar de su edad mantiene una gran actividad intelectual. Como se ha dicho, una vez dejados los estudios reglados comenzó a estudiar mecanografía por las noches y empezó a hacer sus primeros pinitos con la electricidad y la electrónica fabricando radios de galena que vendía entre la clientela de la taberna regentada por su madre. Afirma que fue totalmente autodidacta, que nadie le ayudó, que todo lo que sabe lo ha hecho por si mismo:

"*Yo iba por la noche a aprender a escribir a máquina, el caso era darme una ocupación. Mi ilusión era, sobre todo, la tecnología, la técnica, la electricidad, la radio. Por eso a mí la radio* siempre *me ha gustado mucho y entonces, cuando mi madre compró un aparato de radio, empecé a deshacerlo y me dije, esto lo hago yo. Yo no he tenido nunca*

a nadie que me haya guiado y me haya dicho haz esto o lo otro, en todo soy autodidacta. Entonces, yo mismo cogí y dije, ah, pues bueno, las cajas las hago con cajas de puros; las cajas de puros me las guardaba un primo mío que tenía un estanco y los hilos y todo aquello me busqué un sitio en El Rastro donde vendían barato. Así hacía mis aparatos de galena y entre la clientela de la taberna vendía radios".

Fundamental para esta autoformación fue su trabajo en la librería-editorial regentada por el matrimonio socialista. Ante él, tenía un mundo de conocimiento: libros y revistas de tecnología que leía ávidamente. Además, lo que ganaba lo invertía en publicaciones relacionadas con temas vinculados a la radio. La radio, como medio de comunicación, en el tiempo en que Gregorio comenzaba a fabricar sus receptores, era un fenómeno relativamente nuevo en España. Las primeras emisiones se llevaron a cabo en el año de 1923 de la mano de una emisora madrileña, Radio Ibérica. Su emisión era muy discontinua, no tenía una programación definida y emitía de forma muy irregular, por lo que no se la considera la primera emisora de España. La dictadura de Primo de Rivera no fue ajena a la importancia que podía tomar este nuevo medio de comunicación, sobre todo en su faceta propagandística, por lo que en el año 1924 se reglamentó el área de la radiodifusión y se empezaron a conceder licencias de emisión. De esta manera el 14 de noviembre de 1924 Radio Barcelona (EAJ-1) comenzaba sus emisiones, considerándose, por tanto, a Radio Barcelona como la primera en emitir en España. Las emisoras de radio se extendieron pronto por toda la geografía española. La programación inicial de estas emisoras consistía básicamente en noticiarios, música y espacios culturales. El desarrollo de la radio, como en otros ámbitos, fue producto de la electrificación de las sociedades y fue el detonante que cambió en muchos aspectos sus hábitos de vida. Las ciudades dejaron de ser oscuras y, con ello, aumentó el tiempo de ocio de las personas. Además, la electricidad iluminó también los hogares y éstos, conforme pasaba el tiempo, comenzaron a poblarse de nuevos electrodomésticos que hicieron la vida más fácil a las personas, tanto desde el punto de vista del entretenimiento como desde el facilitar tareas que antes requerían mucho esfuerzo y tiempo. Evidentemente, de estos nuevos aparatos, uno de los más populares fue el receptor de radio. La radio en los años treinta, que es cuando Gregorio se dedica a su construcción y reparación, ya es un medio de comunicación de masas que tiene una gran importancia en la conformación de los estados de opinión pública. Además, conforme avanzaba el siglo, los progresos tecnológicos en relación con la radiodifusión eran constantes, avances que se reflejaban en las publicaciones leídas y

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

estudiadas por Gregorio, de las que cita el nombre e, incluso, el precio que tenían en aquella época. Asimismo, cuenta que se reunía con radioaficionados (él mismo se convirtió en uno de ellos), con los que intercambiaba información técnica. Toda esta base de conocimiento le serviría para abrir poco después su propio taller y, en los primeros momentos de la guerra, dedicarse a las transmisiones en el ámbito militar:

"*Así fui aprendiendo radio. Yo me hartaba de leer libros, sobre todo de radio, revistas de radio, de electricidad. Todos estos libros me los compraba yo y si me daban propina la guardaba para comprar más libros. Mi hermana mayor en la taberna, de vez en cuando me cogía y me daba dinero sabiendo que no lo iba a gastar en chucherías. Llegó un momento en* que *yo me hacía mis aparatos de radio, y vendía aparatos a otros. Un día digo: ahora voy a hacer un aparato de lámparas, de cuatro válvulas. Yo estaba muy documentado por las revistas, compraba Radio Sport y Radio Técnica. Estas revistas costaban una peseta. De esta manera me fui metiendo en la radio sin profesor, sin nadie que me enseñara, solamente algunos radioaficionados que nos juntábamos y nos transmitíamos conocimientos. De esa forma llegué a ser un radioaficionado. Así que empecé a hacer el primer receptor de válvulas. Las válvulas me las pagó mi hermana. Recuerdo que las válvulas costaban entonces alrededor de veinte o treinta pesetas. Las compré en la Calle Desengaño esquina con la Calle Valverde, la tienda se llamaba Nacional Radio. Yo calculo que serían las Navidades de 1933, pues quería inaugurar la radio para las Navidades del 33. Después de la cena de Nochebuena fuimos a probar la radio y no funcionaba. Se fueron a la cama. Después descubrí el fallo, lo reparé, lo monté en una caja y lo vendí. En aquella época me dieron 400 pesetas*".

Pero Gregorio Gutiérrez, al margen de su afición por la tecnología, tenía una gran conciencia de tipo social. Esto lo había interiorizado cuando era un niño, al ver en el lugar donde vivía la persona que trabajaba las tierras de su familia como asalariado. Esa conciencia social va a llevar a Gregorio Gutiérrez y a otras personas allegadas a él a crear una asociación de tipo cultural que cubriría un espectro amplio de actividades, desde la alfabetización hasta el excursionismo.

Las personas de extracción social humilde, los trabajadores, tenían en aquellos momentos un ocio, podríamos decir, que muy limitado, muy pobre. Como muy bien relata Gregorio, los obreros, cuando salían de su centro de trabajo, generalmente después de una larga jornada, lo que hacían era ir a la taberna a beber vino y a jugar, en algunos casos, lo que

no tenían. Esta situación él la comprendía perfectamente, la tenía interiorizada, porque lo veía a diario en la bodega que regentaba su madre. Esta situación ya la habían denunciado los sindicatos en sus escritos, de hecho Largo Caballero hace mención de ello en sus memorias. Por esta razón los sindicatos, en concreto la UGT en las Casas del Pueblo, comenzaron a desarrollar actividades de carácter cultural y educativo para sacar a los obreros de las tabernas. Se impartían clases de alfabetización, se daban cursos de formación profesional, se ofrecían conferencias de muy diversa temática y se crearon también clubs deportivos, todo ello con la finalidad de que no fueran a las tabernas, ya que se veía el alcohol como una forma más de alienación de la clase trabajadora. Gregorio, en su exposición, afirma que los chicos, una vez llegada cierta edad, hacían lo mismo que los adultos, y era precisamente eso lo que él y los que le acompañaron en la aventura de la asociación querían prevenir. Gregorio expone de forma clara y breve la situación:

"*En aquella época las casas, estoy hablando del año treinta y tantos, no eran como las que tenemos ahora. No había calefacción, ni había sillones, ni cuarto de estar como tenemos ahora. Los maridos, cuando salían del trabajo, se iban directos a la taberna. En la taberna la costumbre era echar la partida. Había quien se jugaba la consumición, pero había quien se jugaba más. Pues esa misma costumbre la íbamos cogiendo los jóvenes que íbamos detrás. Consecuencia de esto, que desde muy pequeños hacíamos lo que hacían los mayores y, efectivamente, nos metíamos en la taberna. Nos poníamos en un rincón, porque entonces las tabernas eran muy grandes y estaban llenas de mesas y enseguida repartían barajas. Nosotros, los jóvenes, lo que nos jugábamos era una consumición, generalmente cerveza con gaseosa. No se iba para beber alcohol, pero lo que uno iba cogiendo era la costumbre de ir a la taberna. Librerías no habría, pero tabernas, desde mi barrio hasta Ventas, yo no sé las que había, muchas, a derecha e izquierda*"

Una vez tomada conciencia de la situación, deciden, como ya se ha comentado líneas más arriba, crear una asociación para llevar a cabo actividades de tipo educativo y fomentar un ocio alternativo a la taberna, dándole a todo el proyecto un tinte social, que es lo que realmente lo caracterizaba:

"*Ante esto se nos ocurrió lo siguiente. Digo esto para dar cuenta de que, siendo tan jóvenes como éramos, y el sentido que teníamos de la cuestión social. La iniciativa consistía en hacer una asociación cultural a imagen y semejanza de una que ya había y*

que estaba formada por personas entre veinticinco y treinta años. Estos se dedicaban exclusivamente a la cuestión cultural, se reunían y hacían obras de teatro muy bien interpretadas. Además tenían unos locales magníficos. Era gente que estaba trabajando y disponía de dinero para pagarse el local. No había ninguna subvención por mucho beneficio social que tuviese.

Entonces, como se decía antes, se nos ocurrió hacer una cosa parecida, hacer una asociación. Teníamos 16 o 17 años. Enfrente de una casa había una parcela. La acotamos con ramas que traíamos del Jarama para hacer una especie de vallado. Dentro pusimos una mesa para un ambigú y poder sacar dinero. Al principio íbamos los amigos más íntimos y sus familiares. La música sonaba con un organillo que se alquilaba por 15 pesetas toda la tarde. En resumidas cuentas, que vendíamos bebidas no alcohólicas y galletas de vainilla. Como sólo pagábamos el organillo, íbamos sacando algún beneficio y lo íbamos acumulando. Y entonces pensamos ya en coger un local".

Como se puede observar, a partir de la asociación creaban su propio ocio al margen de las tabernas. Se organizaban sus propias fiestas. Con el tiempo, la asociación fue creciendo y decidieron coger un local y, algo más tarde, se cambiarían otra vez de lugar a otro inmueble con mejores condiciones, ya que el primero, según relata Gregorio, no tenía ventanas. Además, el adecentamiento de los locales se lo hacían ellos mismos. Por entonces, no es como en los tiempos actuales, las asociaciones no tenían ningún tipo de subvención y funcionaban exclusivamente con las aportaciones y el trabajo de los socios. De la importancia dada a la asociación por sus promotores destaca el hecho de que fue legalizada ante el Ministerio de la Gobernación y que, cuando tenía lugar una asamblea de socios, había que dar cuenta a la Dirección General de Seguridad para que ésta enviara a la policía a vigilar que todo lo que se trataba en la reunión se ajustaba a la legalidad vigente. Subraya Gregorio Gutiérrez que la asociación era apolítica, pero que la mayoría de sus miembros eran de izquierdas y que era habitual que se cantara la Internacional. Era lógico que la asociación como tal no se identificara con ninguna postura política con la finalidad de acoger en su seno al mayor número de personas y mantener, a priori, una pluralidad política. El hecho de declararse apolítica evitaba también un mayor control policial. No se puede olvidar que, tras los hechos de octubre de 1934, el gobierno de derechas se lanzó a una política represiva contra las organizaciones de izquierda encarcelando a muchos de sus miembros y clausurando muchos locales. Esta experiencia

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

represiva hará que, en el programa del Frente Popular para las elecciones de Febrero de 1936, uno de los puntos principales sea el de la amnistía para los presos políticos. Así cuenta Gregorio cómo funcionaba la asociación:

"*Después de la parcela alquilamos un local que no tenía ventanas. Era todo interior, no tenía más entradas que las de la puerta. El alquiler era muy barato y, además, acondicionar el local no era problema ya que nos lo hacíamos todo, ya que uno era albañil, el otro pintor, el otro …, al final lo dejamos bordado. Más tarde nos cambiamos a otro local. Fue cuando legalizamos la asociación. Se redactaron unos estatutos. Manolo Viejo era el presidente y yo era el secretario. El nuevo local daba a la misma Carretera de Aragón, lo que es ahora la Calle de Alcalá, era un buen sitio para el barrio. El nuevo local era una vivienda y pagábamos 60 pesetas de alquiler al mes. Hicimos obras, entonces los caseros daban toda clase de facilidades. Cuando había una asamblea de la asociación había que dar parte a la Dirección General de Seguridad y, entonces, mandaban a un policía que presenciaba todo lo que se trataba en ésta. La asociación era cultural y apolítica, pero todo el mundo era de izquierdas. La prueba está en que cuando salíamos de excursión la canción que más cantábamos era La Internacional. La asociación se llamaba Amistad y Cultura*".

Las actividades desarrolladas por la asociación eran de marcado carácter social. Se dedicaron a alfabetizar personas de forma gratuita. No se puede dejar de lado que, aunque las tasas de analfabetismo habían descendido de forma sensible desde principios de siglo, seguía habiendo en España muchas personas que no sabían leer ni escribir y que por medio de este tipo de asociaciones altruistas o por los sindicatos tenían la oportunidad de aprender a leer y escribir ya en edad adulta. Al respecto señala Gregorio que se impartían clases de algo que se podría acercar a la formación profesional. Es decir, que las personas que conocían un oficio lo enseñaban a otras para que lo aprendieran. Esta labor de formación profesional, de una forma más ordenada y metódica, la llevaban también las casas del pueblo socialistas. Salvando las distancias, eran como universidades populares o centros culturales a pequeña escala; tocaban varias facetas de la formación y la cultura dirigidas a personas con ingresos escasos y que de otra manera no tendrían acceso a estos recursos culturales y formativos.

Una de las actividades emprendidas por la asociación era la del excursionismo. El contacto con la naturaleza fue uno de los puntos fundamentales de las nuevas teorías

pedagógicas que se desarrollaron a finales del siglo XIX y principios del XX, y a ello le dedicaba mucha atención la Institución Libre de Enseñanza, la Escuela Nueva o la Escuela Moderna. Estas ideas de contacto con la naturaleza fueron transferidas a la sociedad en general. En un primer momento, evidentemente, las actividades de ocio estaban reservadas a las clases más adineradas, pero conforme avanzaba el siglo XX, el ocio fue extendiéndose hacia otros sectores sociales más desfavorecidos. La llegada del ocio a las clases populares está relacionada con los avances sociales y políticos conseguidos por las fuerzas obreras: léase, principalmente la reducción de la jornada laboral y el aumento de salarios. Por tanto, "*El tiempo libre disponible amplió su abanico social y la paulatina superación de los umbrales de subsistencia de amplios sectores de las sociedades urbanas favorecieron la aparición de nuevas prácticas sociales y focos de interés para la ocupación de un tiempo de ocio recién conquistado*" (OTERO CARVAJAL, LUIS ENRIQUE: 2003, 175). Una de estas nuevas formas de ocio para las clases populares fue el excursionismo que pasó de ser una actividad de exclusivos clubs que iban a la sierra de Madrid a pasar el día a una actividad popular apoyada por este tipo de asociaciones, ya fueran dependientes de alguna organización política o al margen de ella. Muy importante en la democratización del excursionismo fue el desarrollo de los medios de transporte, en particular el de viajeros por carretera que abarató los precios y disminuyó sensiblemente el tiempo de los recorridos. Por tanto, las actividades de ocio y tiempo libre, en particular el excursionismo, era una forma de alejar a los trabajadores del ocio improductivo y ponerlos en contacto con el campo, la montaña o los lugares con interés turístico o histórico, era también una forma de desarrollo personal. La vida de la asociación terminó, como otras muchas cosas buenas en la España de entonces, con el inicio de la Guerra Civil:

"*Una de las cosas que organizamos fue enseñar a leer a la gente que no sabía. También el que tenía una profesión podía enseñar y podía aportar unos conocimientos determinados. Yo era uno de los que estaba dando clase; había mucho analfabetismo, había mucha gente* que *no sabía leer ni escribir. Juntamos a mucha gente. Te das cuenta con esto que lo que conseguimos fue quitar público a las tabernas. La asociación era un centro de reunión, cuando salíamos de trabajar íbamos siempre allí. Hacíamos también excursiones. En las excursiones iban dos personas mayores con nosotros. Hacíamos excursiones a Aranjuez, a Guadarrama, etc. La asociación duró hasta que comenzó la guerra*".

Miguel Chasán nos confiesa su afición por el fútbol y la aviación. En lo relacionado con el fútbol, cuenta que era portero de un equipo y que llegó a recibir ofertas del Mestalla, que era el equipo filial del Valencia. Por entonces, el fútbol era ya un deporte de masas, y existía en España una estructura federativa muy consolidada y con competiciones del más alto nivel como era la Copa de España o la Liga de clubs. El deporte, conforme discurrían los años del siglo XX, se iba extendiendo y afianzando entre las clases más populares, en la doble vertiente de espectáculo o de práctica deportiva. Fue un fenómeno general que a medida que avanzan los tiempos, el deporte se democratiza. Como afirma Alvaro Rodríguez, "*La historia del deporte occidental del siglo XX ha sido una paulatina ampliación de las prácticas desde las clases sociales superiores a las inferiores, de los ricos a los pobres, de los hombres a las mujeres, de los blancos a los negros*" (RODRÍGUEZ DÍAZ, ÁLVARO: 2005, 3). Es decir, el fútbol, fue un elemento más de esa sociedad de masas que se estaba conformando desde principios de siglo y que tenía otros referentes en el mundo de la política o los medios de comunicación. De hecho, todos los grandes clubs de fútbol españoles nacieron entre finales del siglo XIX y principios del XX como agrupaciones de gente acomodada que dedicaba su tiempo libre a jugar al fútbol. La situación sería radicalmente diferente entrados los años treinta en los que el fútbol se había convertido en un espectáculo y tenía ya sus propios ídolos populares.

Miguel Chasán afirma que fue muy aficionado a la aeronáutica desde joven, que estaba muy bien informado de los raids aéreos en los que participaron aviadores españoles en las décadas de los veinte y los treinta, como fueron el raid aéreo Melilla-Canarias de 1924, la aventura del *Plus-Ultra* de 1926, el vuelo de la Patrulla Elcano a Filipinas en el mismo año, el trágico vuelo de Barberán y Collar en 1933, etc. La afición de Miguel Chasán por la aviación perduraría hasta después de la guerra pilotando avionetas:

"*Por aquella época empecé a jugar al fútbol, era portero. Era bueno porque a última hora yo ya tenía propuestas del Mestalla; el Mestalla era el equipo del Valencia para infantiles. Quería* probarme *como portero. Yo tenía una afición tremenda por el fútbol. Entonces formaba parte de un equipo. Claro, todo esto fue antes de la guerra, yo ya tendría unos 16 años o 17 años. La guerra cortó de raíz todo el tema del fútbol.*

La afición mía había sido la aviación. Yo tenía mucha afición a la aviación antes de la guerra. Yo conocía, por ejemplo, todas las anécdotas de Barberán y Collar, la aventura

del Plus Ultra. Todo aquello lo leía con mucho interés porque tenía esa cosa por la aviación".

También aficionado a la aviación desde joven fue Juan Francisco Gómez. Su interés por ella venía dado porque veía pasar a los aviones que en la ruta de Madrid a Valencia sobrevolaban su pueblo, Motilla del Palancar. Tanta fue su afición que, como ya hemos visto, se alistó como soldado voluntario en el arma de aviación:

"*Yo veía a los aviones que volaban de Madrid a Valencia, los veía pasar por el pueblo a todos porque por Motilla del Palancar pasaba la carretera principal. En aquellos tiempos algunos aviones no llevaban brújula y la orientación la daba la carretera principal que iba de* Madrid *a Valencia, era la referencia que tenían. Por esta razón pasaban muchos aviones por mi pueblo. Por esa razón a mí me gustaba mucho la aviación*".

Simón Fiestas, en su juventud, unió una gran afición al deporte y a la aviación. En relación con el deporte fue tanta su devoción que era uno de los deportistas que iban a participar, en la especialidad de gimnasia, en la Olimpiada Popular de Barcelona[37] que iba a tener lugar en esa ciudad en julio de 1936 y que no llegó a celebrarse por la sublevación de los militares del 18 de ese mismo mes. La Olimpiada Popular de Barcelona se organizó como un evento alternativo a las olimpiadas oficiales que se iban a celebrar en la Alemania gobernada por los nazis, con Hitler a la cabeza. Fue una forma de politización de la actividad deportiva. Las organizaciones políticas obreras, en especial socialistas y comunistas (los anarquistas entendían la actividad deportiva y el ocio de otra manera), enseguida estuvieron interesadas en la actividad deportiva por dos razones fundamentales y complementarias una a la otra: Que las clases trabajadoras realizaran actividades de ocio saludables y organizadas y, por otra parte, era una forma de atraer personas a las organizaciones políticas y sindicales. De esta manera, comunistas y socialistas crearon sus propios clubs deportivos. Pero la visión comunista del deporte fue mucho más ideológica y política que la de los socialistas (OTERO CARVAJAL, ENRIQUE, 2003, 189). Así, el tratamiento que daba al deporte la publicación comunista Mundo Obrero era diferente a la que hacía El Socialista. El Socialista hacía una información deportiva más cercana a las publicaciones periodísticas generalistas, mientras que la de Mundo Obrero

[37] Las fechas previstas de las Olimpiadas Populares de Barcelona eran entre el 19 y el 26 de julio de 1936.

hacía continuas distinciones entre el deporte popular y el burgués, añadiendo ciertas dosis de crítica al deporte profesionalizado.

Asimismo, Simón Fiestas, tenía también una gran afición por el excursionismo y los deportes de montaña. De hecho, cuando comience la guerra se alistará en un regimiento de montaña antes de formarse como aviador. Afirma también que su afición a la aviación ha sido de siempre y que la ha mantenido toda su vida:

"*Por aquel tiempo tenía mucha afición a los deportes de montaña, excursionismo, fotografía y, sobre todo, la aviación. Podría definir mi afición por la aviación como una obsesión que ha durado toda mi vida. He sido asiduo a los salones internacionales de aeronáutica de París o* Londres *y, por tanto, he vivido y he seguido de cerca los avances de la aviación en general.*

Recuerdo también que el 18 de Julio de 1936 se inauguraba en Barcelona la Olimpiada Popular como contrapartida a los Juegos Olímpicos de Berlín de 1936. Yo iba a participar en tal evento practicando gimnasia artística. Íbamos a ir un grupo atletas desde Tarrasa a Barcelona en tren a participar en la Olimpiada Popular aquella mañana del 18 de Julio. Practicábamos gimnasia artística de la mano de un profesor que tenía un gimnasio en los bajos del Ayuntamiento de Tarrasa, este profesor se llamaba Señor Manolo. Este hombre, en los días laborables, visitaba todos los colegios municipales y daba clases teóricas y prácticas de la entonces llamada gimnasia sueca. Debido al pronunciamiento militar y a la confusión que existía en Barcelona, nos volvimos a nuestras casas".

Francisco Cortés tuvo afición hacia la aviación desde muy joven. Como ya se ha visto, desde muy niño trabajó en el comercio de ultramarinos de carácter familiar que su familia tenía en el municipio madrileño de Pozuelo de Alarcón. El interés por la aviación tuvo su origen en el hecho de que sobre los cielos de Pozuelo, se realizaban las prácticas de los cursos de pilotos impartidos en el aeródromo de Cuatro Vientos. Esta afición por la aeronáutica le llevará a construir, primero, una maqueta de un dirigible. Mas tarde, junto con un amigo, construirán un artefacto volador autopropulsado. La experiencia de diseño aeronáutico no terminó de la mejor manera. El ingenio fabricado por los muchachos entró en barrena al poco de despegar causando un gran estrépito. Ambos terminaron siendo

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

multados por el juez del pueblo, que incluso deseaba encerrarlos en los calabozos municipales.

"*En esta época era muy amigo de un muchacho que se llamaba Tomás. Su padre era el herrero del pueblo. Nos reuníamos cuando teníamos tiempo libre. Los domingos solíamos ir a misa a las diez de la mañana. Después nos poníamos a hablar de la aviación, ya que en aquellos* tiempos *había cursos de pilotos en Cuatro Vientos y de allí iban a Pozuelo a hacer prácticas, ya que era una zona muy libre. Mi amigo y yo nos hicimos muy aficionados a la aviación y, sobre todo, yo en particular. De este modo me decidí a hacer un dirigible de un metro y veinte centímetros de longitud. Fue una maqueta que tuve colgada en la tienda unos dos años".*

"Un día hablando con otro amigo que se llamaba Julio Sánchez, que en aquellos tiempos estaba colocado en la taberna de Doña Eustaquia, me dijo que tenía un cohete sin usar. Yo le propuse que podíamos construir un avión y que el cohete serviría de motor para lanzarlo al espacio. Me dijo que sí, que estaba de acuerdo con el proyecto, y nos pusimos manos a la obra y terminamos *construyéndolo. Nada más terminarlo procedimos a lanzarlo al espacio. El edificio donde estaba la taberna de Doña Eustaquia tenía planta alta. En el sobrado había una claraboya para salir al tejado. Pusimos el artefacto en la claraboya para lanzarlo al espacio. Lo colocamos para lanzarlo, encendimos el cohete y salió disparado hacia el lado derecho. Se inclinó tanto que entró en barrena y cayó en un solar cerca de la taberna. Cuando llegó al suelo explotaron los petardos que llevaba. Sonaron como si fuera un arma de fuego, alterando al público que estaba alrededor. La gente se imaginó que habíamos sido nosotros. El Señor Juez, que vivía en este barrio, quería meternos en el calabozo del Ayuntamiento del pueblo, pero no se llegó a esto. Nos puso una multa de cinco duros a cada uno y ahí se terminó la aventura*".

Francisco Cortés era un hombre inquieto y, también de joven, comenzó a aprender música. Narra que en su pueblo había dos bandas de música, una del Ayuntamiento y otra privada. Casi todos los pueblos de España tenían su banda con la que amenizaban a sus habitantes los fines de semana, ya fuera en forma de concierto o como orquesta para que la gente bailara. Era una de las pocas opciones de ocio que tenían las poblaciones rurales. El ocio, tal como lo entendemos actualmente, fue en principio un fenómeno principalmente urbano, del que no participó el entorno rural, reduciéndose a las fiestas patronales, juegos populares y los citados bailes y bandas de música. Por medio de un

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

amigo, cuyo padre era músico de una de las bandas del pueblo, Francisco entró en contacto con el ambiente musical y empezó a recibir clases de música. Fue un alumno aventajado y su debilidad musical era el clarinete. Pero era un instrumento muy caro y no podía comprárselo. En un momento dado de su vida tuvo que elegir entre la música y la aviación; hay que recordar que Francisco Cortés entró como voluntario en aviación. Elegiría esta última opción a pesar de que su padre le ofreció hacer el esfuerzo de comprarle un clarinete, si renunciaba a ingresar en el ejército. Francisco hizo esto último dejando de lado una posible carrera musical:

"*En Pozuelo había dos bandas de música, una, que la llamaban la 'Vieja' y, la otra, que era la municipal, que* pertenecía *al Ayuntamiento. La Banda Vieja era una banda particular, privada, se pagaba una cuota mensual. Tenían un piso alquilado en Pozuelo que servía como academia de música. Tenían un maestro que venía dos veces por semana.*

Por mediación de mi amigo Tomás empecé a estudiar música. El padre de Tomás era músico de la Banda Vieja, tocaba allí un instrumento y, al estar su padre allí, Tomás empezó a estudiar solfeo. A mí me dijo un día que por qué no me animaba a estudiar solfeo. Yo le contesté que para mí era muy difícil y que no entendería nada. Me dijo que yo iba a estudiar la lección que iba a poner y que vería como la asimilaba. Me dijo también que la música era el arte de combinar el sonido con el espacio. Me escribió una partitura y me fui dando cuenta de cómo funcionaba un pentagrama. Me compré un método y, con este método, me fui instruyendo poco a poco. Tomás iba más adelantado que yo en estas cuestiones, él iba ya por las lecciones de corcheas, pero a los tres meses de empezar ya me había puesto a su altura en esta cuestión. En la calle donde yo vivía habitaba un señor que era músico de la Banda del Hospicio y se ofreció a ayudarme con el tema de la música. Mi maestro de música venía dos veces por semana y me ponía dos lecciones, pero con la ayuda de este señor podía dar cuatro o cinco lecciones el día que venía el maestro a casa; así, de esta manera, me puse a la altura de Tomás.

Yo tenía interés por tocar el clarinete que. por cierto, mi maestro trajo uno muy moderno. Antes, los que había eran de catorce llaves, que así se decía, pero éste era mucho más moderno. Me gustaba mucho la música, pero había un inconveniente, que yo quería entrar en aviación al año siguiente y otro inconveniente era que no podía comprar el

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

instrumento. Mi padre me dijo que si me quedaba me lo compraba, pero yo le dije que deseaba marcharme al ejército, que era el trabajo que yo quería".

Pero a Francisco Cortés la idea de la aviación no se le quitaba de la cabeza y a esto se le unió el interés por la mecánica. De hecho, acudiría al taller de un amigo donde realizó prácticas de mecánica que, según afirma él mismo, le sirvieron de mucho para hacer, posteriormente, el ingreso en la escuela de especialistas de Cuatro Vientos. Tal era su amor por la aviación que con otro amigo, en cierta ocasión, construyeron con madera reciclada de la tienda de ultramarinos una carroza en forma de avión para sacarla en el carnaval del pueblo. La experiencia tampoco fue muy gratificante porque la carroza pesaba mucho y les costaba un gran trabajo arrastrarla, por lo que sus padres decidieron que no salieran más con la carroza de carnaval:

"*En Invierno se vendía mucho tomate en conserva y este producto se recibía en cajones de madera. Eran cajones de tablas finas que me venían muy bien para la caldera de la matanza. Yo propuse a Tomás hacer con estas tablas una carroza y un avión para exhibirlo en las próximas fiestas de carnaval. Lo hablamos con los padres y no se opusieron, nos dijeron que hiciéramos lo que quisiéramos. Construimos dicha carroza y un avión tipo caza para dos plazas. Hicimos el fuselaje y los planos de dos alas con dos cabinas en el fuselaje para ir uno delante y otro detrás. El que iba en la parte delantera tenía una manivela para hacer girar la hélice y entre los dos empujaríamos la carroza. El primer día salimos e hicimos un recorrido por varias calles del pueblo hasta llegar a casa. El segundo día no pudimos salir con la carroza porque el día anterior habíamos sudado mucho a consecuencia de las muchas cuestas que hubo que subir. No nos dejaron salir por si cogíamos una pulmonía. Hacía mucho frío y era peligroso sudar. Se sudaba mucho porque el artefacto que habíamos construido pesaba mucho".*

"Yo tenía interés en hacerme mecánico. Cuando tenía un rato libre lo aprovechaba para hacer prácticas en el taller de mi amigo Tomás, prácticas que más tarde me sirvieron para pasar el examen en la base de Cuatro Vientos".

Otro entusiasta de la mecánica fue el barcelonés Antonio Vilella. Aficionado a ésta desde niño menciona que jugaba con un juego mítico que aún se vende en las jugueterías, *El Mecano.* El Mecano era un juego muy popular compuesto de piezas metálicas, tuercas, tornillos y, en algún modelo, se incorporaba un pequeño motor eléctrico con el que los

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

niños realizaban pequeñas construcciones metálicas de todo tipo. Como dice Vilella, daba mucho pie para la imaginación. Además, hace una reflexión sociológica importante en relación con el juego y la formación de los niños y adolescentes actuales. Sin mencionar a las nuevas tecnologías, viene a decir que, con este tipo de juguetes manuales, se estimulaban las potencialidades de niños y adolescentes frente al actual juego infantil y adolescente basado en artilugios tecnológicos donde casi todo está hecho y no requiere del esfuerzo mental del menor. Termina su reflexión acerca del tema abordando la crisis actual no sólo desde el punto de vista económico sino desde el de los valores:

"*Ya desde joven me entusiasmó la mecánica. Recuerdo que yo tenía un juego de mecano que era la manera de empezar a disfrutar de la mecánica. Aquel juego era una buena introducción para hacerte mecánico. Yo lo he visto también en compañeros míos, que también tenían un mecano y con él jugábamos a construir y a inventar. Esto es algo que la juventud debería conocer y vivir, inventar es algo muy importante. Es algo que se necesita hoy en día, hoy en día se necesita esto, crear, inventar, optimismo, entusiasmo, ilusión, y de eso hay ahora una crisis enorme, mucho más nefasta que la crisis económica porque los principios que hacen nobles y dignos a las personas son la base de la vida posterior y del éxito o fracaso de las personas*".

José García Lloret fue otro de los futuros aviadores interesado por la técnica y por el deporte desde joven, en concreto el ciclismo y el fútbol. Como se ha comentado líneas más arriba, el ocio en general y el deporte en particular se fueron democratizando conforme avanzaba el siglo XX.Y, al igual que la práctica de actividades de ocio se fueron extendiendo hacia las clases populares, esta misma tendencia se dio también en sentido horizontal, es decir, pasó de ser un fenómeno predominantemente urbano a llegar, de forma lenta, eso sí, al entorno rural, que es el medio donde se desarrolló la vida de José Lloret en su infancia y juventud hasta el comienzo de la guerra. Hubo deportes que en su práctica apenas salieron, en este primer tercio del siglo XX, de las clases más favorecidas, léase el tenis o la esgrima. Pero otros se hicieron verdaderamente populares y constituyeron fenómenos de masas tanto en su faceta de espectáculo como de práctica deportiva. Estos deportes fueron, por supuesto, el fútbol, pero también el ciclismo y el boxeo. Una muestra de este trasvase de la ciudad al medio rural de la práctica deportiva lo encontramos en José Lloret, cuando afirma que practicaba de forma habitual el fútbol

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

y el ciclismo. A esto hay que añadir, como ya se ha dicho, su afición por la técnica, que le hacía construir artefactos que probaba con un amigo de su pueblo:

"*Mis preferencias iban por otros derroteros como podían ser las bicicletas o todo lo relacionado con la técnica. En el mencionado corral de mi amigo había un lavadero por donde pasaba la acequia. Desde el tejado del lavadero, que estaría a menos de metro y medio de altura del suelo, nos lanzábamos utilizando objetos que hacían de paracaídas, primero una rama seca de dátiles y luego conseguimos un paraguas con el cual la maniobra nos salía mucho mejor."*

Durante unos años jugué al fútbol de interior derecho con el equipo de colegio hasta que me torcí un tobillo y abandoné. De todos modos, mi afición favorita era la bicicleta. A los ocho años tuve la primera bicicleta mediana y, en mis ratos libres, ayudaba a un amigo que tenía un taller de bicicletas".

El navarro Juan Goicoechea en su niñez, en Alsasua, tenía una imprecisa inclinación hacia la aviación. Le confesó a su padre que él algún día volaría a lo que éste le contestó con una frase llena de escepticismo, cuyo fondo estaba en la condición social obrera de la familia de Juan. Nadie de la clase trabajadora, salvo alguna excepción, podía permitirse el lujo de ser piloto porque no disponían de recursos para formarse como tal. Su padre nunca pudo ver volar a Juan porque moriría en el frente durante la guerra civil. Falleció luchando con el bando gubernamental en el frente del Norte:

"*Así que los domingos y fiestas los dedicábamos a ir al monte. Íbamos muchas veces para hacer leña para el invierno. Al sitio donde íbamos había muchas aves con unas alas enormes que parecían águilas reales. Yo le decía a mi padre que si yo pudiera matar un ave de aquellas, le quitaría las alas, me las pondría yo y me tiraría de la peña para volar igual que aquellas águilas. Un domingo que mi padre llevó la escopeta, la cargó y me dijo que disparara a las águilas. Me quedé debajo de un árbol y, cuando aparecieron, apunté y disparé. Debido al retroceso de la escopeta me desplacé un metro hacia atrás con un fuerte golpe en la mandíbula y en un dedo. No vi águila ni cosa que se le pareciera, pero la* ilusión *de volar no se me quitó. Se lo dije a mi padre aquel día, que algún día volaría y él me dijo: '¿Tú, volar? Con que montes en carro y en el burro te basta', y mis ilusiones de volar, aunque tarde, llegaron. Sentí que mi padre nunca me viera volar, murió en la guerra, durante un bombardeo en un monte entre Santander y Bilbao".*

Otra afición de Juan Goicoechea era más tradicional e interclasista, la caza. En las zonas rurales era habitual que hubiera armas de caza en las casas, ya fuera en el marco de la legalidad, o como actividad furtiva para ayudar a los escasos ingresos familiares. El caso es que había mucha afición a la caza en toda la geografía española. Evidentemente, no era lo mismo la práctica de la caza realizada por los sectores sociales acomodados, pues para ellos era una práctica deportiva cuyas jornadas cinegéticas se convertían en un episodio de la vida social, que la practicada por las clases populares mucho más enfocada al autoconsumo. Otra diferencia entre la caza llevada a cabo por la aristocracia o la burguesía y las clases populares eran las piezas cobradas. Los primeros se dedicaban a la caza mayor mientras que los segundos se dedicaban primordialmente a la caza menor. Hay un apunte de carácter sociológico en el testimonio de Juan cuando relata el episodio de las culebras. Era habitual que los ayuntamientos dieran pequeñas recompensas por la caza de lo que entonces se denominaban alimañas, ya fueran lobos, zorros o culebras, entre otras especies. Se ofrecían estos pequeños premios en metálico por el mal que estas especies hacían, ya fuera directamente a las personas o a la hacienda de éstas. Juan era un consumado cazador de culebras. Así, relata su experiencia:

Por aquella época había muchos reptiles por allí, de todo tipo. Recuerdo que yo cogía las culebras y las metía en un caldero para que se pelearan. Se defienden enroscándose una a la otra. Es bonito verlas luchar. Una vez el Ayuntamiento lanzó un bando por el cual por cada culebra que se cogiera te daban en el Ayuntamiento cinco pesetas. Se me ocurrió ir en busca de culebras. El primer día me presenté en el Ayuntamiento con 15 culebras. Al día siguiente con 11 y había gente que entregaba una o dos. A éstos que venían con una o dos el Secretario del Ayuntamiento les pagaba, pero a mí me decía que ya me pagaría. Ya un día le dije que, o me pagaba o soltaba las culebras que llevaba ese día, que debían ser unas 15. Como no pagaba las solté. Y le dije que si no me pagaba en el momento me iba a mi casa y ahí se quedaban las culebras. Me pagó inmediatamente y me puse a recoger las culebras. Según las atrapaba las mataba y las iba contando, pero me faltaba una. Y que no aparecía. Me dijo el Secretario y un funcionario que había allí con él que mientras no apareciera la última que de allí no salía. Al final apareció, era una víbora, la maté y ya me pude ir con el dinero. Pero no sólo cazaba culebras, cazaba todo tipo de animales como lagartos, lagartijas o sapos".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

También aficionado a la caza fue el futuro piloto de caza Ernesto Marimón. De familia acomodada de ideología progresista y republicana, la caza había sido algo consustancial a su persona desde niño ya que su padre y su abuelo habían sido muy aficionados a esta actividad. Ésto se transmitió a Ernesto, que también ha sido un gran aficionado a la caza durante toda su vida:

"*Tanto mi abuelo materno como paterno eran cazadores, y tanto en una casa como en otra he visto desde bien pequeño perros de caza, y en las temporadas de perdices, conejos, liebres, tórtolas, torcaces, tordos, codornices, toda clase de caza menor y en el recibidor de la casa había una gran cabeza de ciervo con muchas puntas que mató mi abuelo en una montería. Con* esta *escuela, fue natural que yo también me aficionase a la caza y desde bien joven he tenido escopetas de varios calibres, adecuadas a la edad. Esta afición la han tenido también mis dos hijos varones que la han vivido en casa, lo mismo que yo la viví en la casa de mis mayores*".

Francisco Meroño en el tiempo que pasó trabajando en la construcción del embalse, como residía allí mismo, se dedicaba también a la actividad cinegética y a lo que actualmente se denomina el senderismo. Le encantaba pasear por las montañas disfrutando de la naturaleza. Su hija, Dolores Meroño, afirma que en la obra ya le llamaban *el aviador* por la afición temprana que se despertó en Francisco:

"*Mi única distracción son la pesca y la caza por la inmensa belleza de estos montes, cubiertos de pinos; camino sin cesar embriagado por los perfumes del campo, siempre encuentro variedad en los árboles, en las piedras, en los arbustos*" (MEROÑO PELLICER, FRANCISCO: 2010, 15).

José Bravo, de familia de clase media progresista, fue un joven aficionado a las actividades al aire libre, llámese excursionismo, montañismo o esquí. También era aficionado a la natación. Este interés por las actividades al aire libre ya le venían de familia. Su tío, José Zabala, fue uno de los fundadores de la Sociedad Deportiva Peñalara (BRAVO, JOSÉ MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 36). Y llegó a construir un refugio junto a la Laguna de Peñalara, en la sierra madrileña, llamado refugio Zabala. Por tanto, José Bravo es partícipe de esa afición por el ocio en la naturaleza que desarrollaron las clases acomodadas al principio del siglo XX y que se canalizaban vía clubs selectos que desarrollaban actividades de montañismo, esquí o excursionismo:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*Mi madre se sentía atraída, como el resto de la familia, por la vida al aire libre y los deportes. Este ambiente influyó mucho en mi formación temprana, por lo cual me aficioné pronto a tales deportes como el esquí, la natación y el montañismo. Las actividades deportivas de toda la familia nos llevaban frecuentemente a Navacerrada o la Fuenfría*" (BRAVO, JOSÉ MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 34).

Celestino Díaz cuenta que lo de ser aviador ya le venía desde niño pero, como se ha comentado, era algo difícil. Tristemente, la guerra le proporcionaría la posibilidad de serlo:

"*Mi vocación por ser aviador data de mi más tierna infancia. Sueño que siempre lo consideré utópico, pero aquel malvado golpe de Estado del verano de 1936 vislumbró la posibilidad de convertir en realidad algo tan difícil. Entonces me estaba preparando para ingresar en la Escuela Superior de Comercio*"[38].

Con mucho interés por la aviación también desde temprana edad son los futuros aviadores Josep Capellades y Francisco Viñals. David Iñiguez, a propósito de la presentación de las memorias de Josep Capellades, afirma que, desde muy pronto Josep tuvo inclinación por la mecánica y la aviación comercial, pero le pasó lo que a muchos otros que tenían pasión por la aviación, que era un objetivo inalcanzable cuando se procedía de sectores sociales no acomodados:

"*Josep sentirá tempranamente dos pasiones muy cercanas a su posterior devenir: la mecánica y la aviación comercial. Este último anhelo irá en aumento gracias a un paisano suyo, Jaume Camarasa, piloto civil catalán de la escuela Canudas del Prat de Llobregat, quien le animará a no abandonar su pasión, pese a dejarle bien claro que ser piloto no estaba al alcance de todo el mundo*"[39].

También David Iñiguez, en la semblanza que hace de la vida Francisco Viñals cita la precoz afición por la aviación de Francisco asistiendo a conferencias acerca de la aviación comercial y siendo miembro del Aeroclub Popular de Barcelona:

[38] *Revista Ícaro* (nº 86), 2006
[39] *Revista Ícaro* (nº 100), 2010.

"*Mucho antes de este episodio Viñals vivió otros muchos más en su longeva existencia y en su larga trayectoria como aviador de la República. Entusiasta de la aviación desde muy joven había tomado contacto con la aeronáutica civil antes de la guerra gracias a las conferencias realizadas en 1933 y 1934 en la Escola Industrial de Barcelona de vuelo sin motor. Y como socio del Aero Club Popular de Barcelona, una entidad promotora de la aviación y cuyas instalaciones se hallaban en el aeródromo militar del Prat. Este bagaje anterior le servirá de experiencia para su futura formación*"[40]

CONCLUSIONES

1.- Los futuros aviadores eran personas generalmente muy inquietas, cultural y educativamente hablando y sentían gran interés por los más diversos y variados temas.

2.- Una gran parte de estas personas ya sentía afición por la aviación desde muy jóvenes, aunque siendo conscientes de que, debido a su condición social, era muy difícil que algún día llegaran a pilotar un avión.

3.- Muchos de ellos realizaron actividades de ocio y tiempo libre relacionadas con el deporte o el excursionismo. Esta sería otra expresión de ese espíritu inquieto del que ya se ha hablado.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[40] *Revista Ícaro* (nº 104), 2011

III.- LA PARTICIPACIÓN DE LOS AVIADORES EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

A la hora de abordar la participación de los futuros aviadores en la Guerra Civil se ha dividido su periplo bélico, por razones metodológicas, en tres períodos, que, tanto en su lugar en el tiempo en el marco de la contienda como en la duración de aquél, pueden variar de una persona a otra:

1º) El inicio de la Guerra Civil. Expresado de forma general sería el tiempo comprendido, diferente en cada persona, entre su incorporación a la guerra como sujeto activo de ella hasta su ingreso en alguno de los centros de formación de habilitados por la aviación republicana, ya fuera para la formación de pilotos o en cualquier otra especialidad. En este punto se incluyen las experiencias de aquellos que eran civiles antes del comienzo del conflicto o de los que ya eran militares pero realizaron sus estudios para alcanzar el grado de formación militar que fuera pertinente en el marco del conflicto bélico. Habrá excepciones como aquellos otros que, en el momento de comenzar la guerra, ya pertenecían a las Fuerzas Armadas de la República y ya habían culminado sus estudios como especialistas en la aviación republicana. De estos últimos analizaremos sus primeras experiencias bélicas en el conflicto civil español. Habrá otras personas a las que no se las mencionará en este punto, pero que aparecerán en los subsiguientes, porque ingresaron directamente en las academias, ya comenzada la Guerra Civil, sin pasar previamente por el campo de batalla. El objetivo fundamental de este apartado sería comprender las circunstancias de todo tipo que condicionaron o determinaron a estas personas para sumarse al bando republicano al inicio de la guerra, y por supuesto, el por qué de su elección del bando gubernamental: las razones políticas, vitales, geográficas, o de cualquier otra naturaleza.

2º) Los estudios en las diferentes academias militares. Sería el período de tiempo en el que los sujetos activos del estudio permanecerán en las distintas academias militares formándose en las diferentes especialidades. En este punto se analizará pormenorizadamente las experiencias en los distintos centros de formación militar. Como en el período anterior, la ubicación en los centros de formación militares en el marco temporal de la guerra será diferente según la persona, ya que algunos miembros se formaron al comienzo de la guerra, otros lo harían al final de la misma y, de hecho, no

terminaron su formación ya que antes de culminarla devino el final de la contienda española. En este apartado no aparecerán las personas que ya tenían sus estudios militares finalizados antes de comenzar la contienda.

3º) El ejercicio en la guerra como pilotos y especialistas. Corresponde a la etapa comprendida entre su salida de las academias militares y el final de la Guerra Civil. En el caso de los que ya eran pilotos o especialistas antes de la guerra, se hará mención también de sus experiencias. En el presente apartado no se compondrá un relato secuencial de los diversos frentes o batallas en las que participaron los protagonistas del estudio, aunque, eso sí, siempre serán ubicados como telón de fondo. En todo caso se hará mención especial del aspecto más vital de las personas, léase qué percepción tuvieron de la guerra en sus diferentes facetas; cómo vivieron el conflicto y su adaptación al mismo; sus reflexiones políticas, sociales y militares en relación con la contienda; cómo era la vida en los aeródromos; su relación con la sociedad civil en su condición de militares, entre otros: es decir, el aspecto más personal y, por ende, social de su experiencia bélica. Al igual que en las otras dos etapas anteriores, según la experiencia particular de cada persona, la duración del tiempo y su ubicación en el conflicto serán algo relativo.

Teniendo ya un marco conceptual donde trabajar, vamos a abordar el primer período de los tres, el dedicado al inicio de la Guerra Civil.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

A.- INICIO DE LA GUERRA CIVIL PARA LOS AVIADORES

Desde el 14 de abril de 1931 hasta finales del año 1935, la joven República española había pasado por dos períodos muy diferentes, caracterizados cada uno de ellos por las políticas desarrolladas por los gobiernos que ostentaron el poder en cada fase. De este modo, se asiste a una primera etapa (1931-1933), identificada con los principios liberales y democráticos con tintes sociales que habían alumbrado el 14 de Abril. En estos dos años, se llevará a cabo una política de carácter reformista de la mano de gobiernos de coalición integrados por republicanos y socialistas. Las desavenencias surgidas entre republicanos y socialistas en el desempeño de la función gubernamental desembocaron en una crisis de gobierno que se resolvió con la disolución de las Cortes y la convocatoria de elecciones a celebrar durante el mes de noviembre de 1933. Los comicios de este año dieron paso a una mayoría conservadora y, por ende, al inicio del segundo período republicano (1933-

1935). La nueva mayoría de derechas de las Cortes puso todo su empeño, más que en gobernar, en destruir todo lo que se había legislado en clave progresista en los dos primeros años republicanos. A ello, hay que añadir que la crisis de Octubre de 1934 acentuó aún más el sesgo conservador de las derechas, traduciéndose esta actitud en una política, en exceso represiva, contra la izquierda en general, incluso hacia los más moderados. La crisis abierta por los casos de corrupción en el Partido Radical[41] y la negativa del presidente de la República, Alcalá Zamora, a entregar el gobierno a Gil Robles, líder de la CEDA[42], llevaron al citado Alcalá Zamora a la disolución de las Cortes y a la convocatoria de unas elecciones para el 16 de Febrero de 1936. En el ínterin entre la disolución de las Cortes y la celebración de las elecciones hubo un gobierno de carácter centrista presidido por Portela Valladares. Alcalá Zamora pretendió crear una tercera vía, de orientación centrista, en torno a la personalidad política de Portela, que se situaría en el mapa político español entre el bloque de las derechas y el de las izquierdas, experimento que, como la realidad demostró, resultó un sonado fracaso a la vista del resultado obtenido en las elecciones de 1936. La sociedad española, por entonces, ya estaba en exceso polarizada tanto social como políticamente para ensayos de esa naturaleza.

Los republicanos y la izquierda fueron a las elecciones de febrero de 1936 con otro talante y con la lección aprendida de la derrota electoral de 1933. Las razones del fracaso del centro-izquierda republicano y de las izquierdas en las elecciones de 1933 tenían su origen, básicamente, en dos causas: 1ª) que habían ido desunidas a la convocatoria electoral y 2ª) que las organizaciones anarquistas habían pedido de forma activa la abstención. La derrota electoral había hecho reflexionar profundamente a todo el espectro político que había sido derrotado en 1933 y había prendido en todas estas organizaciones la idea de volver a presentarse unidas a unos comicios electorales. Por tanto, las organizaciones republicanas de centro-izquierda y el abanico de opciones de izquierda decidieron presentarse a las elecciones en coalición, lo que sería el Frente Popular, con la

[41] El Partido Radical, liderado por el veterano líder Alejandro Lerroux, siempre había sembrado dudas acerca de su honorabilidad por su relación con las corruptelas administrativas. Pero, en el año 1935, aparecieron dos casos de corrupción protagonizados por elementos del partido que terminaron con la carrera política de su líder: El caso del estraperlo y otro relacionado con una compañía naviera.

[42] CEDA (Confederación Española de Derechas Autónomas). Coalición de carácter derechista liderada por Gil Robles que incluía en su seno desde conservadores moderados hasta gentes que filtreaban con el corporativismo fascista o el conservadurismo de carácter clerical-católico tan tradicional en la historia política española. Las que si evolucionaron hacia posturas filofascistas fueron sus juventudes, las JAP (Juventudes de Acción Popular), muchos de cuyos componentes ingresarían en Falange Española.

finalidad de llevar adelante un programa reformista y de progreso y, de paso, frenar en las urnas la ofensiva conservadora. Como ellos mismos proclamaban, había que recuperar la República. Además, para la convocatoria electoral de 1936, los anarquistas no dieron instrucciones de carácter abstencionista, por lo que muchos votos decisivos de esta facción política fueron a parar al Frente Popular.

La victoria del Frente Popular en las elecciones de Febrero de 1936 supuso una explosión de júbilo en una parte muy importante de la población, no tan significativa como la del 14 de abril de 1931, pero sí que expresó la esperanza de muchos ciudadanos en que comenzaría un nuevo período de reformas que hicieran avanzar a España hacia la modernidad y un nuevo modelo de justicia social. Alcalá Zamora entregó la jefatura del gobierno a Manuel Azaña que lo conformó en base a elementos republicanos, no participando en el ejecutivo ningún partido de izquierdas de los que formaban parte del Frente Popular.

Al contrario, para las derechas y en general para todo el conservadurismo sociológico, la derrota electoral fue un desastre sin paliativos. El bloque social dominante volvía a perder, al igual que en abril de 1931, el control político que había recuperado durante el segundo bienio republicano, resaltando, por otra parte, que el económico nunca lo habían perdido, constituyendo ésta una de sus grandes bazas contra la República del Frente Popular. El conjunto de las fuerzas de derechas, en cuanto tuvieron conocimiento de la victoria del Frente Popular y con la finalidad de anularla, se plantearon seriamente medidas de fuerza[43], apoyadas y sustentadas en elementos militares social e ideológicamente afines a las tesis conservadoras.

El problema entre las fuerzas conservadoras y progresistas, a partir de febrero de 1936, radicaba en que había un desencuentro profundo entre un gobierno que intentaba llevar a cabo una política reformista y modernizadora, pero moderada, y un sector de la sociedad española que estaba decidido a terminar con el proyecto de progreso del Frente Popular y, además, siendo esto mucho más grave, con la democracia (FONTANA, JOSEP: 2012,

[43] Una vez conocida la victoria del Frente Popular personajes como Gil Robles, Calvo Sotelo o el general Franco (Jefe del Estado Mayor) presionaron al presidente del gobierno, Portela Valladares, para que declarase el estado de excepción, a lo que éste se negó. Hubo también una conspiración de tipo militar que no prosperó por la negativa de la Guardia Civil y la Guardia de Asalto a participar en la intentona golpista. En ésta estaban implicados los generales Franco y Goded con una importante participación de personajes civiles provenientes de partidos de la derecha.

97). En esta tesis también ha abundado Pierre Villar, afirmando que, para las fuerzas tradicionales y conservadoras, la República, desde su inicio, fue algo anómalo que había que extirpar de la manera que fuese para volver a lo de siempre (VILAR, PIERRE: 1988, 8), es decir, al dominio socioeconómico de la oligarquía que había controlado todos los resortes del poder desde 1875 hasta el 14 de abril de 1931.

La derecha explotó de forma ostensible el fantasma de la revolución comunista, haciendo ver que ésta constituía el fin último de la política del Frente Popular, para justificar las diferentes conspiraciones que estaban en curso contra el gobierno presidido por Azaña. Nada más lejos de la realidad. El programa social y político del Frente Popular era muy moderado, sin ninguna referencia a la revolución, a la socialización de las tierras o de algún otro sector de la economía. Lo que sí anunciaba, era la continuación de la reforma agraria iniciada en el primer bienio republicano, los salarios dignos en el campo y un nuevo programa de construcción de escuelas (FONTANA, JOSEP: 2012, 93). De hecho, en aquellos momentos, el Partido Comunista era un partido minoritario en el espectro de la izquierda y, por ende, su papel dentro de la coalición del Frente Popular era muy reducido. A esto hay que añadir que, a partir de la formulación de la política de Frentes Populares de la Komintern[44], los partidos comunistas debían colaborar con las fuerzas burguesas democráticas y con la socialdemocracia para combatir al fascismo de forma democrática y, de esta manera, afianzar las democracias y dejando de lado las veleidades revolucionarias.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

El acoso y las conspiraciones contra el gobierno se reforzaron e intensificaron desde el momento en que Alcalá Zamora fue destituido como presidente de la República. La causa última del cese estaba en las profundas diferencias que existían, por un lado, entre el presidente y, por otro, Azaña e Indalecio Prieto respectivamente. La crisis se resolvería con la elección por las Cortes de Manuel Azaña como nuevo Presidente de la República. El nuevo Presidente ofreció el puesto de Jefe de Gobierno al socialista Indalecio Prieto, pero el ala izquierda del partido, liderada por Largo Caballero, impidió que ocupara la Presidencia del Consejo de Ministros. La postura adoptada por Largo Caballero, apoyada por grandes sectores del Partido Socialista, vista con la perspectiva del tiempo, sería fatal para el futuro de la Republica[45]. El elegido para encabezar el nuevo gobierno sería el

[44] Komintern: III Internacional o Internacional Comunista.
[45] Es opinión común que si Indalecio Prieto hubiera ocupado la Jefatura del Gobierno cunado fue designado por Azaña, quizás el golpe de Estado urdido por los militares podría haberse evitado, ya que el líder

republicano Casares Quiroga que, a la postre, le tocaría lidiar en los primeros momentos con la futura insurrección militar, frente a la cual se mostró totalmente incapaz. En palabras de Manuel Tuñón de Lara, la destitución de Alcalá Zamora fue un error que aumentaba las discrepancias entre las fuerzas políticas de izquierda y de derecha, es decir, que llevaba al traste cualquier intento de consenso político (TUÑÓN DE LARA: MANUEL, 1996, 36). De esta manera, la rebeldía de los militares cobraría una nueva dimensión incluyéndose en la lista de conspiradores contra el gobierno algunos generales que hasta el momento habían tenido una clara trayectoria republicana, como serían los casos de Cabanellas o Queipo de Llano (GONZÁLEZ CALLEJA, EDUARDO: 2012, 148).

Por otro lado, los meses transcurridos entre Febrero y Julio de 1936 estuvieron preñados de actos desestabilizadores, de carácter violento, protagonizados por la derecha con la finalidad de que a la República se la identificara con el desorden público y la inseguridad ciudadana. A la violencia de los grupos políticos de derechas habría que añadir, en el otro espectro ideológico, la impaciencia de los campesinos por la aplicación de la reforma agraria que hizo que se produjeran ocupaciones de tierras de forma espontánea por parte de jornaleros sin tierra. También se produjo la convocatoria de algunas huelgas por parte de los sindicatos, sobre todo de la CNT, que no fueron demasiado oportunas para el momento político que estaba viviendo el país. Estas movilizaciones en el campo y las huelgas fueron explotadas por las derechas para exigir, ya de forma clara, un golpe de estado militar que llevara el orden público al país. Por otra parte, no fue nada oportuno para la situación socio-política en que se encontraba la República ante el acoso conservador, el lenguaje revolucionario, casi bolchevique[46], del líder del socialismo español en aquellos momentos, Francisco Largo Caballero. Era poco coherente porque la política real desarrollada por el socialismo español por aquellos días era de carácter moderado, ubicada en el marco del Frente Popular y apoyando sin fisuras a los gobiernos republicanos.

socialista hubiera puesto más energía en combatirlo en los momentos de su preparación que Casares Quiroga.

[46] A Francisco Largo Caballero le llamaban por entonces el "*Lenin español*" debido a sus manifestaciones políticas en exceso extremistas para lo que había sido la trayectoria histórica del Partido Socialista. Este discurso radical en lo político y en lo social, no sustanciado en práctica revolucionaría, asustó a muchos sectores conservadores de la sociedad española que veían en el líder socialista un agente de la revolución comunista.

Sería a partir de Abril de 1936, y bajo la dirección y coordinación del general Emilio Mola, cuando comenzaron a tomar verdadera forma las diferentes conspiraciones militares que se estaban tramando contra la República. Con el apoyo de Renovación Española[47], de los carlistas[48], la Falange[49] y de amplios sectores de la CEDA, una buena parte del ejército comenzó a confabularse contra el gobierno de la República. Tras meses de preparación, a inicios del verano de 1936 convergieron tres movimientos conspirativos distintos que fructificarían en Julio de 1936: el de la UME[50], el de la Junta de Generales que funcionaba en Madrid y la conspiración organizada por Mola en Navarra (GONZÁLEZ CALLEJA, EDUARDO: 2012, 151). Destacar, al respecto, que Mola, desde el primer momento, dejó claro en sus instrucciones que era un movimiento esencialmente militar y que las milicias[51] de partidos y los civiles que participaran en el golpe serían fuerzas complementarias y, por supuesto, siempre a las órdenes de los militares.

El golpe de Estado que preparaban los militares contra el gobierno era casi un secreto a voces, pero Casares Quiroga no quiso hacer caso a las personas y organizaciones que le estaban advirtiendo de que se urdía una seria y grave intentona golpista. Incluso le pasaron listas en las que se indicaba que elementos estaban implicados en la conspiración. Un papel muy importante en esta labor de intentar desactivar el golpe desde dentro del estamento militar lo tuvo la UMRA[52], que estuvo denunciando ante el gobierno de forma continuada los preparativos de la insurrección militar (BEEVOR, ANTONY: 2005, 46).

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[47] Partido político de ideología monárquica, liderado por Calvo Sotelo, que había evolucionado claramente hacia posturas corporativas de carácter autoritario.
[48] Los carlistas eran los herederos políticos de aquellos absolutistas que se habían levantado en el siglo XIX contra el Estado liberal. En la década de los treinta del siglo XX, seguían teniendo su pretendiente al trono de España y profesaban una ideología ultraconservadora de carácter clerical católica. Su importancia para los golpistas radicaba en que disponían de una milicia organizada, el Requeté, que se puso en el momento del Golpe de Estado de julio de 1936 al servicio de los sublevados contra el Gobierno de la República.
[49] Partido político de carácter fascista creado en 1933 por José Antonio Primo de Rivera, hijo del dictador que había regido los destinos de España entre 1923 y 1930. Falange Española se fusionaría después con las JONS (Juntas de Ofensiva Nacional Sindicalista) para formar Falange Española y de las JONS. Crearían su propia milicia y sería una de las fuerzas políticas más desestabilizadoras en el primer semestre del año 1936 siendo protagonista de una larga serie de atentados contra militantes de izquierda.
[50] UME: Unión Militar Española. Organización militar clandestina de carácter conservador formada mayoritariamente por jefes y oficiales que conspiraba contra la República. Fue muy operativa en las diferentes unidades militares para captar adeptos al golpe de Estado del 18 de julio.
[51] Nos estamos refiriendo fundamentalmente a las milicias de Falange y al Requeté carlista.
[52] UMRA: Unión Militar Republicana Antifascista. Organización militar en la que participaban también elementos pertenecientes a las fuerzas de orden público de carácter republicano e izquierdista.

Tradicionalmente, los libros de historia dan como fecha de inicio de la Guerra Civil Española el 18 de julio de 1936. Esta fecha, la más importante en el ideario de los sublevados, se convertiría en la fiesta nacional del régimen nacido de la victoria de los sublevados en la guerra civil y, por supuesto, en el máximo icono de la memoria colectiva de los vencedores durante los años que duró el régimen franquista. Realmente, el golpe se inició en la tarde del 17 de julio de 1936 en el Protectorado de Marruecos, prolongándose los días 18, 19 y 20 de julio. A partir de entonces, España, a grandes rasgos, quedaría dividida, geográfica y políticamente, en dos partes durante los casi tres años siguientes.

No constituye éste un trabajo para entrar en la crítica acerca del análisis de las causas coyunturales o estructurales de la Guerra Civil. Hay muchas y muy buenas investigaciones de autores españoles y extranjeros que entran en este tema, ya sea desde posturas conservadoras[53], progresistas[54], o lo que se ha denominado últimamente la tercera vía[55], que intenta superar los enfoques de las dos anteriores (ZARAGOZA PELAYO, RAFAEL: 2007, 167-168). Seguramente se seguirá investigando sobre los orígenes, cercanos o lejanos, de la Guerra Civil, si prevalecieron los factores ideológicos, políticos, económicos o sociales, pero, lo que está claro, es que no fue un enfrentamiento inevitable ya que "… *si un grupo de conspiradores militares hubiera mantenido la fidelidad al juramento de lealtad a la República que pronunciaron en su día, nunca habría comenzado una guerra entre españoles; habrían ocurrido otras cosas, pero no una guerra. No hay por tanto que ir mucho más allá de la insurrección militar de mediados de julio de 1936 para comenzar a entender la catástrofe que a partir de esas fechas se abatió sobre los españoles*" (JULIA, SANTOS: 1999, 13-14). En contra de la inevitabilidad de la guerra se expresan también los historiadores Javier Tusell y Gabriel

[53] La historiografía conservadora asociada a la Guerra Civil considera el conflicto como inevitable debido a que las izquierdas, desde el comienzo de la experiencia republicana, tomaron una actitud sectaria respecto al resto de las opciones ideológicas que existían en el país, sumando al criterio anterior que hicieron uso de la violencia para conseguir sus objetivos. Argumentan esta postura con los hechos de 1934 o las contínuas ocupaciones de tierras por parte de los campesinos sin tierra (ZARAGOZA PELAYO, RAFAEL: 2007, 169).

[54] Éstos inciden más en las causas estructurales, basando el origen del conflicto en fenómenos económicos y sociales. El ejército fue el sujeto agente de las fuerzas conservadoras para recuperar el poder perdido el 14 de Abril de 1931 y que desembocaría en una Guerra Civil debido a la resistencia popular (ZARAGOZA PELAYO, RAFAEL: 2007, 172).

[55] La denominada "tercera vía" en la historiografía vinculada a la Guerra Civil intenta, con mayor o menor éxito, ser equidistante con ambos bandos, viendo la guerra como una lucha entre dos formas de autoritarismo que arrastraron al resto de la población al conflicto (ZARAGOZA PELAYO, RAFAEL: 2007, 172-173).

Jackson. El primero afirma que, si el comportamiento de Casares Quiroga hubiera sido otro ante la crisis o si hubiese sido sustituido por Martínez Barrio, el desarrollo de los acontecimientos podría haber sido otro (TUSELL, JAVIER: 1994, 423). El segundo argumenta, por otra parte, que en España no había ambiente de guerra civil; que las madres en el mes de julio se llevaron a sus hijos a casas de veraneo o los enviaron a campamentos de vacaciones; que Largo Caballero se había ido a Londres a una reunión de la Internacional Socialista o que hubo militares que se habían ido a las Olimpiadas de Berlín. En fin, Gabriel Jackson concluye que en la sociedad española no había ambiente de guerra ya que si no había ocurrido nada en febrero, no iba a suceder tampoco nada en Julio (JACKSON, GABRIEL: 1987, 210).

El inicio de la guerra estalló como una bomba entre las manos a los futuros aviadores republicanos en plena juventud. El hecho bélico dejó aparcados sus incipientes planes de vida, empujándoles a una incierta contienda de la que, en aquellos momentos, no se sabía como se saldaría. Comienza, de esta manera, el conflicto que va a marcar sus vidas para siempre, al igual que para el resto de los españoles. Muchos, demasiados, dejarían sus vidas en los campos de batalla de esa "*incivil guerra",* como la definen algunos de los protagonistas de este estudio, muriendo por la defensa del régimen republicano y de la democracia.

Todas las personas mencionadas en este estudio no dudaron, ni un momento, en acudir a la defensa del régimen republicano, ya fuera en las milicias organizadas en un primer momento por las organizaciones políticas y sindicales afines al Frente Popular o, si eran militares en activo, permaneciendo fieles a su juramento de fidelidad a la República. Otros ingresarían directamente en las academias militares republicanas de las diferentes especialidades sin haber participado, previamente, en la lucha en alguno de los frentes, para, después, con su formación finalizada, poder incorporarse a la contienda y ayudar al esfuerzo de guerra del gobierno republicano. Todos ellos representan una muestra palpable de lo que sucedió a escala general en el resto de España: la movilización masiva de la población que había apoyado al Frente Popular contra el golpe de estado ejecutado por los militares. Este hecho de la movilización popular en defensa de la democracia fue lo que convirtió lo que podría haber sido un simple golpe de Estado en una guerra civil. Los sublevados se encontraron con un grado de politización de las masas como nunca lo habían estado en la historia de España (VILAR, PIERRE: 1988, 57), lo que se tradujo en

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

una resistencia a ultranza en la defensa de la República por parte de los grupos sociales que la habían apoyado desde el principio, léase el abanico social que va de la burguesía progresista hasta el proletariado, ya fuera urbano o campesino, pasando por todas las capas intermedias de la escala social. Las milicias constituirían la plasmación de esa participación activa de la población en el conflicto, ya que sin milicias no hubiera habido guerra civil (AROSTEGUI, JULIO: 1989, 113). De esta manera, el golpe no triunfó pero el gobierno de la República tampoco pudo abortar la intentona militar por lo que España se abocó a la Guerra Civil.

A la hora de abordar los testimonios de los futuros aviadores acerca de cómo fue el inicio de la guerra para cada uno de ellos, se ha optado por clasificarlos por zonas geográficas que sigan una coherencia. La razón de esta categorización tiene la finalidad de comprender mejor el comienzo de la guerra en cada un de los territorios, ya que el golpe y la reacción al mismo fueron diferentes en cada uno ellos. Precisamente, estas dos variables van a influir en la respuesta de los protagonistas al hecho de la sublevación de los militares. Las citadas zonas geográficas son las siguientes: Madrid, Cataluña-Aragón, Levante-Murcia, Castilla-La Mancha, Extremadura-Andalucía, Cornisa Cantábrica-Navarra[56], Islas Baleares y Marruecos. Se podrá observar que alguna otra región española no aparece. La razón estriba en que no se poseen testimonios de personas que iniciaran la guerra en alguna de estas regiones, como pueden ser la actual Castilla-León, Galicia o las Islas Canarias.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Comenzaremos a abordar la cuestión del comienzo de la guerra en la zona de Madrid. Aquí comenzó su actividad bélica Joaquín Calvo. Éste, una vez sublevados los militares, se alistó no teniendo la edad para ello. De hecho, cuando el gobierno de la República comenzó a regularizar y encuadrar a las diferentes milicias, excluyó a los que no tenían edad para combatir. Y es que la República sólo permitía combatir a partir de los 20/21 años de edad. La razón que arguye Joaquín a la hora de su ingreso en las milicias fue que era para salvaguardar a su familia de las posibles represalias de algunos elementos exaltados. Como él mismo ha comentado en capítulos anteriores, parte de su familia era católica, de hecho tenía parientes que habían profesado los votos religiosos. Por tanto, en un primer momento, el hecho de alistarse en la defensa de la República fue para proteger a su familia de los posibles atropellos por parte de los elementos incontrolados que en los

[56] Incluye las actuales comunidades autónomas de Asturias, Cantabria, País Vasco y Navarra.

primeros momentos de la guerra abundaron en la zona republicana y que llevaron a cabo acciones execrables contra las personas que, según su criterio, no eran afines al bando gubernamental. Más tarde, Joaquín Calvo, debido a la experiencia de la guerra, comulgará con las ideas republicanas. No hay que olvidar que el golpe dejó al Estado republicano desarticulado y sin medios para combatir esa represión espontánea que brotó a comienzos de la guerra. Ante esta situación de violencia sin control, el gobierno Giral[57] creó el Tribunal Especial de Madrid en Agosto de 1936, que sería el origen de los posteriores Tribunales Populares a los que correspondería perseguir los delitos contra la seguridad del Estado republicano (TUÑÓN DE LARA, MANUEL y GARCÍA NIETO, MARÍA DEL CARMEN: 1989, 285).

Así nos describe Joaquín su incorporación a filas:

"Cuando comenzó la guerra me incorporé a filas. Como éramos más bien una familia católica pues había que significarse, entonces yo fui un poco el chivo expiatorio, que con los 17 años me incorporé ya al ejército, a las milicias, estuve en la XXXII Brigada, que la mandaba Mangada. Ya entonces había en la familia un miembro también que era republicano. Por tanto estuve en la Columna Mangada con 17 años.

No tenía carné de ningún partido. Me alisté porque en la familia ya había alguien que era republicano. Más bien fue el seguro de la familia, pero aquello ya me tiró un poco y como se iban los chicos de mi edad, yo también me fui. Ingresé en el mes de Agosto o Septiembre del 36. Al crear el Ejército Popular en el mes de octubre o así, la columna Mangada pasó a ser la XXXII Brigada. Yo estaba en Navalperal de Pinares, y después, cuando prosperé en la vida y fui a mejor, entonces tuve ocasión y compré un chalet en Navalperal de Pinares porque me tiraba, me recordaba el año 36, me recordaba todo aquello; estuve allí en el frente".

Joaquín, en su testimonio, reproduce en su persona los intentos del gobierno republicano de crear un ejército de nuevo cuño a partir de las milicias que se habían generado espontáneamente y de los militares profesionales que habían permanecido fieles. Además, nos comenta el hecho de que al crearse el Ejército Popular de la República, es

[57] Tras el golpe de Estado, Casares Quiroga, al verse incapaz de enfrentarse con los sublevados, presentó la dimisión. Entonces Manuel Azaña encomendó la formación de un gobierno a Diego Martínez Barrio el 18 de Julio, pero fue un gobierno nonato pues no llegó ni siquiera a funcionar como tal. Al final, se hizo cargo de la Jefatura del Gobierno Giral (Izquierda Republicana), el 19 de julio de 1936 con un gabinete compuesto exclusivamente de republicanos para enfrentarse a un escenario ya de guerra civil.

decir, cuando los batallones de milicias se convirtieron en unidades militares regularizadas, los menores de edad no podían permanecer en ellas. Al final, él se quedaría, pero el oficial al mando le mandó de escribiente, lejos de la línea de fuego. Joaquín Calvo participó en los combates que se produjeron en la Sierra de Gredos (Ávila) durante el avance de los sublevados hacia Madrid por el Oeste. El nivel cultural de nuestro protagonista le valdría para que fuera propuesto para ingresar en una de las academias habilitadas por la República para formar especialistas, en este caso, radiotelegrafistas. De esta manera lo cuenta Joaquín:

"*De Navalperal pasamos a las Navas retrocediendo y luego a Santa María de la Alameda, y estando en Santa María de la Alameda, que ya era el mes de Diciembre o así, entonces al crear el Ejército Popular dieron opción a los que éramos menores de edad a que los padres nos reclamaran, y me reclamaron como a muchos compañeros míos de Canillejas. Pero yo ya no me quise venir, yo allí me sentía un hombre. Entonces cuando ya nos subieron en un autobús para traernos a los jóvenes a casa me apeé por la otra puerta; el autobús tenía dos puertas. Cuando se fue el autobús con todos los que ya volvían me encontró allí el comandante, que se llamaba Canteiro, era de nuestra tierra, luego murió terminada la guerra en la Dirección General de Seguridad de las palizas que le metieron. Era un comandante que era de Canillejas. Y entonces me vio y al verme me gritó: "¿Qué haces aquí?", yo le contesté "Que yo no me voy, que yo ya soy un hombre". Entonces me llevó con él al Batallón y me puso de escribiente, me apartó del peligro y a últimos de Diciembre, primeros de Enero de 1937 mandaron una circular para que se mandasen personas con una cierta preparación cultural para transmisiones con el fin de preparar telefonistas y telegrafistas y entonces el comandante éste aprovechó la ocasión y me metió a mí, que era menor, y estuve en El Escorial*".

La creación del nuevo ejército de la República fue obra de Largo Caballero y su génesis tuvo carácter evolutivo, de las milicias a un ejército regular. Como se ha comentado anteriormente, la resistencia al golpe fue obra de las masas que salieron a la calle reclamando armas para combatir a los militares golpistas. En un primer momento, el gobierno de Casares Quiroga se negó a entregárselas pensando que podría solucionar el tema ciñéndose estrictamente a la legalidad republicana y, por supuesto, entendiendo el peligro de que la entrega de las armas a la población podría significar la revolución social, algo inadmisible para un liberal burgués como era él. Siguiendo esta línea de actuación,

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

el jefe de gobierno respondería al golpe mediante decretos, teniendo muy claro que no entregaría las armas al pueblo (GÓMEZ ORTIZ, JUAN MARÍA: 1977, 34-35). Entre los decretos que promulgaría Casares para terminar con el golpe, el más importante sería aquél por el que disolvía el ejército y exoneraba de la debida obediencia a soldados y mandos. Este decreto fue acompañado por otro por el que destituía de sus puestos de responsabilidad a los generales golpistas. La disolución del ejército fue fatal para la República porque se produjeron numerosas deserciones y la mayoría de las limitadas unidades militares organizadas leales al gobierno quedaron totalmente desarticuladas e inoperativas. Sería el gobierno presidido por Giral quien tomaría la decisión de entregar armas a las organizaciones del Frente Popular lo que, como ya se ha dicho, tuvo como consecuencia la liquidación del golpe en muchos lugares de España. Por otro lado, la entrega de armas al pueblo estuvo en el origen de un proceso revolucionario (ROJO, JOSÉ ANDRÉS: 2012, 367) que los sucesivos gobiernos republicanos habidos en la guerra tuvieron que ir controlando y encauzando conforme pasaba el tiempo. Aún manteniéndose, en teoría, la legalidad republicana aparecieron poderes locales por toda la zona controlada por el gobierno que, en algunos casos, pusieron seriamente en entredicho el poder del Estado republicano[58]. España se había partido, territorialmente, en dos a causa del levantamiento de los militares y, este hecho, se traducía en una división sociológica de los bandos enfrentados, existiendo algunas significativas excepciones. La España más urbana, industrializada y moderna se quedó al lado de la República, hecho que, comparado con los resultados por regiones de los comicios de febrero de 1936, coincidía con las regiones que habían apoyado al Frente Popular. Mientras, por otro lado, la zona que quedó bajo control de los sublevados era la España rural y conservadora, donde la Iglesia tenía una gran influencia y, haciendo la misma analogía anterior, representaba el granero de votos de la derecha española. Notables excepciones a esta regla fueron la provincia de Santander o Euskadi, zonas eminentemente conservadoras y católicas, que quedaron en manos del gobierno de la República; en el otro bando, las excepciones más sobresalientes fueron Sevilla, con gran ascendencia comunista, y Zaragoza, uno de los puntos neurálgicos de la CNT.

[58] Al comienzo de la guerra aparecieron multitud de poderes y juntas locales que asumieron las antiguas facultades que se arrogaban el Estado o los municipios. Estos poderes locales tendieron a concentrarse y a unirse en entidades más grandes. De esta manera se crearon el Consejo de Aragón, el Comité de Milicias Antifascistas, el Consejo de Asturias-León, Santander-Palencia, entre otros. Todos ellos fueron desapareciendo conforme pasaba el tiempo y la autoridad del Estado republicanos era restaurada. Algunas de estas instituciones creadas en el fragor de la guerra fueron muy reacias a disolverse.

Por tanto, el gobierno Giral tuvo que empezar de cero en su esfuerzo de organizar y controlar las fuerzas que permanecían fieles al gobierno. De esta manera, los militares profesionales leales a la República, en especial los pertenecientes a la UMRA, se pusieron manos a la obra para militarizar y disciplinar en lo posible las milicias, con la finalidad de convertirlas en unidades operativas. Este hecho desató algunas desavenencias entre las milicias y los militares profesionales, ya que las primeras desconfiaban de la lealtad hacia el gobierno de los mandos provenientes del ejército. En esta línea de reorganización militar, se explica la creación de la Inspección General de Milicias y el Teatro de Operaciones del Centro con la finalidad de articular a todas las fuerzas leales al gobierno.

El paso definitivo para la creación del Ejército Popular de la República fue obra de Largo Caballero. Para comprometer a todas las fuerzas políticas leales a la República en el esfuerzo de guerra, en el mes de septiembre de 1936, Azaña cesó a Giral y encomendó la jefatura del gobierno al socialista Francisco Largo Caballero. Éste incorporó a su gabinete a todos los partidos políticos y sindicatos que apoyaban a la República[59], salvo los anarquistas. Luego, en una posterior remodelación de su gobierno en noviembre de 1936, incorporaría a aquéllos a su gobierno[60]. El gobierno de Largo Caballero, entre los meses de septiembre y octubre de 1936, encaminó sus pasos, de forma firme, a la creación del Ejército Popular de la República y otras instituciones tendentes a la formalización de un ejército regular perfectamente organizado, tales como el Consejo Superior de Guerra o el Comisariado General de Guerra. Asimismo, se crearon las Escuelas Populares de Guerra para la formación de nuevos oficiales. El nuevo ejército se basó en lo que se denominaron las Brigadas Mixtas[61]. Era un ejército sociológicamente nuevo, ya que, como afirma el profesor Tuñón de Lara, tenía una matización popular y democrática; ello porque sus componentes originarios eran de milicias y sus mandos, aunque provenientes del ejército profesional, habían optado por defender a la República y, por último, porque entre sus mandos intermedios, de batallón e incluso de brigada, había personajes de lo que se llamaba entonces de milicias; en todo caso la República hará el primer llamamiento de

[59] El 4 se septiembre se constituyó el primer gobierno de Largo Caballero. En el estaban presentes el Partido Socialista, Izquierda Republicana, Partido Comunista, Esquerra Republicana de Catalunya, Unión Republicana y el Partido Nacionalista Vasco.

[60] Los ministros anarquistas fueron Juan López Sánchez y Federica Montseny.

[61] "…venía a ser una pequeña gran unidad dotada de un conjunto de armas y servicios que la venían a hacer como una especie de ejército en miniatura. Era, por un lado, la derivación lógica de las columnas que habían estado presentes en los campos de batalla hasta el momento, pero también se trataba de una unidad militar flexible y más avanzada que la vieja división en regimientos y batallones. Los especialistas, en general, consideran muy oportuno este tipo de organización" (TUSELL, JAVIER: 1994, 492).

quintas ya en el año 1937 (TUÑÓN DE LARA, MANUEL y GARCÍA NIETO, MARÍA DEL CARMEN: 1989, 332).

Al igual que había sucedido con el Ejército de Tierra, el gobierno de Largo Caballero cambió la estructura orgánica del Arma de Aviación suplantando la antigua denominación de *Escuadra* por la de *Región Aérea*. Además, se establecieron ocho regiones aéreas, cada una de ellas divididas en sectores con un número variable de aeródromos asignados a éstos[62].

Hasta principios del mes de noviembre de 1936, fecha del comienzo de la batalla por Madrid, las fuerzas sublevadas habían ido de victoria en victoria, Mérida, Badajoz, Talavera de la Reina, Toledo, Seseña, hasta llegar a la capital de España. Esto fue debido, fundamentalmente, a dos causas: 1ª) A la desorganización total y absoluta del ejército republicano al principio de la contienda, resuelta, sobre la marcha de los acontecimientos, con la creación del Ejército Popular de la República. Éste (realmente lo que quedaba de él), al inicio del conflicto, se vió privado de la mayoría de los mandos intermedios[63], tan importantes para llevar a cabo las acciones militares sobre el terreno y, aunque tuvo la superioridad en aviación y marina, no produjo el efecto deseado porque, por un lado, la marina carecía de mandos profesionalizados en los barcos, ya que éstos fueron destituidos por las tripulaciones, que permanecieron fieles a la República[64] y, por otro, la aviación española ya estaba obsoleta por entonces. Todos eran viejos aparatos[65], cuya operatividad no tenía nada que ver con los modernos aeroplanos que trajeron a España alemanes e

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[62] 1ª Región (Madrid, Toledo y Guadalajara); 2ª Región (Murcia y Almería); 3ª Región (Cataluña, Zaragoza y Huesca); 4ª Región (Valencia, Castellón, Alicante y Teruel); 5ª Región (Ciudad Real, Badajoz y Córdoba); 6ª Región (Euskadi, Santander y Asturias); 7ª Región (Albacete y Cuenca); 8ª Región (Jaén, Granada y Málaga). Fuente: Carlos Saiz Cidoncha.

[63] Me estoy refiriendo a los oficiales y jefes del ejército y, concretamente, a los grados que van desde alférez hasta coronel.

[64] El oficial radiotelegrafista Balboa, con destino en el Ministerio de Marina, en Madrid, interceptó un mensaje de Franco a los barcos para que se sublevasen informando de este hecho al Gobierno inmediatamente. El mismo Balboa envió un mensaje a los barcos en el sentido de que si se observaba alguna maniobra sospechosa tendente a la sublevación contra el Gobierno entre los oficiales de los barcos, las tripulaciones deberían desobedecer sus órdenes y hacerse cargo de las naves. La "*contrasublevación*" de las tripulaciones en palabras de Michael Alpert no fue algo espontáneo. Ya existían células en los barcos que vigilaban a la oficialidad, perteneciente al Cuerpo General de la Armada (muy conservadores y tradicionales en el sentido político y social de los términos), acerca de sus intenciones golpistas contra la República (ALPERT, MICHAEL: 2007, 27).

[65] El Gobierno de la República había convocado un concurso para modernizar el parque aeronáutico militar español, en 1935, pero la guerra interrumpió el programa de sustitución de los aparatos de las fuerzas aéreas.

italianos para apoyar a los sublevados[66] y que, a fin de cuentas, serían vitales en los primeros momentos de la contienda[67]. 2ª) La superioridad militar de los sublevados se basaba en que tenían a su lado a los, aproximadamente, 40.000 efectivos del ejército colonial (Legión y Regulares) que eran las únicas unidades militares con preparación y experiencia de combate, a lo que se unía que eran las mejor equipadas. Fueron estas fuerzas militares las que, por el oeste peninsular, llegaron hasta Madrid, unas, siguiendo el valle del Tajo y, las otras, por la zona de Ávila. La columna en la que estaba integrado Joaquín Calvo fue una de las que combatió a estas fuerzas en las sierras de Ávila, pero, como afirma él, siempre en retroceso hacia Madrid.

Resumiendo, la primera fase de la guerra para Joaquín Calvo, antes de su ingreso en la aviación, transcurrió, primeramente, en el frente de Ávila, incorporándose posteriormente a la escuela de transmisiones de El Escorial de donde salió con el empleo de teniente. Con el grado de oficial fue destinado a la III División del ejército republicano. Como se puede comprobar, el ejército de la República ya empezaba a tener una organización militar al uso y procedía a crear academias destinadas a formar especialistas de los que tan necesitado estaba. Al respecto, comenta Joaquín que no se incorporó al frente, ya que su unidad estaba destinada en El Escorial. Sería en este destino donde empezaría a interesarse por los temas relacionados con la aviación leyendo algunas revistas, siendo éste el germen de su posterior entrada en el Arma de Aviación. De esta manera nos lo cuenta:

"*En El Escorial hice el curso de telegrafista y entonces estando allí es cuando empecé a ver los aviones y a leer las revistas que se llamaban 'Estampa' o 'Ahora' que venían con crónicas de aviación. A mí ya me gustaba la aviación. Como vivía en Canillejas, yo ya me había acercado a Barajas y ya tenía una cierta familiaridad con los aviones. No fui maquinista, pero fui piloto. En El Escorial, una vez terminado el curso de telegrafista, no me incorporé al frente porque me destinaron a la III División como teniente de transmisiones y esta división estaba ubicada en El Escorial".*

[66] El ejército de África pudo pasar el Estrecho de Gibraltar gracias al puente aéreo que organizaron los alemanes con los aviones de transporte y bombardeo Junkers J-52 y con la protección de los bombarderos italianos Savoia.

[67] Los sublevados comenzaron a recibir la ayuda de la Alemania nazi y de la Italia fascista prácticamente desde el inicio del conflicto bélico, hecho que no se dio en el bando republicano, que desde el primer momento padeció numerosas trabas para recibir material bélico, primero y unilateralmente, por parte de Francia y, más tarde, debido a la política de No Intervención patrocinada Francia e Inglaterra.

El futuro piloto de bombardero, Gregorio Gutiérrez, tuvo noticia del inicio de la guerra en su domicilio del barrio de Ciudad Lineal, en Madrid. Como otros muchos españoles se enteró por la radio de que el ejército de África se había sublevado contra el gobierno. Al ser un hombre de izquierdas, el anuncio del golpe le hizo sentirse muy intranquilo y preocupado, la misma sensación que debieron sentir la mayoría de los demócratas españoles en aquellos infaustos momentos y, como él mismo afirma, no pudo dormir aquella noche. Al día siguiente, como militante de Izquierda Republicana, se dirigió a la sede del partido para ofrecerse en lo que pudiera ser útil. Allí le dieron un fusil y estuvo realizando labores de patrulla y vigilancia. Del testimonio de Gregorio se infiere ya la descomposición del Estado republicano; las milicias de los partidos y organizaciones afines al Frente Popular asumen funciones (patrullas de vigilancia) que debían corresponder a las diferentes fuerzas de orden público. Este tipo de patrullas actuaban de forma totalmente autónoma y el Estado republicano ejercía muy poco o ningún control sobre ellas, en la mayoría de los casos. Esta situación dio lugar a que se produjeran abusos en el ejercicio de la represión en el bando republicano en los primeros momentos del conflicto.

Gregorio cita la formación de las primeras unidades de milicias que salieron al frente, en concreto la más afamada y disciplinada de ellas, el Quinto Regimiento, creada por el Partido Comunista. Pero también dibuja en su testimonio la tragedia de la guerra. En un momento dado comienzan a llegar los primeros muertos del frente, conocidos y desconocidos. Aparece la muerte como la otra cara de la moneda de la faceta heroica y romántica de la guerra; los milicianos iban al frente llenos de entusiasmo, de valor, con la fuerza de los ideales y el convencimiento de que la razón estaba con ellos. Creían los milicianos que, con valor e ideas, bastaría para vencer, pero, al mismo tiempo, iban con la carga de la ignorancia de lo que se iban a encontrar realmente en la línea de frente: muerte y desolación. Pensaban que la asonada de los militares iba a ser algo temporal, que no cambiaría radicalmente sus vidas. Tenían la certeza de que se terminaría con la sublevación en un tiempo relativamente corto, pero, conforme se desarrollaban los acontecimientos, los ciudadanos de ambas zonas comenzaron a asumir que el conflicto corría el peligro de alargarse en su duración, como, tristemente, así sucedió. De esta manera lo describe Gregorio:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"Cuando estalló la sublevación de Marruecos la seguí escuchando por la radio. No dormí, aquella noche no dormí. Me tiré toda la noche escuchando todo aquello. Yo entonces estaba afiliado a Izquierda Republicana, de Azaña.

Al estallar la guerra, al ser de Izquierda Republicana pues me presenté en el Partido. Allí me dieron un fusil por primera vez y me enseñaron como utilizarlo. Estuve haciendo por la noche rondas con otros, vigilancia. La cuestión es que estuve saliendo varias noches. Otra vez estuvimos en un puesto con sacos terreros, no sé por qué motivo, no recuerdo muy bien, la cuestión es que estuve prestando un servicio. La mayoría de mis amigos se alistaron al Quinto Regimiento, otros ya estaban en la Sierra luchando. Pronto, mis amigos empezaron a venir muertos. Al principio, dijimos, esto va a durar dos o tres meses, pero cuando ya cruzan el Estrecho[68] y vienen las tropas mercenarias, pensé, esto va en serio".

Poco más tarde, Gregorio Gutiérrez decide que puede ser más útil alistándose en una unidad de transmisiones, debido a sus conocimientos en relación con la fabricación y reparación de aparatos de radio. Por esta razón, pide el ingreso en el que entonces se denominaba Centro de Transmisiones y Estudios Tácticos de Ingenieros[69], cuya sede estaba en el Cuartel de Conde-Duque, en el centro de Madrid. Al ser una unidad militar tan específica, Gregorio tuvo que demostrar que tenía las aptitudes técnicas necesarias para poder desempeñar las funcionas asignadas a dicha unidad. Esto último lo consiguió gracias a un certificado expedido por una de las tiendas donde él compraba el material que utilizaba en su trabajo antes de la guerra. En el certificado se especificaba que había estado ocupado en el citado comercio como un empleado externo. Del testimonio de Gregorio se deduce que algunas unidades militares regulares seguían operando de forma organizada; por ejemplo, y viene al tema que nos ocupa, en la mayoría de los aeródromos fieles al gobierno, la estructura y organización militar permaneció en pie, pudiendo, de esta manera, actuar contra los sublevados desde los primeros momentos de la sublevación, ya fuera utilizando los medios aéreos contra cuarteles sublevados, ya fuera funcionando como tropas de tierra, asaltando *in situ* algunas guarniciones sublevadas. Gregorio subraya que no pertenecía a las milicias, que se había alistado en una unidad militar,

[68] Se refiere al paso del Estrecho de Gibraltar por las tropas golpistas, compuestas fundamentalmente de legionarios y regulares.
[69] Unidad militar creada en el año 1931 y que actualmente es el Regimiento de Transmisiones nº 22, con sede en Prado del Rey, Madrid. (Página Web del Ministerio de Defensa).

recalcando que realizaba la instrucción y que le habían proporcionado el uniforme correspondiente a la unidad. Además, una vez integrado en transmisiones, aprovechó para formarse realizando cursos referidos a las transmisiones en el ámbito militar:

"Me fui a Transmisiones. Yo lo que me dije fue, ¿Cómo puedo ser más útil? La cuestión es que yo me alisté voluntariamente en el Centro de Transmisiones del Ejército, que entonces estaba en el Cuartel de Conde Duque. Yo tenía que demostrar que mi profesión era ésta porque yo me alistaba para ocupar un puesto de radio. Entonces las transmisiones se hacían por Morse y yo sabía construir, reparar, pero para ingresar yo no podía presentar nada que justificara que yo había trabajado en algún lado. Lo que hice entonces fue ir a una tienda donde yo compraba material, en la Calle de San Bernardo, cerca de Santo Domingo, y allí me hicieron un certificado como que había trabajado para ellos como trabajador externo. Con el certificado, inmediatamente ingreso. Allí estábamos todo el día con el morse, desde por la mañana. Allí en Conde Duque hice un curso de transmisiones. Cuando no estábamos transmitiendo, hacíamos instrucción en la Calle Vallehermoso, que entonces era todo campo. En el Cuartel de Conde Duque estábamos acuartelados. Allí me dieron el uniforme del Ejército, del Cuerpo de Transmisiones, yo no era de milicias".

Gregorio va a ser una de esos miles de personas que van a defender Madrid ante el avance imparable de los sublevados desde Extremadura hasta la capital de España. El golpe había fracasado en Madrid, terminando la intentona golpista en la capital con la toma del Cuartel de la Montaña el día 20 de julio por un conglomerado de masas populares y fuerzas de orden público. En la citada guarnición se había refugiado y hecho fuerte el general Fanjul, con elementos militares y un puñado de falangistas. El general golpista sería detenido, sometido a consejo de guerra y fusilado posteriormente. Gregorio, el día 6 de noviembre, fecha en la que las columnas golpistas llegaron a Madrid, estaba apostado en las trincheras para defender la ciudad. Para los sublevados, era de primordial importancia conquistar Madrid porque la toma de la Villa significaría el reconocimiento internacional; era, además, el centro administrativo y financiero más importante del Estado, así como el principal nudo de comunicaciones del país. Además, a escala psicológica, la caída de la ciudad en manos de los militares levantados sería una inyección de moral tremenda para ellos (CARDONA, GABRIEL: 1989, 215). Frente a la actitud de las tropas que avanzaban hacia Madrid, cuya moral era altísima a causa de las contínuas victorias obtenidas en su

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

marcha, el mando gubernamental estaba desmoralizado, de hecho, el presidente de la República había fijado su residencia en Barcelona y el gobierno, entre los días 6 y 7 de noviembre, se había trasladado a Valencia, dejando en Madrid a la Junta Defensa bajo la presidencia del general Miaja. Ésta estaba compuesta por miembros pertenecientes a los partidos y sindicatos que apoyaban al gobierno. Pero, contra todo pronóstico, Madrid resistió el embate de las tropas africanas, debido a una acumulación de causas que se dieron simultáneamente: la primera y principal, el pueblo de Madrid estaba dispuesto a resistir, la población se movilizó en el esfuerzo de defensa de la capital[70]; segunda, había comenzado a llegar a la zona republicana el material militar soviético, tanto para el ejército de tierra como para las fuerzas aéreas. Con este material, se equiparon las primeras brigadas mixtas e hicieron posible la articulación de las iniciales escuadrillas de caza para hacer frente a los aviones alemanes e italianos; tercera, el Jefe de Estado Mayor del general Miaja, Vicente Rojo, estaba enterado del plan de ataque de los sublevados sobre Madrid porque, casualmente, se había encontrado dicho plan entre las pertenencias de un oficial rebelde que había caído en los días previos; cuarta: la llegada de las brigadas internacionales, que más que importancia militar, que la tuvieron y mucho, dieron, sobre todo, una inyección de moral a los defensores de la capital. Esta situación la describe en pocas líneas Gregorio Gutiérrez, protagonista en primera línea de aquellos sucesos:

"*Allí estábamos todos los días. Veíamos que se iban acercando*[71]*, veíamos los Junker que bombardeaban toda la zona de Argüelles. Fue cuando incendiaron el Palacio de Liria, que estaba cerca del Cuartel de Conde Duque, sin embargo al cuartel no le alcanzó ninguna bomba.*

El día 6 de Noviembre ya entran en la Casa de Campo. Nos cogen a todos y nos dicen, 'ni curso ni leches', un fusil a cada uno y a las trincheras. Me acuerdo cuando cruzamos la Carretera de La Coruña por el Puente de San Fernando. Lo cruzamos de noche y en camión rápidamente porque ya estaba batido, lo estaban batiendo desde el Cerro Garabitas.

[70] El pueblo de Madrid se lanzó a una desesperada construcción de defensas militares para frenar el avance de los sublevados, asimismo los civiles acudían a los diversos frentes de la ciudad a llevar municiones a los defensores y les aprovisionaban de comida que se condimentaba en los domicilios particulares.
[71] Se refiere al avance del Ejército rebelde desde Extremadura hacia Madrid.

La noche del 7 de Noviembre la defendió todo el pueblo, de eso tengo constancia porque yo estuve allí. Los sindicatos, todos los sindicatos, mandaban gente. Yo recuerdo que había zonas en la cual estaban los peluqueros, que los llamábamos "los fígaros", los ferroviarios tenían otra zona que defender…. Previamente, el Sindicato de la Construcción ya había mandado hacer trincheras en los puntos clave. Así que aquella noche pegando tiros en la Casa de Campo".

Asimismo, Gregorio refiere la llegada de las brigadas internacionales a Madrid para cooperar en el esfuerzo de defensa de la capital. Éstas estaban compuestas por voluntarios llegados de los más variados puntos de la geografía mundial, entre los cuales predominaban aquéllos de ideología comunista. También se nutrían de voluntarios socialistas, anarquistas, o simplemente personas con ideas izquierdistas o democráticas. Gregorio destaca el aspecto romántico de los internacionales. Los define como idealistas, no son mercenarios que vengan a luchar por dinero, eran románticos que habían viajado a España para defender con sus vidas la República democrática frente al fascismo. La canalización de los voluntarios hacia España se realizó a través de la Komintern, creándose, a tal efecto, una oficina centralizada para el alistamiento en París. Desde París se los enviaba a España, concretamente a Albacete, donde eran concentrados para su instrucción y posterior envío al frente.

Maite Eiroa detalla el perfil de estos brigadistas, de los que dice que fueron un ejército proletario (pero no organizado premeditadamente desde Moscú; eran personas que no tenían, en su gran mayoría, formación militar previa), ya que predominaban en sus filas los elementos de la clase obrera, frente a los que podíamos llamar intelectuales; que, como ya se ha expuesto, en sus filas había un mayor número de comunistas, pero que había también un buen porcentaje de otras ideologías de izquierdas; que los motivos principales de su alistamiento fueron el antifascismo, el pacifismo, la injusticia, una reacción contra la No Intervención, la solidaridad de clase, y algunos, simplemente, el gusto por la aventura. Destacar, por ser poco conocido, el hecho de que, en las Brigadas Internacionales, se alistaron también mujeres que realizaron labores de tipo sanitario y administrativo, teniendo prohibido su presencia en el frente (EIROA, MAITE: 2012, 267-268). El 22 de octubre de 1936 se crearon oficialmente las Brigadas Internacionales[72] y,

[72] El presidente del Gobierno, Francisco Largo Caballero y los anarquistas pusieron algunas objeciones a la creación de las Brigadas Internacionales por su fuerte componente comunista.

al igual que el Ejército Popular, fueron encuadradas en brigadas mixtas[73]. En cuanto a su número la mayoría de los autores coinciden en que fueron alrededor de unos 35.000, afirmando Matilde Eiroa que nunca hubo más de 15.000 ó 16.000 hombres en acción simultáneamente, calculando sus bajas a lo largo de la guerra en una horquilla que va del treinta al cuarenta por ciento del total de sus efectivos. Se ha exagerado la importancia de las Brigadas Internacionales en el seno del Ejército Popular, sobre todo por la historiografía conservadora. Es verdad que tuvieron un papel de carácter militar muy importante en la defensa de Madrid durante el mes de noviembre de 1936 o en la posterior Batalla del Jarama, pero no fueron decisivos. Su importancia fue, sobre todo, de carácter psicológico, tal como puntualiza Gregorio Gutiérrez, que afirma que dieron una moral extraordinaria a la población madrileña y a los combatientes que la defendían. Así lo certifica Gregorio Gutiérrez:

"*Al día siguiente, el día 8 de Noviembre desfilaba la XI Brigada Internacional de Kléber*[74] *por la Gran Vía. Cuando llegaron ellos nos dieron una moral extraordinaria. Además, nosotros no éramos profesionales y no hacíamos más que gastar munición. Ellos nos dijeron que, cuando se dispara un tiro, es por un motivo. Además, esta gente tenía conocimientos. Esta gente no era mercenaria, eran idealistas y se les caían las lágrimas cuando veían a los niños*".

Gregorio Gutiérrez, durante la batalla de Madrid, estuvo prestando servicio en el frente de la Carretera de La Coruña. Su función consistía en tirar líneas telefónicas de campaña para que las unidades del ejército republicano se comunicaran unas con otras. Debido a esta actividad, entró en contacto directo, en el fragor del combate, con las Brigadas Internacionales. Lo enviaron al puesto de mando de Kléber, situado en la Cuesta de las Perdices (Carretera de La Coruña), para instalar unos teléfonos. Allí, al ver que los teléfonos estaban estropeados, se dedicó a repararlos e, incluso, puso en funcionamiento un grupo electrógeno que estaba averiado. Asimismo, reflexiona acerca del miedo que se pasa en el combate terrestre, comparándolo con el que luego pudo experimentar en la aviación. Su condición de profesional de las transmisiones hizo que fuera una persona muy considerada por el mando, aunque, como él mismo afirma, tal reconocimiento no le supuso ningún ascenso en la jerarquía militar:

[73] Se les asignaron los números de la XI a la XV brigada mixta.
[74] El húngaro Emile Kléber fue designado como jefe de la XI Brigada Mixta. Fue la primera de las Brigadas Internacionales en entrar en combate, albergando en su seno voluntarios de diferentes nacionalidades.

"*Total que a mi me tocó una tarea muy difícil. Tirar cable para instalar teléfonos para la comunicación, mientras todo estaba batido por la artillería. Las he pasado putas. Miedo lo tiene uno siempre. Lo que pasa es que, una vez que estás metido allí, tienes que salir de la situación en que estás. Miedo se tiene en todos los sitios. En aviación pasa lo mismo. Yo pasaba más miedo cuando estaba tomando un servicio que en el momento en que lo estaba haciendo. Esto era porque yo me decía, vamos a ver lo que nos encontramos, Messerschmitt, artillería antiaérea….*

Un día había que instalar unos teléfonos en el puesto de mando de Kléber, que estaba en la Quinta Camarines, a la izquierda de la Cuesta de las Perdices. Era una finca grande, creo que sigue estando allí. Estando allí, en la comandancia, había un capitán polaco. Éste me dice que no hay teléfonos. Entonces veo yo un montón de teléfonos y el capitán me dice que están estropeados. Le dije que aquellos teléfonos los arreglaba yo. No solo les arreglé los teléfonos sino que les puse también en marcha un grupo electrógeno que tampoco funcionaba. Entonces me tenían en la comandancia y fui ascendiendo de categoría, no de graduación, ya me consideraban de otra forma. Llevaba todo el tema de las transmisiones en la comandancia".

Gregorio participó en la defensa de Madrid hasta que fue llamado a presentarse a los exámenes como candidato a formarse como piloto. Prestando servicio en el frente de la Carretera de La Coruña tuvo un percance que estuvo a punto de costarle muy caro. Estando él y un compañero al cargo de un teléfono con centralita en la citada línea de frente, decidieron, a causa del fuego de la artillería enemiga, trasladarse del chalet donde estaban ubicados a otro edificio que tenía un sótano, siendo este último lugar más seguro. Se turnaban para atender al teléfono, pero en una de los turnos su compañero se durmió. Mientras su compañero estaba dormido, los sublevados lanzaron un ataque. Como ellos no contestaban a las llamadas, desde la comandancia mandaron a un grupo de soldados a buscarles. Los hallaron en el citado sótano, y la primera reacción del oficial al mando, un polaco de las Brigadas Internacionales, fue fusilarles allí mismo. Tras un tira y afloja, la situación se arregló y fueron confiados a su oficial al mando, un tal capitán Galino. El episodio sufrido por Gregorio deja traslucir la tensión del combate y la rigidez militar que caracterizaba a las Brigadas Internacionales, dentro de las cuales se decía que se practicaba una disciplina muy dura. El citado capitán Galino se los llevó, en calidad de detenidos, a Madrid, en concreto a la nueva ubicación de Transmisiones, en la Calle

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Fernán González (Barrio de Salamanca). Allí estuvieron un tiempo hasta que se olvidaron de ellos y, por decisión propia, se trasladaron a unas habitaciones que había en el piso superior del edificio. No existía ningún control sobre ellos, ya que Gregorio cuenta que fue a su casa a buscar un aparato de radio y que charlaban con una chica que vivía en la casa que estaba enfrente de las habitaciones que ocupaban ellos. Más tarde, serían localizados por el capitán Galino que los necesitaba para llevar a cabo unos trabajos con una bobina de cable. Una vez localizados, el citado capitán los enviaría a cocina y, más tarde, Gregorio sería destinado a la zona de Reina Victoria (Oeste de Madrid), cerca del frente del Hospital Clínico, donde serviría en una de las centralitas por donde comunicaba el Estado Mayor republicano responsable de la defensa de Madrid. Su estancia en los cuartos que ocuparon en Transmisiones y su paso por la cocina le fueron muy útiles a Gregorio Gutiérrez para preparar el examen de ingreso para ser piloto. Así lo relata Gregorio:

"*Cuando acabamos de rebobinar todo aquello, el capitán Galino dijo '¿Y ahora a dónde los mandamos?' Y dice no sé quién, 'mándalos a la cocina'. Pues no nos podían haber mandado a un sitio mejor. Nos mandaron de pinches de cocina. Allí comíamos bien, de todo. Pero, mientras, yo aprovechaba el tiempo preparándome para lo de los pilotos. En cierta ocasión llegó un teniente a la cocina y me vió leyendo y me dijo '¿Qué lees muchacho?' Le enseñé el libro y le expliqué para lo que era. Entonces me quiso llevar a Transmisiones para haber enseñado allí. El estar en la cocina fue un período en el cual me dio tiempo para la preparación.*

Entonces el capitán Galino, sabiendo los conocimientos míos, me envió al frente en la Calle Reina Victoria, frente al Clínico. Allí había una central de 32 líneas y en esa centralita tenía yo al general Rojo[75]*, al general Miaja, es decir, a todo el Estado Mayor. O sea, me mandan a la centralita del Estado Mayor para atender esta centralita. Allí éramos tres, nos repartíamos el día completo, uno de imaginaria y otro libre. Estando allí ocurrió la voladura del Clínico, la Batalla de Guadalajara, me enteraba de todo. Oía a Rojo, a Miaja y a otros".*

Madrid se convirtió, tras las jornadas de noviembre de 1936, en el estandarte internacional de la lucha contra el fascismo. Frases tan famosas como el *¡No pasarán!* o *¡Mas vale*

[75] En esos momentos Vicente Rojo no era general, sino teniente-coronel.

morir de pie que vivir de rodillas! son producto de la épica de la defensa de la capital de España. Madrid, tras contener a los sublevados, se convertirá en el principal lugar de la memoria de los republicanos. Luego habría otros como Teruel, la batalla de Guadalajara o la del Ebro, pero Madrid siempre estará en el imaginario republicano, en el pedestal más alto en el ámbito de la memoria colectiva republicana. A raíz de la defensa de Madrid nació una gran simpatía hacia la URSS. El vuelo de los cazas soviéticos enfrentándose y derribando aviones alemanes e italianos fue otra de las inyecciones de moral de los defensores; se había terminado la impunidad de alemanes e italianos en sus bombardeos sobre Madrid. La capital fue el antecedente de los bombardeos masivos que sufrirían las ciudades en la Segunda Guerra Mundial, tales como Londres, Coventry, Hamburgo, Dresde…, Madrid sufrió un bombardeo continuo durante cuarenta y ocho horas (FRASER, RONALD: 2007, 365). El mecánico de aviación civil antes de la guerra[76], Carlos Ibáñez Padín, detalla lo que sintió el pueblo de Madrid cuando en sus cielos aparecieron los cazas soviéticos. La ciudad experimentó una catarsis social en cuanto a mentalidad, pues se pasó de una actitud de derrota sin paliativos a un espíritu de resistencia a toda costa que sorprendió a propios y extraños, tanto en España como en el extranjero. A los adversarios les ocurrió lo contrario, experimentaron un sentimiento de frustración e impotencia ante la repentina y numantina resistencia de los madrileños[77]. Así describe Carlos Ibáñez el ambiente de la capital:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*En un día del noviembre histórico, encontrándome en mi casa con unas horas de permiso, la suerte me deparó el poder presenciar el cuadro más emocionante de mi vida.*

En el cielo de Madrid volaban los aviones fascistas, realizando seguros de su impunidad su criminal tarea. Las calles quedaron desiertas y solamente cruzadas por algún rezagado que buscaba algún sitio a propósito para guarecerse. Las bombas caían una tras otra sobre las casas y sobre la población indefensa.

De pronto, se escuchó un ruido extraño hasta entonces desconocido, incluso para mí, profesional de la aviación. Subí a la azotea de mi casa situada cerca de la Calle de Goya

[76] Durante la guerra fue el mecánico del *DC-2* con un piloto soviético que tenía su base en Los Llanos (Albacete).
[77] Los sublevados daban por sentado que conquistarían la capital a la primera embestida, como habían venido haciendo desde que las columnas africanas comenzaron a avanzar hacia Madrid desde Andalucía y Extremadura. De hecho, ya tenían planeadas las misas, los desfiles, los consejos de guerra, la futura administración, etc. Todo ello quedó truncado a las puertas de la Ciudad Universitaria.

y pude observar que en el cielo de Madrid, a gran altura, unos aviones desconocidos biplanos muy rápidos y de gran maniobrabilidad atacaban a los aviones fascistas. Estos aviones, de forma achatada, por lo cual el pueblo los bautizó inmediatamente con el nombre de 'chatos', eran como se supo después los I-15 de fabricación soviética.

No tengo palabras para explicar lo que sintió el pueblo de Madrid en aquellos momentos, pero yo que me encontraba en la azotea de una casa de ocho pisos, pude ver perfectamente que todas las azoteas, tejados, ventanas y balcones se llenaron de espectadores con las miradas dirigidas hacia el cielo siguiendo las vicisitudes del combate que se desarrollaba.

Es claro que el enemigo, acostumbrado a ser el dueño del cielo de Madrid, al sentir sobre sí mismo el plomo certero de estos aviones defensores del pueblo, trató de oponer resistencia, pero fueron puestos en fuga desordenada con bastantes bajas, por supuesto. Cada baja del enemigo era acompañada de formidables ovaciones de toda la población, puesto que en las calles estaban llenas de personas que abandonaron los refugios para participar del espectáculo.

En estos momentos inolvidables de gran emoción, otra escuadrilla de aviones monoplanos muy pequeños, 'Moscas' (I-16), entró en Madrid volando a poca altura, seguramente con el ánimo de que el pueblo de Madrid los conociera y pudiera apreciar en sus fuselajes y alas los distintivos de la aviación gubernamental.

Si la aparición y entrada en combate de los 'chatos', como queda dicho anteriormente, sacó de sus casas y refugios a todo el pueblo madrileño, yo tengo la seguridad de que el piloto del aparato que en vuelo rasante a lo largo de la calle Goya tuvo que oír, a pesar del ruido de su propio motor, la enorme ovación que se le tributó por las grandes masas de personas que con lágrimas de alegría le contemplaban.

Son rusos, son rusos, gritaban las gentes cuyo corazón les decía que solamente la URSS era el único país capaz de poner en manos del pueblo español tales medios de defensa[78]".

El también madrileño Ángel Sanz se alistó voluntario en las filas republicanas cuando los sublevados se acercaban a Madrid. En su descripción del inicio de la contienda, narra

[78] *Alas Gloriosas* (nº 3-4), 1979

como su padre, perteneciente al Partido Socialista, era de la opinión, común entre una gran parte de la población, de que la guerra iba a durar poco, ya que el gobierno resolvería la situación rápidamente, como había sucedido con la intentona de Sanjurjo en 1932. A propósito del golpe de Estado del 18 de julio, reflexiona en torno a la inestabilidad permanente por la que discurrió la vida de la República, tanto en el plano político como en el social, responsabilizando de la intranquilidad en la que se vivía a las sucesivas conspiraciones de los elementos conservadores contra aquélla, culpando también a la Iglesia como cómplice de los golpistas. De esta manera lo cuenta Ángel:

"*Después de la fuga, volví a trabajar con mi padre y por la tarde me iba a estudiar a la Escuela de Artes y Oficios. Y, de esta manera, estuve hasta que empezó la guerra. Cuando estalló la guerra, mi padre decía que no iba a pasar nada, que ya había intentado Sanjurjo dar un golpe de estado y había fracasado y, por tanto, con Franco iba a pasar lo mismo, pero la cosa se puso sería y resultó que la cosa no se acababa tan fácilmente como decía mi padre. La República no disfrutó de ninguna tranquilidad para poder gobernar y sacar al país del atraso. Los golpes de Estado no cesaban y mantenían al país junto con la Iglesia, en tanto que cómplices, en una intranquilidad permanente*".

Un año antes del inicio de la guerra, la familia de Ángel Sanz se había trasladado de su domicilio original en Vallecas a otro, más céntrico, en la zona del Puente de Segovia. A pesar del hecho de la guerra, el negocio familiar de la ferretería seguía funcionando en Vallecas. Por esta razón, Ángel recorría en bicicleta, a diario, el trayecto desde el Puente de Segovia hasta la ferretería. Cuenta que, al pasar por las mañanas por la Pradera de San Isidro, veía tirados los cadáveres de los asesinados la noche anterior, por los grupos de incontrolados que aparecieron en Madrid y en otros lugares de España al comienzo de la guerra. Los asesinatos se producían al amparo de la noche. A las víctimas se les daba lo que se llamaba, coloquialmente, "*el paseo*". Ángel hace una declaración contundente en contra de estas prácticas, afirmando que el gobierno de la República no era el responsable de los asesinatos y que, de hecho, estaba en contra de la represión indiscriminada, aseverando, en concordancia con lo que han afirmado muchos autores acerca del tema, que el gobierno, debido al colapso sufrido en materia administrativa, judicial y coercitiva a causa de la sublevación militar, fue incapaz de controlar la violencia desatada, espontáneamente, por algunos elementos de la población. Asimismo, manifiesta que la

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

represión ejercida por los franquistas no tiene comparación, en sentido negativo, con la ejercida en la zona gubernamental. De esta forma lo cuenta Ángel:

"*Un año antes de empezar la guerra nos habíamos cambiado de casa. Nos habíamos ido a vivir al Puente de Segovia y yo todas las mañanas iba en bicicleta desde el Puente de Segovia hasta el Puente de Vallecas para trabajar con mi padre en la ferretería. Total que cuando iba con la bicicleta tenía que pasar por la pradera de San Isidro y allí veía cadáveres que habían sido fusilados la noche anterior. Por aquella época había unos tíos que daban mucha leña por la noche. Iban en coche y se les conocía como la Patrulla del Amanecer. Estas personas eran las que se dedicaban a los fusilamientos nocturnos. Yo siempre he sido enemigo de esto, a mí nunca me ha gustado que se fusilara a la gente, pero eso no fue nada en comparación con lo que hizo Franco después. De aquellos asesinatos no se puede culpar al gobierno de la República, eran obra de incontrolados. Seguro que el gobierno odiaba también que se fusilara a la gente, pero en aquellos momentos era difícil hacerse con ellos*".

Por tanto, la violencia desatada en la zona republicana se produjo debido a la incapacidad del gobierno para controlar a los grupos armados que se dedicaban a ejercer labores de represión contra las personas no afines al bando gubernamental. Esta represión tiene un fuerte contenido sociológico, de lucha de clases, de justicia popular frente a los considerados explotadores, tales como empresarios o terratenientes, a lo que se une un factor de delincuencia común, tal como afirma el profesor Aróstegui (ARÓSTEGUI, JULIO: 1989, 116). En los primeros meses de la guerra, hasta que el gobierno restauró el orden, cualquiera que fuera tachado de desleal con el gobierno republicano podía ser represaliado de diferentes maneras, desde su ingreso en prisión hasta el asesinato puro y duro. En la misma línea que el profesor Aróstegui, Santos Juliá manifiesta que cualquiera que hubiera mostrado simpatías por las derechas, ser católico, propietario de un negocio, vestir bien o llevar sombrero, podía tener motivos para morir en la zona republicana (JULIA, SANTOS: 1999, 27), es decir, ser el enemigo de clase, entre los que se encontraban, por supuesto, los militares golpistas. En sus memorias, Ángel Sanz describe de forma breve cual era el *modus operandi* de los grupos de incontrolados:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*Como respuesta a estos crímenes por vía aérea*[79]*, aparecían unos tipos indeseables que se paseaban con unos coches negros, la mayor parte, recuerdo, estaban marcados en las puertas con las letras CNT, FAI, PATRULLA DEL AMANECER, etc. Estos individuos se dedicaban a entrar en las casas de ciertas personas, que ellos consideraban sospechosos y, sin juicio alguno, las ejecutaban por la noche"* (SANZ, ÁNGEL: 2000, 38).

Siguiendo con el tema de la violencia, al principio de la contienda, hay que destacar la diferente naturaleza que caracterizó a aquélla en cada una de las dos zonas. Ya se ha dicho que la violencia en la zona republicana fue espontánea, producto de la quiebra del Estado y tuvo unas particularidades muy diferentes respecto a la llevada a cabo en la zona nacional. Tal como indica Antony Beevor, las especificidades de la violencia en territorio gubernamental fueron el descontrol, la corta duración del proceso y la casi inmediata intervención de las autoridades republicanas para detener la espiral de violencia; de hecho el grueso de la violencia en la zona republicana se dio entre los meses de agosto y septiembre de 1936, para desaparecer casi por completo en los inicios del año 1937 (BEEVOR, ANTONY: 2005, 74). Y es que los gobiernos republicanos, desde el inicio de la contienda, desarrollaron una labor de control de la violencia en su área de influencia instituyendo, por una parte, los Tribunales Populares y estableciendo Consejos Municipales y, por otra, eliminando las patrullas de control que habían aparecido al principio de la guerra enviando a sus integrantes al frente. De esta manera terminaron las "*sacas*" y los "*paseos*" en la zona gubernamental.

Sin embargo, la violencia, la represión y el terror en la zona sublevada fueron radicalmente distintos. Se trató de una violencia alentada y favorecida desde las más altas instancias de los sublevados. La eliminación física de toda persona afín al Frente Popular o, simplemente, tachado de izquierdista como dice el profesor Tuñón de Lara, respondía a una cuestión de principio, el aniquilamiento del adversario, tal como había previsto Mola en sus instrucciones para el alzamiento (TUÑÓN DE LARA, MANUEL y GARCÍA NIETO, MARÍA DEL CARMEN: 1989, 283). Al igual que en la zona gubernamental, la violencia desatada en la parte sublevada también tenía un fuerte componente sociológico, en este caso, no de lucha de clases, sino que podríamos definirlo como de "*venganza de clase*" contra los campesinos y trabajadores; ésta sería la versión más violenta del famoso "*comed República*". A fin de cuentas, es la réplica de las clases

[79] Se refiere a los bombardeos que sufría Madrid de forma periódica.

poseedoras, con las armas en la mano, a las reivindicaciones y conquistas de derechos por parte de obreros y campesinos con toda su secuela de huelgas y levantamientos producidos a lo largo de la historia de la República. Como afirma Santos Juliá, la violencia practicada en la zona insurgente tenía como finalidad la construcción de un poder totalitario altamente centralizado (JULIÁ, SANTOS: 1999, 26). Para la consecución de este objetivo, era necesaria la dominación de los grupos sociales que se oponían a los sublevados; dominio impuesto mediante una represión brutal que llegaba en muchos casos a la aniquilación física del adversario político, en este caso a todas las ideologías no afines a los militares insurgentes y sus socios conservadores. Por tanto, la represión planificada desde arriba y caracterizada por la violencia contra las personas fue uno de los instrumentos básicos en la construcción del nuevo Estado.

Ángel Sanz no fue de los que se alistaron en el momento de comenzar la guerra, como sí pudieron ser los casos de Gregorio Gutiérrez o Joaquín Calvo. Lo hizo posteriormente, cuando interiorizó que los fascistas realmente se acercaban a Madrid. No se integró en un batallón de milicias sino en uno de carácter militar, el Batallón Antigases. Ingresó en este batallón por mediación de un amigo suyo llamado González. Este batallón realizaba labores pedagógicas entre otras unidades militares para adiestrarles en cómo actuar en el caso de que el enemigo utilizara gases tóxicos en la batalla, por ejemplo, la utilización de las máscaras antigases o qué tipos de gases se empleaban en la guerra y cómo proceder frente a ellos. Más tarde, el batallón sería enviado al frente combatiendo en diversos lugares. El último de ellos fue Talavera de la Reina, en la provincia de Toledo, donde se enfrentaron a las columnas de legionarios y regulares que avanzaban por el Valle del Tajo. Desde esta posición fueron retrocediendo hasta llegar a Madrid, concretamente, al Barrio de Usera. Poco antes de llegar a la ciudad, un amigo de su padre, que era guardia de asalto, le reconoció, procediendo a enviarle, inmediatamente, a casa aprovechando que trasladaban a un herido a retaguardia. No había problemas por esto, no se caía en un posible delito de deserción, ya que los menores de edad no tenían obligación de ir al frente. De esta manera, terminó el primer episodio de la experiencia bélica de Ángel y, más tarde, comenzaría el segundo, ya como aviador de la República. Así lo cuenta Ángel:

"*Y así estuvimos unos cuantos días, siempre retrocediendo camino de Madrid. Siempre perdiendo terreno. Así de esta manera llegamos al Barrio de Usera, en Madrid. Ya en el Barrio de Usera se estabilizó la situación. Pero antes de llegar al Barrio de Usera uno*

de los guardias de asalto me dio un golpe en el cogote y me dijo qué coño hacía yo allí. Era un amigo de mi padre que era guardia de asalto. Le dije que estaba apuntado en un batallón y que había llegado hasta allí. Me preguntó si sabía algo mi padre, a lo que le contesté que mi padre no sabía nada. Al final el amigo de mi padre me dijo 'Me cago en la puñeta, mira, te vas a coger el fusil, y te vas a largar. Te vas a largar de aquí, no te quiero ver por aquí. Ve a quitarte los piojos que llevas encima y lávate'. En eso hirieron a uno en una pierna y me dijo que me fuera con él a la retaguardia, que dejara el fusil y que me fuera para casa. Eso se podía hacer, no pasaba nada. Ese mes había cumplido dieciocho años. Así que llegué con el herido, lo dejé allí, dejé el fusil y me fui para casa. No me dijeron nada, lo único que me dijeron es que dejara el fusil".

El futuro piloto de caza Francisco Álvaro Horcajada se unió a las milicias nada más comenzar la guerra. Como miliciano estuvo luchando en el frente extremeño de Navalmoral de la Mata, recalando después en Madrid, tras las continuas retiradas de las fuerzas republicanas en el verano-otoño de 1936 hacia la capital de España motivadas por el empuje de las columnas africanas. Resulta herido y, una vez recuperado, se alista en el 5º Regimiento, participando activamente en la lucha por la defensa de Madrid. La resistencia de capital le hizo concebir ilusiones de victoria, sintiéndose, por otra parte, muy orgulloso de servir a la República. Así lo narra Francisco:

"*Me alisto en las milicias y salimos hacia el pueblo de Valdehuncar (Navalmoral de la Mata), en la retirada me hieren en Torrejón de la Calzada, me incorporo al 5º Regimiento, Batallón Sargento Vázquez, 4ª Compañía, frente de Madrid, en la Puerta del Ángel (Carabanchel). Pensando en que ganaríamos la contienda, me digo a mi mismo, ¡Francisco!, después de la victoria me preguntarán por mi profesión, contesto ¡Soldado!*"[80].

El madrileño Eusebio Ortega se incorporó a la lucha cuando habían transcurrido casi dos años de contienda. Perteneció a la denominada "*Quinta del Biberón*". Se la llamó así porque estaba compuesta por jóvenes de entre 17 y 18 años que fueron llamados a quintas (Eusebio era de la quinta del año 1941) para reforzar el ejército de la República que había quedado muy tocado tras el avance de los sublevados por tierras de Aragón. La ofensiva se había iniciado una vez que los sublevados reconquistaran la ciudad de Teruel, que

[80] *Revista Ícaro* (nº 83), 2005.

había sido tomada previamente por las fuerzas republicanas a finales de 1937 en una durísima batalla invernal con temperaturas glaciales. El resultado del ataque de los sublevados por tierras de Aragón supuso la llegada al Mar Mediterráneo de las fuerzas rebeldes a la altura de la provincia de Castellón, concretamente en la población de Vinaroz[81]. Este hecho tendría fatales consecuencias para el gobierno de la República, ya que Cataluña quedaba aislada del resto del territorio gubernamental, suponiendo esta división de la zona controlada por los republicanos el principio del fin de la derrota definitiva.

Volviendo a Eusebio, éste, una vez llamado a filas, se incorporó a la 67ª Brigada Mixta. Más tarde, ingresaría en las Fuerzas Aéreas, después de la última convocatoria para formar pilotos que hizo la República:

"*A primeros de marzo de 1938 se llama para ir al frente a la quinta de 1941 en su totalidad, lo que conlleva que me tengo que incorporar cuando sólo tengo 17 años y 3 meses de edad. Me destinan previamente a la Compañía Depósito de la 67ª Brigada Mixta para hacer unos días de instrucción. La 67ª Brigada Mixta está destinada en el frente de Villaverde Bajo y su Compañía Depósito radica en una iglesia que pervive hoy y se encuentra situada hacia la mitad de la calle López de Hoyos (Prosperidad*)"[82].

Antonio Arias, tal como relata su buen amigo Juan Lario en la semblanza biográfica que le dedica, antes de comenzar la guerra, era un trabajador de artes gráficas. Al iniciarse la lucha, se une a un batallón de milicias en Madrid. Más tarde, en el mes de octubre de 1936, ingresaría en Aviación. Así lo relata Juan Lario:

"*En el período anterior a la Guerra Civil Española, Antonio reside y trabaja en Madrid, en Artes Gráficas. Al iniciarse la contienda, se integra a la lucha en una compañía de milicias populares y en octubre de 1936, ingresa en las Fuerzas Aéreas de la República*"[83].

Siendo todavía un adolescente, Diego Tomás Lencina comenzó su andadura bélica en el madrileño pueblo de Getafe, tal como indica el perfil biográfico dedicado a su persona. De Getafe se trasladó al frente de la sierra para detener a las columnas que había enviado

[81] Los sublevados alcanzarían la costa de Castellón a mediados de Abril del año 1938.
[82] *Revista Ícaro* (nº 82), 2005.
[83] *Revista Ícaro* (nº 35), 1994.

Mola desde el Norte para conquistar Madrid. Participaría, posteriormente, en la defensa de la capital una vez los sublevados llegaron a ésta. Así lo cuenta su biógrafo:

"*Fiel a su ideal, que le llevó cuando era aún adolescente, a trasladar a la sierra los cañones de artillería de Getafe, a cuya captura había contribuido antes, después, en la sierra, luchó en la defensa de Madrid, en los tiempos en que se conocía a Madrid como "capital de la gloria", y así continuó tanto en España como en la URSS; su ideal siempre lo mantuvo sin que influyeran en nada los episodios que hasta su muerte fueron sucediendo*[84]"

Los siguientes casos que vamos a estudiar los componen, al igual que los anteriores, personas que al comienzo de la guerra se encontraban en Madrid, pero con la particularidad de que ya eran militares en el momento de comenzar la guerra. Por tanto, sus primeras experiencias bélicas se van a producir enmarcados en unidades militares regulares, no en las milicias. Todos ellos estaban encuadrados en lo que constituía el Arma de Aviación y pertenecían a las clases de tropa o, como máximo, como suboficiales.

Juan Francisco Gómez, cuando comenzó la guerra, estaba destinado en Los Alcázares donde había realizado el curso de bombardero-ametrallador ostentando, por entonces, el grado de sargento. Había pasado poco tiempo desde el inicio de la guerra cuando fue destinado a la base de Getafe para servir como bombardero-ametrallador en los *Breguet XIX*[85]. Sería a bordo de este avión donde recibiría su bautizo de fuego, bombardeando el Alcázar de Toledo. En ese momento, sede de la Academia de Infantería, se había atrincherado tras sus muros el militar sublevado, coronel Moscardó, con algunos oficiales, guardias civiles y paisanos que apoyaban el golpe. El Alcázar fue sitiado por las fuerzas republicanas, pero nunca sería conquistado por éstas, sino que serían las tropas africanas del general Franco que avanzaban por el Valle del Tajo las que levantarían el asedio, retirándose las tropas republicanas hacia Madrid[86]. De esta forma relata Juan Francisco Gómez su accidentado estreno en la guerra:

[84] *Revista Ícaro* (nº 65), 2000.
[85] El *Breguet XIX* era un avión biplaza con un piloto y un observador que hacía al mismo tiempo de ametrallador y bombardero.
[86] Existe la opinión generalizada de que la decisión del general Franco de desviarse de su ruta hacia Madrid para liberar a los sitiados en el Alcázar, hizo que los defensores de Madrid ganaran tiempo para fortificarse; si Franco se hubiese dirigido directamente sobre Madrid, es posible que hubiera caído.

"*El primer servicio que hice fue de Getafe a Toledo, como bombardero-ametrallador en un Breguet XIX, a bombardear el Alcázar. En este primer servicio nos atacó la caza enemiga y el avión mío quedó acribillado a balazos. Cuando nos atacaron los aviones enemigos yo iba totalmente distraído haciendo los cálculos para realizar el bombardeo. Había que calcular la altura, la velocidad, la entrada, etc. Así que cuando la caza enemiga nos atacó yo no me di cuenta. Me di cuenta cuando ya terminé de bombardear y el piloto metió un picado. Si no llego a ir sujeto en el avión, me salgo del aparato. Cuando llegamos a Getafe y aterrizamos el piloto me dijo que había nacido con camisa, que había tenido mucha suerte, que mirara el avión, que estaba completamente agujereado por las balas. Y este fue el primer servicio que hice*".

La aviación militar española, al inicio de la guerra Civil, era cuantitativa y cualitativamente muy inferior a la de las fuerzas aéreas de los países de su entorno. Básicamente, estaba basada en dos modelos de avión de origen francés, pero que eran fabricados en España bajo licencia: El *Hispano Nieuport 52* y el *Breguet XIX*. El primero era un caza que databa de finales de la década de los veinte y el segundo era un avión de bombardeo ligero y de reconocimiento que había ganado un concurso, en 1923, para dotar a la aviación española de este tipo de aparatos. Existía un bombardero más moderno, fabricado también en España bajo licencia, el *Fokker VIIB*, pero la fuerza aérea española sólo disponía de cuatro aparatos de este tipo destinados en África. Por otra parte, había otros modelos de aviones dedicados al transporte, instrucción, etc., pero que no tenían demasiada importancia operativa para el desarrollo de operaciones de guerra. Por otro lado, estaba la Aeronáutica Naval, dependiente de la Marina, que disponía de una variada tipología de aviones, algunos de ellos también muy anticuados, como sucedía en las fuerzas aéreas. Los modelos presentes en la Aeronáutica Naval eran los torpederos *Vickers Vildebeest*, los hidroaviones de reconocimiento *Savoia S-62*, los hidroaviones bombarderos *Dornier Wall* y, otros más anticuados, como el *Martinsyde F4A* o el hidroavión *Machi M-18*.

Los gobiernos se la República fueron conscientes de que había que renovar el parque aeronáutico militar español. Para ello, se convocó un concurso en el año 1934. Se presentaron dos ofertas, una británica[87] y otra procedente de Estados Unidos[88]. En lo

[87] La oferta británica incluía el caza biplano *Hawker Fury* y el biplano de bombardeo ligero *Hawker Osprey*.
[88] La oferta norteamericana incluía el caza monoplano *Boeing P-281* y el bombardero *Martin 139-W*.

referente a calidad era mejor la propuesta norteamericana, pero el gobierno de la República se decidió por la británica porque era más barata. La compra de los aviones nunca llegó a término por el inicio de la Guerra Civil que la dejó en suspenso. Por tanto, al inicio de la guerra ambos bandos utilizarán los obsoletos aviones de la fuerza aérea española. Estos anticuados modelos desaparecerán de los cielos de España con la entrada en la contienda de los más modernos aviones de las potencias que van a apoyar a ambos bandos: alemanes, italianos y rusos. Así mismo, los contendientes harán uso militar de aviones civiles de diferentes tipos y modelos, destacando en este sentido los DC-2 de la LAPE[89].

Juan Francisco, en su relato, cuenta que estuvo unos cuatro meses sirviendo en los *Breguet XIX* para, posteriormente, pasar a incorporarse a los aviones franceses *Potez-54*. Éstos procedían de las exiguas compras que el gobierno francés había permitido a la República española. Una vez desatadas las hostilidades, el gobierno republicano pidió ayuda a Francia para que le suministrara material bélico, petición basada en un acuerdo bilateral que había entre ambos países. En un principio, el gobierno francés, presidido por el socialista Leon Blum[90], se mostró partidario de suministrar armas al gobierno de la República. Pero los problemas de suministro de material militar comenzaron pronto. El cuerpo diplomático destinado en la embajada española en Francia se puso del lado de los sublevados, llevando a cabo desde el inicio de la guerra una labor de boicot hacia el gobierno de la República. Las acciones emprendidas por los diplomáticos españoles dieron sus frutos rápidamente, paralizando la entrega de armas al ejército de la República. Por otro lado, el gobierno inglés no tuvo el menor interés en apoyar al gobierno del Frente Popular para no irritar a Italia y Alemania, conforme a su política de apaciguamiento. De esta manera, el gobierno británico consiguió convencer al gobierno francés de que era mejor no vender armas al gobierno de la República para no irritar a las potencias fascistas, estando en estas maniobras diplomáticas el origen de la política de No Intervención que tanto daño haría a la República en el plano internacional. El gobierno francés se plegó a la posición británica, pero, a pesar de ello, permitió el envío de algunos aviones, siempre que el gobierno de la República negociara directamente con las empresas fabricantes de los citados aviones, negociación en la que no interferiría el ejecutivo francés. Pero las

[89] LAPE: Líneas Aéreas Postales de España. Compañía pública de aviación civil fundada en 1932.
[90] Al inicio de la Guerra Civil Española, al igual que en España, gobernaba en Francia una coalición de centro-izquierda denominada, como en España, Frente Popular, siendo su líder y jefe de gobierno el socialista Leon Blum.

derechas francesas, al enterarse de este nuevo giro de los acontecimientos, pusieron el grito en el cielo y exigieron que los aviones fueran enviados a España desarmados, aunque el armamento sería transportado por tierra a España, donde se montaría posteriormente en los aviones[91] importados del país vecino. Pero una vuelta de tuerca en la presión de los conservadores franceses sobre Leon Blum, hizo que éste bloquease en la frontera pirenaica el envío del armamento que debía equipar a los aviones comprados por la República, por lo que hubo que armarlos en España de forma deficiente. Este suceso mermó muchísimo su efectividad en la guerra y, por eso no fue ni mucho menos la deseada por el gobierno republicano.

Juan Francisco, una vez llegados a España los bombarderos *Potez*, fue destinado a uno de ellos. Con estos aviones Juan Francisco participó en la mayoría de los frentes abiertos en el inicio de la Guerra Civil, tal como refleja en su relato. De los aeroplanos franceses piensa que eran unos aparatos deficientes y lentos, opinión también compartida por otros expertos, de hecho fueron un fracaso y, a finales de la década de los treinta eran notablemente inferiores a otros aviones de su segmento. Así cuenta Juan Francisco su experiencia con estos aviones, afirmando sobre la marcha que ha sido un hombre con suerte, ya que en toda su larga trayectoria bélica nunca fue herido:

"Estuve volando con el Breguet XIX unos cuatro meses o algo menos. Hice servicios por todos los sitios. De los Breguet XIX pasé a los Potez. El Breguet XIX lo llevamos a Los Alcázares y lo entregamos allí para que fuera utilizado como avión de entrenamiento. Como despedida de aquel avión me hice una foto abrazado a él y pensé que bien se había portado, como había aguantado. Como he dicho pasé a los Potez, con base en Manises, en Valencia. El Potez era un avión muy malo, iba muy despacio, no tenía velocidad, era de madera. En estos aviones había que tirar las bombas con las piernas, las llevabas dentro del avión y las dabas patadas para que cayeran. Los Potez llegaban a bastante distancia, estuvimos en todos los frentes, había que ir a bombardear a tal sitio y allí íbamos. En aquellos tiempos no se llevaba escolta de caza, íbamos solos. Tanto con el Breguet como con el Potez hice vigilancia de costas. Vigilábamos la zona de los Alcázares contra la flota enemiga. También estuve haciendo lo mismo en el Norte, en

[91] Los acuerdos entre el gobierno de la República española y las empresas aeronáuticas francesas dieron como resultado el compromiso de exportación de cazas *Dewoitine* y bombarderos *Potez* y *Marcel Bloch*. En la llegada de estos aviones a España tuvo un protagonismo especial el escritor Marcel Malraux que se ocupó de reclutar pilotos franceses para hacer llegar los aviones a España, ya que el gobierno francés prohibió que pilotos militares franceses se ocuparan de trasladarlos a España.

Asturias, allí protegíamos a los barcos que desembarcaban suministros en el puerto de Gijón. Nunca tuve ningún incidente, siempre observando y echar hacia el mar a los barcos de guerra enemigos. Yo siempre he tenido suerte en el aire, ni siquiera he estado herido. Lo único que me pasó fue que, cuando comencé a volar aviones de caza en la Unión Soviética, me tuvieron que hacer dos operaciones de hernias, nada más".

Francisco Cortés, al inicio de la guerra, era cabo armero de las fuerzas aéreas de la República con destino en Alcalá de Henares. En este aeródromo, sólo quedaban algunos viejos aviones de entrenamiento, pero la oficialidad era fuertemente opuesta a la República (SAIZ CIDONCHA: 2006, 93). En su relato, Cortés cuenta una parte de lo sucedido en Alcalá de Henares, tras el golpe de los militares. Alcalá de Henares, en un primer momento, fue tomada por los sublevados, pero, posteriormente, recuperada por las fuerzas gubernamentales. Cortés narra la secuencia de acontecimientos que se sucedieron en al aeródromo de Alcalá de Henares y acerca de su ignorancia de que sus máximos responsables estaban comprometidos con la sublevación. Esta situación se dio en muchos acuartelamientos. Hubo excepciones, ya que en algunas unidades militares existió una organización previa preparada para hacer colapsar el golpe si llegaba a producirse, tal como sucedió en Getafe. Después de controlar el aeródromo las fuerzas leales al gobierno, se hizo cargo de la base el comandante Gómez Spencer. De esta manera relata Francisco Cortés "*su*" inicio en la guerra:

"*Estando de guardia el dieciocho de Julio de mil novecientos treinta y seis estalla la Guerra Civil. Para entonces llevábamos acuartelados más de un mes cuando pasaron los acontecimientos que paso a contar. Como he dicho, estaba de guardia el dieciocho de Julio cuando avistamos fuerzas de un cuartel de Alcalá de Henares. Estas fuerzas cercaron el aeródromo a una distancia de unos mil metros y esto era algo rarísimo, por lo que inmediatamente nos pusimos en guardia. Al poco tiempo, vimos que se acercaba un coche con tres ocupantes y bandera blanca. En el coche iban dos capitanes y un conductor. Lo que pretendían era tomar el aeródromo. Se dio orden de formar la guardia y el dar el alto al automóvil. Solicitaban entrevistarse con el capitán del cuartel o con las autoridades máximas del aeródromo. Esta solicitud se les comunicó verbalmente a las máximas autoridades, que eran el capitán Mata, el capitán Lloro y el teniente Ramón Pruñonosa. Pasado un cuarto de hora, se presentó un sargento de guardia en el puesto que yo estaba defendiendo para relevarme. Me comunicó que, por orden del capitán*

Mata, me trasladara inmediatamente con el coche Ford Sedán a la puerta de Mayoría. Cuando llegué con el coche a la puerta de Mayoría, me dijeron que esperase órdenes del capitán Mata. Esperé unos minutos y salieron los cuatro capitanes. Los dos capitanes de infantería se subieron en su coche y los dos capitanes de aviación en el mío. El capitán Mata me ordenó que siguiera a los capitanes de infantería. Fuimos a parar a la Comandancia Militar de Alcalá de Henares. Mientras esperaba en la puerta de la Comandancia, salió un sargento de infantería y me comunicó que, por orden del capitán Mata, me subiera al aeródromo, que ya se me avisaría. Ese aviso nunca llegó. Según informes, habían quedado detenidos el capitán Mata y el capitán Moro. Al capitán Mata le mandaron a su casa en calidad de detenido y al capitán Moro le mandaron al cuartel de Guadalajara y a los pocos días lo mataron en la cárcel.

Más tarde se montó una gorda. El diecinueve de Julio nos comunicaron que los dos capitanes se habían levantado contra el gobierno de la República y que se habían refugiado en el cuartel del Batallón Ciclista y, con ellos, todos los oficiales y sargentos de dichos cuarteles. Desde la base comunicamos todos los acontecimientos a la base de Getafe. Pasaron dos días y no querían entregarse por lo que el alto mando decidió bombardear el cuartel del Batallón Ciclista. Ese mismo día se entregaban a las autoridades todos los sublevados y no se volvió a saber nada de ellos".

Tras los acontecimientos acaecidos en Alcalá de Henares, una vez asegurada la base aérea para la República, Francisco Cortés siguió destinado en ella, refiriendo que enviaron a mucha gente al frente, por lo que la base se quedó muy reducida en efectivos. Así mismo, en aquellos primeros meses de guerra fue ascendido al grado de sargento. El caso de Cortés es el típico de una persona no penetrada por la ideología que pretendía, simplemente, ser un militar profesional, limitándose a cumplir órdenes. Haciendo ficción, si la base hubiera caído en manos de los sublevados, quizás él habría obedecido, igualmente, las órdenes que le hubieran dado, pero tal vez ésta sea una postura equivocada, pues nunca podremos saberlo. De esta manera continúa su relato:

"*Después vino la calma pero la guerra prosiguió. Yo seguí prestando servicio en el cuartel desempeñando la función de cabo armero. En aquel momento se marchó mucha gente al frente y tuve que hacer servicios de sargento. Hice después los cursos de sargento y aprobé obteniendo dicho rango*".

Justo César Sol, al inicio de la guerra, se encontraba destinado en la base de Getafe como soldado de aviación. Siendo niño, a la muerte de su padre, había emigrado junto con su madre a Getafe, donde ingresó en aviación una vez que hubo salido del colegio en el que había estudiado. La guerra separaría a madre e hijo cuando los sublevados, en su avance hacia Madrid en los primeros meses de la guerra, tomaron Getafe, quedándose la madre residiendo en la localidad madrileña el resto de la contienda. En su relato, describe la toma del cuartel de artillería de Getafe, sublevado contra la República, realizada conjuntamente entre las tropas de aviación y las milicias populares. La base de Getafe era la más importante de Madrid, ya que allí radicaba la jefatura de la Escuadra nº 1 y, por supuesto, en ella había un importante componente golpista entre los oficiales. Pero en este aeródromo, como relata Saiz Cidoncha (SAIZ CIDONCHA, CARLOS: 2006, 86), las cosas no fueron nada fáciles para los sublevados debido a las medidas que habían tomado previamente el general Núñez de Prado e Hidalgo de Cisneros para prevenir cualquier intento golpista en la base[92]. Además, existía una organización paralela cercana al Partido Comunista en la que participaban oficiales, suboficiales y tropa y obreros de la fábrica CASA que vigilaban el cuartel de artillería. Al final, los elementos golpistas decidieron desistir de su actitud insurgente, cambiando de táctica, dedicándose, cuando era posible, a llevarse aviones en vuelo a la zona sublevada. Algunos de ellos serían destituidos y detenidos, llevándolos presos a Madrid. Ya se ha mencionado que el cuartel de artillería de Getafe se sublevó contra el gobierno, que procedió a cañonear la base aérea. Ante esta situación, los soldados de aviación y las milicias populares, conjuntamente, mandados por oficiales profesionales de Getafe, asaltaron el cuartel de artillería, que, previamente, fue bombardeado por aviones despegados de la base.

Una vez tomado el cuartel de artillería de Getafe, los aviones y soldados participaron en el asalto de los cuarteles sublevados en Campamento. Todos estos hechos los vivió Justo César Sol como soldado de aviación destinado en Getafe y por eso reflexiona acerca del miedo, de la juventud y de la muerte:

"*La guerra me pilló en Getafe. Además, la guerra nos separó a mi madre y a mí pues, cuando los nacionales tomaron Getafe mi madre se quedó en el otro lado y yo con los fieles al gobierno. En Getafe, había un regimiento de artillería y todas las*

[92] El capitán Cascón, destinado en Getafe, tenía a su mando un retén armado de suboficiales y soldados republicanos dispuestos a intervenir al menor intento de sublevación.

comunicaciones de ellos pasaban por las de aviación. Por esa razón, sabíamos que se iban a situar en el Cerro de los Ángeles y tratar de bombardear desde allí. En aquellos momentos ya las milicias se acercaron al cuartel y los aviones salieron antes de que comenzaran a bombardear desde el Cerro de los Ángeles. Luego, nosotros llegamos al cuartel de artillería y entramos allí. Los oficiales rebeldes se arremolinaron allí, pero fueron detenidos. Luego vendría un autobús y se los llevaría a Madrid. Después de asaltar el cuartel de artillería de Getafe, estuve en la zona de Campamento asaltando otros cuarteles que se habían rebelado. Yo, en aquellos momentos no tenía miedo, a los veinte años no tienes miedo. Sabíamos que podíamos morir, que te podían atacar, que te podían pegar un tiro. Tuve suerte en este sentido, nunca recibí una herida en toda la guerra".

Más tarde, una vez sofocados los focos de sublevación de la ciudad de Madrid y de localidades cercanas, Justo fue enviado al frente de la sierra, concretamente a Somosierra[93]. Los sublevados que se acercaban a Madrid procedían de dos puntos diferentes: el ejército de África por el Oeste y, por el Norte, las fuerzas del general Mola, que se había sublevado en Navarra. Éstas últimas, al llegar a los puertos del Sistema Central, se encontraron con una resistencia encarnizada por parte de las milicias y de las pocas unidades organizadas del ejército y de las fuerzas de orden público que aún permanecían en pie. Justo se había incorporado a la batalla con una compañía de aviación. Fue una lucha muy reñida, al igual que sucedió en el Alto del León, donde los sublevados lograron coronarlo, pero no consiguieron romper las líneas republicanas en su camino hacia Madrid. Estos frentes de la sierra madrileña quedarían estabilizados, con la excepción de alguna ofensiva republicana en la cara segoviana del Puerto de Navacerrada, hasta el final de la guerra. En su relato, Justo critica la medida tomada por el gobierno de Casares Quiroga de licenciar a los soldados y, por lo tanto, liberarlos de la obediencia militar al comienzo de la sublevación porque esto implicaba dejar a la República desarmada, con sus fuerzas armadas desorganizadas, a merced de un ejército disciplinado como era el de los sublevados. Describe también como actuaban las milicias populares al principio. Los grupos de milicianos, en ocasiones, funcionaban como querían[94], sin orden

[93] Unidades del Arma de Aviación participaron, además de en los combates de la Sierra, también en la recuperación de Alcalá de Henares y de Guadalajara por parte de los republicanos. Asimismo, oficiales de aviación comandaron fuerzas milicianas. Cabe destacar también la muerte en combate del ingeniero aeronáutico y capitán de Aviación Arturo González Gil.

[94] Había milicianos, al principio de la contienda, que al llegar la noche abandonaban el frente y se iban a dormir a casa. Así mismo carecían de la más mínima formación militar y, en no pocos casos, no respetaban

ni disciplina, problema que se zanjó con la militarización de las mismas y la posterior creación del Ejército Popular de la República. En cuanto a las fuerzas de milicias, cita la presencia de mujeres en el frente de batalla, circunstancia que sucedió, sobre todo, al principio de la guerra. Con el tiempo, se fue retirando a las mujeres a posiciones de retaguardia. La participación de ellas en los frentes de batalla en primera línea, en pie de igualdad con los hombres, era un hecho revolucionario desde el punto de vista social[95]: las mujeres se igualaban con los hombres en algo que había sido exclusivamente masculino desde hacía siglos.

Justo describe también la dureza de los combates que se dieron en las sierras madrileñas y menciona el gran número de bajas en ambos mandos. Indica la aparición de la aviación para apoyar las acciones de las tropas de tierra y señala la baja calidad de los aparatos que la República había comprado, sin indicar explícitamente su origen francés, pero sí calificando a los aparatos como un desastre. Refiere, finalmente, la ventaja republicana en aviación al principio del conflicto, respecto a los sublevados, ventaja que se revertiría pronto a favor de los segundos por las ayudas italiana y alemana. Así cuenta Justo César su experiencia en la sierra:

"*Después de esto fui al frente, concretamente al frente de Somosierra. Cuando comienza la guerra, soy soldado raso. En Somosierra estuve hasta el veinte o veintidós de Noviembre. Al frente fui en una compañía de aviación. La República, cuando comenzó la guerra, cometió una serie de errores en relación con el ejército. Un error fue que cuando se dio el golpe de estado licenció a todo el ejército, mientras que los sublevados siguieron con su ejército disciplinado. Aquí aparecieron las milicias que, al principio, casi hacían*

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

la disciplina que llevaba consigo una situación bélica. Tampoco tenían cuadros cualificados que los dirigieran de una forma eficiente, por lo que desde los primeros momentos militares profesionales leales a la República fueron encargados de asesorar e instruir a los milicianos. La mayoría de las unidades de milicias llevaban en su seno militares profesionales que asesoraban a sus jefes en temas militares. Una excepción fue el Quinto Regimiento, organizado por el Partido Comunista, en el cual desde el primer momento se inculcaron a los milicianos las ideas de disciplina y orden y, además, se les proporcionó instrucción militar de carácter profesional.

[95] "*En realidad, poco se había avanzado fuera de las ciudades aunque, al principio, las mujeres fueron a combatir al frente en pie de igualdad con los hombres (el embajador alemán no daba crédito a sus ojos cuando un día Franco ordenó ejecutar a unas milicianas capturadas y, luego, siguió almorzando tranquilamente). Estos avances hacia una participación igualitaria fueron cercenados por la dirección, cada vez más autoritaria, del esfuerzo de guerra, al paso que se deterioraba la situación militar. Hacia 1938 la propaganda republicana había dado un vuelco de 180 grados y las mujeres habían vuelto a desempeñar un papel estrictamente auxiliar que, poco a poco, las fue acercando a su rol tradicional*". (BEEVOR, ANTONY: 2005, 95).

lo que querían hasta que el gobierno de la República se impuso sobre las milicias, pero cuando eso ocurrió ya habían pasado cuatro o cinco meses. En el frente de Somosierra estaban las fuerzas de Franco que venían de Burgos y, en nuestras líneas, estaban las milicias y alguna unidad del ejército disciplinada, con mandos, como la nuestra. En las milicias también había mujeres. Allí hubo combates muy fuertes. Llegamos a tomar la cima del puerto, allí había mucha gente muerta, soldados y oficiales. Pero las fuerzas de Franco se reorganizaron y tuvimos que recular otra vez hasta Buitrago. Y allí estuvimos todo el tiempo. Allí nos bombardeaban con artillería y aviación, pero la aviación la teníamos casi toda nosotros porque las bases buenas eran las de Getafe, Barcelona, Sevilla, aunque Sevilla cayó en manos de ellos. En Getafe, en aquellos momentos, estaba la escuadra de caza, la escuadra de bombardeo y una serie de aparatos que había comprado el gobierno y que eran un desastre. Muchas veces se tiraban las bombas y no explotaban porque estaban pasadas, eran bombas de la guerra de África".

Justo hizo amistad con Francisco Galán en el frente de Somosierra. Éste era hermano del protomártir republicano, el capitán Fermín Galán, condenado y fusilado por los sucesos de Jaca en 1930. Francisco Galán era un oficial de la guardia civil de ideología comunista que había participado en la creación del Quinto Regimiento. En los primeros momentos del conflicto fue nombrado jefe de las fuerzas de milicianos encargadas de detener el avance de los sublevados en el puerto de Somosierra. Más adelante, llegaría a mandar grandes unidades militares republicanas. Describe Justo una situación que, al principio de la guerra, fue muy común en las unidades en las que convivían milicianos y militares profesionales. Los milicianos no confiaban en la lealtad de los militares de carrera[96], no se fiaban de ellos, pues podían ser unos traidores en potencia a la República; pensaban que podían desertar en cualquier momento. Hay muchos casos de militares profesionales simpatizantes con los sublevados que, debido a que el pronunciamiento fracasó en sus destinos, hicieron ver que eran leales al gobierno cuando realmente no lo eran, pasándose a las filas de los insurgentes en cuanto tenían oportunidad. Esta desconfianza mutua fue motivo para que se dieran algunos conflictos graves entre los milicianos y los militares profesionales. Esta actitud de desconfianza hacia el estamento militar profesional leal a la República tenía unas profundas raíces sociológicas y políticas. Tradicionalmente, el

[96] Carlos Saiz Cidoncha afirma que, al contrario que sucedía con otras armas del Ejército en las que los milicianos miraban con recelo a los oficiales profesionales, en el Arma de Aviación los oficiales siempre fueron bien vistos por los combatientes milicianos (SAIZ CIDONCHA, CARLOS: 2006, 122).

grueso del ejército y de la Guardia Civil, al igual que la Iglesia, se habían puesto siempre de parte de las clases poseedoras en los momentos de crisis social o política[97] y llevaban a cabo tareas de represión contra la clase trabajadora; las más próximas, la dura represión ejercida contra los revolucionarios de octubre del 34 y la que estaban llevando a término los sublevados en las zonas controladas por éstos. Por tanto, el reflejo mental básico de los trabajadores que constituían las milicias era de desconfianza profunda frente a aquellos militares profesionales que los dirigían, ya que podían ser traicionados por éstos en cualquier momento y ponerlos en manos del enemigo. El hecho de que Francisco Galán se fuera a dormir con la compañía de Justo era por un tema de seguridad. Se sentía más seguro entre tropas regulares que entre los milicianos por las razones argüidas anteriormente. Pero los militares profesionales republicanos no sólo recelaban de los milicianos por motivos de seguridad personal, sino también por su inadaptación a la disciplina que exigía una guerra. Esta situación conducía a una cierta inoperancia militar de las milicias en los primeros momentos, en los que el valor, la audacia y el idealismo de la lucha les proporcionaron algunas victorias, pero también sufrieron una serie de derrotas en cadena que llevaron al ejército sublevado a las puertas de Madrid. Así relata Justo su relación con Francisco Galán en Somosierra:

"*En Somosierra hice amistad con Francisco Galán. Este Francisco Galán era hermano del que fusilaron en Jaca, Fermín. Estos eran tres hermanos, Fermín que era militar, Francisco que era capitán de la Guardia Civil y otro que se llamaba Miguel que era del Cuerpo de Carabineros, eran una familia de militares. A Miguel le conocí de vista pero sin ninguna amistad. Francisco siempre venía a dormir con nosotros, yo siempre he pensado que venía a dormir con nosotros porque nosotros pertenecíamos al ejército regular y no le íbamos a hacer nada. Yo creo que él no se fiaba de la gente que mandaba, temía que le pudieran hacer algo por su condición de militar. Francisco mandaba una columna en el frente. Cuando íbamos a comer y a cenar nos juntábamos y charlábamos. También dormía al lado de él. A este Francisco Galán le dieron otro cargo y me quiso llevar con él, me dijo que me haría teniente. Le dije que no y creo que acerté quedándome en aviación porque no hubiera hecho nada entonces y suponiendo, además, que no me*

[97] El ejército o, en su lugar, la Guardia Civil, había actuado duramente contra los trabajadores en momentos de crisis como fueron la Semana Trágica, la Huelga General de 1917, el Trienio Bolchevique en Andalucía y la persecución de la militancia anarquista en Barcelona, a principios de la década de los veinte por parte del general Martínez Anido, entre otros.

hubieran matado. Se llevó a otro compañero mío y de éste ya no supe nada, no sé si vivirá".

Del frente de Somosierra, Justo César fue destinado al aeródromo de Los Llanos, cerca de la ciudad de Albacete. El origen de este aeródromo, según fuentes del Ejército del Aire[98], radica en la creación, en el año 1928, de una Escuela Civil de Pilotos de la Compañía Española de Aviación[99]. En este centro de formación aeronáutica aprendieron a pilotar tanto pilotos civiles como militares. Estuvo funcionando hasta el año 1932, fecha en que dejó de tener actividad, pero se siguió manteniendo el material y las instalaciones. Al inicio de la guerra, en 1936, el aeródromo fue ocupado, al igual que Albacete, por las tropas sublevadas, pero fue recuperado a los pocos días por las fuerzas republicanas, que lo mantendrían ya hasta el final de la guerra. La Republica aumentó la extensión de la base aérea uniendo a ésta la finca del Marqués de Larios. Este aeródromo fue utilizado desde el primer momento para la recepción del material militar que la Unión Soviética estaba enviando a España para equipar a las fuerzas armadas de la República, tras la negativa de las potencias occidentales a suministrar material bélico amparándose en la No Intervención.

Justo César relata, de forma somera, cómo era la vida en el aeródromo de Los Llanos y la buena relación que tenían con los rusos que habían acompañado al material enviado desde la Unión Soviética. Esta es una tónica general en todos los aviadores que mantuvieron contacto directo con los militares soviéticos, ya fuera en las academias soviéticas o en España, es decir, la buena imagen que tienen de ellos; los consideraban una gente estupenda, aunque Justo menciona que había personas que se aprovechaban de ellos; la picaresca española siempre tiene que aparecer por algún lado. Justo César estuvo en Los Llanos hasta que solicitó el curso de radiotelegrafista, razón por la que fue destinado a Santiago de la Ribera para realizarlo. Así describe Justo su paso por el aeródromo albaceteño:

"*Por entonces Los Llanos era un aeródromo sin importancia ninguna, me parece que no había más que un barracón y éste lo usaban los rusos, que ya empezaban a llegar para montar los aviones que venían desmontados y ponerlos en vuelo. Recuerdo que los*

[98] Página Web oficial del Ejército del Aire de España.
[99] La Compañía Española de Aviación fue una empresa de carácter privado dedicada al transporte de viajeros creada en la década de los veinte en España.

aviones viejos, malos, los ponían allí para que los bombardearan, pero nunca bombardearon allí. Hubo una noche que estuvieron bombardeando Albacete muy duramente y yo siempre he dicho que donde nosotros estábamos había miles de toneladas de bombas, miles de toneladas de gasolina, armamento…, todo ello ruso y allí nunca bombardeaban. Y, además, la gente lo sabía y el día del bombardeo no tiraron ni una bomba. Además, allí estaba también el Estado Mayor ruso. Otra cosa que sucedía era que todos los días a las doce del mediodía aparecía un avión de los fascistas que decían que era el hermano de Franco. Nosotros estábamos en la finca del Marqués de Larios, que estaba junto a Los Llanos. Era una finca muy grande y se empezó a utilizar para almacenar material militar. Recuerdo que en aquella finca había mucha caza, conejos, ciervos, corzos, pero no dejaban cazarlos, estaba prohibido.

La relación con los rusos en Los Llanos fue estupenda. Yo fui una vez con ellos a cargar material que venía de Rusia y, que por cierto, no lo cargamos porque no había llegado el barco. Los rusos eran una gente espléndida, aunque allí hubo personas que se aprovecharon de ellos. Eran gente magnífica, no se metían en nada, se dedicaban exclusivamente a su trabajo. Eran muy buenos profesionales, había de todas las profesiones, desde ingenieros a mecánicos".

Se puede afirmar, sin género de duda, que sin la ayuda extranjera ninguno de los dos bandos hubiera podido soportar el esfuerzo de guerra durante tres años. En este sentido, se debe destacar que la diferencia entre los envíos de armamento de italianos y alemanes a los insurrectos, en comparación con las remesas de armas remitidas por los soviéticos al gobierno republicano, en palabras de Ángel Viñas, fue abrumadora a favor de los primeros (VIÑAS, ANGEL: 2012, 260). Centrándonos en el número de aviones entregados por las potencias extranjeras, Ángel Viñas da la cifra de 1.518 aviones enviados por las potencias fascistas a los franquistas frente a los 648 aparatos remitidos por la Unión Soviética al gobierno de la República. Afirma, también, que la historiografía pro-franquista ha intentado inflar los números de aviones soviéticos en España, al sumar a los anteriores los que se fabricaron en España. Pero, aún incluyéndolos, la cifra siempre quedaría lejos del material entregado por los nazi-fascistas.

El gobierno de la República, como ya se ha citado en este trabajo, pidió, en un principio, ayuda militar a las potencias occidentales, pero ante la negativa francesa, británica y estadounidense a proporcionar armas, tuvo que dirigir su mirada hacia la Unión Soviética

para poder procurárselas. Como afirma Josep Puigsech, la ayuda militar soviética a la República fue producto de una petición realizada por el gobierno republicano ante las autoridades soviéticas. Fue una relación puramente comercial: un país necesita comprar armas y otro decide vendérselas, con la particularidad que el canal de la venta se hizo a través de vías diplomáticas[100]. No hubo, en ningún momento, un intento de penetración o sovietización del Estado español por parte de la Unión Soviética. La sovietización sería un proceso posterior a la Segunda Guerra Mundial. Stalin siempre tuvo la idea de mantener como régimen político en España la República liberal y democrática (PUIGSECH, JOSEP: 2012, 239). La primera remesa de armas soviéticas llegadas a España se produjo el 4 de Octubre de 1936 en el puerto de Cartagena. La lejanía de España respecto a la Unión Soviética sería un grave problema para un suministro de armas constante. Esta carencia no la sufrieron los sublevados debido a la cercanía geográfica de alemanes e italianos y, por supuesto, a la desinteresada colaboración de Portugal para prestar su territorio como lugar de entrega de materiales de guerra.

Las relaciones diplomáticas entre la República y la Unión Soviética se habían establecido poco antes de subir a la jefatura del gobierno Largo Caballero, cuando se produjo el correspondiente intercambio de embajadores, Marcelino Pascua en Moscú y Rosenberg en España, respectivamente. Como ya se ha comentado, la petición de armas a la Unión Soviética se hizo mediante vía diplomática, siendo el embajador de España en Moscú el encargado de realizar los pedidos a las autoridades soviéticas. En la primera quincena de septiembre de 1936, antes de que llegara el primer material soviético a España, comenzaron a instalarse militares soviéticos en la zona republicana y, concretamente, los primeros aviadores. Estos últimos serían los encargados de pilotar las primeras escuadrillas republicanas hasta que el personal español fuera formado en el manejo[101] de los nuevos aviones. El pago de todo este material de guerra se realizó utilizando las reservas de oro del Banco de España[102], que fueron transferidas a la Unión Soviética en

[100] Los envíos de armas desde la Unión Soviética a España fueron organizados en aquél país por un subgrupo del Comisariado del Pueblo para Asuntos Interiores, denominado Sección X.

[101] La política soviética en relación con el tema de sus pilotos en España, fue siempre de que había que sustituir lo más rápido posible a los pilotos soviéticos por españoles, de ahí el origen de las convocatorias de cursos en la URSS para formar a los pilotos republicanos españoles en el manejo de los aviones soviéticos. Pero no solo llegaron pilotos, también acudieron asesores, mecánicos, ametralladores, observadores, entre otras especialidades.

[102] Este sería el origen de la leyenda montada por los vencedores de la contienda acerca del famoso "*oro de Moscú".* Los sublevados verían en el depósito del oro del Banco de España en la Unión Soviética la prueba irrefutable de la subordinación de la política republicana a los dictados del Kremlin; mito que se alimentó

barco, llegando a Odesa el 6 de Noviembre de 1936. A mediados de Octubre comenzarían a llegar los primeros aviones soviéticos a los puertos de Cartagena y Alicante para ser montados, posteriormente, en diversas localizaciones del Levante español. En Los Llanos se centralizaron todas las tareas de organización del material llegado desde la Unión Soviética.

Por tanto, la relación de Justo César con los soviéticos viene del importante papel que se asignó a Los Llanos en relación con los equipos soviéticos que llegaban a España. El material volante que los soviéticos enviaron a la República estaba compuesto por los cazas *Polikarpov I-15* "*Chato*", *Polikarpov I-16* "*Mosca*", los aviones de reconocimiento y bombardeo ligero *Polikarpov R-5* "*Rasante*" y *Polikarpov RZ* "*Natacha*" y, por último, el bombardero rápido *Tupolev SB-2* "*Katiuska*".

De esta manera, la República fue totalmente dependiente de la Unión Soviética en cuanto a los suministros de armas, aunque el gobierno siempre estuvo buscando otros mercados donde adquirir armamento, pero casi siempre de forma infructuosa debido a la política de No Intervención. A esta política de No Intervención se unirían el resto de los gobiernos europeos. En concreto "*... el llamado formalmente Acuerdo de No Intervención en España comprometía a esos gobiernos a prohibir la venta y exportación de armas y municiones con destino a los contendientes en España y prescribía la prohibición del tránsito por su territorio y aguas de soberanía del material bélico de otras procedencias. Para supervisar la aplicación se constituyó el pertinente Comité de No Intervención, con sede en Londres, formado por los representantes acreditados de todos los países europeos en el Reino Unido"*. (MORADIELOS, ENRIQUE: 2012, 221). Enrique Moradielos, al reflexionar sobre la No Intervención, afirma que fue muy perjudicial para la Republica y muy ventajosa para los sublevados porque equiparaba al gobierno legítimo con los insurgentes y que el embargo de material bélico fue efectuado preferentemente contra el gobierno de la República (Alemania e Italia nunca dejaron de enviar armas a los insurgentes) salvo las importaciones de armas de la URSS que fueron siempre mucho más difíciles de hacer llegar a su destino que los envíos de las potencias fascistas. Concluye Moradielos manifestando que el acuerdo fue letal para la República a largo plazo. Por tanto, ésta tuvo que encarar la guerra desde su inicio con grandes dificultades militares y

durante los años que duró el régimen del general Franco y que sería desmentido por las pruebas aportadas por los investigadores dedicados al tema.

diplomáticas que, a la postre, serían un pesado lastre en la defensa del régimen democrático y que conducirían a su derrota final.

Justo reflexiona sobre la necesidad que tenía la República de mandos militares, pero, sobre todo, de mandos que hubieran tenido ya experiencia militar. Piensa que fue ascendido a cabo, estando destinado en Los Llanos, como reconocimiento o compensación por haber estado en el frente de guerra, y también por la necesidad de mandos profesionalizados fogueados en la guerra. Poco después sería ascendido a sargento tras pasar unos exámenes en la misma base de Los Llanos:

"*Cuando regresé del frente de Somosierra nos hicieron una especie de compensación por la cual a mí me ascendieron a cabo, a otros a sargentos, etc…, el caso es que el ejército no tenía mandos y había que tenerlos y de esta manera se funcionaba. Siendo ya cabo en Los Llanos hubo unos exámenes para promocionar a sargento. Yo me presenté y, al cabo de dos o tres meses, no recuerdo bien, aparecí en el Boletín Oficial como sargento. Yo fui a la escuela siendo cabo todavía, pero estando allí fue cuando aparecí en el boletín y cuando acabé el curso ya era sargento. Tenía entonces 19 años".*

Luis Villalvilla ya pertenecía al Arma de Aviación cuando comenzó la guerra, destinado en el aeródromo de Cuatro Vientos. Ascendido a cabo antes de comenzar el conflicto se presentó voluntario para combatir en el frente de Peguerinos, donde permanecería hasta aprobar el ingreso para realizar el curso de piloto. Así lo narra su amigo Basilio en la semblanza biográfica que le hace:

"Nacido en Uclés (Cuenca), a los 18 años ingresaría como voluntario en el Arma de Aviación el día 15 de noviembre de 1934. Destinado en la 1ª Compañía del Aeródromo de Cuatro Vientos, finalizado el período de instrucción y haber prometido fidelidad a la bandera de la República, sería destinado a Mayoría (Sección de Expedientes de Personal). Asiste a la academia de cabos, siendo aprobado para la citada categoría a finales del año 1935 con el nº 15.

Con motivo de la sublevación militar el 18 de Julio, voluntariamente se incorpora al Batallón de Aviación, siendo destinado al frente de Peguerinos, como cabo de la 3ª Compañía. Permanece en el citado Batallón hasta el día 3 de octubre. Habiendo sido

aprobado para hacer el curso de piloto, el día 24 del citado mes saldría, desde la Base de San Javier con rumbo a Barcelona como alumno Piloto"[103].

A Leopoldo Morquillas le pilló el inicio de la guerra disfrutando de un permiso en Madrid, donde se encontraba con su madre. Al igual que los anteriores, ya era militar cuando comenzaron las hostilidades, pues estaba destinado en la base El Prat, en Barcelona. Estando en Madrid se presentó en Getafe de forma voluntaria debido a dos razones poderosas: por un lado, el cumplimiento de su deber como militar profesional de la aviación republicana y, por otro, su ideología, que le hacía permanecer fiel a la República en el plano de las ideas. Una vez en Getafe, pidió permiso al comandante de la base para ir como ametrallador en los *Breguet XIX*, petición que le fue concedida. De esta manera estuvo, en estos primeros momentos de la guerra, prestando servicio en el frente de la Sierra de Madrid a ayudar a impedir que las tropas del general Mola, procedentes del Norte consiguieran llegar a la capital de España. Hace algún comentario crítico respecto a la organización de las operaciones militares y resalta, en cambio, la valentía de los pilotos en cada acción de guerra:

"*En Julio del 36 yo estaba de permiso en Madrid con mi madre y después de un acelerado desenredo en mi mollera de lo que estaba sucediendo, me incorporé inmediatamente al aeródromo de Getafe, cuyo jefe era entonces el comandante Camacho y los jefes de escuadrilla Tourné y Martín Luna.*

Ya recordaréis la situación de aquellos días; teníamos aviones, pero escaseaba el personal volante. Como yo, a mi parecer, me encontraba relativamente preparado para prestar servicio en el aire y considerándolo mi deber, tanto militar como político, me presenté al jefe del aeródromo comandante Camacho pidiéndole permiso para volar en calidad de ametrallador-bombardeo. El permiso me fue concedido y así empecé mi actuación como personal volante de la República Española.

No puedo recordar aquellos tiempos sin emoción. ¡Cuanta hombría, cuanto valor, cuanto desprecio al peligro entre aquellos pocos magníficos pilotos que habían quedado fieles a la República! Aquella españolísima cocina a que ya me refería antes, de muchos huevos y poca salsa, estaba en pleno auge en aviación. Si los huevos ocupaban el 99% del plato,

[103] *Alas Gloriosas* (nº 33-34), 1984.

a la salsa le quedaba solamente el 1%, teniendo en cuenta que a la salsa de marras se refieren la preparación y organización detallada de cada operación o servicio militar. Seguro que cada piloto o jefe, más o menos, pensaban para sí: "¿Prepararme para el vuelo al frente? ¡Que barbaridad! ¡Se van a figurar que tengo miedo!"[104].

Morquillas hace una serie de comentarios críticos, de carácter sociológico, acerca del talante de los nuevos pilotos incorporados a la aviación republicana. Concretamente, les reprocha que estaban cayendo en los mismos malos hábitos que los que ya lo eran de años anteriores, a saber, el elitismo, el señoritismo, como el mismo lo define, el creerse por encima de los demás. A lo manifestado anteriormente, añade, que no ayudaban en nada al personal de tierra, por lo que exige a los pilotos, en su recriminación, que colaboraran con mecánicos, armeros y otros especialistas de tierra, ya que cooperando entre todos se llegaría a la máxima eficacia. No hay que olvidar que hasta la llegada de la Guerra Civil, el hecho de ser piloto, salvo algunas raras excepciones, estaba reservado a personas con una condición social determinada. La gente corriente no podía ni siquiera albergar la esperanza de que algún día podría convertirse en piloto, a lo máximo que podía llegar la gente común era a convertirse en un suboficial especialista. Por tanto, los pilotos constituían una élite dentro de las Fuerzas Armadas, hecho que la guerra cambió totalmente, pues pudieron formarse como pilotos jóvenes pertenecientes a las clases populares que antes de la guerra ni por asomo hubieran soñado con poder dirigir un avión de caza o un bombardero. El cambio social que se estaba operando en el ejército republicano en todas sus armas, no solo en aviación, era realmente revolucionario en muchos sentidos, configurando, por tanto, una nueva mentalidad militar. Así reflexiona Morquillas acerca del asunto:

"*Ya que me he metido en crítica, quisiera hacer constar un desgraciado factor que nos perjudicó no poco. La aviación española de aquellos tiempos –no se como estará ahora- estaba impregnada de señoritismo, especialmente la oficialidad de vuelo. Como todo lo malo se pega pronto y bien, ese señoritismo, aunque claro está en mucho menor grado, se les pegó de herencia a los nuevos cuadros, a la juventud recién llegada a la aviación durante la guerra. Cada piloto creía su deber y no se preocupaba de más que de ocupar la cabina, dar motor y salir 'pa alante' para jugarse el pellejo en la contienda. El aparato, el motor, el armamento y su reglaje, la clase de municiones y otras*

[104] *Alas Gloriosas* (nº 25), 1983.

"pequeñeces" por el estilo, eran cosas que incumbían exclusivamente a los mecánicos, armeros y otros especialistas técnicos. Terminados los servicios, los señoritos pilotos, en vez de ayudar al personal de tierra, regularizar su trabajo y prepararse ellos mismos como es debido para los vuelos del siguiente día, en dependencia de la situación en el frente, se arreglaban los bigotes y salían pitando para la ciudad más próxima a pasar el tiempo lo mejor posible en algún buen café y aún mejor compañía. Una aviación seria y combativa no puede tolerar actitud y comportamientos semejantes.

A mí parecer, que como buen español considero indiscutible, la aviación siendo el arma más moderna y desde el punto de vista técnico más complicada, exige de cada uno de sus especialistas volante o terrestre, sin excepción, un trabajo diario, duro y escrupuloso; solamente así se puede combatir con la eficacia necesaria"[105].

En el inicio de la sublevación en la zona de Cataluña-Aragón, las tres capitales provinciales aragonesas cayeron en manos de los sublevados. Parece sorprendente que Zaragoza quedara en el lado de los insurgentes debido al fuerte componente anarquista de su clase trabajadora. En Cataluña ocurrió lo contrario. Concretamente, en Barcelona, las fuerzas de orden público y las organizaciones anarquistas CNT y FAI ya estaban prevenidas de la posibilidad del golpe. El día 19 se sublevaron los cuarteles de Barcelona y les hicieron frente los obreros barceloneses, la Guardia de Asalto y los Mossos D'Escuadra, a los que se uniría posteriormente la Guardia Civil[106]. La intervención de la de este último cuerpo a favor de la legalidad republicana sería la puntilla que terminaría con la sublevación de los militares en Barcelona y, por ende, en toda Cataluña.

El aragonés, afincado en Cataluña, y futuro piloto de caza, Simón Fiestas, iba a participar en las Olimpiadas Populares de Barcelona cuando fueron suspendidas debido a la sublevación de los militares[107]. Simón Fiestas, como se ha citado en un punto anterior, era una persona muy aficionada al deporte, por lo que cuando comenzó la guerra se alistó

[105] *Alas Gloriosas* (nº 25), 1983.
[106] Es famosa la escena del coronel de la Guardia Civil, Antonio Escobar, poniéndose a las órdenes del Presidente de la Generalitat Lluis Companys. El coronel Escobar era un hombre conservador y católico que fue fiel hasta el final al gobierno de la República. Hecho prisionero al término de la guerra sería fusilado por los franquistas en el año 1940.
[107] Un buen número de atletas extranjeros de los que iban a participar en la Olimpiada Popular, al producirse el golpe en Barcelona, se unieron a las luchas callejeras en Barcelona contra los insurgentes. Representaron una premonición de lo que serían posteriormente las Brigadas Internacionales.

en un regimiento de montaña debido su vocación por las actividades deportivas al aire libre, en concreto, el esquí. Así describe Simón su comienzo en la guerra:

"Cuando comenzó la guerra me incorporé de forma voluntaria al Regimiento Pirenaico nº 1, Compañía de Esquí[108] *, creado por la Generalitat de Cataluña. Este Regimiento fue enviado a la zona del Pirineo catalano-aragonesa donde no llegué a entrar en combate".*

El barcelonés y militante de la UGT[109], Antonio Vilella, vivió en primera persona la violenta jornada del 19 de julio en Barcelona en la que los insurgentes fueron derrotados en las calles de la capital catalana. En su relato se manifiesta la efervescencia y entusiasmo político que se vivió en Cataluña en aquellos días. Muchos lo sintieron como una bocanada de libertad, en especial todo el espectro político asociado al anarquismo, que vieron en la victoria contra los sublevados, la puerta hacia la revolución libertaria que sería exportada al resto del Estado español. En las calles había una gran excitación revolucionaria, parecía que un nuevo mundo y una nueva forma de vida estuvieran emergiendo. Pero el estallido revolucionario tuvo su faceta negativa, sustanciada en la comisión de asesinatos de personas no afines y en la quema de iglesias. Lo que los insurrectos habían pretendido con el golpe, a la sazón, prevenir la revolución, paradójicamente, el calcetín se les había vuelto del revés, pues la contrarrevolución había propiciado la revolución. En aquellos días la CNT era la dueña de la calle, tenía en sus manos el control de Barcelona. El presidente Companys, consciente de la realidad, les ofreció el poder, oferta que ellos rechazaron[110], creándose el Comité de Milicias Antifascistas, en el que estaban representadas todas las fuerzas que apoyaban a la República. Este Comité funcionó durante un tiempo como un gobierno paralelo al de la Generalitat, hasta que fue disuelto el 1 de octubre de 1936. Companys formó un nuevo gobierno en el que entraron los anarquistas, tal como lo harían posteriormente en el de Largo Caballero. Al entrar en el gobierno, los anarcosindicalistas habían dejado de lado

[108] Unidad militar creada por la Generalitat de Cataluña encuadrada en el Ejército Popular. Fue constituida en el mes de Noviembre de 1936 incluyendo en su seno una compañía de esquiadores. Esta unidad más tarde se integrará en la 43ª División del Ejército de la República

[109] Tomando en cuenta el número de afiliados, la UGT en Cataluña, en comparación con la CNT, era un sindicato minoritario, y, aunque, no existen cifras concretas, pero sería como una décima parte de la confederación anarquista.

[110] La CNT y la FAI rechazaron la toma del poder por un factor puramente ideológico. En el caso hipotético de que hubieran instaurado una dictadura de carácter libertario, y tenían que haberla instaurado, pues un buen porcentaje de la población no comulgaba las ideas anarquistas, hubieran caído en una contradicción flagrante con lo que ellos predicaban; los anarquistas rechazaban el poder en si mismo, por tanto no podían tomarlo. Fue uno de los debates más agrios que tuvieron las organizaciones anarquistas en el transcurso de la guerra.

la revolución libertaria en letras mayúsculas. Pero la revolución estaba en el día a día de la economía catalana con el proceso de colectivizaciones de las empresas radicadas en aquella región. En Barcelona se estaban ensayando, en muchos casos con considerable éxito, experimentos de gestión empresarial de carácter autogestionario, donde los obreros eran los verdaderos protagonistas en la administración de las empresas. Tal era la fuerza del impulso colectivizador que la Generalitat no tuvo más remedio que legalizarlo a través del *Decret de Collectivitzacions i Control Obrer d'Industries i Comerços*, promulgado el 26 de octubre de 1936. Barcelona estaba viviendo un gran experimento sociológico, político y económico dirigido por los militantes anarquistas, sin precedentes en la historia de España; lo más aproximado a lo que estaba aconteciendo en Cataluña sería la gestión integral de los recursos llevada a cabo por la Alianza Obrera en la Revolución de Octubre de 1934 en Asturias.

A pesar del proceso revolucionario, el gobierno de la Generalitat nunca perdió el control de las instituciones y tampoco el de las finanzas. Las entidades bancarias quedaron bajo el control del sindicato de empleados de banca de la UGT (FRASER, RONALD: 2007, 193). El hecho de que se disolviera el Comité de Milicias Antifascistas y que los anarquistas apostaran antes por ganar la guerra que por hacer su revolución, postura ratificada por su entrada en el gobierno de concentración presidido por Companys, lo que reforzó la autoridad de la Generalitat y, en particular, del propio presidente catalán. Pero había una clase social amenazada por la hegemonía anarcosindicalista, la pequeña burguesía nacionalista catalana. Esta pequeña burguesía era antifascista, pero "*ello no se debía al hecho de ser pequeño burguesa ya que era la misma clase que en otras partes representaba la base del fascismo, sino porque era catalana y nacionalista. El triunfo de la reacción militar en nombre de la unidad indivisible de España no podía hacer otra cosa que amenazarla al amenazar también la autonomía catalana dentro de la cual había establecido su dominio político. (...) Pero la revolución se convirtió en una amenaza aún mayor".* (FRASER, RONALD: 2007, 194). Representaba una amenaza para la burguesía porque los obreros se habían hecho con el control efectivo de los negocios y la industria catalanas y, además, la experiencia en líneas generales estaba funcionando. Debido a este hecho, siguiendo a Fraser, esta pequeña burguesía perdió la confianza que había tenido en sus partidos tradicionales, en especial la Esquerra, y se echó en brazos de los

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

comunistas del PSUC y de la UGT[111], lo que se tradujo un aumento exponencial de afiliados en ambas organizaciones en poco tiempo. La causa del crecimiento es que estos empleados, tenderos, pequeños propietarios y profesionales liberales veían en los comunistas un partido de orden frente a los que ellos consideraban el desorden libertario.

Todo este ambiente de efervescencia revolucionaria y de cambios en el orden social y económico será el que experimentará el joven Antonio Vilella en aquella primera fase de la guerra en Cataluña:

"*Perteneciendo al sindicato UGT fue cuando estalló el alzamiento. En la Escuela aquello fue traumático y fue espectacular ver la forma en que se comportaron los compañeros, la forma en que asumieron aquel momento tan emblemático. Hubo entre nosotros una serie de diferencias de apreciación acerca de en qué consistía aquello, a dónde íbamos a parar. Para mí, aquello fue como si se hubiera abierto una ventana y hubieran entrado unos aires de libertad y de entusiasmo y sobre todo de democracia, y aquello, como estábamos tan politizados, pues nos entusiasmó mucho. En aquellos días de más tensión del movimiento revolucionario el director de la Escuela nos convocó en la sala más importante de la Escuela. Y allí nos dijo: "Muchachos sabéis lo que es la democracia que está llegando ahora. Pues tomad nota de esto: Democracia es tolerancia y comprensión". Y aquello me marcó para siempre. Aquello me marcó la vida para siempre, la tolerancia y la comprensión. Había que casar el entusiasmo con la tolerancia y la comprensión*".

La situación revolucionaria, de marcado carácter libertario, que se vivía en Barcelona contagió al joven Antonio Vilella. Así, a pesar de ser ugetista, sintió el empuje revolucionario y decidió ir a la conquista de Zaragoza con las columnas anarquistas. Su padre le convenció para que no se uniera a las citadas columnas de milicianos y le conminó a reflexionar que con una escopeta no se puede ganar una guerra, frase que resume claramente la "*eficacia*" militar de las milicias al principio de la guerra. Describe Antonio el pobre armamento de las milicias libertarias en su camino hacia Aragón y de la desorganización reinante, cuando habla de escopetas y colchones en los camiones. Las columnas anarquistas catalanas, comandadas por Durruti, avanzaron por Cataluña hasta ser detenidas a las puertas de Zaragoza y Huesca respectivamente.

[111] La UGT, siendo un sindicato de raíz socialista, en Cataluña estaba dominada por los comunistas estalinistas del PSUC.

Lo realmente importante y destacable de las columnas libertarias que marchaban hacia Aragón, al margen de ganar territorios a los sublevados en el plano militar, fue su intensa actividad en materia de colectivización de las propiedades agrarias en las localidades de Aragón que iban ocupando en su camino. Fue otro gran experimento socio-económico. La experiencia colectivizadora aragonesa fue continuación y complementaria a la que se estaba realizando en Barcelona. En el desarrollo de la colectivización agraria existieron diferencias según las localidades o comarcas donde se aplicó. Sobre sus resultados y funcionamiento hay diferentes opiniones: las fuentes cercanas o dentro del ámbito ideológico y cultural libertario afirman que la colectivización agrícola en Aragón fue un éxito y que los agricultores, salvo muy pocas excepciones, se unían a ella voluntariamente; otras, más cercanas al ámbito ideológico del Frente Popular, consideran que fue un relativo fracaso y que entorpeció el normal curso de las acciones militares al dar más importancia a la revolución que a buscar la victoria en la guerra, aunque en algunas de las colectivizaciones participaron elementos socialistas y comunistas que trabajaron en común con los anarquistas. El impulsor de todo este movimiento colectivizador fue el Consejo de Aragón[112]. Este organismo, en un primer momento, estaría compuesto exclusivamente por miembros de ideología anarquista, si bien, posteriormente, se abrió, tras el reconocimiento de su autoridad por el jefe de gobierno Largo Caballero, al resto de las fuerzas que defendían la legalidad republicana. La realidad es que este organismo siempre estuvo bajo el control efectivo de la CNT ya que los anarcosindicalistas disfrutaron de una mayoría clara. El Consejo de Aragón sería suprimido en el año 1937 cuando era presidente del Consejo de Ministros el Doctor Negrín, en el marco de la política de recuperación de competencias que el gobierno de la República estaba llevando a cabo para terminar con todos los poderes locales o regionales paralelos al oficial que habían surgido en la zona republicana a raíz del estallido del conflicto.

Volviendo a Antonio Vilella, aunque fue convencido por su padre para no marchar hacia Aragón con las columnas anarquistas, él pudo persuadir, a su vez, a su padre para alistarse en aviación, con la intención de ser piloto:

[112] El Consejo de Aragón se constituyó en la localidad de Fraga en el mes de octubre de 1936 y se ubicó, posteriormente, en Caspe (Zaragoza). El Consejo de Aragón llegaría a convertirse en un ente autónomo dentro del Estado republicano que asumió las competencias que antes tenían las provincias y las diputaciones provinciales.

"*Entonces comenzó en Barcelona un verdadero movimiento revolucionario entusiasta. Empezaron los camiones a ir cargando a los voluntarios que querían ir a Zaragoza y yo me quería apuntar también a subir a un camión de aquellos. Recuerdo que aquellos camiones llevaban colchones y escopetas. Entonces le dije a mi padre 'yo quiero ir a ayudar a recuperar Zaragoza, quiero participar en la guerra porque no veo otra solución, tengo que participar'. Mi padre me contestó que si me creía que con una escopeta iba a ganar una guerra. Yo le contesté que los que sentíamos aquello teníamos que participar en la guerra. La conversación concluyó diciéndome mi padre que no me daba permiso para irme. Al cabo de dos días le dije a mi padre que había encontrado la solución, que si no me dejaba ir a Zaragoza había descubierto que en la Aviación podría ser más útil porque en la Aviación, si yo era piloto de caza, podría maniobrar, podría atacar, podría esquivar, que podría hacer un buen papel y que no sería tan peligroso. Al final mi padre me dijo: Bueno, haz lo que te dé la gana"*.

El mecánico Eusebi Pérez Martín, a la temprana edad de 16 años, salió de Barcelona camino de Aragón como voluntario de las milicias. Fue acompañado de sus dos hermanos mayores y su madre. En el breve testimonio de Eusebi se vuelve a corroborar la falta de organización militar imperante en las milicias al principio de la contienda. En su caso, su madre, se dedicaba a llevar munición a los milicianos que estaban en el frente, lo que vuelve a hacernos reflexionar acerca del papel de la mujer al principio de la guerra. En el frente, un día leyó en el periódico que se convocaban plazas para formarse como mecánico de aviación. Su madre le animó, aunque él tenía el problema de la edad, ya que pedían jóvenes entre los 18 y los 25 años, por lo que se planteó falsificar la partida de nacimiento para poder presentarse a los exámenes, aunque se enteró después de que podían presentarse los de 16. Lo de modificar la fecha de nacimiento era algo relativamente habitual, ya que algunos jóvenes deseaban participar en la actividad bélica en defensa de la República debido a sus tempranas convicciones ideológicas, ya fuera directamente en el frente o ingresando en alguna de las diferentes academias republicanas. De hecho, las autoridades republicanas retiraron del frente a muchos menores al principio de la guerra.

Así cuenta Eusebi sus inicios en la contienda civil española:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*Yo fui a la guerra con 16 años recién cumplidos, nací en 1920, marché al frente de Aragón en Azaila, con mis dos hermanos, Jesús de 22 y Mariano de 26. Mi madre nos traía algo de comida, viajaba en el camión que hacía el reparto de las municiones, en uno de esos viajes me llevó un periódico donde un anuncio solicitaba 150 plazas de mecánicos de vuelo.*

Yo era el niño de la familia, el menor. Siempre tuve la idea de la aviación, mi madre me dijo: '¿Por qué no vas tú?' El anuncio requería que los solicitantes tuvieran entre 18 y 25 años; yo tenía 16, entonces le dije a mamá que era muy importante que yo entrara a la aviación, aunque tuviera que modificar la partida de nacimiento; después resultó que aceptaban a partir de los 16 años"[113].

El futuro observador Lluis Negra Escuder, en el momento de comenzar la Guerra Civil, era estudiante en la Escuela de Trabajo de Barcelona y por su quinta debía haber ingresado en la marina republicana. Pero, pasados unos meses de iniciarse la guerra, concretamente en el año 1937, se alistaría voluntario en Aviación llevado por dos sentimientos muy juveniles, el afán de aventura y la defensa de la democracia representada en la legalidad republicana y, por supuesto, el ansia de volar:

"*Yo era en 1936 un joven frío pero alegre, alumno de la Escuela de Trabajo de Barcelona de Oficios Artísticos, y afiliado por mi quinta a la Marina de Guerra de la República. Estalló el 17 de Julio la sublevación militar, y unos meses más tarde, el aire juvenil de aventura junto al democrático de mi familia, penetró en mi mente la voluntad de adelantar mi defensa al bando republicano ingresando voluntario en las Fuerzas Aéreas de la República*"[114].

"*Estallada la Guerra Civil, ingreso voluntario en la Aviación Republicana el año 1937 ya que mi ilusión era volar, deseo exteriorizado en otras ocasiones y escritos…"*[115].

El futuro mecánico Josep Capellades, en un primer momento, intentó ingresar en la Aeronáutica Naval, pero no pudo realizar los exámenes por lo que se alistó voluntario en el Batallón Nº 1 de Aviación con destino en el aeródromo de Sariñena[116], creado ex

[113] *Revista Ícaro* (nº 109), 2012
[114] *Revista Ícaro* (nº 79), 2004.
[115] *Alas Gloriosas* (nº 19), 1982.
[116] El aeródromo de Sariñena fue planeado a finales de julio de 1936, y debe el origen de su denominación a que estaba cerca de la localidad aragonesa del mismo nombre. Comenzó siendo un aeródromo con

profeso para dar cobertura aérea a la ofensiva de las milicias que desde Cataluña avanzaban por Aragón en los comienzos de la guerra. Fue la base desde la cual se realizaban las operaciones aéreas en el frente de Aragón contra los sublevados, en concreto Zaragoza y Huesca; los ataques aéreos republicanos dirigidos a Teruel se hicieron desde el aeródromo de Manises, en Valencia. En aquellos primeros momentos de la guerra, la superioridad aérea de la aviación gubernamental en Aragón era indiscutible. En Sariñena estaba destinada la famosa escuadrilla "Alas Rojas"[117], llamada así porque en las alas y en el fuselaje de los aviones que la componían se pintaron unas franjas de color rojo para identificarse frente a los aviones de los sublevados[118]. Fue una base donde desde el primer momento se estableció la disciplina militar, y, como ejemplo de ello destaca el hecho de que a diario se izaba y se arriaba la bandera republicana (SAIZ CIDONCHA, CARLOS: 2006, 150), lo que contrastaba con la relativa desorganización e indisciplina militar de las milicias anarquistas presentes en Aragón. En esta línea, el hijo[119] del que fuera jefe de la escuadrilla "Alas Rojas", Isidoro Giménez, cuenta que su padre tuvo que imponer la disciplina militar entre los milicianos destinados en la base. Esta actividad de control e imposición de la disciplina militar a las milicias, al menos, salvó la vida de dos personas que vivían en el cercano pueblo de Albalatillo[120]. El sargento armero destinado en Sariñena, Antonio Ráfeles, afirma que en el aeródromo se comía bien, que en 1936 todavía había de todo en los bares y comercios de la localidad (RÁFELES, ANTONIO: 1998, 52). El campo de Sariñena se convertiría con el paso del tiempo en un lugar de la memoria de la aviación republicana, un lugar emblemático, simbólico por los valores que se defendían, y esta naturaleza especial del lugar la describe muy bien el citado Antonio Ráfeles: "*Sariñena fue y sigue siendo para mí el símbolo de la Aviación de la Libertad. Aquellos meses que viví allí constituyeron los tiempos más*

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

instalaciones muy básicas, pero con el tiempo sería dotado de las infraestructuras propias de una base aérea. Su primer jefe fue el Comandante Reyes. Caería en manos de las tropas sublevadas en marzo de 1938.

[117] La escuadrilla "Alas Rojas" estaba compuesta por diversos modelos de aviones: *Hispano-Nieuport*, *Breguet XIX*, *Vickers Vildebeest*, *Fokker*, *Dragon Rapide*, entre otros.

[118] Los colores que se establecieron para los aviones estacionados en Sariñena posteriormente serían los que identificarían a todos los aparatos de la aviación republicana.

[119] El hijo del piloto Isidoro Giménez se llama Ángel Giménez y se ha ocupado, al igual que otros hijos de otros tantos pilotos, de mantener viva la memoria de su padre en particular, y de la aviación republicana en general.

[120] Cuenta Ángel Giménez, residente con su familia en una casa del pueblo de Albalatillo, que cuando su padre estaba destinado en Sariñena, un grupo de anarquistas de la FAI, en concreto de Los Aguiluchos, intentó llevarse al cura del pueblo y al padre de un amigo de Ángel, también residente en la localidad, piensa él porque era católico o que había por medio alguna venganza personal. Isidoro Giménez, en ambos casos, pistola en mano, impidió que se los llevaran, amenazándoles con aplicarles la disciplina militar con todo su rigor, increpándoles duramente, afirmando que donde deberían estar era en el frente, luchando contra los sublevados y no en la retaguardia deteniendo a personas inocentes.

importantes de toda mi vida. Mi admiración y mi respeto hacia todos quienes hicieron posible aquella realidad surgida de la nada: al personal volante, a los especialistas, a la tropa… siempre me he sentido orgulloso de haber estado en Sariñena y haber conocido a sus hombres, que lo dieron todo por la República y la Libertad" (RÁFELES, ANTONIO: 1988, 58). Josep Capellades, más tarde, sería destinado a Lleida, donde tendría conocimiento de la convocatoria del curso de mecánicos. En una semblanza biográfica realizada en la revista *Ícaro* se describen sus primeros tiempos en la guerra:

"*Sin poder acceder a las pruebas para integrarse en la Aeronáutica Naval de Barcelona, Josep decidirá alistarse en el Batallón Nº 1 desplegado en el aeródromo de Sariñena, en octubre de 1936, importante base aérea de Alas Rojas destinada a cubrir el frente aragonés, pasando posteriormente al campo de aviación de Lleida, Alfés, en abril de 1937. Su destino como escribiente le permitirá consultar los diarios oficiales y, de este modo, conocer la convocatoria para el curso de mecánicos de la aviación publicada el 19 de julio de 1937 en la que se inscribirá*"[121].

El futuro cabo telefonista Pedro Novell Casanovas se alistó voluntario en el mes de noviembre de 1936 y fue destinado al aeródromo de Lleida. Este campo de aviación fue creado como aeródromo civil. Al comienzo de la guerra fue transformado en base militar y se le aumentaron sus servicios y dotaciones, para lo que se realizaron las correspondientes obras. Junto con el aeródromo de El Prat y Sariñena, fue una las bases desde las que la aviación republicana, al principio de la guerra, apoyaría la ofensiva de las milicias catalanas en su marcha hacia Zaragoza y Huesca, lo que impediría al mismo tiempo que los sublevados avanzaran hacia Barcelona, desde sus bases aragonesas. Tras el avance nacionalista por el frente de Aragón en 1938, el aeródromo de Lleida caería en manos de las tropas franquistas que lo utilizarían como base para que sus aviones actuaran sobre Cataluña. A causa de las obras en el aeródromo de Lleida, Pedro sería destinado un tiempo a la base de El Prat, en Barcelona, para regresar de nuevo a Lleida como telefonista empleo en el que fue instruido por el técnico civil que había realizado las instalaciones telefónicas en el campo de aviación. David Nieto Ballcells hace una semblanza de las primeras experiencias de Pedro Novell en la guerra:

[121] *Revista Ícaro* (nº 100), 2010.

"*En Noviembre de 1936, se alistó como voluntario en Aviación. En Diciembre fue aceptado y enviado al campo de aviación (todavía en construcción) de Lleida. Allí estuvo un par de semanas incluyendo una estancia en el hotel Regina del balneario de Vallfogna de Riucorb, ingresado por problemas gástricos.*

Fue trasladado al aeródromo de El Prat de Llobregat para realizar la instrucción mientras se terminaba la construcción del campo de aviación de Lleida. Regresó a Lleida al cabo de un mes. El teniente Lara le destinó como telefonista en la centralita del campo de aviación siendo instruido en el funcionamiento de la misma por el técnico de la compañía telefónica que la instaló"[122].

La sublevación de los militares en Valencia siguió unas pautas totalmente diferentes a lo que había sucedido en Madrid o Barcelona. El general González Carrasco, responsable del alzamiento en Valencia, al ser derrotada la sublevación en Barcelona, permaneció en una situación ambigua, con las tropas encerradas en los cuarteles; en palabras de Gabriel Cardona, entre la inhibición y el motín, hasta que a finales de julio fueron reducidos por las fuerzas leales al gobierno (CARDONA, GABRIEL: 1989, 204).

De la región valenciana, concretamente de Alicante, es el mecánico Luis Sancho, aunque, por un hecho anecdótico, el comienzo de la guerra le cogió en Madrid. Le he incluido dentro de la zona Levante-Murcia porque, a pesar de que se alistó en Madrid en aviación, inmediatamente sería destinado a la provincia de Murcia, donde comenzaría, realmente, su andadura en la guerra. Luis Sancho y un amigo, debido a una travesura de juventud, hicieron un viaje a Madrid desde su ciudad natal, Alicante, diciendo a sus madres que se iban al cine. Y, estando en Madrid, se produjo la sublevación militar. Marcharon a Cuatro Vientos donde se alistaron y de allí, inmediatamente, los trasladaron a Murcia, concretamente al convento de Los Jerónimos, que se había convertido en un cuartel. Desde Murcia, hacían viajes a Cartagena para descargar los barcos rusos que llegaban con el material militar adquirido por el gobierno de la República. Luis Sancho colaboró también en el montaje de los aviones soviéticos en el campo de Alcantarilla[123]. Luis

[122] *Revista Ícaro* (nº 77), 2003.
[123] Las obras del aeródromo de Alcantarilla se inician ya comenzada la Guerra Civil, concretamente en agosto de 1936, se ubicarán allí las escuelas de vuelo elemental con aviones *De Havilland*, *I-15* e *I-16* (GARCÍA, ÁNGEL: 2006, 7).

describe todo el operativo desde la descarga del material en Cartagena hasta la puesta en vuelo de los aviones camino del frente:

"*Cuando tenía dieciocho años un amigo mío y yo les dijimos a nuestras madres que nos íbamos al cine y nos vinimos a Madrid. Y fue estando en Madrid cuando comenzó el movimiento de los militares contra la República. Por tanto, la guerra a mí me pilló en Madrid. Estando en Madrid fuimos a la Base de Cuatro Vientos y allí en Cuatro Vientos ingresamos en Aviación. Allí nos dieron un pasaporte y nos dijeron que nos fuéramos a Murcia. Una vez en Murcia fuimos al convento de Los Jerónimos. Allí en Los Jerónimos, salíamos en camiones a Cartagena para descargar el barco ruso KOMSOMOL*[124]*. El barco ruso traía bombas y los primeros Chatos. Las bombas las llevábamos a las minas que había en el pueblo de La Unión y los aviones, que venían en unas cajas grandísimas, los descargábamos y en tren se llevaban a la base de Alcantarilla. Por aquellas fechas los fascistas estaban a las puertas de Madrid, sería el seis o el siete de Noviembre de mil novecientos treinta y seis. Así, que los primeros Chatos los montamos en Alcantarilla y se mandaron a Madrid. Aquellos aviones fueron volando a Madrid. La llegada de aquellos Chatos al frente de Madrid fue una de las razones por la cual los fascistas no entraron en Madrid. En Alcantarilla también se montaron Rasantes. Los Rasantes tenían cuatro ametralladoras. Recuerdo que eran unos treinta y dos Rasantes que se repartieron entre Quintanar de la Orden, Santa Cruz de la Zarza y Villamayor de Santiago*".

El castellonense y futuro piloto de *Katiuskas*, Pedro Muñoz, al comienzo de la guerra marchó con uno de sus hermanos a Valencia para alistarse como voluntario. Al contrario de lo sucedido en otros lugares de España, donde hubo enfrentamientos muy duros, como ya se ha apuntado, en Valencia no hubo ni un tiro, ya que los sublevados estuvieron a la expectativa unas dos semanas hasta que fueron reducidos. Los hermanos se unieron a un batallón anarquista y partieron hacia Teruel, pero al poco de salir de Valencia decidieron no seguir porque ellos no se sentían anarquistas; hay que recordar que los padres de Pedro Muñoz eran militantes activos del Partido Socialista y, por tanto, él procedía de esta tradición socialista. Vuelven a Valencia y se alistan en el *Batallón Pablo Iglesias*, de ideología socialista. Como ya se ha visto, hasta que se conformó el Ejército Popular de la República en base a las brigadas mixtas, las unidades militares que se fueron formando

[124] Barco mercante soviético que trajo material de guerra para ayudar al Ejército de la República. En uno de sus viajes a España sería hundido, concretamente el 14 de Diciembre de 1936.

partían de una base de milicias de partido o sindicato, y ésta era una de las tantas que fueron apareciendo. Más adelante, el *Batallón Pablo Iglesias nº 2*, que debe ser en el que se integró Pedro, formaría parte de la 86ª Brigada Mixta. Su hermano mayor, que fue oficial del ejército de la República, moriría en el frente de Cataluña. Se había alistado antes que sus hermanos en el primer *Batallón Pablo Iglesias*. Yendo hacia el frente de Pozoblanco con el *Batallón Pablo Iglesias nº 2* fue cuando decidió presentarse a las pruebas para formarse como piloto:

"*Cuando estalló la guerra, como he dicho, tenía dieciocho años y me fui con mi hermano Manolo a Valencia. Estuvimos concentrados casi una semana en la plaza de toros. Era un grupo anarquista y salimos para Teruel. Pero al pasar por Sagunto mi hermano y yo nos tiramos de los camiones donde íbamos porque pensamos que nosotros no teníamos nada que ver con los anarquistas. El caso es que este grupo haciendo la instrucción en un pueblo la guardia civil los ametralló y mató a siete muchachos del Puerto de Sagunto. Nosotros nos salvamos porque no quisimos saber nada de los anarquistas.*

Más tarde, volvimos a Valencia y nos alistamos en el Batallón Pablo Iglesias. Mi hermano mayor, Feliciano, era teniente en el Primer Batallón Pablo Iglesias y lo mandaron al frente de Lérida y allí en una batalla con los fascistas que atacaban Barcelona murió. De esto me enteré luego en el campo de concentración por uno de los muchachos que tocaba en la banda de corneta y me contó como murió mi hermano: Al adelantarse, al ir hacia adelante una ametralladora le segó la vida. Todo esto me lo contaron en el campo de concentración".

El que iba a ser piloto de caza de la República[125], José Lloret, casi un adolescente, se alistó como voluntario en su pueblo de Valencia para luchar contra los sublevados. Cuenta cómo la Guardia Civil, en su mayor parte, se mostró leal con el gobierno. Entre la Guardia Civil y las milicias que se configuraron a raíz del golpe, en su pueblo se montaron las patrullas de control y vigilancia que habían aparecido por toda España. Al ser menor de edad no le permitieron ir al frente por lo que se quedó con las patrullas que actuaban en la retaguardia. Como ya se ha observado en otros casos, la República, al inicio de la

[125] José Lloret nunca llegó a volar con los aviones de caza de la República pues al pertenecer a la 4ª promoción de Kirovabad, el final de la guerra le sorprendió en la academia y debido a esto él y sus compañeros no pudieron volver a España, pasando algunos miembros de esta promoción verdaderas calamidades en la Unión Soviética, cuestión de la que se tratará más adelante en este trabajo.

guerra, fue bastante escrupulosa con el tema de los menores que se alistaban para al ir al frente, enviándolos de vuelta a casa. Así lo explica José Lloret:

"*Desde el primer día de la sublevación me puse, como voluntario, a disposición de las autoridades republicanas. A mí me dieron una pistola, creo que de la marca Astra, del calibre 6,35. Era una pistola tan pequeña que prefería no enseñarla para que no se rieran de mí. Tuve la suerte de que nunca tuve que dispararla contra nadie. En realidad siempre me he considerado una persona pacífica y no recuerdo haber agredido a nadie en toda mi vida. Al ser menor de edad me dejaron de servicio en el pueblo.*

La mayoría de los cuarteles de la Guardia Civil de la provincia de Valencia se mantuvieron fieles a las autoridades republicanas y actuaban conjuntamente con las milicias de voluntarios. Se montaron puestos de vigilancia en todos los pueblos y hacíamos guardia por turnos las veinticuatro horas del día".

José Lloret hace mención de la represión que se ejerció sobre la Iglesia católica en la comarca en la que él residía. Las represalias que sufrieron los miembros del clero, tanto en el País Valenciano como en el resto de la zona gubernamental, salvo Euskadi[126], fue una reacción que, básicamente, respondió a dos motivos: 1) La actitud hostil de carácter espontáneo de las masas de izquierda contra la iglesia a causa de la tradición secular del clero católico de estar siempre al servicio de las clases poseedoras. 2) La animadversión, cuando no oposición declarada, de la Iglesia católica al régimen nacido el 14 de abril de 1931 debido a la supresión de los privilegios que mantenía aquélla desde hacía largo tiempo, lo que se tradujo en un señalado apoyo de las instituciones eclesiásticas a las opciones políticas más conservadoras y antirrepublicanas. José Lloret, por otro lado, afirma que hubo personas, él cita a elementos del Partido Comunista, que no compartían la violencia que se estaba ejerciendo contra la Iglesia y que fueron muy prudentes y disciplinados en base a las situaciones que él describe; viene a decir que no hay que generalizar la actitud agresiva frente a la Iglesia por parte de los elementos de izquierda, que había individuos que no compartían las maneras violentas contra el clero.

[126] Euskadi fue el único lugar de la España republicana donde las iglesias permanecieron abiertas de forma habitual debido a que la fuerza política dominante en aquella región era el Partido Nacionalista Vasco, formación política que se definía en sus estatutos como católica. El gobierno vasco, surgido de la concesión del Estatuto de Autonomía a Euskadi en octubre de 1936, estaba presidido por el PNV en la persona del lehendakari Aguirre, el cual, en todo momento, protegió al clero y a los católicos en general.

Ya se ha dicho que la Iglesia había sido, durante todo el período republicano, beligerante contra el nuevo régimen, así que cuando llegó el momento del alzamiento de los militares aquélla no dudó en darle su apoyo incondicional. La Iglesia, tal como afirma Hilari Raguer, deseaba una intervención del ejército, que se derribara al gobierno del Frente Popular, de hecho, aunque el clero no participó directamente en la preparación del golpe, había eclesiásticos que tenían noticias de lo que se tramaba (RAGUER, HILARI: 2012, 447). Sin embargo, los militares golpistas nunca pensaron en una guerra religiosa, ni, por supuesto, en una cruzada; en ninguno de los manifiestos[127] emitidos por los militares insurgentes se hacía referencia a contenido religioso alguno; los sublevados asumirían como suya la cuestión religiosa más tarde. En un primer momento, eran proclamas de carácter anticomunista, contrarrevolucionarias, antiseparatistas, antigubernamentales, en resumen, una política de "*orden*", basada en unos principios de autoridad (TUÑÓN DE LARA, MANUEL y GARCÍA-NIETO, MARÍA DEL CARMEN: 1989, 383). Los sublevados asumirían la defensa de la religión como elemento legitimador de su alzamiento y de la guerra misma, es el momento en que la Iglesia califica la guerra como una cruzada[128]. Pasado un tiempo, concretamente en julio de 1937, y bajo la presión de Franco, la Iglesia publicará "*La Carta Colectiva de los Obispos Españoles a los Obispos del Mundo Entero*"[129], en la que los obispos explican y justifican las razones de su apoyo al bando franquista en la Guerra Civil con una doble intención: 1) Ganar el apoyo de la opinión pública católica internacional para los sublevados y 2) Desactivar las críticas que habían surgido en ciertos sectores católicos hacia los militares golpistas a causa de la represión indiscriminada que se realizaba en la zona franquista, en especial por el fusilamiento de sacerdotes vascos, pero también porque estaban en desacuerdo en que a

[127] La dictadura que pretendían crear los militares golpistas era republicana y laica; incluso Franco hizo referencia a la aconfesionalidad futura del nuevo Estado (TUSELL, JAVIER: 1994, 430)

[128] El calificativo de cruzada dado a la Guerra Civil aparece en la pastoral del obispo Pla y Deniel, "*Las dos ciudades*", publicada en otoño de 1936. Fue una pastoral escrita a propósito de un texto redactado por el Papa Pío XI, el 14 de septiembre de 1936, que repartió entre unos 500 refugiados españoles en su residencia de Castelgandolfo. En el citado texto, al mismo tiempo que deploraba la persecución religiosa que se estaba dando en la zona republicana, expresaba su horror por la Guerra Civil y la violencia empleada por los militares, no decantándose en esa declaración por ningún bando. Este texto llegaría a la zona nacional censurado, pues obviaba lo que de crítico podía haber en él hacia los sublevados; deja solamente las reprobaciones por las persecuciones en la zona gubernamental. A la zona republicana llegó el mismo texto censurado, por lo que en ambas zonas se dio por hecho el apoyo del Vaticano a la causa de los sublevados, aún cuando el Papa nunca utilizó el término de cruzada referido a la Guerra Civil (RAGUER, HILARI: 2012, 454).

[129] La pastoral fue redactada por el Cardenal Gomá, a instancias de Franco, con la intención de que fuera firmada por la totalidad de la jerarquía eclesiástica española. La verdad es que fue signada por la gran mayoría de los obispos, pero hubo algunos prelados que no la firmaron: Torres Ribas (obispo de Menorca), Pedro Segura (obispo de Orihuela-Alicante), Mateo Múgica Urrestarazu (obispo de Vitoria) y, el caso más significativo, el cardenal Vidal y Barraquer (arzobispo de Tarragona).

la Guerra Civil Española se la tildara de cruzada. El texto fue un éxito político para los insurrectos. Pusieron a la mayoría de los católicos, a escala internacional, de su parte, ya que puso énfasis en la persecución religiosa que se estaba perpetrando en la zona republicana. Este texto, a nivel político, supuso que la religión católica sería una de las bases fundamentales del futuro nuevo Estado, es decir, sería algo inherente a la nación española; de este modo se asiste al origen de lo que se conocerá como el nacional-catolicismo[130], a pesar de las reticencias de algunos elementos de Falange (TUÑÓN DE LARA, MANUEL y GARCÍA-NIETO, MARÍA DEL CARMEN: 1989, 388).

Sin embargo, el Vaticano no se va a pronunciar tan rápidamente, como la jerarquía eclesiástica española, en su apoyo a los sublevados. Va a ser mucho más prudente que sus iguales españoles. Solo reconocerá políticamente a los franquistas cuando tenga clara conciencia de que éstos tienen la guerra ganada. A pesar de esto, el Vaticano nunca dejó de tener contactos diplomáticos con el gobierno republicano. La tardanza en reconocer políticamente a los golpistas por parte del Vaticano, en palabras de Hilari Raguer, se debió a tres razones: 1) Por la incertidumbre del resultado de la guerra; 2) Porque la ayuda prestada a los sublevados por parte de Hitler y Mussolini podía llevar a España a un régimen político parecido al de ambos países, con los que el Vaticano en esos momentos tenía problemas a pesar de haber firmado concordatos con las dos potencias; y 3) Por las informaciones que le llegaban al Papa sobre la dura represión ejercida en la zona franquista, en especial el fusilamiento de los curas vascos y la expulsión del titular del obispado de Vitoria, Múgica (RAGUER, HILARI: 2012, 459).

Piensa José Lloret que la población, en general, no era antirreligiosa y que él y su familia siempre fueron tolerantes con otras fuerzas políticas. Pone como ejemplo el caso de su propia familia, donde convivían en armonía miembros de diversas ideologías:

"*Los primeros días de la sublevación fascista reinaba mucha confusión, pero poco a poco se fueron tranquilizando los ánimos. Al principio, como la jerarquía eclesiástica apoyaba descaradamente a las fuerzas derechistas, la reacción anticlerical fue muy fuerte y culminó con el desalojo total de la iglesia del pueblo que pasó a ser almacén de abastos*

[130] El nacional-catolicismo será una de las bases del nuevo Estado tras la derrota del bando republicano; se va a identificar, como su propio nombre indica, lo nacional con lo católico; España, a partir de 1939, se convierte en un Estado confesional de carácter católico, ocupando la religión todas las esferas de la vida, tanto lo público como lo privado.

del ayuntamiento. Lo que menos me gustó de este episodio de desalojo fue que obligaran a los devotos a retirar los santos de los altares. En las comarcas valencianas existía también bastante ambiente anticlerical. Recuerdo que tenía gran difusión la revista 'La Traca', sin embargo yo no diría que la población fuese antirreligiosa. Tuve la ocasión de conocer a un compañero de Almusafes que, junto con un grupo de milicianos y por encargo del Partido Comunista de Valencia, recogieron a la Virgen de los Desamparados y la pusieron a salvo. También es conocida por todos la actuación que tuvo Dolores Ibárruri cuando en Octubre de mil novecientos treinta y seis salvó una imagen de la Virgen de los Dolores en Madrid. No quiero que esto se entienda como una defensa a ultranza de los comunistas; lo que estoy diciendo es lo que vi a mi alrededor y, en mi opinión, dentro del follón de aquellos días, los comunistas fueron más prudentes que otros, debido, seguramente, a que estaban más disciplinados.

Yo pertenecía a una familia muy numerosa y como era lógico pertenecíamos a las más diversas tendencias políticas. Desde mi primo Rafael, que era de Falange Española hasta mi tío Engracio que era medio anarquista. Yo, como ya he dicho, era de las Juventudes Socialistas Unificadas, es decir había de todo en la familia, sin embargo tengo que decir que entre nosotros nunca hubo choque de ningún género y siempre nos hemos respetado mutuamente".

Lloret, desde su puesto en la retaguardia, alternaba las funciones puramente militares de control y patrulla con las de intendencia. Intendencia en un doble sentido, por un lado, la recogida y transporte de la naranja a los puertos de exportación, ya que la República estaba necesitada de divisas y, por otro, el aprovisionamiento de las tropas que estaban en el frente. Para llevar a cabo esta labor, se hacían operaciones de intercambio de productos con las poblaciones manchegas, por ejemplo, naranjas por trigo. Cuenta Lloret, asimismo, alguna anécdota ocurrida en los viajes que realizó para transportar los productos con los que negociaban y describe, en algún caso, el buen recibimiento de las gentes y la gastronomía de la zona:

"*Cuando llegó la campaña de la naranja tuvimos que alternar las guardias en los puestos de vigilancia con el trabajo en el almacén ya que había que seguir exportando naranjas para conseguir divisas. También hicimos viajes en camiones cargados de naranjas hasta La Roda y Tarazona de la Mancha para hacer llegar ayuda de nuestro pueblo a los combatientes de las Brigadas Internacionales que vinieron a luchar a nuestro lado en*

defensa de la República y contra el fascismo. Durante esos viajes nos ocurrieron cosas dignas de contar. En uno de los viajes, después de descargar en Tarazona, nos metimos por un camino vecinal para visitar una aldea en la que teníamos previsto acordar el intercambio de naranjas por trigo para el pueblo. El camión se atascó en un barrizal y decidimos dejarlo hasta que helara por la noche y sacarlo por la mañana. Así lo hicimos y por la mañana no tuvimos ningún problema. Lo mejor de todo fue la cena de esa noche en una casa de la aldea. Nos recibieron estupendamente y para cenar nos pusieron una sartén con jamón y huevos fritos acompañados de pan casero riquísimo y excelente vino de La Mancha.

En otro de los viajes, después de entregar la carga, nos invitaron a probar vino en una bodega y tuvimos que quedarnos a dormir allí de la borrachera que teníamos. Regresando de uno de los viajes, entre Albacete y Chinchilla, se nos rompió el cable del acelerador. Estábamos en invierno y hacía mucho frío, alrededor de cinco grados bajo cero. Durante unos kilómetros, hasta llegar a Chinchilla, tuve que ir montado en el estribo del camión dando gas directamente con la palanquilla. A pesar de llevar guantes la mano se me quedaba helada. Creo que nunca he pasado tanto frío, ni siquiera en Rusia".

Al igual que en el aspecto político, la zona republicana sufrió un terremoto en el plano económico, situación que se irá enderezando conforme avance la guerra, sobre todo, a partir de la formación del gobierno del Doctor Negrín. El hecho de la guerra en la zona republicana llevó consigo que en algunas áreas económicas se entrase en un proceso revolucionario: colectivizaciones, socializaciones, cooperativismo, control obrero de las empresas, ocupaciones de tierras; la figuras constitutivas son múltiples y varían según las zonas geográficas y las fuerzas políticas imperantes. Ya se ha tratado en este trabajo, por ejemplo, de las colectivizaciones llevadas a cabo por la CNT en Barcelona y Aragón. La UGT, el Partido Socialista y el Partido Comunista fueron más partidarios de la socialización y del control del Estado sobre la economía, aunque hubo colectivizaciones en las que participaron organizaciones socialistas y comunistas. Lo que está claro es que la estructura económica de la zona republicana cambió, pues se produjo un tránsito de la

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

iniciativa privada, que aún perduraba, hacia el control estatal o, directamente, al control obrero de la economía en sus diversas formas[131].

El basculamiento de la guerra hacia el Este peninsular hizo que José Lloret tuviera que incorporarse ya, definitivamente, a filas para partir hacia el frente. Tras la conquista de Teruel por parte de las fuerzas republicanas a finales de Diciembre de 1937, la contraofensiva de los sublevados rompió el frente en Aragón, lo que llevó a que los franquistas emprendieran una ofensiva que, a mediados de Abril de 1938, había alcanzado el mar a la altura del pueblo castellonense de Vinaroz, de modo que la España republicana quedó partida en dos. La guerra hacía su aparición con toda su crudeza en zonas donde no se había pegado ni un tiro desde el inicio de la guerra. Es verdad, que algunas zonas habían sufrido bombardeos, pero no habían padecido el hecho de la guerra como si les había pasado a otras zonas de España, léase, por ejemplo, Madrid o la cornisa cantábrica. Por tanto, a causa de esta ofensiva, José Lloret se presentó voluntario, y fue encuadrado en una unidad de carabineros[132] y enviado a la zona de Teruel:

"*Las dificultades creadas por la Guerra Civil en nuestra comarca apenas se notaron hasta finales de mil novecientos treinta y siete o principios de mil novecientos treinta y ocho. A principios de mil novecientos treinta y ocho se nos vino encima el frente y, como ya he dicho, comenzaron las dificultades. Fue entonces cuando pidieron voluntarios para detener a los franquistas que se acercaban a la provincia de Castellón. En esos días un grupo de amigos nos presentamos voluntarios en el centro de reclutamiento de Valencia de la JSU. Nos encuadraron en el Cuerpo de Carabineros y nos enviaron a Castellón. Ese día me acuerdo que nos dieron para comer una lata de carne argentina y pasamos la noche en un centro cultural donde dormí debajo de un piano de cola. En este grupo de voluntarios estábamos Pepe Masclet, Ramón Cueves, Luis Suñer, yo mismo y alguien más de mi pueblo que no recuerdo.*

[131] Las formas de control obrero de las empresas o de la agricultura eran variadas: el mantenimiento de la propiedad privada de la empresa con un comité obrero de control, la colectivización pura y dura, la socialización y control por parte de los sindicatos de empresas o de ramas de la producción completas y la nacionalización, que incluía también un comité obrero de control.

[132] Los carabineros eran un cuerpo especial de las fuerzas de orden público creado en el primer tercio del siglo XIX cuya misión era el control de fronteras y aduanas, entre otras atribuciones. Al producirse el levantamiento militar, la mayoría del cuerpo de carabineros se mantuvo fiel a la República, y se convirtió con el tiempo en una de las fuerzas de élite del ejército de la República. Este cuerpo sería suprimido por el general Franco ya terminada la Guerra Civil y sus miembros fueron asimilados por la Guardia Civil.

Al día siguiente, ya estábamos cerca de Onda donde empezaron a instruirnos en el manejo de las armas. A la semana siguiente, comenzaron a distribuirnos por las unidades que estaban en la segunda línea de frente para que nos fuéramos acostumbrando. Luego fueron enviándonos a primera línea para reforzar las unidades que estaban cerca de la provincia de Teruel. Recuerdo muy bien la primera noche en el frente ya que estuvo lloviendo sin parar y me tocó estar encima de un algarrobo de observación. En aquellos días había poca actividad en nuestro frente y los disparos que hacíamos supongo que tendrían por objeto hacer notar nuestra presencia. Así estuvimos un par de semanas en las que no tuvimos que participar en batallas importantes".

Estando en el frente, Lloret se presentó voluntario para el manejo de ametralladoras y morteros, por lo que fue trasladado a Onda (provincia de Castellón) y de ahí fue destinado, junto con sus compañeros, al pueblo valenciano de Oliva, donde fueron ubicados en un almacén de naranjas. Hacían los entrenamientos en la playa de la citada localidad. Mientras se instruía en Oliva, pidieron de nuevo voluntarios, esta vez para realizar labores de carpintería y, de nuevo, José Lloret se presentó voluntario. Esta vez fue destinado a Bellreguart, pueblo cercano a Oliva, para construir aviones de camuflaje, es decir, aviones falsos de madera, para confundir al enemigo cuando bombardeaban los aeródromos republicanos. Este sería su último destino antes de comenzar su andadura como alumno piloto:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*En esos días vinieron pidiendo voluntarios para ametralladoras y máquinas de acompañamiento (morteros). Siguiendo mi consolidada afición a presentarme voluntario di un paso al frente y me siguieron Pepe Masclet, Luis y Ramón. A los pocos días nos llevaron a la Escuela de Máquinas de Acompañamiento de Onda y pasados unos días evacuaron la Escuela. La sorpresa fue mayúscula pues inesperadamente fuimos a parar a un antiguo almacén de naranjas de Oliva, situado cerca de la carretera que conducía a la playa del pueblo. Los entrenamientos los efectuábamos en la playa disparando sobre blancos flotantes fijos y móviles*.

A los pocos días de estar en Oliva se llevaron a Ramón Cueves al Estado Mayor que estaba en Orihuela. Luego vinieron pidiendo carpinteros y nos presentamos Masclet y yo. Aquí empezó mi aventura en aviación. El caso es que al día siguiente nos mandaron a una nave grande en Bellreguart para hacer aviones de camuflaje. Seguíamos encuadrados en la Escuela de Ametralladoras de Oliva pero todos los días íbamos a

Bellreguart a construir aviones. Los primeros días nos hacíamos el camino andando pero un domingo que fuimos de permiso a Cárcer nos trajimos la bicicleta y ya tuvimos más libertad de movimientos. Más tarde supe que los aviones que hacíamos de chapa de madera fueron utilizados con éxito para que la aviación franquista los bombardeara como si fueran auténticos "Moscas". Siempre había sentido gran admiración por la aviación y cuando hoy día pienso en aquellos tiempos comprendo por qué no me conformé con hacer los aviones de madera para camuflar los aeropuertos y de esa manera poder haber estado cerca de mi casa".

Luis Figueroa ya era militar cuando estalló el conflicto. Estaba destinado en La Ribera como conductor con el grado de sargento de aviación y tenía responsabilidades en el ámbito de los automóviles de la base. En la Ribera, sintió la necesidad de ser piloto, pero no pudo serlo, ya que, según cuenta su viuda, había que pasar dos meses en el frente como mínimo para poder optar a una plaza de piloto. Por tanto, no tuvo la opción de serlo. Así describe su viuda, Felicitas, la labor de su marido en la base de La Ribera:

"*El dieciocho de Julio le pilló en La Ribera. En La Ribera conducía un coche donde llevaba a los personajes importantes de la base. Uno de los que llevaba mi padre era Zambudio. Zambudio era un huertano, sus padres eran huertanos. Cuando Zambudio cogía el avión para practicar, se llevaba a mi marido y muchas veces hacía vuelos rasantes. Al final se lo prohibieron porque a veces se metían en los patios y tiraban de la ropa. A un pobre hombre que iba por la calle le pegaron un susto de muerte, casi le arrancan la cabeza. En fin, que había mucha alegría, muchas ganas de vivir.*

En La Ribera mi marido tenía el grado de sargento. Al enterarse de la muerte de su padre estaba tan desesperado que pidió volar, quería hacerse piloto, pero resulta que en aquella época era obligatorio haber estado dos meses en el frente para solicitar ser piloto y él como no había estado tuvo que dejarlo. Su responsabilidad en La Ribera eran los camiones de puesta en marcha para los aviones y era también jefe de transporte. Nunca estuvo en el frente, siempre estuvo destinado en la base. Era muy amante de los coches, le gustaba correr con ellos. En el coche llevaba a los jefes de la base como Gómez Spencer, Cascón y otros".

Blas Castejón Esparza cuenta que, antes de ser piloto de aviación, llegó a sargento de transmisiones de la 108 Brigada Mixta, donde prestó servicios en diversos frentes, tales

como Extremadura, Aragón o Madrid. Tras la batalla de Brunete, en la que participó activamente, solicitaría el ingreso en aviación. Así describe sus primeros tiempos en la Guerra Civil:

"*Yo era sargento de transmisiones de la 108 Brigada Mixta creada en Cartagena. Nuestros primeros servicios fueron en el frente de Extremadura y después fuimos enviados a Aragón, donde estuvimos tres meses hasta que nos mandaron al frente de Madrid y a Brunete, donde los fascistas desataron una gran ofensiva*"[133].

A Francisco Meroño la guerra le sorprendió en Albacete. Se unirá a los grupos de paisanos que luchan contra los sublevados, en concreto contra la Guardia Civil. Describe en su libro de memorias esos primeros días de guerra, totalmente anárquicos, con los civiles cogiendo armas de donde pueden y enfrentándose a los golpistas a pecho descubierto, pueblo por pueblo. Es como si hubiera cientos de pequeñas guerras civiles, una por cada localidad donde existían enfrentamientos; choques, en algunos casos, muy sangrientos, con muchas bajas por ambos bandos. Se pelea por un palmo de terreno sin piedad ninguna hacia el adversario. En el relato de Francisco se puede sentir el odio de clase que anida en los asaltantes a los cuarteles de la Guardia Civil. La Guardia Civil, en el imaginario colectivo de la gente común, y sobre todo de los más concienciados políticamente del pueblo llano, es el instrumento de los poderosos para reprimir a la gente humilde. En una de estas luchas, Meroño caerá herido al alcanzarle una bala en la rodilla. Debido a esto tendrá que pasar una temporada en el hospital. Así cuenta Francisco Meroño sus primeros lances en la guerra con un lenguaje muy épico:

"*El cuartel de la Guardia Civil de Agramán (Albacete) se ha liquidado; casi todos los guardias de la guarnición mueren en la refriega, corta, pero encarnizada. Nosotros también tenemos caídos. Cogimos fusiles y municiones. Ya tenemos algo. El otro foco está en Hellín. ¡A por ellos! Gritan voces y la multitud, ciega de odio, corre, se va hacia allí limpiando de fascismo todo lo que encuentra a su paso.*

A la entrada del pueblo las balas nos reciben silbando locas por entre los olivos, amenazando negra tormenta, pero el pueblo no se amedrenta. En la confusión de los disparos acude nueva gente, el fuego se reanuda con mayor ímpetu, se rehace el orden y

[133] *Revista Ícaro* (nº 89), 2006.

de nuevo al ataque. ¡A por ellos! ¡A por ellos! Los primeros ya se subieron a los tejados de los cuarteles fascistas y desde allí les echan fuego con botellas de líquido inflamable. El humo de los incendios anima al combate, crece la saña. Por una de las del cuartel aparece el jirón de un trapo blanco amarrado al palo largo de una escoba. La gente, noble y confiada, sale de los escondites creyendo en la honrosa rendición y, al momento, desde allí suena una descarga. Varios de los nuestros caen segados por el plomo. Las armas las cogen los que esperan el momento de la muerte y se continúa avanzando. La voz de un hombre grande de tez curtida, encaramado en un árbol que le sirve de tribuna, dice: ¡Camaradas!... La guerra es civil, fratricida, de hermanos de sangre, por eso es más encarnizada, aquí no hay perdón que valga, es a vida o muerte, no confiaros de promesas fingidas, ellos ya las pisotearon. Hemos sabido que en otros pueblos y ciudades el fascismo ha sido vencido, hay muchos momentos de heroicidad entre nuestros hombres y mujeres. No decaer, camaradas. La victoria está cerca. ¡A por ellos!

Unos minutos después, cuando ya casi habíamos arrancado la victoria a los fascistas, una bala loca, perdida, salida de no sé dónde, tropieza con mi rodilla izquierda, caigo al suelo polvoriento, sucio, respiro fuerte el olor de la tierra, me levanto y vuelvo a caer…

En la cama del hospital tengo tiempo de sobra para pensar en lo ocurrido. Me olvidé de mis quimeras infantiles. Me olvidé de que tengo que ser aviador, pero lo fundamental hoy no es eso" (MEROÑO, FRANCISCO: 2004, 18-19).

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Tras pasar una temporada reponiéndose de la herida en la rodilla coge un tren y se dirige a Madrid con la intención de alistarse en aviación en el aeródromo de Cuatro Vientos. Quedará asombrado por lo que encuentra en la capital, sus edificios, sus teatros, pero también le sorprenderá ver tanta gente armada, los sacos terreros para proteger los monumentos de los bombardeos y las barricadas instaladas en la calles ocupadas por milicianos. Madrid, en las vísperas de la arremetida de los sublevados del mes de noviembre por su control, en palabras de Antony Beevor, tenía todo el aspecto de una ciudad en plena revolución, luego, con el paso de la guerra, cambiaría y, con la marcha de los milicianos al frente, recobraría su ritmo más o menos habitual, con sus bares, cafés y restaurantes funcionando. En su descripción de las personas que habitaban la capital, afirma que las americanas, las corbatas y los sombreros tradicionales de las clases más acomodadas habían desaparecido. La vestimenta común era el mono azul con pañuelos anudados al cuello con los colores rojo o rojo y negro, según fuera la filiación política de

la persona y, por supuesto, mucha gente armada, tanto los hombres como las mujeres (BEEVOR, ANTONY: 2005, 91). Pero la ciudad estaba viva; a tenor de lo narrado por Francisco Meroño existía plena actividad, con su tráfico rodado y la gente deambulando por las calles. Con el paso del tiempo y el alargamiento de la guerra, Madrid iría perdiendo su alegría, comenzarían las penurias, el racionamiento, el hambre y el frío, los constantes bombardeos que hacían de la vida un permanente huir para refugiarse. Así vio Francisco Meroño la capital de España cuando arribó a ella:

"*Por sus calles tortuosas y angostas, entro en ese mar de gentes que se mueven como colmena de abejas perdidas. Paso sin tener tiempo de ver nada. De vez en cuando fijo la mirada en los altos edificios, en las grandes plazas, los cines y los teatros con tanto colorido de carteles, en los montones de sacos que cubren los monumentos. Hombres y mujeres vestidos con monos azules y armados con escopetas de dos cañones, fusiles de cañón corto, pistola al cinto.*

Miro el rascacielos de la telefónica asombrado, él mira también a Madrid por los dos boquetes que le hicieron los obuses en los pisos altos, no menos asombrado de tanta fiereza. Levanto la cabeza y me pierdo entre la multitud. En la esquina de la calle una mujer armada de escopeta del calibre 16 vende castañas asadas y billetes de lotería. Le pregunto ¿Por qué parte de la ciudad cae el aeródromo de Cuatro Vientos? Ella, de mala gana, después de soltar un prolongado bostezo, me indica apuntando con el dedo, negro de remover las castañas.

Sigo la Gran Vía toda llena de coches, carros tirados de burros y tartanas pintadas de rojo, relucientes, con caballos adornados de borlas y cascabeles. Tengo que pasar al otro lado de la calle. La gente se apelotona en los pasos de peatones, con ella cruzo. En las bocacalles se ven barricadas por donde asoman las bocas negras de las armas de fuego. El frente se encuentra cerca, a veces se escucha el duelo de la artillería, pero la gente no se altera, continúa recostada sobre los mostradores de los cafés tomando el vaso de vino o la botella de cerveza sin darle importancia al obús que silba por encima de las cabezas y estalla en la calle próxima. Allí se apiña la multitud y, de entre ella, sacan dos camillas con las victimas de la explosión, los que quedaron con vida: un niño con la pierna segada por la metralla un poco más arriba de la rodilla y una mujer sin brazo con la cara salpicada de sangre. Ella va en estado de coma; el niño, en silencio, con una mueca de admiración, mira pasmado de una parte a otra. ¡Todavía no sabe qué

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

fue lo que le ocurrió! Los muertos quedaron debajo de los escombros. En casi todas las calles por donde paso, los mismos cuadros patéticos y conmovedores: grupos, casas destruidas, muertos, muchos muertos y muchos heridos, gentes enloquecidas, gritos de madres llamando a sus hijos y de hijos buscando a sus madres.

Sin saber cómo, dando vueltas y más vueltas por la ciudad, a la caída de la tarde llego a la entrada del aeródromo 'Cuatro Vientos' Las piernas flaquean, cuando paso los umbrales de la puerta, la de mi destino" (MEROÑO, FRANCISCO: 2004, 19-20).

Una vez en Cuatro Vientos, los forman y los aleccionan acerca de lo que significa ingresar en aviación. Allí les comunican que no todo el mundo es o puede llegar a piloto, que se necesitan también mecánicos, armeros o ametralladores, pero, sobre todo, lo que hace falta son soldados. Por tanto, al día siguiente, Francisco Meroño, junto con otros voluntarios, son enviados a Murcia en tren, concretamente son destinados al convento de Los Jerónimos[134] que ha sido habilitado como cuartel de aviación. Hace una descripción pormenorizada de su viaje desde Madrid hasta su destino, donde no falta detalle y reseña incluso los puestos de venta ambulante de verdura y otros productos que se encontró por el camino, señal de que todavía no habían empezado las penurias relacionadas con la alimentación. El convento de Los Jerónimos, en Murcia, será un lugar común de muchos de los aviadores en el inicio de su carrera militar en el Arma de Aviación. Así narra Francisco Meroño su viaje a Murcia:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*Por la tarde del siguiente día ya montamos en los camiones que nos conducen a la estación del ferrocarril, la que al momento reconozco ser a la que yo llegué, pero como el tiempo ha sido tan copioso ya casi no me acuerdo cuándo fue eso. La segunda noche hago el recorrido en dirección contraria a la anterior, documentado con una lista de soldados de la República, en cumplimiento de servicio especial.*

Vamos a Murcia, a mi tierra. Pasamos la noche, casi al amanecer, frente a mi casa, donde seguramente ya no duermen, pero que no podrán ni suponer siquiera, que yo paso en estos momentos al lado de ellos en sentido contrario al que me despidieron.

[134] El convento de Los Jerónimos, en Murcia, es un conjunto monumental que data de principios del siglo XVIII, pero procedía de uno anterior edificado en el siglo XVI. Sus moradores, monjes jerónimos fueron expulsados y el convento pasó a manos del Estado debido al proceso de la desamortización del siglo XIX. Tras pasar diversos avatares, entre ellos su vuelta a su antigua función de establecimiento religioso, la aviación republicana lo ocupó al inicio de la guerra como centro de instrucción.

En la estación de Alcantarilla recibimos la orden de apearnos del expreso. Nos esperan camiones, que al parecer, son aquellos que nos condujeron hasta la estación de partida. Los tomamos y salimos con rumbo desconocido. Nos acompaña el sargento Martínez, hombre que parece nació ya militar, su aire castrense no deja lugar a dudas sobre su antigüedad. El nos guía desde el camión de cabeza, por el centro del pueblo, donde a derecha y a izquierda forman hileras los puestos de ventas ambulantes de los más variados productos: carretones con pepinos verdosos, zarzos de cañas cubiertos de rozados tomates, apios, acelgas, perejil, sacos de garbanzos torrados formados como soldados a los largo de toda la calle, verdaderas montañas de lechugas. El pavimento está todo cubierto de despojos, estiércol y polvo.

Salimos a la carretera ancha, empedrada, por ambos lados elevan al cielo sus ramas árboles centenarios que forman un inmenso túnel natural de varios kilómetros de largo por entre los cuales el solo penetra con dificultad. Después de algunos kilómetros, viramos hacia la izquierda para entrar en un camino estrecho, pédreo y polvoriento, adornado de moreras, cuyos frutos negros y rosados cuelgan apetitosos de sus ramas. De tramo en tramo casuchas de adobes ocultas entre las arboledas, y a las puertas, sobre los zarzos, brillan al sol miles de gusanillos de seda.

Los motores aceleran su marcha para franquear un pequeño montículo que se interpone en el camino; al descender por el lado opuesto nuestros transportes meten las narices frente a un mohoso y rancio edificio. Esta fortaleza, similar a los castillos de la antigüedad, marca la meta de nuestro recorrido. El convento de los Jerónimos (La Ñora). Saltamos a tierra entumecidos y comenzamos a estudiar los contornos. Frente a la fachada principal se encuentra la joroba de la cordillera que se pierde en el horizonte. La parte posterior se hunde en una frondosa y oscura arboleda para ir a parar a la repentina cueva del río Segura, que sirve de retaguardia a la ciudadela. Sitio sombrío y lúgubre que no parece augurar nada bueno" (MEROÑO, FRANCISCO: 2004, 21).

Una vez en Murcia comienzan la instrucción militar que hará de ellos soldados del ejército de la aviación republicana. Aquello es un cuartel, no tiene nada que ver con la indisciplina reinante en las unidades de milicianos. El tema va tan en serio que incluso realizarán el acto de jura de bandera y fidelidad a la República. Francisco, envuelto en la ideología, se proclama soldado de la revolución, cuando realmente la tendencia por parte del gobierno y, en particular, de los comunistas, era dejar de lado las conquistas revolucionarias y

concentrarse, sobre todo, en ganar la guerra. Y, para eso, hacía falta un ejército disciplinado e instruido; en ese trabajo estaban los responsables militares de la República y, por esta razón, la disciplina reinaba en Los Jerónimos. El razonamiento era simple, un ejército de milicianos sin organización militar no se podía enfrentar con garantías de éxito al ejército profesional, disciplinado y jerarquizado de los sublevados. En relación con la disciplina militar, Francisco refiere una anécdota en la cual una serie de soldados, entre ellos él, se vistieron con ropas de obispo, curas, monaguillos, y comenzaron una procesión entonando canciones revolucionarias. Este hecho, totalmente comprensible por el ambiente anticlerical que se respiraba en la España republicana, fue cortado de raíz por un tal capitán Urzaiz, que empleó medidas disciplinarias. Estos hechos marcaban un cambio de tendencia en el seno de las fuerzas armadas republicanas, en el sentido de la disciplina y el respeto. En estas fechas, Francisco se presentará a las pruebas de mecánico de aviación y realiza los correspondientes exámenes y reconocimientos médicos, pero sin éxito. Así cuenta su experiencia en Los Jerónimos Francisco Meroño:

"*Al oscurecer de este día empalagoso y polvoriento organizamos un simulacro de procesión. Jiménez, el más alto de todos, se viste de obispo y encabeza la marcha por los tenebrosos claustros del convento, los demás, con ropas de curas y monaguillos, armados de altos cirios grasientos encendidos, entonamos canciones revolucionarias. El desfile pronto es disuelto por el capitán Antonio Urzaiz que, blandiendo el palo, lo descarga sin piedad sobre todo aquel que se le pone a mano, sin distinción de rangos o jerarquías, bien sea cura, obispo o monaguillo, después sobreviene un largo sermón, que en posición de firmes nos obsequia el "currito" durante casi dos horas.*

A medida que pasan los días la disciplina es más rigurosa. El convento de verdad se va transformando en cuartel. Nos visten de uniforme de aviación y nos ponen en manos del sargento Martínez, el que se encarga de nuestra instrucción y de descuajar de nuestros cuerpos las costumbres civiles. Varias horas al día zapateamos la falda de la montaña con idas y venidas, vueltas y más vueltas, derechas e izquierdas. Nos hacemos tiradores. Aprendemos las ordenanzas.

Solemne el día cuando juramos bandera. El "currito", Antonio Urzaiz encabeza la ceremonia. Frente al improvisado escenario pasamos todos en formación cerrada y, como final, el efusivo discurso. Ahora ya somos soldados de la revolución.

Pasan los días monótonos de guardias y fatigas en el cuartel. Tiene lugar una pequeña escaramuza cuando piden voluntarios para mecánicos de aviación. Brilla un rayo de luz a mi futuro. Me presento inmediatamente. Empleo cada oportunidad que pueda acercarme más a los aeroplanos. Sufro el reconocimiento médico, el examen teórico y práctico, empero, pasa el tiempo y no me llaman. Se sublima el rayo de la esperanza" (MEROÑO, FRANCISCO: 2004, 23-24).

Más adelante, el capitán Urzaiz, hará formar a los soldados para solicitar voluntarios que deseen hacerse pilotos. Muchos darán el paso al frente, y, para discriminar, lo que hace el citado capitán es dividir la formación en dos partes. Los componentes de una de ellas será la destinada a realizar trabajos en el cercano aeródromo de Alcantarilla, básicamente, ayudar en el montaje de los aviones rusos. En este lugar, siguiendo a Francisco, estaban las cajas con los aparatos soviéticos, con su respectivo personal, también soviético. Allí se montaban los aviones para ser tripulados por los pilotos rusos. Según Meroño, éstos serán los aviones que irán a defender Madrid de la acometida de los sublevados. Francisco seguía destinado en Los Jerónimos, pero su actividad la realizaba en Alcantarilla:

"*Se oye la voz de mando y, a lo lejos, la silueta del 'currito' aparece, como siempre, con su largo palo empuñado, cual si fuera su cetro. Sin preámbulos descarga a bocajarro: El que quiera hacerse piloto, un paso al frente. (...) Tengo que dar más de un paso para aparecer a la cabeza de los muchos que lo desean. (...) Mi breve trastorno tiene fin cuando el capitán Antonio Urzaiz alza su "cetro", y con él, al igual que si fuéramos un queso manchego, corta en dos trozos la columna. Yo quedo del lado derecho hacia donde el capitán da la voz de mando: ¡Derecha!... ¡Marchen! Y los dichosos salimos hacia los camiones que esperan en el patio. Jamás me pareció tan hermoso el contorno.*

Partimos con rumbo hacia el aeródromo, que se encuentra en las proximidades de Alcantarilla. Allí nos esperan colosales cajas de madera, en cuyas entrañas se encuentran los aviones que más tarde nuestro pueblo bautizará con el nombre de "Moscas".

Pese a que ha sido exfoliado el árbol de nuestras ilusiones, me siento alegre, porque veo revelarse el horizonte en el boceto de mis aspiraciones. El futuro se ilumina con una antorcha más.

Empujar las cajas y sacar los diminutos aeroplanos ya significa un placer no solamente para mí, sino también para aquéllos que aspiramos a ser aviadores.

Cada mañana nos tocan diana antes de despuntar el alba. Desde este momento todo se convierte en movimientos acelerados, siempre corriendo. Entramos en el comedor donde, en tiempos pasados, los frailes, antes de sentarse a tomar el desayuno, rezaban. El rincón oscuro, que forman las dos paredes, todavía está marcado con el contorno blanquecino del Cristo, que quitamos hace unos días. Lo demás, todo negro por el tiempo y el humo. Sobre la mesa larga de tablas gordas los cocineros de guardia alinearon los platos de porcelana ennegrecida, los jarros del mismo metal, medio chusco de pan blanco militar. En el centro de la mesa, ensaladas de lechugas, arroz cocido y café de achicoria. Golpeamos las cucharas sobre los platos invertidos al compás de canciones revolucionarias mientras sirven la mesa.

Después de desayunar, tomamos los camiones que esperan al otro lado de la puerta del convento, antes cerrada con candado de media arroba, ahora custodiada por un centinela que pasea de un umbral al otro.

La carretera hasta el aeródromo es de piedras apisonadas y al paso de los camiones se levanta tanto polvo que no deja ver al camión que nos sigue. Las casas y los árboles lindantes también tomaron el mismo color de la carretera. En las huertas trabajan hombres viejos sin afeitar y chiquillos descalzos y haraposos; a nuestro paso enderezan sus cuerpos y nos saludan levantando el puño, el azadón o la hoz. Ellos quisieran ser como nosotros, pero son demasiados viejos unos y demasiados jóvenes otros. (...) Ya en el campo de vuelos nos espera el personal técnico soviético, los "tovarich", como los llamamos nosotros. Trabajamos con ahínco, nos olvidamos del resentimiento sufrido y cumplimos la tarea con la conciencia limpia de que nuestro deber ha sido realizado.

El producto de la labor pronto está distribuido por el perímetro del campo de despegue. Doce aviones nuevecitos de los que los rayos del sol extirpan vigorosos destellos.

Después llegan otros hombres, también soviéticos, los que cabalgan esas máquinas voladoras. Observamos su trabajo con admiración y cariño. Van vestidos con trajes de cuero y sus cabezas ceñidas con pasamontañas forrados de seda blanca. Sus nombres para nosotros son tan desconocidos como todo lo que les rodea. Suben a las cabinas y

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

ponen en marcha los motores. El ronroneo de éstos sobresalta a toda la población del contorno que afluye, cual torrente humano desbordado, desde todas las direcciones.

Uno a uno, como mandados por el palo mágico, corren los aviones sobre la húmeda y verdosa hierba, acelerando más y más su indómita carrera. Unos saltitos acompañados de pequeños contoneos casi imperceptibles, y, dejando densas nubes de polvo ígneo, salen al aire con penetrante resonar. (…) Mañana el cielo madrileño levantará su velo para demostrar el segundo acto de su función. La ayuda soviética se verá en las alturas y la gente presenciará atónita el trabajo realizado por nuestro Partido Comunista y la amistad hispano-soviética. ¡Mañana los 'cuervos' fascistas no matarán impunes!" (MEROÑO, FRANCISCO: 2004, 25-27).

Pasado un tiempo, Francisco Meroño, será trasladado a Los Llanos donde junto con otros compañeros se ocuparán de crear un polvorín donde almacenar las bombas de aviación:

"*Al campo de Alcantarilla llegan nuevas cajas, mayores que las anteriores. De ellas arrastramos aviones bimotores, plateados y muy bonitos. Yo no puedo tomar parte en el montaje de estas fortalezas aéreas, lo siento, pero hay que subordinarse al nuevo destino: estamos en guerra. (…) Con rumbo hacia la aurora de la esperanza partimos el día 10 de octubre de 1936 un grupo de compañeros hacia Los Llanos, provincia de Albacete, para transformar la finca en arsenal de bombas de aviación. (…) Transportamos durante el día bombas de aviación y por las noches hacemos guardia al lado de tan lúgubres y tenebrosos vecinos, como son las pilas de hierro preñado de dinamita. Cumplimos cantando y riendo, con osadía, cual si custodiáramos flores*" (MEROÑO, FRANCISCO: 2004, 40).

De la zona Extremadura-Andalucía es el mecánico Modesto Ruiz Muñoz. Originario del pueblo de Azuaya, en la provincia de Badajoz, esta localidad permaneció fiel a la República en los inicios del golpe. Tras el paso del Estrecho de Gibraltar por las tropas africanas, éstas iniciaron su triunfal marcha hacia Madrid desde sus bases de Andalucía, bajo el mando del general Franco. En vez de ir por la que sería la ruta natural, el Desfiladero de Despeñaperros, se desviaron hacia Extremadura, tomando el valle del Tajo en su avance hacia Madrid. A su paso por tierras extremeñas, las columnas africanas fueron dejando un reguero de represión y muerte. Tristemente célebres son los hechos de

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

la plaza de toros de Badajoz donde fueron masacradas impunemente miles de personas[135], o lo acaecido en Mérida, por citar las más importantes. La localidad natal de Modesto fue una de las que cayó en manos de los sublevados, lo que haría que tuviera que huir, junto con otros habitantes del pueblo, hacia la localidad de Peñarroya para evitar las terribles represalias que estaba llevando a cabo el ejército de África. Ya en Peñarroya, consigue un salvoconducto con la intención de llegar a Madrid y alistarse en aviación. Hace una reflexión de carácter militar en el sentido de que él acude a enrolarse en la aviación porque entiende que su estructura militar es más sólida y profesionalizada que la del ejército de tierra, formado en su mayor parte, en aquellos momentos, por las milicias. Debido a que un buen porcentaje de su personal fue fiel a la República, la estructura militar de la aviación republicana no sufrió los quebrantos de otros cuerpos militares y ofreció una imagen de disciplina y orden. Tras la crisis que supuso el golpe de Estado, retomó su actividad militar de forma organizada. Así queda el relato de Modesto de aquellos terribles primeros compases de la guerra en Extremadura:

"*Al iniciarse la sublevación militar por los generales Franco y Mola el 18 de julio de 1936, mi pueblo Azuaya, como toda su provincia de Badajoz, se mantuvo leal al gobierno de la República que democráticamente había sido elegido por todos los españoles. El 24 de septiembre de 1936, mi pueblo, Azuaya, fue ocupado por el ejército sublevado y, una gran mayoría de sus vecinos, entre ellos yo, tuvimos que huir para no sufrir las represalias y el terror que las fuerzas moras que luchaban con los sublevados venían realizando una vez conquistados los indefensos pueblos de nuestra región extremeña.*

Mi huida me llevó hasta el pueblo de Peñarroya, ya de la provincia de Córdoba, y, en este pueblo al siguiente día, y sin medios económicos para poder subsistir y previendo que la guerra sería de larga duración y mi reemplazo sería movilizado en cualquier momento, pensé en ingresar voluntario en el ejército de aviación de la República, primeramente por mi profesión de mecánico y segundo porque en aquellos momentos era el ejército con buenos mandos profesionales militares, muy diferente a los que tenía en aquellos momentos el ejército de tierra en los frentes de guerra, en su mayoría mandos improvisados políticos, hombres sí, muy valientes y audaces, pero desconocedores de la

[135] "Una vez que las tropas seguían su marcha, llegaba una segunda oleada de muerte, más intensa aún, nada espontánea y muy ideologizada, a cargo de los falangistas o, en determinados lugares, de requetés que llevaban a cabo una sangrienta purga no sólo entre las masas obreras, sino también entre la clase media progresista que no apoyaba el golpe" (BEEVOR, ANTONY: 2005, 76).

táctica y la estrategia de los militares profesionales. Pude conseguir que el Comité de Guerra de Peñarroya, a quien expuse mi situación de huido de Azuaya y mi profesión de mecánico, me facilitara un pasaporte para viajar en ferrocarril a Madrid y, allí, en Cuatro Vientos hacer mi ingreso voluntario"[136].

Una vez en Madrid, se dirigió al aeródromo de Cuatro Vientos donde se alistó en la aviación republicana. Debido a su profesión de mecánico fue enviado en compañía de otros compañeros al aeródromo de Alcantarilla para trabajar en el montaje de los aviones soviéticos, en el que colaboró al lado de estos últimos y de los españoles allí destinados en las tareas mecánicas que fueran precisas. Al respecto, Modesto, describe las actividades de montaje y puesta en funcionamiento de los aviones soviéticos procedentes del puerto de Cartagena:

"*Ya en Madrid, personado en el Aeródromo de Cuatro Vientos, realicé mi ingreso como voluntario en mi preferido ejército de aviación, el día 1 de octubre de 1936, y, a los pocos días, teniendo en cuenta mi profesión de mecánico, en unión de otros jóvenes voluntarios de la misma profesión, fuimos trasladados al Aeródromo de Alcantarilla (Murcia) En ese aeródromo de Alcantarilla, inicié mis servicios de ayudante de un grupo de oficiales mecánicos militares rusos y españoles montando los primeros aviones de caza que enviaba el gobierno de la Unión Soviética a la República Española para luchar contra el ejército sublevado. Estos aviones eran tipo Polikarpov I-16, muy pequeños y rechonchos, de construcción mixta en madera y metal y con tren de aterrizaje retráctil. Su armamento consistía en dos ametralladoras de 7,7 mm. sincronizadas a través de la hélice y otras dos situadas en los planos. Estos aviones se recibían embalados en tres grandes cajones; en uno venía el cuerpo del avión, en otro los alerones y en el tercero el motor, el armamento y el herramental. Estos cajones eran transportados en barco, de Rusia al puerto de Cartagena, y de este puerto, en grandes camiones, al aeródromo de Alcantarilla, y allí, en uno de los extremos del campo de aterrizaje, eran montados y probados por pilotos rusos pasándolos posteriormente, si era correcto su montaje, a las operaciones de guerra*"[137].

Modesto, de Alcantarilla fue destinado al aeródromo de Los Llanos, concretamente a las oficinas del Estado Mayor. El Estado Mayor estaba situado en la finca del Marqués de

[136] *Revista Ícaro* (nº 99), 2009.
[137] *Revista Ícaro* (nº 99), 2009.

Larios, lindante con Los Llanos. Describe con detalle cómo era la finca en general y a que se dedicaba cada zona de ella, desde el palacete residencial, hasta las caballerizas y casas del antiguo personal de la finca. Se recrea en la descripción del interior del palacete, del que destaca los trofeos de caza allí expuestos, así como las menciones de altas personalidades que iban a aquella hacienda de montería. Era el típico lugar de asueto de la nobleza y de la alta burguesía española. En otro plano, hace mención a un gran bombardeo que sufrió la ciudad de Albacete por parte de la aviación sublevada, al que hace mención otro aviador, en concreto, Justo César Sol, que tuvo un gran coste tanto en vidas humanas como en daños materiales:

"*Posteriormente, fui trasladado a las oficinas del Estado Mayor de aviación. Estas oficinas estaban situadas en un palacete de una gran finca llamada 'La Torrecita', junto al aeródromo de Los Llanos de Albacete, finca que pertenecía al Marqués de Larios, y que expropiada por el gobierno de la República, se había cedido al Aeródromo de Los Llanos para sus servicios auxiliares. Esta finca tenía un lujoso edificio estilo "palacete" con amplias salas lujosamente decoradas y amuebladas y en una de ellas, en la parte superior de sus paredes se exponían muchas cabezas de ciervos y jabalíes como trofeos con los rótulos de las altas personalidades de la realeza española que en sus monterías los habían capturado. En las salas de este palacete se instalaron las oficinas del Estado Mayor de Aviación de la República que lo comandaban por aquella fecha el Coronel D. Ignacio Hidalgo de Cisneros y un Jefe de Aviación ruso llamado 'Douglas*[138] *del que dependían los militares rusos que prestaban sus servicios en la aviación española.*

Nosotros, el personal, dábamos servicios de guardia en el entorno de la citada finca y en las oficinas. Usábamos las caballerizas, cocheras y casas de los guardeses, rehabilitadas como dormitorios. Esta gran finca, por su alta y frondosa arboleda, era utilizada también por el aeródromo para aparcamiento de los vehículos que daban servicio a la Base Aérea (cisternas, ambulancias, autobuses, coches, etc., etc.), ya que se encontraban más protegidos y amparados de la visibilidad de la aviación enemiga. Esto confirma que, durante todo el periodo de la guerra civil, en ningún momento fue tomado como objetivo para ser bombardeado por el ejército sublevado. Durante mi permanencia en este servicio ocurrió un hecho que merece ser contado: Cierta noche, no recuerdo con

[138] Se refiere al general ruso Yakov V. Shumshkievich, que tendría el cargo de asesor jefe de aviación y comandante de los aviadores soviéticos en España. Se le conocía como general Douglas porque el Estado republicano le concedió un DC-2 para sus traslados por la geografía española.

exactitud la fecha, sobre las doce horas, la aviación enemiga realizó un terrible y sangriento bombardeo de varias horas sobre Albacete capital y el aeródromo de Los Llanos. En el aeródromo no ocasionaron víctimas ni daños materiales, ya que disponía de unos buenos refugios subterráneos y los aviones estacionados en el campo de aterrizaje sobre los que lanzaron las bombas eran imitaciones hechas de cartón y madera de los aviones de guerra, previsto para estas ocasiones. Pero, en Albacete, capital muy poblada en aquella fecha de personal huido de pueblos y ciudades, sin refugios ni defensa antiaérea para protegerse, hicieron muchísimos muertos y heridos de personal civil (mujeres, personas mayores y niños), ya que los aviones atacantes lanzaban, en pequeños paracaídas, unas bengalas que en aquella noche oscura iluminaban como en pleno día la capital de Albacete, para que fueran más eficaces y destructivos en vidas y edificaciones los objetivos bombardeados"[139]

Los hermanos Torrico, Juan y Sebastián, nacidos en la provincia de Córdoba, concretamente en el pueblo de Alcazarejo, eran hijos de un carpintero republicano. Desde jóvenes, sintieron atracción por la aeronáutica por lo que se alistaron voluntarios como soldados de aviación. Primero, Juan, el hermano mayor, que al inicio de la guerra ya era sargento mecánico. El pequeño, Sebastián, ingresaría en aviación muy joven, de 17 años, y se haría mecánico de aviación ya en guerra. Cabe destacar también que se llevaban muchos años entre ambos hermanos, por esa razón uno ya era sargento cuando comenzó la guerra y el otro era sólo un adolescente de 17 años. Los hermanos Torrico durante la guerra ocuparon plaza en diferentes destinos, según los vaivenes de la contienda. Importante en el relato que hace Alonso Torrico en la *Revista Ícaro* es la aventura que tiene que comenzar la familia de ambos hermanos para evitar las represalias franquistas. La provincia de Córdoba, que fue una zona de frente desde el inicio de la guerra, quedó dividida en dos, una parte para los sublevados, que incluía la capital provincial, y otra para los gubernamentales. Para los padres de los dos hermanos era muy difícil explicar, en la zona sublevada que tenían dos hijos luchando con los republicanos. Por tanto, para evitar las represalias que pudieran caer sobre ellos, decidieron huir y asentarse en Murcia, por lo que se desplazaron, conforme pasaban los meses, por diferentes lugares de la geografía mediterránea. Al final de la guerra se exilió toda la familia a Francia, siendo recluidos en un campo de concentración. La zona de la provincia de Córdoba controlada

[139] *Revista Ícaro* (nº 99), 2009.

por los insurgentes fue una de las más castigadas al comienzo de la contienda, junto con Extremadura y otras comarcas andaluzas, por la brutal represión desatada por las autoridades sublevadas[140]. Así lo relata Alonso Torrico:

"*Los hermanos Juan (20-12-1902) y Sebastián Torrico Rodríguez (14-2-1919) nacieron en Alcaracejo (Córdoba) en el seno de una familia numerosa encabezada por Sinforoso Torrico Jurado, reconocido defensor de los partidos republicanos, a los que votaba en las elecciones. Sinforoso era carpintero y recibía la ayuda de sus hijos en el taller, complementando la economía familiar gracias a las frutas y verduras que sus hijas vendían en los pueblos de alrededor del Valle de los Pedroches. Sebastián ayudaba a su padre y hermanas al salir de las clases del colegio, ayudaba a sus hermanas mayores a la venta de frutas y verduras, colaborando con la iglesia local en funciones de monaguillo. La vida de la familia Torrico Rodríguez es laboriosa, aunque siempre fue recordada con agrado por todos sus miembros, pero Sebastián prefiere seguir la vida aeronáutica de su hermano Juan, que había ingresado en la Aviación Militar el 8 de febrero de 1924, donde ascendió hasta el empleo de sargento, tras haber pasado por varios aeródromos (Cuatro Vientos, Sevilla, Nador, Tetuán, Larache y, finalmente, Getafe) desempeñando su oficio de Oficial 1º montador de aeroplanos.*

A los 17 años, Sebastián ingresa voluntario en Aviación en un momento convulso de la historia de España. Siendo miembros profesionales del ejército español se produce el golpe de estado por parte del general Franco contra la II República democráticamente constituida. La guerra civil sorprende a ambos hermanos lejos de casa, ya que Juan había sido reclamado en 24 de octubre de 1936 desde el aeródromo de Alcantarilla (Murcia) para prestar servicio como mecánico; puesto que había solicitado antes del golpe militar. Posteriormente, es destinado a Barcelona como mecánico-ajustador a otros talleres de la aviación republicana.

Durante el transcurso de la guerra, la familia Torrico Rodríguez sufre en Alcaracejo los vaivenes de la guerra, ya que el pueblo que se encuentra situado en un cruce de carreteras donde cada día el pueblo cambiaba de bando por las alteraciones del frente. Para Sinforoso, resultaba peligroso y difícil de explicar el tener a los dos hijos varones

[140] En Córdoba, al principio de la guerra, se hizo célebre el comandante de la Guardia Civil Bruno Ibáñez Gálvez, más conocido como "Don Bruno", el cual llevó a cabo una represión brutal en la ciudad y alrededores contra todo aquel que hubiera manifestado simpatías por el Frente Popular.

luchando por la II República, por lo que deciden trasladarse a San Javier (Murcia), desplazándose posteriormente a Valencia y luego a Vic (Gerona) donde, como consecuencia de una explosión de un proyectil, pierde parte importante de la audición del oído izquierdo la hermana Ángela Agustina, lo que tiempo más tarde le crearía serios problemas en el mundo laboral por su condición de mujer y su incapacidad para oír correctamente. También en esta localidad fallece Isabel, la mujer de Juan, dejando huérfanos a dos hijos de corta edad.

A medida que se desplazaba el frente, así se trasladaba la familia Torrico; tras la caída de Cataluña, los ocho miembros supervivientes (padres, hermanos, nietos) pasan junto a miles de españoles a Francia, a los campos de concentración que los franceses habían habilitado para ellos en los Pirineos Orientales, custodiados generalmente por tropas francesas de ultramar"[141].

El golpe de Estado en la franja Norte-Cantábrica de la Península Ibérica tuvo distinta suerte según cuál fuera el territorio. Fue apoyado de manera entusiasta en Navarra, lugar donde estaba destinado el general Mola, debido al fuerte componente carlista de la comunidad foral. Los carlistas ya contaban con una milicia antes de la guerra, el Requeté, que se puso inmediatamente al servicio del general golpista. Euskadi, salvo Álava, quedó en manos de los gubernamentales, así como las provincias de Santander y Asturias, con la excepción de Oviedo[142], que permaneció en manos del coronel Aranda. Oviedo sería sitiada por las milicias asturianas, que no llegarían a conquistarla nunca. Galicia, tras algunos enfrentamientos muy duros, cayó del lado de los sublevados y con ella la base naval de El Ferrol.

Juan Goicoechea, natural de Alsasua (Navarra), tuvo que huir de su ciudad, monte a través, a Guipúzcoa; esta última provincia había quedado en manos del gobierno de la República. Rememora, con detalle, la entrada de los requetés y la Guardia Civil en el pueblo, la huida de sus gentes, fundamentalmente hacia Guipúzcoa, y el inmediato inicio de la represión por parte de los requetés. Describe el éxodo de las gentes que huían con lo puesto y, que en su fuga, abarrotaban las carreteras. Huían del terror que estaban

[141] *Revista Ícaro* (nº 107), 2012.
[142] El caso de Oviedo es muy conocido. Fue una argucia del jefe militar de la plaza, el coronel Aranda. Este engañó las fuerzas del Frente Popular al proclamar su fidelidad al gobierno y al instar a que las milicias presentes en Oviedo fueran a Madrid a luchar contra los sublevados. Una vez hubieron marchado los milicianos, declaró el estado de guerra y se puso de lado de los golpistas.

instaurando los requetés y la Guardia Civil en las localidades que iban tomando en su avance. Navarra fue una región donde, mayoritariamente, se apoyó el golpe de Estado a causa del fuerte componente católico, tradicionalista y carlista de su población y, por tanto, no hubo apenas oposición a aquél. Aún así, la represión fue terrible, ya que se llevaron a cabo muchos asesinatos, principalmente en la zona del Sur de la comunidad foral. Juan, tras escapar de su pueblo, se unirá a las milicias de defensa que se estaban formando en Guipúzcoa:

"*Cuando ya tenía resuelto todo, con veinte años, cuando estaba en lo mejor de mi vida, estalla la Guerra Civil Española en Julio de 1936. Al pueblo llegaron seis o siete camiones cargados de guardias civiles y, detrás, otros tantos camiones con requetés. Llevaban fusiles y ametralladoras. Con los requetés, venía un comandante. En el momento de entrar los requetés, la gente estaba paseando por la carretera, mujeres, niños, todos. En esto que llegaron unos guardias civiles, comandantes me parece que eran, y echaron el alto a tres chicos, les ordenaron que levantasen la mano, que hiciesen el saludo fascista. Dos la levantaron y otro echó a correr. El que echó a correr se fue a su casa. En la casa vivían los padres y dos hermanos, que se llamaban Apolinar Goicoechea y Miguel Goicoechea. Aquel mismo día cogieron, a dos de los tres que iban cuando les dio el alto la Guardia Civil, y de noche los llevaron a la base del Monte Echarri Aranaz. Allí los mataron y estuvieron un mes sin enterrarlos. A los cadáveres fueron cuervos y otros animales. Al final fue un camión con un tractor, hicieron una fosa y los enterraron allí. El tercero, que era uno de los hermanos se escapó, desapareció. Nadie sabía dónde había ido. A Argentina se fue, primero pasó a Francia y de Francia a Argentina y ya no estuvo en la guerra.*

Al día siguiente, después de entrar los requetés, después de comer me escapé. Se escaparon muchos, unos por carretera, otros por ferrocarril, otros por el monte. Yo me fui por el monte, conocía muy bien el monte y escapé por él. Yo ya había visto a mucha gente pasar por la carretera, todos escapando. Me escapé con un amigo y monte arriba nos encontramos dos hombres, que eran maestros. Me escapé por el miedo, todo el mundo escapaba por el miedo a que te mataran. Habían matado a aquellos dos jóvenes, te podía pasar a ti también. Unas ochocientas personas salieron de Alsasua, hombres y mujeres. Nos escapamos de Alsasua a Guipúzcoa que estaba en manos del gobierno de la República. Una vez en el monte, nos recogió a unos cuantos un panadero que llevaba

una furgoneta y nos llevó a Beasain y la carretera estaba llena de gente, no podíamos pasar con el coche de la cantidad de gente que había".

En Beasain, se unió a otros huidos y, todos juntos, tomaron la decisión de ir en camiones hacia Éibar con la intención de conseguir armas. Éibar tenía una importante industria metalúrgica, en particular fábricas de armas, de las más importantes de España. En el trayecto de Beasain a Éibar, las carreteras seguían llenas de gente que huía de los golpistas. Una vez en Éibar, les dieron armas y, de nuevo, en camiones, se dirigieron hacia San Sebastián con la intención de unirse a los que estaban intentando tomar el Cuartel de Loyola[143] que se había unido a los sublevados. Una vez llegados a San Sebastián, Juan será protagonista de la caída de Loyola en manos de las fuerzas gubernamentales:

"*En Beasain nos juntamos unos doscientos jóvenes. Allí, en camiones, nos fuimos a Éibar a por armas y en Éibar pasaba lo mismo que en Beasain, todo lleno de gente, no se podía pasar. En Éibar, fuimos a un sitio donde estaban repartiendo armas. Cuando me preguntaron que arma quería, les respondí que quería bombas de mano, me dieron ocho bombas de mano. De Éibar, ya con armas, fuimos en camiones a San Sebastián, a tomar los Cuarteles de Loyola, que se habían sublevado y estaban en manos de los fascistas. Cuando llegamos a los cuarteles, ya había mucha gente, estaban rodeando los cuarteles. Nosotros nos escondimos detrás de unos laureles. Pensábamos que las balas no traspasaban los laureles. En aquellos tiempos no pensabas en estas cosas. Y de repente empezaron a tirar obuses, uno de ellos nos pasó por encima y cayó muy cerca de donde estábamos nosotros. Y luego poco después nos cayó otro. Entonces decidimos, los que teníamos bombas, ir a silenciar a aquellos cañones, fuimos seis o siete con bombas de mano y bombas incendiarias. Arrastrándonos, conseguimos llegar donde estaban los cañones y que dejaran de dispararnos.*

En un momento dado sacaron banderas blancas en el cuartel y se ordenó el alto fuego contra el cuartel. En eso que se acercaron unos cien al cuartel y, de repente, desde el cuartel, comenzaron a disparar a traición. Mataron a casi todos. Después apareció una avioneta que lanzó unos papeles sobre el cuartel en los que se decía que si no se rendían

[143] En San Sebastián hubo luchas callejeras muy duras hasta que los milicianos consiguieron reducir los reductos sublevados en la ciudad, entre ellos el Cuartel de Loyola, que cayó el día 28 de julio de 1936, perdida la esperanza de que las tropas de Mola levantaran el sitio.

se bombardearía el cuartel. Ante la amenaza de bombardeo, el cuartel se rindió y fue tomado por las tropas leales al gobierno de la República".

Una vez conquistado el Cuartel de Loyola, se integró en un batallón de milicias al que llamaron "*Bala Roja*". Siguiendo el canon de actuación de las milicias, los jefes del batallón fueron elegidos por sus componentes. Una vez organizados, partieron a luchar contra los requetés en la provincia de Guipúzcoa, concretamente en la zona entre Andoain y Tolosa, donde permanecerían unas dos semanas. Allí tomaron prisioneros a un grupo de requetés entre los que se encontraban un teniente coronel y un coronel que se había escondido en un establo y del que se decía que había asesinado a mucha gente de los alrededores, incluso a familias enteras.

Más tarde, su batallón fue trasladado al frente de Irún, por donde ya amenazaban los requetés de Mola, que intentaban tomar la ciudad fronteriza. Allí se encontró con su padre que estaba luchando también con una unidad de milicianos. Por él, se enteró que uno de sus hermanos había muerto en combate. Estuvo luchando en Irún hasta que los sublevados consiguieron tomar la ciudad[144]. En la retirada, quedó separado de su unidad por lo que decidió ir a Irún, mezclarse con la gente, e intentar pasar a Francia cruzando el río Bidasoa. Consiguió cruzar el río a nado, a pesar de que estuvo a punto de morir, pues mientras nadaba a la orilla francesa fue disparado por soldados de las tropas de Mola. En la frontera, se acumulaba la gente intentando huir por el puente internacional hacia Francia. Así refiere, Juan Goicoechea, la aventura de su huida a Francia:

"*Al pasar las dos semanas nos organizaron de nuevo y nos llevaron al frente de Irún, a San Marcial, a luchar contra los requetés. Antes de ir a Irún, pasamos por San Sebastián. Allí me encontré con mi padre, también había mucha gente de Alsasua. Hablando con mi padre me dijo que a ellos también los mandaban a San Marcial, que el frente estaba allí. Me dijo que tuviera cuidado, que habían matado a mi hermano Julián. Yo no sabía nada entonces. Nadie me había dicho nada, me dio una tremenda rabia y pena la muerte de mi hermano. En San Marcial, tuvimos muchas bajas debido a la artillería que nos estaba*

[144] Irún caería el 3 de septiembre de 1936 en manos de los sublevados, lo que permitió que se cortara la comunicación entre la franja cantábrica republicana y Francia. La ofensiva combinada del ejército de Mola con los requetés navarros continuó hasta la conquista de San Sebastián poco tiempo después. A partir de ese momento, los frentes en el Norte quedaron más o menos inactivos hasta el mes de marzo de 1937, fecha en la que los sublevados, convencidos de que no podrían tomar Madrid, tras las batallas del Jarama y de Guadalajara, acaecidas en el primer trimestre del año, decidieron iniciar la conquista de la cornisa cantábrica.

machacando durante todo el día. Al tiempo que nos bombardeaba la artillería fascista nos quedamos sin munición. Un día por la noche llegamos a entrar a bayoneta calada. Tuvimos muchas bajas nosotros, pero también ellos. Al final se dio la orden de retirada y, cuando nos retirábamos, seguían tirándonos obuses, murieron bastantes de los nuestros. Pero uno de los obuses cayó cerca de mí y algo me dio en el muslo. Me dejó todo dormido del culo para abajo, creí que me había cortado la pierna. Me eché la mano al muslo, ni sangre ni nada, pero me dolía mucho. Lo que realmente me había dado en el muslo era una piedra que había levantado la explosión del obús. Pero los nuestros ya iban muy lejos, así que le dije a un amigo mío que estaba allí conmigo, Goyo Aznar, que teníamos que irnos de allí. Andando llegamos al cementerio de Irún, llovía mucho e íbamos muy mojados. Decidimos quedarnos a dormir en el cementerio y nos pusimos debajo de un panteón y allí estuvimos durmiendo hasta las cuatro de la mañana. Bajamos a Irún y ya estaban allí las tropas de Franco. En Irún estaba toda la gente en la calle, todo lleno de gente. Nos mezclamos entre la gente y fuimos en dirección al Puente Internacional del Bidasoa. Delante de nosotros un chico se tiró al Bidasoa y le mataron de dos tiros unos soldados fascistas que había allí. Una mujer que había allí les recriminó que no había derecho a que mataran así a gente desarmada. Mi amigo y yo nos separamos y mi compañero tuvo suerte porque pudo subir a una lancha con otras cinco personas y cruzaron el Bidasoa. Yo lo que hice fue tirarme al río de cabeza. Me dispararon dos veces pero no me dieron. Al final conseguí llegar hasta la otra orilla. Lleno de barro me ayudaron a salir del río tres chicas francesas. Ya en Francia, al lado de la frontera había mucha gente francesa y española".

Por tanto, una vez alcanzada la margen francesa del Bidasoa, fue ayudado por tres chicas francesas. Conducido por éstas a una fábrica de pan, en este lugar se pudo calentar y vestirse con ropa seca que le habían llevado las muchachas. Asimismo, le proporcionaron comida. Formaban parte de una familia muy solidaria, pues el padre quiso acogerlo en su casa, al creer el buen hombre que la guerra sería corta. El padre daba a entender que el gobierno de la República pondría orden enseguida y que derrotaría a los sublevados; bien equivocado estaba aquel hombre. Pero esta impresión, al principio del conflicto, la tenían también muchos españoles, tanto en el bando gubernamental, como en el bando sublevado. Este relato de guerra corta impreso en el imaginario de ambos contendientes, al inicio del conflicto, se convertiría en una larga guerra de casi tres años. Que el conflicto no se resolviera rápidamente, en una dirección u otra, hizo que cambiara la actitud mental

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

de ambos bandos hacia la contienda; había que mentalizarse para una guerra larga. Juan rechazó el ofrecimiento de la familia francesa, ya que puso por encima de todo la fidelidad a la República y tomó la decisión de volver a España a seguir luchando:

"*Una vez que me sacaron del río, las tres chicas me llevaron a una panificadora que estaba por allí cerca, en Hendaya. En aquella fábrica hacía mucho calor, me ayudó mucho aquella temperatura, estaba helado de frío. Me dieron allí ropa nueva: ropa interior, pantalón, camisa y unas botas de goma. Me dieron de comer un bocadillo. Querían llevarme a su casa, me dijeron que les había dicho su padre que me llevaran a su casa, que la guerra no iba a durar mucho; la gente pensaba que aquello solo iba a durar unas semanas, pero no fue así, duró tres largos años. Les dije que no iba a ir a su casa, que tenía que ayudar al gobierno de la República y, así, me despedí de aquellas chicas tan amables*".

Una vez recuperado, en Hendaya se unió a otros compañeros y en tren consiguieron llegar a España por Cataluña, a Barcelona, donde se presentaron a las autoridades militares. En Barcelona, se unió a una columna integrada básicamente por vascos y catalanes que fue enviada al frente de Madrid:

"*En Hendaya, me junté con otros compañeros y nos fuimos en tren a Barcelona pasando la frontera por Port Bou. Fuimos al Cuartel de Garellano. En Port Bou, también había mucho movimiento de gente, unos entrando, otros saliendo, ya fuera a pie o en coche o en camiones. En Barcelona nos organizamos otra vez y se creó la Columna Vasco-Catalana y nos enviaron al frente de Madrid*".

Una vez en Madrid, se dispuso que su unidad se trasladara a la zona de la Sierra de Gredos, en los límites entre las provincias de Madrid y Ávila. Con su batallón, estuvo luchando en la zona correspondiente a los pueblos de Chapinería, Aldea del Fresno y Pelayos de la Presa. Su unidad se estableció en Pelayos de la Presa, ya que había sido relevada en el frente. En el citado pueblo se presentó voluntario con otras cuarenta personas más para ir a la Sierra de Gredos. Allí permanecieron destinados más de un mes pasando algunas penurias, según nos cuenta el mismo. Lo que se deduce del testimonio de Juan Goicoechea de su paso por la Sierra de Gredos es que su batallón no estaba bien organizado; por ejemplo, no tenían un servicio de intendencia para llevarles el alimento. Se alimentaban de higos y uvas que encontraban en el campo; afirma también que había

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

personas que no sabían moverse por entornos montañosos; él, en ese sentido, no tenía problema pues se había criado en una zona de montaña, por lo que estaba como pez en el agua en los ambientes serranos. Por tanto, vista la organización militar, bastante hacían con resistir las embestidas de un ejército profesional:

"*Una vez hecho el relevo, el comandante pidió cuarenta voluntarios para ir a Gredos. Me presenté voluntario y, a la mañana siguiente, de madrugada, salíamos. Nos guió un chico de Chapinería que cuidaba vacas. Por aquel terreno se andaba muy mal y eso que yo estaba muy acostumbrado a andar por el monte. Había personas que no sabían andar por la montaña y lo pasaban muy mal. Por el camino vimos algunas viñas que se habían comido los muflones y encontramos una chabola donde había dos cubas con vino de moscatel que no probamos por si estaba envenenado. Nadie bebió nada de aquellas cubas. Por allí también pasaba un río que tenía un agua muy fría, casi no se podía ni beber. Era un río de montaña que nacía en la Sierra de Gredos. Allí estuvimos unos cuarenta días y la mayoría de los días comimos uvas e higos*".

Ante el avance de los militares insurgentes, los avisaron para que se retiraran de las posiciones de Gredos, que Pelayos de la Presa había caído y que su unidad se encontraba en Chapinería. Una vez llegados al último pueblo, se alojaron en la casa de una familia que les ofreció cama y comida. Sería estando en esa casa, cuando el dueño les anunció que los soldados rebeldes estaban entrando en el pueblo, así que tuvieron que huir corriendo para ir al encuentro de su batallón, que ya había abandonado el pueblo sin avisarles. Hay que insistir acerca de la desorganización de las unidades de milicianos; se retiraban y dejaban a sus miembros atrás, aislados ante un ejército enemigo; en muchas ocasiones los batallones de milicias no tenían información de dónde estaban las demás unidades a las que acompañaban en una operación militar, de ahí que en los primeros tiempos de la guerra, en este frente, la constante siempre fuera una continua retirada hacia Madrid:

"*Un día llegó un enlace y nos dijo que había que iniciar la retirada, que Pelayos de la Presa había caído. En la vuelta vimos unos cuantos camiones enemigos en la carretera con unas motos delante. Los nuestros, en aquellos momentos, se encontraban en Chapinería. Al entrar en Chapinería, nos dieron el alto. Al pedirnos el santo y seña les dijimos que no lo sabíamos, que éramos los que veníamos de la Sierra de Gredos. Y nos dejaron pasar. En el Ayuntamiento de Chapinería estaba instalado el Estado Mayor de*

la unidad. El comandante nos recibió, estuvo hablando con nosotros y nos preguntó qué cómo lo habíamos pasado. Estábamos muy cansados y teníamos mucha hambre y ganas de descansar. Fuimos dos compañeros y yo a una casa donde vivían un matrimonio con dos hijas. Nos dieron un tazón de leche de cabra a cada uno. Bebimos la leche con unas ganas. Mas tarde, nos pusieron un colchón en la planta de abajo de la casa, tenía dos, en la superior dormían los dueños de la casa. Cuando mejor nos encontrábamos, a eso de las dos de la mañana, nos despertó el señor de la casa y nos dijo que estaban entrando las tropas franquistas en el pueblo. Me pongo las botas a medio abrochar y salimos. La plaza estaba llena de gente, estaba todo Chapinería fuera. Allí había unos chavales y les preguntamos por dónde se habían ido las tropas del gobierno de la República y nos indicaron por dónde se habían ido. Corrimos, pero no dimos con nuestras tropas, así que nos pusimos debajo de una higuera hasta que amaneciera.

Cuando empezó a amanecer, salimos y ya nos escapamos definitivamente. Mientras íbamos andando, vimos un alto y allí había tropas, otro alto y también tropas. No estábamos seguros de cuales eran nuestras tropas. En esto que vimos que bajaban dos chicos con un burro cargado con café y leche para los soldados. Les dimos el alto y nos dijeron que eran tropas del gobierno de la República, que los mandaba el Coronel Ortega, y que venían de Chapinería. Nosotros les dijimos también que éramos del gobierno y ya nos juntamos con ellos y nos unimos a nuestras tropas. Les contamos a los compañeros la aventura que acabábamos de pasar cuando las tropas de Franco entraron en Chapinería y nosotros estábamos todavía durmiendo y cómo nos pudimos escapar y volver con nuestras tropas".

A partir de este momento, la experiencia militar de Juan Goicoechea consiste en la retirada permanente hacia Madrid, siendo los jalones de esta retirada Brunete y Boadilla del Monte. Juan tilda esta retirada de desastrosa, de hecho perdió el contacto con sus compañeros otra vez. Consiguió alcanzar a su unidad campo a través ya en Boadilla del Monte, en las cercanías de Madrid. Según se desprende de su testimonio, debió ser una desbandada típica causada por el terror que sentían los componentes de las unidades de milicias de verse rodeados por tropas enemigas. No sabían mantener la disciplina y la posición en el terreno; en cuanto se sentían amenazados de que podían ser copados por el enemigo, huían en un completo desorden, lo que hacía que muchos milicianos perdieran el contacto con su unidad, como le ocurrió de nuevo a Juan en la retirada de Brunete a

Boadilla del Monte. Una vez contactó de nuevo con sus compañeros en Boadilla, continuó su camino hasta Madrid. En Madrid, fue destinado al frente de La Moncloa, concretamente, estuvo luchando en la Casa de Campo, el área por la que los sublevados comenzaron la fracasada ofensiva frontal sobre la capital de España.

De su estancia en Madrid cita al Hogar Vasco donde acudía con asiduidad y también que salían a pasear y alternar por la ciudad cuando estaban de permiso. La vida en Madrid, a pesar de la tragedia que estaba viviendo la capital, seguía, dentro de unos límites, con su ritmo habitual. Había otro mundo a la espalda de las trincheras: los bares y restaurantes seguían abiertos, la gente paseaba, había gente ociosa en la retaguardia que no se sabía por qué no estaba en el frente, situación que describe muy bien Juan en una anécdota que le sucedió en Madrid:

"*Recuerdo que en el año 1936, en Madrid, cuando estaba en las trincheras, nos dieron un permiso para ir a Madrid. Nos dieron dos días libres. Así que cogimos una guitarra y nos fuimos tocando por la Gran Vía. Nos metimos en un bar que tenía de nombre "El Negresco". Había mucha gente en el bar y allí había unos chulos, debían ser unos fascistas que estaban en la retaguardia, que se metieron con nosotros. Mi compañero, el que estaba tocando la guitarra, la cogió y se la metió por la cabeza a uno de aquellos. Le dejó la guitarra colgando por el cuello. Salieron corriendo, no los volvimos a ver más. En el grupo que íbamos había navarros, guipuzcoanos y catalanes. Éramos todos uno, nos queríamos como si fuéramos hermanos. Me despedí de todos ellos cuando aprobé el ingreso para piloto*".

El madrileño José María Bravo comenzó su andadura militar en Asturias, debido a que el inicio de la guerra coincidió con las vacaciones veraniegas que pasaba con su familia. Se unió voluntariamente a las patrullas de control nocturnas que estaban montando en las carreteras los milicianos asturianos. Su padre, al comenzar las hostilidades, a causa de su cargo en la empresa de ferrocarriles, fue llamado a Madrid, a donde se trasladó en avión. José María y su madre no le acompañaron y se quedaron en Asturias, aunque posteriormente viajaron a la ciudad de Santander:

"*Mi madre y yo habíamos ido a veranear a Asturias, como solíamos hacer cada año, dos días antes de que se conociera el comienzo de la contienda. Por esa razón, el 17 de julio, cuando se inició la sublevación, nos hallábamos en La Franca, una playa próxima a*

Unquera, localidad limítrofe con Santander. Mi padre, que en aquel momento ocupaba un alto cargo en los ferrocarriles, consiguió llegar a Asturias en el último tren que salió de Madrid, y si no lo detuvieron en el camino fue porque iba en un vagón especial destinado a los altos funcionarios de la empresa.

Al cabo de unos días, César fue reclamado desde la capital para incorporarse de nuevo a las oficinas de ferrocarriles en Madrid, a donde regresó en avión desde Llanes, mientras mi madre y yo continuamos en el hotel La Franca, uno de los dos que había en la playa. Allí comencé mi experiencia militar, haciendo guardia con los milicianos por las noches, para evitar que pasara por la carretera gente sin controlar. Pero, realmente, ni mi madre ni yo teníamos nada que ver hacer en aquel lugar y decidimos trasladarnos a Santander capital" (BRAVO, JOSÉ MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 47).

Una vez en Santander, la madre de José María Bravo se incorporó a su trabajo en la empresa de ferrocarriles y él se presentó como voluntario en el aeródromo de La Albericia[145]. Al preguntarle qué experiencia tenía en temas relacionados con la aviación, manifestó que había sido practicante de vuelo sin motor. En el aeródromo santanderino comenzó realizar trabajos como delineante y se inició también en actividades de vuelo como tripulante de los aviones destinados en La Albericia, que, por lo que cuenta Bravo, parecía una especie de "*Circo Kronen"* por la diversidad de los aviones que operaban en el campo de aviación. Esta variedad de aviones que componían las escuadrillas republicanas al principio de la guerra terminó con la llegada del material volante soviético, que uniformizó la composición de las escuadrillas. En La Albericia, José María Bravo coincidiría con algunos de los pilotos más afamados de la aviación republicana como serían Cascón o Hernández Franch. El hecho de volar como tripulante en los aviones hizo que naciera la vocación aérea en José María y que radicara en esta experiencia santanderina la base del futuro piloto de caza que llegaría a ser. Así explica su estancia en La Albericia:

[145] El aeródromo de La Albericia fue creado en la segunda década del siglo XX en unos terrenos cedidos por el Ayuntamiento de Santander. Fueron utilizados en un primer momento por una empresa de construcción aeronáutica denominada CECA. Luego sería un aeródromo deportivo para las clásicas competiciones aeronáuticas que se celebraban en los primeros tiempos de la aviación.

"Allí, ella se incorporó al trabajo en los ferrocarriles y por mi parte comencé a actuar como voluntario en los servicios de aviación del aeródromo de La Albericia, aduciendo como experiencia previa que había practicado el vuelo sin motor poco tiempo antes. (...) Más tarde, al cabo de algunas semanas de guerra y después de su actuación en el aeródromo de Getafe, llegó a La Albericia el capitán Manuel Cascón, en calidad de jefe de la base. Los aparatos que volaban estos pilotos eran un Breguet XIX, algunos Nieuport52, un Fokker trimotor y algunos DC-2 de la LAPE –Líneas Aéreas Postales Españolas- , que servían de enlace entre Madrid y el Norte y permanecían allí estacionados entre vuelo y vuelo. Como dibujaba bastante bien croquis, actué de delineante para hacer los planes de vuelo de los pilotos. Comencé a volar realizando mi primera salida con el teniente Fernando Hernández Franch, en su Dragón Rapide a principios de Septiembre y fui repitiendo la experiencia en varias ocasiones. Poco a poco se fue afianzando mi experiencia como tripulante, y fue con José María Carreras, destacado piloto de la compañía nacional LAPE, socio de Canudas en el aeródromo de Barcelona, con el que realicé unos treinta servicios de reconocimiento y bombardeo. También volé un Potez 540 con los tenientes Mellado, Coterillo y Moreno, que intervinieron más tarde en el bombardeo del acorazado España en El Ferrol, lanzando una bomba de 500 kilos que no impactó.

Me di cuenta de que me gustaba mucho el vuelo, aunque lo había practicado un poco en las instalaciones, muy elementales, de que disponía en La Marañosa el Aero Popular para la práctica del vuelo sin motor. Allí a unos 13 kilómetros de Madrid por la carretera hacia San Martín de la Vega, en una de las lomas que miran hacia el Jarama habíamos practicado con los muy elementales planeadores que se empleaban para los comienzos. Se parecían al SG-38 Schulglieter, el llamado "Guitarrón" con que se daban los arrastrones de los primeros cursos de Vuelo Sin Motor "A" y "B", años después, en las escuelas de Monflorite o Somosierra. Allí conocí a Eduardo Claudín, que quería ser ingeniero aeronáutico y más tarde ocuparía diversos cargos en Aviación militar al servicio de la República" (BRAVO, JOSÉ MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 47-48).

La experiencia vivida por Bravo en La Albericia constituye, prácticamente, un calco de lo que sucedía en otros aeródromos de la geografía española. Había que improvisar casi todo, ya que muchos aviones de los que se utilizaban eran de uso civil y había que

adaptarlos a la actividad militar. Relata cómo los especialistas, ya fueran armeros o mecánicos, se las ingeniaban para que aviones de uso civil pudieran convertirse en aparatos de combate: ajustaban rampas para que se deslizasen las bombas, hacían orificios en el fuselaje de los aviones para el lanzamiento de aquéllas o para instalar ametralladoras de protección, entre otras tareas. En un bombardeo al sublevado cuartel de Simancas, en Gijón, tuvo un fallo de cálculo, y la bomba lanzada cayó en zona gubernamental, y la responsabilidad de aquello fue del propio Bravo. Este hecho le granjeó problemas, pero fueron solucionados gracias al jefe de la base, el capitán Cascón que salió en su defensa.

En aquellos tiempos, el personal volante no solía residir en la base desde la que se operaba, sino que se albergaban en casas particulares u hoteles de localidades cercanas al campo de aviación. De esta manera, se trasladaban todos los días del aeródromo a su residencia y, al contrario, realizando el transporte en coches militares asignados al campo. Bravo, por ejemplo, se hospedaba en el *Hotel Continental* de Santander, lugar en el que se debía comer bien de acuerdo a una anécdota narrada por el mismo: El jefe del campo, el capitán Cascón, opinaba que todo el personal militar del mismo debía comer lo mismo, desde los soldados a los pilotos. Al final se echó para atrás en su decisión, ya que comprendió que el personal volante tenía que alimentarse mejor que el resto a causa de lo delicado de su puesto. La rectificación de Cascón sirvió para que Bravo volviera a comer bien:

"*Como personal volante que era, ya que actuaba de hecho como ametralladorbombardero, vivía en el Hotel Continental de Santander. Cascón, hombre enjuto, tremendamente frugal, que comía poco y mal, debido a una úlcera de estómago que padecía y que probablemente le causaba su constante mal genio, era tremendamente serio y estricto. Un buen día decidió que todo el personal a sus órdenes, incluidos los pilotos, tenía que tomar la misma comida, rancho, ya que no había por qué hacer distinciones. Pronto se dio cuenta de su error y rectificó, al comprender que la gente que vuela tiene que alimentarse bien y así yo con mis diecinueve años también volví a comer normal*". (BRAVO, JOSÉ MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL, 2007: 49-50).

Como les pasó a otros muchos, José María Bravo, al ser menor de edad, fue retirado de filas, ya que, como se ha apuntado, el gobierno de la República no permitía luchar a los menores de edad en los frentes. Tras ser licenciado, Bravo marchó con su madre a Bilbao donde pasaron una temporada. Allí sería testigo de los primeros bombardeos de la

aviación sublevada sobre la capital vasca. A primeros de noviembre de 1936 consiguieron embarcar en un navío militar inglés[146], el cual, tras pasar algunas vicisitudes, los desembarcó en las cercanías de San Juan de Luz, en el País Vasco Francés. De San Juan de Luz viajaron hasta Barcelona. En la Ciudad Condal, tiempo después, se reuniría la familia al completo, ya que su padre se trasladó a la capital catalana procedente de Madrid.

"*El 29 de septiembre, el gobierno de Largo Caballero dio al fin la orden de iniciar la militarización de las milicias republicanas, con un plazo hasta el 10 de octubre en el centro del país y hasta el 20 del mismo mes en los demás frentes. Al conocerse este cambio la situación de los milicianos se modificó, y al darles condición militar, Cascón me aplicó el reglamento y resulté licenciado por la edad, ya que el mínimo eran veinte años, y yo no los había cumplido. En consecuencia, en ese momento, marché con mi madre a Bilbao, donde permanecimos bastantes días. Contemplamos el primer bombardeo de la ciudad, cuando varias bombas cayeron en la Plaza Circular, que creo puede tratarse de la actual Plaza Mollúa del centro de la ciudad.*

A través de la Cruz Roja consiguieron salir de Bilbao para Francia el 5 ó 6 de noviembre de 1936 en el destructor inglés Exmouth con dirección a Bayona o San Juan de Luz, en cuyo viaje les cogió una enorme tormenta que azotó como una galerna todo el litoral cantábrico y el Golfo de Vizcaya, obligando a embarrancar en la costa francesa al transatlántico Queen Mary.

Los ingleses querían desembarcar a los pasajeros en zona nacional, ya que en el barco iba gente que tenía como objetivo pasarse al bando enemigo, y nos costó bastante trabajo a quienes no estábamos de acuerdo con tal decisión convencerlos de lo contrario. Fuimos a parar a la costa cerca de San Juan de Luz, donde vista la imposibilidad de atracar nos sacaron del barco mediante unos cables. De allí, con la ayuda del Partido Comunista francés, logramos llegar en tren a Barcelona el 7 u 8 de noviembre, en pleno cerco de Madrid. Mi abuela, con ochenta y seis años, y mi tía, que permanecían junto con mi padre y mi tío Félix en la capital, lograron reunirse con nosotros al cabo de algún tiempo. De haber estado en Madrid, yo me habría incorporado con mis amigos al Batallón Alpino

[146] Los barcos neutrales eran los únicos que podían navegar con las garantías necesarias para no ser apresados por las marinas de guerra de ambos bandos.

de Guadarrama" (BRAVO, JOSÉ MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 50-51).

Raimundo Greciano era personal militar antes de comenzar la guerra y estaba destinado en la base de Pollensa, en la isla de Mallorca. Raimundo vivió los primeros y terribles momentos de la guerra a la vuelta de un permiso que había disfrutado en Madrid. En la capital, se había enterado del asesinato, a manos de agentes de la Guardia de Asalto, del líder monárquico Calvo Sotelo. Al producirse el golpe de Estado, el jefe de su unidad, el capitán Beneyto, se declaró fiel a la República, a pesar de que toda la isla había quedado en manos sublevadas al mando del general Goded. Se prepararon para la defensa por si soldados rebeldes iban a atacarles. Evidentemente, llegaron fuerzas insurgentes para conminarles a rendirse y, después de un tiroteo, consiguieron reducir a los atacantes. Ante lo desesperado de la defensa, decidieron escapar en una barca con la que se adentraron en alta mar donde, tras pasar muchas penurias, fueron recogidos por un submarino de la marina republicana. Antes, habían estado a punto de ser rescatados por un barco de la marina de guerra que estaba comprometido con la sublevación, y que, de haberlos rescatados, hubieran terminado siendo presos por los rebeldes en el Puerto de Alcudia. Según relata Eusebio, la tripulación del barco que no los recogió fue entregada por su capitán a las autoridades golpistas. Así cuenta su accidentado arranque de la guerra Raimundo Greciano:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*Igualmente puede decirse de los escasos efectivos del pequeño destacamento de Aviación de reciente creación (de hidros) hoy ya desaparecido, en Puerto Pollensa, al que yo pertenecía, cuya actuación en los acontecimientos que allí tuvieron lugar está aún sin revelar en su verdadera dimensión. Tan sólo unas pocas palabras al respecto. El General Goded, antes de trasladarse a Barcelona, había conseguido sublevar a toda la guarnición de la Isla (excepto a nuestro pequeño reducto) y a sus compañeros de viaje, los falangistas. Nuestros recursos, tanto humanos como materiales eran escasísimos, casi nulos, unos 20 hombres con un fusil máuser cada uno y dos viejas ametralladoras. Había tres hidros Dornier, pero estaban inutilizados, a falta de unos reductores que no habían traído aún.*

Después de sostener un violento choque con los rebeldes en el que perdieron la vida el alférez jefe de la expedición rebelde y nuestro gran compañero Ramón Crespo Biosca, y fueron heridos dos más de ellos, no teníamos otra alternativa, si no queríamos caer en

poder del enemigo, que la de lanzarnos seis hombres en un bote a remo a alta mar, donde permanecimos toda la noche del 18 al 19 de julio, hasta que por la tarde de este último día nos recogió el submarino B-2 de la Escuadra de Guerra de la República"[147].

En relación con el enfrentamiento en Pollensa entre los leales al gobierno y los sublevados, relata Eusebio Greciano una triste anécdota que le aconteció con unos turistas extranjeros que estaban de vacaciones en la isla. Por entonces, Mallorca comenzaba a ser destino turístico, y estos visitantes extranjeros, no dice su nacionalidad, fueron testigos de una parte de los sucesos que habían acontecido entre los soldados leales de aviación de Pollensa y los rebeldes que habían ido a reducirlos. Estos extranjeros le transmitieron su miedo a Greciano por lo que acababan de ver. Éste los tranquilizó y les comunicó que, respecto a ellos, no tenían nada que temer:

"Nuestra preocupación era manifiesta ante hechos tan graves como acababan de suceder. Cogí a hombros el cadáver de Ramón Crespo, depositándolo en la mesa de billar de un bar cercano, e iba a hacer lo mismo con el del alférez rebelde, pasando por entre un grupo de turistas extranjeros, oyéndoles murmurar entre sí (y con razón) que éramos unos salvajes, matándonos hermanos contra hermanos. Estaban tan visiblemente preocupados que, uno de ellos, se me acercó para decirme que tenían mucho miedo viendo lo que estaba pasando y si aquellos acontecimientos podían tener alguna repercusión sobre ellos. Traté de tranquilizarles, asegurándoles que, respecto a nosotros, nada tenían que temer, y en cuanto a lo del miedo, nosotros teníamos mucho más que ellos"[148]

Pero el hecho de que los rescatara el submarino republicano no significó que los problemas hubieran terminado. La gran mayoría de los oficiales de la flota estaban comprometidos con la sublevación. Como ya se ha referido, gracias a los oficios del oficial radiotelegrafista Balboa, que se comunicó con las tripulaciones de los barcos, la mayoría de los mandos de los navíos de la flota de guerra fueron destituidos por sus subordinados, en algunos casos con mucha violencia. Esta situación se dio en el submarino donde iban Greciano y sus compañeros; la tripulación redujo a los oficiales golpistas y se hizo cargo del submarino mientras ellos dormían, no enterándose de los graves incidentes que habían sucedido a bordo del submarino. El sumergible, una vez en

[147] *Revista Ícaro* (nº 8), 1988
[148] *Revista Ícaro* (nº 18), 1990

manos de la tripulación, puso rumbo a Mahón, en la isla de Menorca[149]. Pero no pudieron entrar en el puerto de la ciudad. La razón estribaba en que se estaba luchando por el control de la isla entre los sublevados y los gubernamentales. Al final, la lucha se saldó del lado de los leales al gobierno y el submarino pudo entrar en el puerto.

De lo sucedido a Eusebio Greciano se puede desprender lo complicada que fue la situación para las tripulaciones de los barcos y submarinos de la marina de guerra republicana en ese confuso comienzo de la guerra, sin saber a ciencia cierta si podían confiar en los mandos de sus buques, persuadidos como estaban que la mayoría eran golpistas. Debió ser una situación de gran tensión nerviosa a escala psicológica al desarrollarse los acontecimientos en lugares tan reducidos como podía ser un barco o, en mayor medida, en un submarino. De esta manera relata Greciano el final de la aventura en el submarino:

"Para nuestro general asombro, mientras descansábamos tranquilos, en el submarino se había producido un grave contratiempo. Los marineros nos despertaron precipitadamente de madrugada para comunicarnos que, por mediación del radiotelegrafista, se habían enterado que toda la oficialidad de la nave estaba comprometida en la rebelión y que ellos, los marineros, se habían visto obligados a reducirlos y a encerrarlos en la bodega.

(...) Y ahora estábamos esperando cerca ya de las dos horas en la bocana del puerto de Mahón, para que nos dieran entrada a la Base Naval, tardanza que se estaba prolongando más de lo normal, debido a que los oficiales de la misma también se habían sublevado; y lo mismo había sucedido con los oficiales y jefes de la guarnición de tierra.

Los suboficiales y clases de tropa de tierra, con la excepcional ayuda del Comandante Militar de la ciudadela, lograron sofocar rápidamente la rebelión de las fuerzas de tierra, encarcelando al General Bosch y a 112 oficiales. Con todos los efectivos disponibles se dirigieron rápidamente hacia la Base Naval, peor situada estratégicamente que la guarnición de tierra, que predomina sobre ella.

[149] Menorca fue la única de las Islas Baleares que quedó en poder del gobierno de la República tras el golpe. Permanecería en manos republicanas casi hasta el final de la guerra.

Comunicando una y otra vez y otras muchas los de tierra a los navales a que se rindieran, ya que no tenía razón de ser su actitud, ni tampoco tenían posibilidades de éxito, lograron convencerlos.

Nosotros no salíamos de nuestro asombro. Resultaba que nos había salvado un submarino cuyos jefes se habían sublevado, y los marineros se sublevaron, a su vez, contra ellos, reduciéndolos y encerrándolos a todos en la bodega del barco. Y todo eso sucedió mientras dormíamos tranquilamente en medio de semejante follón. Y ahora estábamos con la consiguiente zozobra esperando demasiado tiempo a que nos dieran la entrada a la base naval, debido a que también se había sublevad la oficialidad de la misma, y estaban negociando su rendición, conminados por la guarnición de tierra, que a su vez hubo de someter también a sus jefes rebeldes.

Todos estos hechos parecían truculentos; era como si se tratara de una película, que había que tomar a risa, a no ser por las fatales consecuencias que llevaban implícitos.

Nuestra llegada a Mahón fue verdaderamente sensacional. La anunciaron a "bombo y platillo" la prensa y radio locales. Nos consideraban como a verdaderos héroes, aunque por supuesto, lo único que habíamos hecho era cumplir con nuestro deber. Aseguraban, reiteradamente, que habíamos defendido con extraordinario valor nuestra base, aún sin disponer apenas de medios materiales ni humanos, habiéndonos lanzado en última instancia a alta mar a una muerte casi segura en un bote a remos, permaneciendo en él sin comer ni dormir durante más de 24 horas y eludiendo caer en poder de los fascistas.

Provisionalmente, fijamos nuestra residencia en la sección de la Aeronáutica Naval que allí había. Contaba tan sólo con unos cuantos hidros Savoia, muy malos por cierto, y casi inservibles, impotentes por lo demás para enfrentarse con la entonces poderosa aviación italiana, teniendo sin embargo que ser utilizados para proteger el fracasado desembarco[150] *del capitán Bayo en Mallorca*"[151].

[150] Hubo un intento de reconquistar la isla de Mallorca por parte de fuerzas leales al gobierno en una acción aeronaval, pero la operación fue un fracaso y tuvieron que retirarse, por lo que la isla quedó en manos sublevadas el resto de la guerra. Durante lo quedaba de conflicto sería una de las bases desde las que operaría la aviación italiana en sus bombardeos sobre la costa mediterránea leal a la República.
[151] *Revista Ícaro* (nº 22) 1991.

La aventura de Greciano terminó en Los Alcázares, a donde fue trasladado en un barco destinado a desguace en el que entraba agua por todas partes. Llegó a Cartagena y desde esta ciudad viajó en un camión militar hasta Los Alcázares:

"*Después nos retornaron a nuestra base de origen "Los Alcázares", embarcándonos en el guardacostas Tetuán, que era enviado a Cartagena para proceder a su desguace. Tan deplorable era su estado, que los marineros tenían que ir sacando a cubos, el agua que iba a haciendo. Por eso, y porque teníamos que ir eludiendo a la aviación y a la escuadra italiana, que ya operaba desde Mallorca, tardamos dos días y sus correspondientes noches en llegar a Cartagena, desde donde en un camión militar nos trasladamos a Los Alcázares*"[152].

Primitivo Garrido Pérez era sargento telegrafista en el aeródromo de Larache, en el Protectorado de Marruecos. Desde su estación de radio, tras los acontecimientos acaecidos el 17 de Julio de 1936 en el Marruecos español, hizo una llamada a una patrulla de Breguets XIX, en vuelo hacia Sevilla para que fueran a bombardear el aeródromo sublevado donde prestaba servicio. Su llamada fue interceptada y fue hecho prisionero por los rebeldes. Salvó la vida milagrosamente y fue enrolado en una unidad de regulares de donde conseguirá huir. Su aventura terminará felizmente, ya que consiguió llegar a la zona republicana, concretamente a Valencia tras pasar muchas vicisitudes. Marruecos fue donde comenzó el golpe, en la tarde del 17 de julio, y allí se desató una represión feroz que afectó tanto a los militares leales al gobierno como a aquellos civiles que habían simpatizado con el Frente Popular. Fue una zona controlada estrechamente por los sublevados que, en un primer momento, quedaron allí bloqueados, debido a la sublevación de las tripulaciones de los barcos donde tenían que embarcar para cruzar el Estrecho. Más tarde, con la ayuda alemana e italiana, se establecería un puente aéreo que haría pasar a estas tropas africanas a la Península, tropas que serían la base de la ulterior victoria en la guerra de los sublevados. Por tanto, la aventura de Primitivo Garrido tuvo todavía más mérito al conseguir huir de una zona tan estrictamente controlada por los insurgentes. Así relata Saturnino Pérez Domínguez la gran aventura hacia la libertad de Primitivo:

[152] *Revista Ícaro* (nº 22), 1991.

"*El 17 de Julio de 1936 estaba prestando servicio como sargento telegrafista en el aeródromo de Ahhamara (Larache). Hizo una llamada a una patrulla de Breguets en vuelo de Sevilla para que vinieran a bombardear el aeródromo, llamada que fue oída por la estación de radio y sin darle tiempo a nada se lo llevaron a la prisión de Nador (Larache). Como iba con vestimenta de trabajo (mono azul), se quitó los galones y esto fue lo que le salvó la vida. Después de una temporada en Nador, se lo llevaron al Ancho (Ceuta). Al cabo de unos meses lo enrolaron en un tabor de regulares para ir a Asturias. Cumplimentadas todas las formalidades, pidió un permiso de 24 horas, se fue a la base de hidroaviones de Ceuta y el cabo Ojeda que era adepto a Franco, ignorando su problema, le facilitó el transporte a Larache (el cabo Ojeda fue fusilado por esta acción), de donde, con la complicidad de los ferroviarios del ferrocarril Larache-Tanger, lo metieron en una caja para facilitarle el traslado a Tánger, donde llegó casi asfixiado. Inmediatamente se puso en contacto con las autoridades republicanas y, una vez repuesto, de la semi-asfixia, se incorporó a la zona republicana en Valencia, donde hizo la campaña de abnegación y desvelo hasta el final de la guerra…*"[153]

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

CONCLUSIONES

De todo lo expuesto en líneas anteriores por los protagonistas podemos extraer las siguientes conclusiones:

1.- El estallido de la guerra truncó los diversos proyectos de vida que habían puesto en marcha en plena juventud para lanzarse a un futuro lleno de incertidumbres en una guerra en defensa de la República.

2.- En cuanto se produjo el levantamiento de los militares contra el gobierno, todos acudieron en defensa del Estado democrático. Daba lo mismo su condición, civiles o militares, todos concurrieron a combatir por la República, ya fuera por razones ideológicas, por cumplimiento del deber a causa de su juramento de fidelidad a la República, o por ambos motivos a la vez.

[153] *Revista Ícaro* (nº 25), 1992.

3.- Siempre fueron partidarios de la creación de unas fuerzas armadas donde imperaran la organización y la disciplina, frente a la desorganización e indisciplina de los batallones de milicias y con el objetivo de hacer frente, de una forma efectiva, al bien pertrechado y estructurado ejército de los sublevados.

4.- El estallido de la guerra va a suponer una revolución a escala sociológica en la composición de las Fuerzas Armadas de la República. Personas que, por su situación en la pirámide social, nunca hubieran podido acceder a ciertos puestos o graduaciones dentro del ejército, el hecho de la guerra va a cambiar esta situación, ya que permite a estas personas alcanzar dichos puestos; es decir, se democratiza profundamente el ejército.

5.- La mayoría de las personas estudiadas ya sentían alguna inclinación hacia el mundo de la aviación antes del comienzo de la guerra.

6.- No se conformaron con ser simples soldados, todos ellos eran personas con inquietudes, algunas de ellas muy profundas, que deseaban progresar en el mundo de la aviación. Salvo algunos casos, el primer objetivo era ser piloto militar. Si no se conseguía, se podía derivar hacia estudios de otras especialidades.

7.- Sin ser comunistas, muchos de ellos sentían una gran admiración y respeto por la Unión Soviética, debido a la ayuda militar que estaba prestando a la España republicana.

8.- Todos los que mantuvieron contacto directo con los militares soviéticos que vinieron a España a ejercer diferentes funciones manifiestan que las relaciones con el personal ruso fueron excelentes. La mayoría califica a los soviéticos como personas encantadoras.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

B.- LA FORMACIÓN EN LAS ACADEMIAS MILITARES DE AVIACIÓN

El estallido de la Guerra Civil, tal como se ha reseñado, obligó al gobierno de la República a reorganizar sus Fuerzas Armadas en todos los ámbitos. El resultado será un ejército de nuevo cuño. En el marco de la mencionada reorganización, por razones obvias de racionalización, se incluyeron las diferentes escuelas militares de los distintos cuerpos y armas que existían en el período anterior al inicio de la contienda. En el presente trabajo nos atendremos exclusivamente a las vinculadas al Arma de Aviación.

Por tanto, en base los testimonios de los aviadores del estudio se va a seguir su trayectoria formativa inserta en el marco temporal de la Guerra Civil; no se incluyen en este punto a los que ya habían concluido su formación militar antes de iniciarse la contienda. Para una mejor comprensión del tema y para no caer en la dispersión, se han agrupado los testimonios en tres especialidades: Pilotos, observadores / bombarderos-ametralladores y mecánicos. Para otras especialidades como los armeros[154] o los radiotelegrafistas[155] se pueden consultar las fuentes indicadas.

Antes de la guerra, las Fuerzas Aéreas de la República tenían configurada una red de centros de formación militar para cada una de las especialidades, de los cuales podemos citar algunos a modo de muestra: en Alcalá de Henares se encontraban la Escuela de Vuelo y Combate y la Escuela de Polimotores; en el aeródromo de Cuatro Vientos se hallaba la Escuadrilla de Instrucción Y-1 con nueve *Breguet XIX*; en Cuatro Vientos se hallaban también la Escuela de Observadores, la Escuela de Mecánicos y la Escuela de Radiotelegrafistas; la Escuadrilla de Instrucción Y-2, también con nueve *Breguet XIX*, se hallaba en Los Alcázares, así como la Escuela de Tiro y Bombardeo y la Escuela de Hidroaviones del Arma de Aviación; por su parte, la Aeronáutica Naval disponía en Barcelona de la Escuela de Vuelo y, en San Javier, se hallaba la Escuadrilla de Instrucción (SAIZ CIDONCHA, CARLOS: 2006, 983).

Una vez comenzadas las hostilidades todas las escuelas de aviación permanecieron en manos gubernamentales. La sublevación de los golpistas hizo que todo el complejo

[154] Ver biografía del armero Salvador Marzana en la Revista Ícaro (nº 49), 2001.
[155] Ver historia de vida de Justo César Sol.

dedicado a la instrucción militar en el Arma de Aviación quedara trastocado por diferentes razones, todas ellas vinculadas a la insurrección de los militares. Por esta razón, las Fuerzas Aéreas de la República tuvieron que comenzar un proceso de reestructuración en la formación de los aviadores en sus distintas especialidades a partir de las infraestructuras y personal existentes en ese momento.

Al poco de comenzar la guerra, se creó una Escuela de Pilotaje en Alcalá de Henares bajo la dirección del entonces comandante Alejandro Gómez Spencer[156]; también se organizó un curso de pilotaje en La Ribera. Se hizo otro intento de organizar cursos de vuelo para el personal de aviación en el aeródromo de Barajas y, en el aeródromo de Canudas (Barcelona) bajo el amparo de la Generalitat, se llevaron a cabo cursos de vuelo elemental. Con la llegada del material soviético, fueron destinados a los Alcázares un número determinado de *Chatos* con la finalidad de que fueran dedicados a la formación de pilotos españoles. Allí se formarían los aviadores de la denominada Escuadrilla Lacalle y otros que, rápidamente, irían a combatir al frente del Norte. En relación con otras especialidades hubo intentos de poner en marcha la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos y se realizaron cursos de bombarderos-ametralladores y de observadores en Los Alcázares. El hecho de la cercanía del frente a Madrid hizo que se tomara la decisión de llevar todo el complejo de escuelas de formación del Arma de Aviación republicana a la zona de Levante-Murcia. Era una zona que estaba relativamente alejada de los frentes y con buenas líneas de comunicaciones. A partir de este momento, los cursos de formación se impartirían en su mayor parte en esta región de España. Ya fuera por los avatares de la guerra o por decisiones del mando con el objetivo de optimizar recursos, algunas escuelas y academias fueron cambiando su ubicación conforme pasaba el tiempo[157].

Al mismo tiempo que se llevaban a cabo los cursos ya mencionados, se había encargado al entonces teniente-coronel y eminente científico Emilio Herrera Linares[158], que

[156] Alejandro Gómez Spencer fue nombrado jefe de la Escuela de Pilotaje de Alcalá de Henares poco tiempo después de comenzar la guerra. Más tarde, cuando las escuelas de pilotaje se trasladaron a Murcia, Emilio Herrera nombró a Gómez Spencer jefe de todos los aeródromos murcianos dedicados a la formación de pilotos.

[157] Fuente: Carlos Saiz Cidoncha: *Aviación Republicana: Historia de las Fuerzas Aéreas de la República (1931-1939)*. Tomo III (Apéndices). Madrid: Almena, 2006; y Rafael Madariaga: *Escuelas de Caza Republicanas*. En Aeroplano (nº 12), 1994.

[158] Emilio Herrera Linares fue nombrado oficialmente responsable de la Jefatura Superior del Servicio de Instrucción el 3 de diciembre de 1936, pero ya venía realizando estas labores con antelación a su nombramiento oficial.

rediseñara todo el entramado formativo del Arma de Aviación, cuya labor comenzó aproximadamente el mes de septiembre de 1936[159].

1.- LOS PILOTOS

Como se ha dicho unas líneas más arriba, la sublevación dejó tocada toda la estructura de academias y escuelas de formación del Arma de Aviación republicana por lo que el gobierno tuvo que empezar a funcionar con rapidez con la finalidad de ponerla a punto para conseguir una organización perfectamente operativa. Con la llegada del material soviético, la prioridad de los responsables de la aviación republicana radicaba en la formación de pilotos que manejaran los nuevos aparatos llegados de la Unión Soviética, así como de los especialistas de tierra que llevaran a cabo el mantenimiento de las nuevas aeronaves en cada una de sus facetas.

La formación de los pilotos militares en la zona republicana durante la guerra no se va a realizar solamente en España, sino que también se enviarán alumnos a escuelas francesas y un importante contingente a la Unión Soviética, concretamente a la ciudad de Kirovabad (República de Azerbaiyán).

Los primeros pilotos que se formaron, una vez comenzada la guerra, lo hicieron en las escuelas de vuelo que tuvo que improvisar el gobierno de la República ante la emergencia bélica. Se formarían, fundamentalmente, como ya se ha comentado, en la Escuela de Vuelo de Alcalá de Henares, luego trasladada a San Javier, y en Los Alcázares. En este último lugar comenzó el entrenamiento de pilotos cuando llegaron los primeros I-15 "*Chatos*" para instrucción.

Leopoldo Morquillas, desde el comienzo de la guerra, había estado volando como bombardero-ametrallador en los anticuados *Breguet XIX*. El hecho de que su avión fuera derribado en una acción de guerra hizo que conociera al jefe de la aviación republicana, Hidalgo de Cisneros. Éste, como compensación a los sufrimientos de guerra, le permitió ingresar en la escuela de pilotos, sita en San Javier. De esta forma narra el futuro piloto de caza, Leopoldo Morquillas, su ingreso en la escuela de aviación:

[159] En la página nº 1001 del tomo III de la obra de Carlos Saiz Cidoncha acerca de la aviación republicana durante la Guerra Civil aparece una lista de todas las escuelas que durante el mandato de Emilio Herrera hubieran impartido cursos relacionados con la aviación, ya fuera en España o en el extranjero.

"*A finales de octubre tomé parte en el último vuelo de bombardeo de los Breguet republicanos en el frente de Madrid. Despegamos cinco aparatos en cuña para bombardear Peguerinos, tras la Sierra. Volaba yo con el sargento Valls, y todos como voluntarios, ya que íbamos a uno de aquellos servicios de los que no se vuelve, ya que nuestro aeródromo de Alcalá estaba a la vista de las alturas de la Sierra ocupadas por el enemigo. Efectivamente, sobre el objetivo se nos echó encima una escuadrilla de Fiat, de la que derribamos el primero, que se metió en el centro de la cuña. Regresó de ese servicio, solamente, un avión y sin ametrallador que en el combate salió catapultado y descendió en paracaídas. Nosotros, con el piloto Valls herido, y yo, con dos agujeros en el 'mono', tomamos tierra o mejor dicho, caímos en un sembrado, con el aparato hecho cisco. Vi que se nos acercaba gente armada y subiendo a la torreta eché mano de la ametralladora, pero con alegría comprobé que eran nuestros milicianos. Me metieron en un coche con dirección a Madrid y, por el camino, casualmente, recogimos a Lecha que también había sido derribado; a Valls se lo llevó una ambulancia. Nos recibió en la Jefatura Hidalgo de Cisneros, que después de recibir nuestro parte nos preguntó como podía recompensarnos. Le contesté que ya era hora de hacerme piloto y después de tres derribos poder dar algo de cambio a los de Hitler y Mussolini. Hidalgo dio su conformidad y de esa manera pasamos a la escuela de pilotos Lecha y yo en diciembre de 1936*"[160].

Leopoldo Morquillas fue destinado a la Escuela de San Javier donde ingresaría en diciembre de 1936. La Escuela de Pilotaje, al poco de comenzar la guerra, se había ubicado en Alcalá de Henares, pero debido a la cercanía de los frentes fue transferida a la base de San Javier. Leopoldo Morquillas, cuando describe la formación recibida en la escuela es muy crítico e irónico con ella, calificándola de "*españolísima*" y caracterizada por la falta de disciplina y la absoluta independencia a la hora de formarse. En resumidas cuentas, que había falta de método. Esta opinión es muy diferente a la expresada por otros futuros aviadores que alaban a sus instructores y a la metodología utilizada por ellos. Relata, asimismo, que en el programa de formación recibido operó con diferentes aparatos. Así describe Morquillas su período de formación como piloto:

"*En diciembre de 1936 mi buen amigo Lecha y yo llegamos a aquel maravilloso sitio de la siempre floreciente Murcia, que se llama La Ribera. Allí estaba emplazada la escuela*

[160] *Alas Gloriosas* (nº 25), 1983

de pilotos. La escuela la mandaba entonces el que todos llamamos con justeza Padre de la Aviación Española, teniente-coronel Spencer, al que tuve la feliz ocasión de dar un fuerte abrazo dos años atrás. Estaba integrada la escuela por tres o cuatro decenas de diferentes aviones, bichos raros y exóticos, de toda clase de nacionalidades, que no me decido a nombrarlos.

Los españolísimos métodos de enseñanza de la españolísima escuela, merecen atención especial. Mi profesor de vuelo fue el teniente Roig y después de cerca de ocho horas de doble mando me soltó Spencer el trece de enero del 37 y… ahí terminó mi instrucción y a excepción de otro vuelo que me dio el mismo Spencer para hacer barrena, no volví a volar con ningún instructor. Llegaba por la mañana al aeródromo, me indicaban a alguno de los bichos que estaban allí alineados y me decían –hazte unas tomas y date un garbeo de un par de horas-. El mecánico me enseñaba lo más esencial, lo que había que abrir o cerrar y a qué y cuándo agarrarse y salía pitando por los limpios cielos de Murcia. Figuras de pilotaje, elemental combate aéreo, formación, vuelo de ruta, rasante y otras lindezas, las aprendí yo solo como pude. En nuestra promoción estaban, entre otros, compañeros como Zarauza, Panadero, Zambudio que en el futuro fueron destacados jefes de la aviación republicana. La promoción anterior completó la escuadrilla de Lacalle con pilotos tan magníficos como Magrinyá, Comas, Justo, Castañeda, Ortiz y otros. (…) Las burradas en vuelo que hicimos todos en aquellos idílicos tiempos serían largas de contar. Es incomprensible cómo nos las arreglamos para salir de la escuela con la cabeza y demás miembros y huesos en sus correspondientes sitios. ¡Que pasadas les dábamos a los jefes de la Escuela!

El entrenamiento con todos aquellos diferentes aparatos, el mejor recuerdo de los cuales fueron las avionetas Flit y Caudron, terminaron con el Breguet XIX y el Nieuport 52 y… al frente, a defender la República. Resumiendo, el método de enseñanza se caracterizaba por absoluta falta de disciplina y absoluta independencia de acción, método, repito, españolísimo, que, indiscutiblemente, no se practica en ninguna escuela de ningún país del mundo, pero que a pesar de defectos de calidad, no hay duda de que formó a pilotos de gran iniciativa y caligrafía aérea muy personal".[161]

[161] *Alas Gloriosas* (nº 25), 1983

Morquillas, una vez finalizado su período de instrucción como piloto, sirvió primero en los anticuados aviones de caza *Nieuport 52*, para después ser destinado al frente del Norte en una escuadrilla de *Chatos*, tras pasar un breve período de reentrenamiento.

Otro de los futuros pilotos formados durante los primeros meses de la guerra fue Félix Martínez Pardo. Éste se instruyó como piloto en la Escuela de Vuelo de San Javier. Hace una descripción muy breve de su etapa de formación. Destaca, como lo hacen otros alumnos, el gran papel del teniente-coronel Gómez Spencer en su labor de dirección de la escuela de vuelo. Al teniente-coronel lo llega a tildar de compañero por la humanidad que derrochaba:

"*Mientras se dilucidaban los ataques republicanos en el Parque del Oeste y la batalla del Jarama, entraba en la Escuela de Vuelo de La Ribera, diciembre de 1936. Al frente de esta escuela estaba un gran hombre, gran caballero y mejor piloto: el teniente coronel, don Alejandro Gómez Spencer. Recuerdo la primera vez que lo vi. Era el acto de presentación de todos los profesores de la Escuela, su figura arrogante y su fuerte personalidad se me quedó grabada. A lo largo de mi estancia en dicha escuela, pude comprobar la humanidad de este jefe y compañero*"[162].

Como ya se ha mencionado, mientras se formaban las primeras promociones de pilotos en las escuelas habilitadas por el gobierno de la República, Emilio Herrera Linares estaba trabajando en un plan de formación de pilotos de aviación militar de carácter sistemático, con una trayectoria y con contenidos estructurados. El plan de formación de los pilotos que se adiestraban en España, diseñado por Emilio Herrera era un modelo basado en diferentes tramos que el aspirante tenía que ir superando hasta llegar a la consecución del título de piloto de caza o de polimotores.

Entre los pilotos formados en España, según el modelo diseñado por Emilio Herrera, se encuentra el alicantino Ernesto Marimón. Ernesto era funcionario del Ayuntamiento de Alicante tras ganar una oposición poco antes de comenzar la guerra. En su testimonio hace un comentario que refleja la situación que se daba en muchos lugares de España, donde hasta muy avanzada la guerra no hubo sensación de que se estaba inmerso en ella. Las gentes que vivían en estas zonas no eran conscientes de lo que les estaba sucediendo

[162] *Alas Gloriosas* (nº 18), 1981.

a sus compatriotas en otros lugares de la geografía española. Fue el caso de Valencia o Murcia, en la zona gubernamental, o de comarcas de la Submeseta Norte, en la zona sublevada.

Parecía que en algunos territorios no había guerra; la vida cotidiana continuaba como si no existiese aquélla. En este sentido Rafael Abella hace una descripción muy ilustrativa de cómo se vivía en el Levante español los primeros meses de la guerra: "*Para el que saliera de Madrid en aquellos días en que la ciudad estaba sujeta a la herida del frío, del hambre y del fuego, la llegada a Levante, evasión natural del asedio, era algo así como salir del infierno y alcanzar el paraíso. La dulzura del clima, la caricia del sol, el ambiente en calma lejos del estruendo de las bombas y del peligro de morir hacían creer en un mundo en paz. Y además estaba la animación, el bullicio de una multitud despreocupada y para quien la guerra era un hecho que sólo existía en los periódicos. (...) El buen vivir valenciano brindaba tranquilidad, buenos alimentos y espectáculos para todos los gustos*" (ABELLA, RAFAEL: 2004, 163-166). Además, en Valencia, el golpe militar se había sofocado sin pegar un solo tiro. Ernesto fue testigo de esa aparente tranquilidad, ya que debido a su edad no fue al frente en los primeros meses de la guerra sino que siguió con su ocupación habitual. Pero, sintiendo ya cercana la llamada de su quinta para incorporarse a filas, decidió presentarse a los exámenes de ingreso para formarse como piloto en las Fuerzas Aéreas de la República. Tras aprobar el examen teórico sin dificultad, al pasar el examen físico tuvo un pequeño contratiempo: se tenía que operar de una desviación del tabique nasal. Una vez resuelto este problema, ingresaría sin problemas en la academia para comenzar su formación como piloto de la República, como así sucedió:

"*Cuando comenzó la guerra estaba trabajando en el Ayuntamiento, en aquellos momentos me afilié a la UGT y llevaba un uniforme azul con un gorro, pero nunca fui miliciano. El primer año lo pasamos como espectadores de la guerra, como si no fuera cosa nuestra el tomar parte en ella, aunque todos pensábamos que pronto nos veríamos envueltos en ella con las movilizaciones de las quintas. Las quintas del treinta y cinco y el treinta y seis ya habían sido llamadas a filas, de modo que la nuestra, la de todos los componentes de la peña, que era la del treinta y siete sería la siguiente. En consecuencia, teníamos que decidir cada uno el camino a seguir según sus preferencias, tierra, mar o aire. Sería muy largo referir el destino de cada uno de mis amigos, de modo que contaré*

el mío, que sin dudar un momento me decidí por el aire. Me informé de todo lo concerniente para solicitar el ingreso en el Arma de Aviación y así lo hice. La próxima convocatoria estaba cerca, de modo que empecé a repasar todo lo concerniente al examen cultural al que debería presentarme en la Escuela de Vuelo y Combate de La Ribera. Así que estando trabajando en el Ayuntamiento solicité ingresar en la Academia para hacerme piloto.

De esta manera, concurrí al examen cultural y físico en la Escuela de Vuelo y Combate de Santiago de La Ribera (Murcia). En el examen cultural aprobamos un setenta y cinco por ciento, pero en el físico vino la escabechina, aprobamos apenas un treinta por ciento. Así que aprobé ambos exámenes, pero en la lista de aprobados donde estaba mi nombre había una nota que decía que tenía que presentarme en la enfermería. Allí, los médicos me dijeron que mi examen físico había sido magnífico, pero que tenía una desviación en el tabique nasal izquierdo que me impedía respirar bien por la nariz y la condición para aprobar era que me operara de la desviación de tabique nasal. Les dije que si me podían operar allí mismo, que estaba dispuesto a ello. Sonriendo me dijeron que allí no me podían operar, que era una cuestión de un otorrinolaringólogo y que la operación tenía que hacerla por mi cuenta. Me dijeron que me operara y que luego volviera para que ellos lo comprobaran y que seguidamente podría comenzar el curso.

La operación de nariz resultó molestísima, el médico me llenaba la nariz de tiras finas de gasa y solamente podía respirar por la boca. Las curas al principio eran diarias y las tiras de gasa las sacaba el cirujano llenas de sangre. Yo tenía prisa por marcharme, pero el médico no quiso darme el alta hasta que aquello no estuvo bien cicatrizado. En mi álbum de recuerdos tengo archivados los documentos de mi vuelta a la Escuela de Vuelo, con la comprobación de los médicos de la base dando conformidad a la operación y un documento en el que se me enviaba a mi domicilio en espera de ser llamado para participar en el próximo curso. Todo esto ocurría a mediados de mil novecientos treinta y siete".

Ernesto, de no haber sido por la intervención quirúrgica, hubiera acompañado a sus compañeros a Kirovabad como integrante de la 2ª Expedición (2º semestre de 1937), pero al ingresar más tarde se formó como piloto en España. Como él mismo confiesa, no le pesó nunca no haber ido a la Unión soviética ya que estaba a cien kilómetros de su casa, por lo que veía a su familia con frecuencia. El periplo formativo seguido por Ernesto por

las diferentes escuelas hasta terminar su adiestramiento como piloto de caza fue el diseñado el año anterior por Emilio Herrera. El camino de un aspirante a piloto pasaba por diferentes fases (SAIZ CIDONCHA, CARLOS: 2006, 986): 1) Examen teórico y examen físico; en este último, se descartaba a la mayoría de los aspirantes; era un examen muy duro. 2) Instrucción y teoría en Los Jerónimos (Murcia). 3) Escuela Elemental (Alcantarilla y El Palmar); allí pasaban aproximadamente un mes. 4) Escuela de Transformación en San Javier, también llamada La Ribera; aquí, la formación duraba unas dos semanas y comenzaban los ejercicios de acrobacias. A los que no eran capaces de soportar las acrobacias se los enviaba a la Escuela de Polimotores que se encontraba también en Murcia, concretamente en la localidad de Totana, para formarse como pilotos de bombarderos. 5) Una vez superada la Escuela de Transformación, se ingresaba en la Escuela de Caza que estaba también en La Ribera. Esta fase de la formación estaba dedicada a la alta acrobacia, a las formaciones, al tiro, etc. Se hacían incluso ya simulacros de combates aéreos. 6) Una vez se superaban todas las fases anteriores los alumnos-pilotos comenzaban a practicar con los *Chatos* en Los Alcázares. 7) Terminada su formación como pilotos pasaban, a lo que se llamaba el "cuadro eventual", en espera de destino. En estos "cuadros eventuales" se realizaban prácticas de reentrenamiento antes de incorporarse a las escuadrillas de combate.

A lo largo de todo este ciclo formativo, los aspirantes a pilotos volaban un buen número de aviones diferentes, muchos más que los que fueron a Francia o a la Unión Soviética. Ernesto afirma que llegó a volar 18 modelos de aviones diferentes, lo que, sin duda, ofrece una mayor experiencia en el vuelo.

Ernesto comenzó su formación en Los Jerónimos. Allí recibió, sobre todo, instrucción militar y preparación física. Era un lugar, tal como lo relata, donde uno se endurecía como persona y se sentía preparado para hacer frente a lo que se pusiera por delante:

"*El grupo del cual tuve que separarme a causa de la operación de nariz fue enviado a Rusia. Era el segundo curso que se formó allí y yo tenía que haber pertenecido a él. No pudo ser y, además, no lo lamento, porque mi formación se desarrolló en La Ribera, Alcantarilla, El Palmar y Lorca con profesores españoles y a cien kilómetros de mi casa. Mi familia venía a verme con frecuencia hasta que me trasladé a Cataluña. Además, los que nos formamos en España tuvimos la satisfacción de volar dieciocho tipos de aviones diferentes, incluidos dos tipos de hidroaviones. Los que no hicieron el curso de hidros*

volaron dieciséis tipos de aviones, que en aviación es mucho variar ya que, aunque todos ellos se basaban en los mismos principios, cada uno de ellos se comportaba de forma diferente en el despegue, en el vuelo y en la toma de tierra, y no cabe duda de que esa variación de aviones y ese tener que adaptarte a cada uno de ellos te enseñaba mucho.

En el mes de agosto de mil novecientos treinta y siete me destinaron a la Escuela de Instrucción Militar de Los Jerónimos, que se encontraba cerca del pueblo de La Ñora, en los alrededores de Murcia. En esta escuela, realizamos un curso de Instrucción Militar con los conocimientos básicos de cabo, suboficial y oficial, además de gimnasia, tanto sueca como de aparatos. También realizábamos carreras de velocidad y de obstáculos. Una de las pruebas más duras que hacíamos era una carrera de varios kilómetros con una careta antigás que dificultaba bastante la respiración normal. El examen final en esta escuela era hacer evolucionar una compañía por el campo de instrucción a toque de corneta y situar a la misma enfrente del tribunal examinador en posición de descanso.

Asimismo, durante el curso hacíamos guardias de puesto, de puerta, imaginarias, cocina, es decir, todo lo concerniente a un soldado de reemplazo y, también, todo lo concerniente a los mandos correspondientes de cabo a teniente. Debo decir que, después de aquella experiencia, que en mi caso duró más de dos meses, salíamos de Los Jerónimos realmente endurecidos y dispuestos a emprender físicamente cualquier empresa".

Una vez finalizado su paso por Los Jerónimos, fue destinado al aeródromo de Alcantarilla, donde se encontraba la Escuela de Vuelo Elemental. Adscrito al aeródromo de Alcantarilla estaba el cercano campo de El Palmar donde también se realizaban prácticas de vuelo. En esta escuela, los alumnos tomaban contacto, por vez primera, con los aviones. Eran aparatos de entrenamiento con doble mando en los que iban el instructor y el alumno y representaba el bautismo del aire que recibían los aspirantes a pilotos. En el caso de Ernesto, fue con el piloto de caza Juan Sayós. Más adelante, los alumnos experimentarían el gran y verdadero bautismo del aire, el primer vuelo en solitario, sin instructor. Ese constituía el gran momento para un alumno-piloto, el más emocionante, pues tenían que enfrentarse al reto de volar un avión por si mismos. Así narra Ernesto Marimón su primera experiencia de vuelo:

"*A finales de Octubre de mil novecientos treinta y siete fui trasladado a la Escuela Elemental de Vuelo que estaba en Alcantarilla, Murcia. Lo primero que hacíamos era*

una visita a los hangares como primer contacto con los aviones. En días sucesivos recibimos lecciones prácticas explicativas de las partes de que se componía un avión exteriormente, los mandos del avión y el funcionamiento de éstos, la subida y bajada a las cabinas, los paracaídas, la colocación del mismo en la espalda o el asiento. Este bautismo del aire con Sayós y Vallés duró ocho días en vuelos de quince a veinte minutos para irnos familiarizándonos con el avión antes de comenzar con el capitán Gastañondo las verdaderas clases de vuelo de doble mando con vuelos de más duración y aterrizajes en cada circuito. Hubo sesiones de setenta minutos de vuelo con dieciséis tomas de tierra y, la última, de sesenta y cinco minutos de vuelo y quince tomas de tierra.

Por fin, el día veinte de Noviembre de mil novecientos treinta y siete tomamos tierra, rodamos hasta el cuadro y cuando me fui a quitar el cinturón para bajarme del avión, el capitán me hizo una seña de que me mantuviera quieto. Se apeó del aparato, se acercó a mi cabina y me dijo que iba a volar solo. El corazón me dio un vuelco, la emoción me embargó y en un instante pasó ante mí el cúmulo de ilusiones, proyectos, esperanzas que en mis sueños me había forjado. Por fin, iba a poder volar solo. Me dijo el capitán que si estaba dispuesto y le contesté que sí. Me dijo también que no me preocupara, que iba a volar solo porque tenía la seguridad de que estaba preparado para ello, que actuara como si le tuviera a él delante de mi cabina y que vería como todo iba a salir bien.

Rodé hasta la zona de despegue, metí gases a fondo y despegué. Lo que sentí al experimentar aquel momento de volar no es para describirlo, no me siento capaz de hacerlo. Gritaba de alegría y me iba diciendo a mí mismo que estaba volando solo. Puse mis cinco sentidos en mi primer viraje y toda la atención del mundo en la primera toma de tierra. Continué volando, haciendo circuitos hasta las cuatro tomas de tierra que me había ordenado el capitán Gastañondo. Llevé el avión hasta la zona de estacionamiento y me bajé del aparato. La primera felicitación fue la de mi profesor y luego los abrazos y felicitaciones de mis compañeros y las preguntas de los que no habían volado solos todavía. Luego, por la noche, ya en la cama, fui repasando con fruición todo lo que me había acontecido en aquel hermoso día y llegué a la conclusión de que todas esas emociones tan intensas sólo se podían sentir cuando la aviación, los aviones, todo lo concerniente a esa atracción por las cosas del aire, son vocacionales. La mía la tenía desde niño, todas mis ilusiones de futuro pasaban necesariamente por mi deseo de ser piloto, y por fin lo había conseguido. Mi suelta fue una de las primeras, me soltaron a

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

las cinco horas cincuenta y un minutos de pilotaje con doble mando. Hasta mi suelta transcurrieron veintidós días volando pocos minutos cada día, hubo días de diecinueve minutos, otros de treinta y dos minutos y algunos de ocho, catorce u once. Hubo otros también de sesenta y cinco y setenta y ocho minutos".

Ernesto medita acerca de lo que significaba el mundo de la aviación para un joven alumno. El universo aeronáutico llenaba su vida en aquellos momentos. La vivencia del sentimiento de superación, el progreso en el aprendizaje y la puesta en práctica de habilidades aéreas cada vez más complejas colmaba de satisfacción al futuro piloto militar. El observar a sus compañeros en el aire, los comentarios con ellos acerca de las peripecias acaecidas en la jornada de aprendizaje; las visitas a los hangares y el sueño de poder pilotar algún día alguno de los aviones de combate allí estacionados. Todo ello suponía un compendio de ilusiones para todos los jóvenes que componían aquellas promociones de futuros pilotos. Ernesto menciona la relación con los profesores, tanto en su vertiente positiva cuando los felicitaban como en la negativa cuando los reprendían. La gran paradoja de toda esta ilusión de ser pilotos era que todo ello se debía al estallido de una guerra fratricida de resultado incierto, pero de sus testimonios, se desprende que su sueño era volar, volar a toda costa. No menciona Ernesto la guerra, por ahora está aparcada, está inmerso en su propio universo aeronáutico. La guerra y sus penurias vendrían después:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*Todo ello era preciso y obligado hacerlo así. Mientras no volabas estabas viendo volar a tus compañeros, observabas atentamente sus despegues, sus tomas de tierra y comentabas cuando se hacen sobre tres puntos, o dando saltos como un saltamontes o cuando el avión te hace un caballito, o cuando te tragabas el campo y tenías que meter gases a fondo y hacer otro circuito. Escuchabas las felicitaciones o las broncas de tu profesor según te hubieras comportado. Te ibas familiarizando con el ambiente, la aviación ocupaba toda tu mente durante todo el día porque, después de los vuelos, venían los comentarios con los compañeros, te ibas percatando de todo lo que concernía a lo que más te gustaba. Visitabas los hangares, veíamos los aviones de caza Nieuport, todos metálicos, que en los hangares parecían monstruos de lo grandes que eran. Al principio los veías y te decías a ti mismo que era imposible que algún día pudieras pilotar un aparato de aquellos. Y así transcurrieron los veinticuatro o veinticinco días que duraba*

el curso. En ese tiempo, te habían imbuido de la idea de la aviación hasta la médula que era lo que se necesitaba para ser piloto.

Por eso, esas seis horas, en mi caso, como las ocho, diez o doce horas de otros compañeros, era preciso distribuirlas en veinte o treinta días. Eran pocas de doble mando, pero también eran casi seiscientas horas de vivir la aviación minuto a minuto, que es lo que necesitabas para familiarizarte y meter dentro de ti esa maravilla que es la aviación.

La enseñanza seguía su curso normal, ya había volado solo, ya era capaz de pilotar una avioneta, pero eso no era más que el comienzo, no tenías ni seguridad ni práctica, por lo que al día siguiente, el primer vuelo lo volvías a hacer con el profesor. Hacías con él varios circuitos y varias tomas de tierra y luego volvías a volar solo. Así sucedía durante varios días hasta que llegaba una mañana en la que, desde el principio, te hacías cargo del avión y ya no necesitabas el doble mando. Poco a poco, te ibas sintiendo piloto e ibas adquiriendo seguridad, ibas corrigiendo tus propios defectos, si es que pensabas que los tenías, perfeccionabas en lo posible tanto los despegues como los aterrizajes. Ponías la máxima atención en ello. Luego venía otra vez el doble mando para efectuar virajes de cuarenta y cinco grados o más de cuarenta y cinco grados. El viraje era muy necesario dominarlo y había que hacer los ejercicios hasta que lo consigues sin hacer derrapes ni pérdidas de altura, sobre todo en los sesenta grados, aguantando el avión en la horizontal e incluso ganando altura".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Una vez terminado el curso de vuelo elemental, Ernesto Marimón dejó Alcantarilla y El Palmar y pasó a San Javier para llevar a cabo los cursos de transformación y de caza, con lo que su formación como piloto se daría por terminada. El hecho de finalizar como apto el curso de vuelo elemental llevaba consigo que Ernesto fuera ascendido a cabo. El curso de transformación incluía el manejo de nuevos aviones y, una vez terminado, el alumno piloto era ascendido a sargento. Relata Ernesto en su testimonio como era la vida cotidiana en la base en la que se mezclaba la enseñanza aeronáutica con la actividad cotidiana de cualquier acuartelamiento. Así explica Ernesto Marimón su paso por la Escuela de Transformación:

"*Con la terminación del Curso Elemental de Vuelo fui ascendido a cabo y seguidamente fui trasladado a La Ribera para efectuar el Curso de Transformación con Aviones de*

Guerra el día doce de Diciembre de mil novecientos treinta y siete. Se comenzó con el avión Breguet XIX. Era totalmente diferente el vuelo de las avionetas, como se comprenderá fácilmente, comparándolo con los aviones de guerra. El comportamiento de los aviones con motores de gran potencia era distinto y ello te iba dando poco a poco experiencia. El examen de este curso de transformación consistía en efectuar veinte pasos por la vertical de uno de los hangares, en cuyo tejado había una abertura que contrastaba si el paso había sido correcto o no. El curso tenía una duración de veinte días, con veinticuatro horas de vuelo y ciento cuatro aterrizajes, en mi caso particular. Incluido en este curso se hacía, con avioneta, el viaje de navegación cuya ruta tenías que trazar tú mismo en el mapa. Mi viaje fue La Ribera, Murcia, Alicante, La Ribera, con dos horas de duración, con toma de tierra y despegue en Alicante.

Distribuíamos nuestro tiempo en vuelos, instrucción, mandando un pelotón o formando parte de él cuando no te tocaba estar al mando, y las clases de Aerodinámica, Navegación y Balística. Por las tardes había estudio unas horas y asueto hasta la hora de la cena. Nuestro alojamiento estaba en las compañías de la base en camas de dos pisos, lo mismo que en Alcantarilla. Hacíamos guardias pero no imaginarias. Al finalizar el curso de transformación salíamos de sargentos y éramos trasladados al pabellón de suboficiales, en habitaciones de dos o tres camas. Yo compartía habitación con Alarcón y Cases. Los profesores del curso de transformación fueron el teniente Obrador en Breguet XIX y el teniente Fernández en el vuelo de navegación".

Una vez realizado el curso de transformación, Ernesto fue seleccionado para ser piloto de caza. Ernesto comenzó su formación como piloto de caza, pero en un momento dado, el curso se suspendió sin poder terminarlo. Debido a esta inusual situación, se pidió a los alumnos-piloto que solicitaran la baja voluntaria para poder reincorporarse cuando se reanudara de nuevo el curso en un futuro próximo. Ernesto fue destinado al cuadro eventual de Celrá, situación que aprovechó para realizar un curso de pilotaje de hidroaviones porque, según decían, iban a llegar unos nuevos aparatos de este tipo procedentes de Estados Unidos destinados a la protección de costas. Pero los hidros norteamericanos no llegaron nunca. La falta de suministro constante de material bélico fue una de las causas fundamentales de la derrota de la República. Siempre, desde el mismo inicio de la guerra, se habían presentado dificultades en la llegada de los pertrechos militares a la España republicana: si no era el bloqueo de la No Intervención, era el cierre

de la frontera francesa, o el hundimiento de los buques mercantes que traían el material a la Península por barcos de guerra o submarinos de las potencias fascistas. Sin embargo, los sublevados nunca padecieron una situación parecida ni por asomo. Material bélico de toda índole les era suministrado siempre a tiempo a los militares golpistas por sus aliados, lo que hacía cada vez más grande la brecha en materia de armamentos entre un bando y otro, siempre a favor de los insurgentes. Así comenzó Ernesto su curso de caza:

"*Después vino el curso de caza que se componía de cuatro grupos con diferentes aviones y profesores. Los combates entre nosotros resultaban muy emocionantes ya que los hacíamos con aviones de caza Nieuport. En los cursos de acrobacia se realizaban toda clase de ejercicios, empezando por el más elemental que era el looping, llamado en nuestro idioma el rizo, y siguiendo por toneles, medios toneles, barrenas, combinaciones de medio rizo con medio tonel o viceversa. Era para nosotros una verdadera diversión. Luego realizábamos tiro contra tierra, formaciones de patrullas con dos o tres aviones. Los profesores del curso de caza fueron los tenientes Roig, Gil, Fernández, Robledano, Rodrigo, Olmos y los capitanes Piedra y Besonías. El capitán Giménez fue, posteriormente, jefe de la escuela.*

Los aviones volados fueron Moth Major, Hispano E-30, Farman, Breguet XIX, Caudron Aiglon, Koolhoven, Morane, Avro Kadet, Luciol, Caudron 59, Hanriot. En total 18 tipos de aviones diferentes. He de decir a este respecto que esa diversidad de aviones que volamos los que hicimos el curso en España nos proporcionó, sin duda alguna, una experiencia muy importante. Cada avión tenía un comportamiento distinto. Todos se basaban en los mismos principios, pero cada uno de ellos se comportaba en el aire de forma diferente, y ello te proporcionaba una experiencia que en mi caso, considero, fue muy enriquecedora y que me sirvió mucho como piloto.

El curso de caza no terminó porque se cerró la escuela sin decirnos los motivos y se nos rogó que pidiéramos la baja voluntaria para poder continuar el curso cuando se abriera de nuevo la escuela. Esto tuvo lugar el veintisiete de Enero de mil novecientos treinta y ocho.

El día uno de febrero de mil novecientos treinta y ocho soy destinado al Grupo de Reentrenamiento y Eventualidades de Gerona, campo de aviación de Celrá, llamado entre nosotros el cuadro eventual. Algunos de nosotros no soportábamos aquella

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

inactividad y, en consecuencia, cuando solicitaron voluntarios para un curso de vuelo nocturno nos apuntamos casi todos los que procedíamos del curso de caza suspendido cuando estábamos a punto de terminarlo. Al final, el curso de vuelo nocturno que se iba a realizar en Los Alcázares al mando del teniente Walter no se realizó por la falta de entrenamiento de algunos de los que lo solicitaron. El veintidós de Marzo de mil novecientos treinta y ocho fuimos a La Ribera a realizar un período de reentrenamiento que duró hasta el veintinueve de Abril de mil novecientos treinta y ocho.

Por entonces hubo noticias de que de Estados Unidos iban a llegar unos hidroaviones muy modernos con los cuales cubriríamos los servicios de protección de costas y otros relacionados con el mar. Pidieron voluntarios para un curso de hidroaviones y me presenté. El curso se inició el uno de Mayo de mil novecientos treinta y ocho y terminó el once de Julio de mil novecientos treinta y ocho permaneciendo en el cuadro eventual de Hidros en espera de la llegada de los nuevos aviones hasta el veintinueve de Julio de mil novecientos treinta y ocho. Este curso lo realicé con aviones Machi 18 y Savoia S-62. Los modernos hidroaviones americanos anunciados no llegaron nunca".

Tras pasar por Celrá, Ernesto fue llamado de nuevo a La Ribera para terminar el curso de caza que había tenido que abandonar tiempo atrás. Pero, a pesar de que ya había realizado una buena parte del curso, tuvo que repetirlo entero. Ernesto Marimón terminó con éxito su curso de caza, a lo que añadió el curso de hidros realizado cuando estaba en Celrá. Todo ello tendría como resultado una formación muy completa y variada. Tras terminar sus estudios de piloto fue destinado a Cartagena, en servicio de protección de la ciudad. Primer destino de una serie que se prolongaría hasta el final de la guerra:

"*Se había iniciado ya la apertura del nuevo curso de caza, de modo que decidimos, de conformidad con lo acordado con el capitán Piedra, jefe de la Escuela de Caza, reanudar nuestro interrumpido curso de caza. He de referir que durante el curso de hidros, sobre mediados de Junio de mil novecientos treinta y ocho, el capitán Piedra pereció en un accidente. Iba volando con un alumno una avioneta Caudron Aiglon cuando se les desprendió un plano y se mataron ambos tripulantes.*

Suponíamos que puesto que ya habíamos volado en caza los tres primeros grupos, reanudaríamos el curso en el cuarto grupo, o sea volando Nieuport. Pero no fue así, nos hicieron repetir los vuelos en todos los grupos, como si de nuevos alumnos se tratara, de

modo que adquirimos una enorme práctica al repetir de nuevo todo el curso de caza. Éramos pues unos pilotos con una doble formación completísima a la que se unía el conocimiento de un curso de hidroaviones. El resumen de nuestra formación es el siguiente: diecinueve tipos de aviones volados, incluidos los dos tipos de hidros; ciento ochenta y una horas de vuelo y ochocientos diecisiete aterrizajes. El nuevo curso de caza comenzó el dos de Agosto de mil novecientos treinta y ocho y terminó el veintiséis de Octubre del mismo año".

Fernando Santos Monteagudo es otro piloto, al igual que Ernesto Marimón, de los que se formaron en España siguiendo el esquema diseñado por Emilio Herrera Linares. Fernando Santos, antes de ingresar en aviación, ya había estado combatiendo en algunos frentes de batalla, hasta que en el año 1937 realizó la solicitud para presentarse a las pruebas de aspirantes a piloto, terminando su formación como piloto de caza. De su testimonio cabe destacar su paso por la Escuela de Vuelo Nocturno de El Carmolí a la que accedió tras pasar por el cuadro eventual de Celrá[163]. La creación de la Escuela de Vuelo Nocturno fue iniciativa de Emilio Herrera y a ella eran enviados aquellos pilotos que demostraban poseer una mayor agudeza visual durante la noche. En los primeros ejercicios que se realizaban en esta escuela, se utilizaban los aviones *Breguet* y *Hanriot*. Luego se pasaba a volar el avión holandés *Koolhoven FK 51*. Durante el curso, los alumnos-pilotos hacían prácticas de altura, de visión y de tomas de tierra sin luz. Los egresados de la Escuela de Vuelo Nocturno podían pasar, posteriormente, a formar parte de las escuadrillas nocturnas de caza y bombardeo (SAIZ CIDONCHA, CARLOS: 2006, 994). En El Carmolí se encontraba también la Escuela de Alta Velocidad. El objetivo de esta escuela era adiestrar a los pilotos que terminaban su formación en la Escuela de Caza de San Javier en el manejo de los *Polikarpov I-16, "Moscas"*. También en la Escuela de Alta Velocidad se preparaba a los aviadores que ya volaban los *Chatos* y pasaban a manejar los *Moscas*. Además, se reentrenaban los que se habían adiestrado como pilotos de Moscas en Kirovabad. En su programa se incluían vuelos, tomas de tierra, acrobacias, prácticas de tiro[164] y combates fingidos[165] (SAIZ CIDONCHA, CARLOS: 2006, 994). Era, por tanto, un aeródromo muy importante en materia de adiestramiento de pilotos,

[163] Es un aeródromo cercano a Los Alcázares y formaba parte del complejo de campos de aviación ubicados en la provincia de Murcia. La Escuela de Alta Velocidad y la Escuela de Vuelo Nocturno se crearon a mediados del año 1937.
[164] Se realizaba con una técnica muy innovadora: Se tiraba a un blanco que era remolcado por un avión.
[165] Los combates fingidos se realizaban a veces entre los aviones de caza gubernamentales con dos *Fiat CR-32* capturados a los sublevados.

fundamentalmente en la tarea de ampliación de las capacidades y habilidades de aquéllos. Así describe Fernando Santos su paso por el cuadro eventual y su posterior destino en la Escuela de Vuelo Nocturno de El Carmolí, haciendo al final una triste reflexión acerca de la guerra:

"*Al terminar el curso o especialidad de caza pasamos al cuadro eventual. En el cuadro eventual estuvimos volando los aparatos ya conocidos y el Chato o I-15. El objeto de los vuelos fueron las formaciones, los simulacros de combate y la acrobacia al máximo.*

Muchos de mis compañeros de promoción fueron incorporados a escuadrillas de caza. Mi destino fue volver a El Carmolí, campo 212, para hacer el curso de vuelo nocturno. La Escuela de Vuelo Nocturno la dirigía como jefe D. Francisco Celdrán, siendo los profesores de esta especialidad los tenientes Castresana, Quinteiro y Llastarri, extraordinarios todos ellos en su cometido. Los aparatos que se volaban era el Hanriot, el Breguet y el Koolhoven, este último un gran aparato, que también se empleaba para protección nocturna. Las horas empleadas para esta especialidad fueron aproximadamente 18, con un total de 165 tomas de tierra. El objeto del vuelo: círculos y tomas. ejercicio de altura, ejercicio de viraje, tomas sin reflector.

Y aquí se acaba toda esta historia, que no ha tenido otro fin que servir de recuerdo nostálgico a todos los que la vivimos, y que desgraciadamente nos quitó lo mejor de nuestra juventud, dejándonos una cicatriz moral que no nos desaparecerá mientras vivamos"[166].

Otros pilotos que realizaron su formación según los planes diseñados por Emilio Herrera, y, cuyos testimonios son muy clarificadores de cómo era la formación de pilotos en España durante la Guerra Civil, fueron Patrocinio Romero Vallhonrat[167] y Simón Fiestas[168].

El caso de A. J. Escoriguel, aunque formado en España, es diferente a los anteriores. Este aviador se formó en la Escuela de Pilotos de Caza de San Sadurní de Noia, en la provincia de Barcelona. La partición en dos de la zona leal al gobierno de la República en Abril de 1938, tras la llegada de los sublevados a Vinaroz, tuvo como consecuencia que Cataluña

[166] *Revista Ícaro* (nº 7), 1988
[167] Ver revista *Alas Gloriosas* (nº 19), 1982.
[168] Ver historia de vida.

quedara incomunicada por tierra con el resto del territorio republicano. Por esta razón, el gobierno de la República creó diferentes organismos relacionados con las Fuerzas Aéreas en la aislada Cataluña. En el marco de esta política, se creó el centro de reentrenamiento de Celrá y la Escuela de Capacitación de Pilotos de Caza de San Sadurní, dependiente de la Escuela de Capacitación de Sabadell. Los requisitos para ingresar en la citada escuela consistían en haber estado como mínimo seis meses en el frente y superar los exámenes culturales y médicos que se hacían en Barcelona[169]. Escoriguel describe brevemente su paso por la Escuela de Capacitación de San Sadurní, dando un barniz nostálgico a su estancia en la escuela[170]

Julio Marcote realiza un testimonio muy crítico en relación con el centro de reentrenamiento de Celrá. Dirige sus dardos contra las técnicas de entrenamiento desarrolladas y la mala calidad de los aviones utilizados, en particular cita a los de la marca francesa *Caudron*. Asimismo, realiza unas afirmaciones muy duras relativas a la política francesa adoptada hacia la República durante la guerra. En esta línea critica se refiere, de forma contundente, a los envíos de material aéreo al gobierno español por parte de su homólogo francés. Su relato, por cierto, es desmentido por otro piloto, Juan Olmos, de cuyo testimonio haremos mención líneas más abajo. Marcote nos presenta un paisaje casi aterrador, con aviones que no vuelan, con accidentes, con pérdidas de vida incluidas que se producen, según su testimonio, con una cierta frecuencia. Quizás su narración sea un tanto exagerada y producto de la frustración de una guerra que se ve perdida pero, por otra parte, puede acercarnos a una realidad que se daba en las Fuerzas Aéreas de la República: la falta de material. Los envíos rusos llegaban con mucha dificultad debido a los problemas derivados de la No Intervención, y los intentos de conseguir aviones fiables en otros mercados era una misión casi imposible como consecuencia también de esa política de No Intervención. Esto hacía que los aparatos con los que se entrenaban los pilotos, en muchos casos, estuvieran anticuados, como, efectivamente, era el caso de los *Caudron* a los que hace mención Marcote. Además, el embargo de armas al que estaba sometida la República no le permitía importar con la necesaria fluidez aviones de instrucción más modernos con los que poder formar, de manera eficiente, a los alumnos-pilotos de las diferentes escuelas y centros de reentrenamiento del Arma de Aviación

[169] Los exámenes médicos se hacían en la Clínica Platón y los complementarios se realizaban en la Escuela Industrial de Barcelona.
[170] Ver revista *Alas Gloriosas* (nº 25), 1983.

republicana. En todo caso, así de duro y directo es el testimonio de Julio Marcote acerca de su paso por Celrá:

"*Cada día éramos tres o cuatro chavales que iban a la oficina a retirar el pasaje para ir a Celrá. De paso a ver a sus respectivas familias; visita que significaría la despedida por meses, por años, o quizá, en caso de fatalidad, dejar un doloroso recuerdo para quienes habían puesto en él su amor, su ilusión y su esperanza. Y fuimos llegando a trancas y barrancas, como si nuestro uniforme y el pasaje que exhibíamos sólo sirvieran para cargar personalmente una maleta hasta Gerona. Recuerdo que llegué solo, de noche. Ya otros se habían adelantado y el llamado cuadro de Natachas comenzaba a engrosar. Un compañero, llamado Fenollosa, me dio la bienvenida. Pero lo sobresaliente es que el teniente habilitado ya no se encontraba en el hotel y al comedor había que pasar entregando un vale. Fenollosa, me prestó el vale que le devolví al día siguiente y pasé al comedor a devorar, porque ya comenzaban a sonar unas palmadas y una voz anunciando que el autobús que iba a Celrá saldría en escasos minutos.*

A los últimos que habíamos llegado nos llevaron a una nave de la estación de ferrocarril que fue habilitada para dormitorio. Allí, el ruido de trenes, ruido de maniobras, que alguien trató de hacernos soportables diciendo que era el material que llegaba de Francia, incluidos los aviones para nosotros. Pese a todo, como jóvenes que éramos, dormimos como lirones hasta la hora de diana, que alguien dio a gritos entrando en aquella nave.

Otra vez el autobús y al campo para conocerlo. No acababan las sorpresas, porque una vez en el campo pregunté dónde estaban los aviones. La respuesta fue de lo más decepcionante: 'Son aquellos, ¿No los ves al final del campo?'. Fuimos caminando hasta llegar al lado de aquellas cosas. Me explicaron que eran los Caudron que nos había vendido Francia, sobrantes de algún saldo basurero, puro fiasco, pero que para entrenamiento igual nos servían. En los primeros días pude convencerme de que los Caudron, a los que con razón quiénes ya los volaron los llamaron 'morlacos'. Eran unas máquinas que, además de fuera de época y gastadas, tenían 'instintos criminales'. ¿Quién no recuerda lo del 'Circo Krone' en el Norte? Lo de Krone ya pertenecía a otros hechos, y ahora para calificar a aquel grupo de chatarra, lo correcto sería hablar del 'tubo de la risa' que, con demasiada frecuencia, se truncaba en valle de lágrimas. Hay que tener veinte años, no cabe duda, para meterse entre aquellas tablas pestilentes, con

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

alambres que se entrecruzaban por todas partes. Creo que el oficial al mando del grupo que manejaba aquellos desperdicios era un tal Momblona (¿?). Nombró los turnos de trabajo. Me dijo: 'Como acabas de llegar te quedas en el cuadro mirando porque hoy ya no hay turno para ti. Y desde la línea contemplé deslizándose por el campo 'Morlacos' que, por la forma de desplazarse, parecían una amanga de langostas, dando saltos entre la hierba. En el aire, causaban aun más asombro. Nadie duda de la habilidad de los chavales manejando aquellas 'cosas'. Lo que sí me llamó la atención es que no había manera de verlos en formación. Parecían todos espantados por una perdigonada.

Y llegada la mañana siguiente entré en turno de vuelo. Acomodarme en aquella cosa para volar fue de antología. Había que levantar una puerta de madera pringosa, maloliente, y deslizarse entre unos alambres bajo el plano superior que casi rozaba la cabeza. El paquete cerraba la puertecita, mejor dicho la trampa, porque el piloto quedaba encajonado, y a merced de la suerte, que no era mucha por los accidentes que vi. Después de algunos saltos por el campo, y estaba en el aire y comenzó una especie de autoanálisis acerca de lo que uno de nosotros podría hacer con el 'morlaco'. Recuerdo que una vez me tocó llevar como paquete a Momblona (¿?) y, cuando estábamos arriba en una especie de formación que tenía de todo menos de eso, me gritaba; ¡Sube más, sube más!, y por más que aguantaba, la palanca al pecho, veía que los otros cada vez estaban más distanciados hasta que a la cosa le dio por subir y pudimos unirnos al grupo. Pero aquellos aparatos tenían el diablo en su armadura. Claro que en la época en que los franceses nos vendieron aquellos aviones, es como si nos hubieran pasado el 1.001 de los aceiteros famosos. Y entonces, la única manera de comprobar si un aparato reunía condiciones de vuelo era el túnel aerodinámico, que cada piloto hacía al soplarse las manos. De todas formas, aquello fue una jugarreta, que a la República le costó buenas divisas y buenos y arriesgados chavales que se quedaron repetidas veces entre los restos de los aparatos. Aquellas 'cosas' eran auténticos 'morlacos' que, al menor descuido y a veces sin distraerse, corneaban mortalmente.

Durante los días que estuve allí, vi caer para siempre a varios pilotos y sus paquetes que también lo eran, de cuyos nombres, ahora en la lejanía, no recuerdo. Uno de ellos, vecino de aquellos lugares, entró en una barrena plana, a poca distancia del campo, y casi a la vista de su propia familia, y con el terror e impotencia vimos todos como se acercaban al suelo, vuelta a vuelta hasta quedar destrozados entre unos álamos. Y fueron varios los

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

que, con toda su ilusión, dejaron la vida de una manera absurda. No es lo mismo luchar contra nuestros enemigos y caer en la lucha, que ser vencido por tener que mezclarse entre aquella basura. (…)

Tales eran los 'morlacos' que los comerciantes y técnicos del gobierno Blum nos vendieron a los demócratas que luchábamos para defenderlos a ellos de lo que venía, como más tarde todo el mundo pudo comprobar, aunque el miedo y la indiferencia, al pronto, los volvió ciegos"[171].

Como se puede observar éste es un testimonio muy contundente acerca de las condiciones en las que los pilotos se desenvolvían en aquel campo. Pero, como ya se ha comentado más arriba, esta valoración está desmentida por otro piloto, Juan Olmos Genovés, el cual, en base a datos objetivos, va desmontando la narración de Julio Marcote:

"*Ignoro de qué curso formó parte y en qué escuela lo realizó*[172]*, si en España o en el extranjero, y mucho me temo que siendo tan lejanos sus recuerdos, su memoria le haya jugado una mala pasada.*

En primer lugar, de Francia se recibieron muchos aviones y avionetas, pero que yo recuerde, ninguno de las características que él describe y, sobre todo, en número suficiente para que fueran empleadas en la instrucción en vuelo de formación. Es cierto que llegaron a las escuelas dos tipos de avión 'Caudron', uno llamado 'Luciole' (pequeñas mariposa luminosa) que, como su propio nombre indica, era una avioneta muy ligera, muy inferior a la Moth, biplano y que apenas alcanzaba los 100 kilómetros en crucero y aterrizaba a 60. La otra Caudron era un monoplano de ala baja, cantiléver, fuselaje y alas de chapa de contraplaqué, de dos plazas en tándem (estilo Gonzalez Gil), que volaba a una velocidad de crucero de más de 170 kms. Y de las que hubo en la Escuela de Caza, único sitio donde volaron, más de una docena tomando parte del primer grupo de instrucción al mando del teniente Robledano. El jefe de la Escuela de Caza, capitán Francisco Piedra, se mataría con un alumno, a finales de 1938, por lo que, se supuso, fue un sabotaje (se desprendió un plano). Esas avionetas se utilizaron para acostumbrar a los alumnos a la velocidad, por tener una máxima de cerca de 220 km. h. y aterrizar a 120 km. Los accidentes fueron rarísimos, aparte del citado.

[171] *Revista Ícaro* (nº 28), 1992.
[172] Se refiere a Julio Marcote.

Que yo recuerde (y también la memoria me puede fallar), en Celrá hubo una Escuela de reentrenamiento, después del corte, con algunas Tiger Moth y unos Chatos sin ametralladoras. Las primeras se trasladaron al sur en el verano de 1938 y los Chatos en los primeros días de enero de 1939. (Yo trasladé uno de cada de estos aviones al sur). También sirvió este campo para los Katiuskas, y los Gourdou, Letov y otros aviones en el Grupo de Defensa de Costas"[173].

En honor a la verdad, el segundo testimonio, se acomoda más a la realidad que el primero. Saiz Cidoncha, en su magna obra acerca de las Fuerzas Armadas de la República durante la guerra, en un apartado dedicado a las escuelas de vuelo republicanas hace la siguiente aseveración: "*Tras producirse el corte del territorio republicano, se decidió organizar en Cataluña algunos organismos de aviación autónomos. Creóse así el Centro de Reentrenamiento de Celrá con DH-82 Tiger Moth, Caudron C-272 Luciole y algunos Chatos desarmados. Las avionetas fueron trasladadas a la zona Centro-Sur en el verano de 1938 y los Chatos a primeros de enero de 1939"* (SAIZ CIDONCHA, CARLOS: 2006, 1.000).

Aunque el relato de Julio Marcote presente algunas inexactitudes de carácter objetivo, sirve para expresar un estado de ánimo extendido entre los componentes de la aviación republicana que estaría caracterizado, por una parte, por la indignación ante la postura francesa de no dejar pasar el material aéreo para detener la ofensiva franquista sobre Cataluña y, por otra, el desánimo, al ver que la guerra se estaba perdiendo irremisiblemente. Pero, a pesar de la crudeza del testimonio de Julio Marcote, se puede vislumbrar el aspecto positivo de la cuestión: el deseo de luchar hasta el final para conseguir la victoria. Los jóvenes pilotos se subían en aquellos anticuados aviones con la idea de luchar y de vencer, aunque sus vidas estuvieran en peligro. Quizás, como muchos pilotos confiesan, con veinte años no se teme a casi nada y el peligro se siente de forma diferente que cuando la persona se acerca a la madurez.

El esquema de formación diseñado por Herrera Linares para la formación de pilotos en España siguió casi invariable, salvo que la ubicación de algunas de las escuelas cambió por el devenir de la guerra. Así, la Escuela de Caza fue trasladada en el segundo semestre

[173] *Revista Ícaro* (nº 30), 1993.

de 1938, primeramente a Archena para pasar, posteriormente, a Alcantarilla y, por último a Lorca. La gran tragedia de la aviación republicana fue que en los primeros meses de 1939 tenía una gran cantidad de pilotos formados, pero no aviones para que aquéllos pudieran volarlos. Todo esto enlaza con el sentimiento de indignación e impotencia al que se hacía mención líneas más arriba y que puede llevar a la deformación de algunos testimonios.

Como ya se ha mencionado, el gobierno de la República envió aspirantes a pilotos de sus Fuerzas Aéreas a Francia. La formación de pilotos españoles en Francia durante la guerra fue producto de un acuerdo con el gobierno francés conseguido por el embajador de la República en París, Ossorio y Gallardo. En virtud de este acuerdo se podían adiestrar pilotos de carácter civil, nunca militar. El hecho de que no se pudieran formar pilotos militares iba en consonancia con la política de No Intervención del gobierno francés. Esta limitación cuadraba con la exigencia de que los aviones militares que se exportaran a la República por parte de Francia debían enviarse desarmados.

Los primeros alumnos que marcharon a Francia lo hicieron a finales de 1936 tras pasar los correspondientes exámenes teórico y físico-médico. La formación se realizaba en diferentes aeroclubs y escuelas francesas[174] de carácter privado. Durante los cursos los alumnos volaban entre 40 y 50 horas en el espacio temporal de unos seis meses. En opinión de Rafael de Madariaga (DE MADARIAGA, RAFAEL: 1994, 65), en las escuelas francesas se perdió mucho tiempo a la hora de formar a los nuevos pilotos, en opinión compartida por alumnos que siguieron aquellos cursos. Una vez terminada su formación en Francia, los pilotos españoles volvían a nuestro país y se integraban en el sistema de formación vigente en España. Por tanto, ingresaban en San Javier, donde realizaban el curso de transformación para convertirse en pilotos de combate. Los cursos serían suspendidos a finales del año 1937 por el gobierno francés al tiempo que se cerraba la frontera entre la España republicana y Francia.

El futuro piloto de *Natachas*, José Torrecillas, hace una descripción muy detallada de su paso por la escuela de aviación francesa de Esbly. José Torrecillas fue seleccionado en La Ribera donde superó los pertinentes exámenes teórico y médico y, además, según narra, los aspirantes seleccionados debían tener conocimientos de francés. Por esta razón,

[174] Los alumnos-pilotos fueron enviados a centros de formación ubicados en Boisy le Chatel, Esbly, Orly, Royan, Villeneuve sur Lot, Bourges, entre otros.

como él cuenta, la mayor parte de los que fueron en su expedición eran estudiantes muy jóvenes con una formación previa. Incluso, había alguno con 17 años que falsificó sus datos para poder marchar a Francia a ser piloto. La excepción eran los tres sargentos que iban en la citada expedición, él mismo era uno de ellos. Así narra el origen de su experiencia francesa:

"*Fue en diciembre de 1936 en el Aeródromo de La Ribera (Murcia) donde fuimos seleccionados un grupo de jóvenes con conocimientos de francés, pues nos haría falta para entendernos mejor en nuestra vida cotidiana en Francia, así se formó un grupo de 23 jóvenes que después de pasar el examen médico-teórico quedamos preparados para partir. Os daré los nombres de 31 que son los que tengo en una lista, fechada en La Ribera, en diciembre de 1936. La mayor parte eran estudiantes, excepto tres sargentos, que éramos: Jesús Pérez Pérez, por ser el más antiguo fue el responsable en el mando del grupo, Eduardo Recio García y José Torrecillas Morales. La mayor parte tenían 18 años, excepto Salvador Tortajada Talens que tenía 17 años. Tan grande era su ilusión por ser piloto que alteró su fecha de nacimiento por haber sido destruidos los archivos de su pueblo (...)Antes de nuestra marcha nos dieron 800 pesetas para equiparnos convenientemente y causar buena impresión que, como se verá, buena falta nos hacía (ya que el hábito hace al monje)* "[175].

De San Javier fue trasladado junto a sus compañeros a Valencia y, de esta ciudad, a Barcelona para tomar el tren que los llevaría a Francia. Del viaje a Francia desde Barcelona narra un par de anécdotas divertidas relacionadas con la gastronomía, pero que traen a colación el esfuerzo de adaptación, a todos los niveles, que tenían que hacer unos jóvenes españoles que, en muchos de los casos, el viaje más largo que habían hecho en su vida fue a la cabecera de comarca a la que pertenecía su pueblo o a la capital de provincia. Los viajes al extranjero, por aquellas fechas, estaban reservados exclusivamente a ciertas clases sociales adineradas. Así mismo, el hecho de entrar en un vagón restaurante de un tren y ver aquella cantidad de viandas, algunas de ellas desconocidas para estos jóvenes, debía asombrarles en comparación con la vida de relativas privaciones que se llevaba por entonces en una España inmersa en la guerra. De una forma desenvuelta y divertida cuenta José el viaje con sus compañeros de Barcelona a París, en concreto a la Estación del Quay d'Orsay:

[175] *Alas Gloriosas* (nº 21-22), 1982.

"*Al salir de La Ribera hicimos parada en Valencia para comprarnos el vestuario necesario y proseguimos hasta Barcelona, en espera de los pasaportes. Ya una vez obtenidos, partimos hacia la frontera de Port Bou, Cerbere, para tomar el expreso hacia París. Tuvimos que esperar en Cerbere a nuestro jefe de grupo que marchó a Perpignan a recoger el dinero para continuar nuestro viaje. Aquel mediodía cada uno se las tuvo que arreglar como pudo para comer; yo, por mi parte, recuerdo que con el dinero que cambié en francos, sólo tuve para comprar una barra de pan, una lata de sardinas en aceite y un paquete de cigarrillos 'Gitane', pero mi sorpresa fue mayúscula, ya que al abrir la lata de sardinas el aroma que despidió no era el acostumbrado en esta conserva, entonces leí que era con aceite de cacahuete, al que nosotros no estamos habituados, me recordó cuando era niño y me purgaban con aceite de ricino, me dio tal sensación de asco que no las probé. Me comí el pan y a esperar el regreso de nuestro amigo Jesús.*

Aquella noche cenamos en el vagón-restaurante con hambre atrasada, así empezamos con los entremeses entre otros quesos y mantequillas de diferentes clases. Creo que fue nuestro amigo Brizt, se deslumbró al ver en la mesa el variado repertorio, se embadurnó un trozo de pan con lo que creía ser mantequilla y cuando lo paladeó se quedó de piedra, no sabía que hacer, nos llamó la atención la expresión tan rara que puso y le preguntamos qué era lo que pasaba, y sin poder hablar señaló lo que él creía ser mantequilla resultó que era mostaza, la carcajada fue general, la tomadura de pelo y chistecitos amenizó la cena (es normal en la cocina francesa el uso de dicho ingrediente). El viaje transcurrió sin novedad, pero al llegar a París a la estación término de nuestro viaje, 'Quay d'Orsay', al tomar la escalera automática para subir, mi buen amigo Brizt, volvió a dar la nota, pues al poner los pies en la escalera perdió el equilibrio, de manera que maletas y dueño fueron a parar al suelo con el regocijo general una vez puesto en pie sano y salvo; las bromas y los chistecitos volvieron de nuevo a salir a flote"[176].

Una vez llegados a París, fueron trasladados en autobús a la cercana localidad de Esbly, lugar donde se encontraba la escuela de vuelo. En teoría, los españoles que viajaban al extranjero para formarse como pilotos lo hacían de incógnito, ya fuera haciéndose pasar por turistas, por estudiantes, o por lo que hiciera falta. Pero, a pesar de los cuidados y la discreción que se intentaba mantener en torno a los viajes, en ocasiones la información se

[176] *Alas Gloriosas* (nº 21-22), 1982

filtraba y, cuando llegaban a sus lugares de destino, ya se sabía que era un grupo de jóvenes españoles republicanos que se iban a formar como pilotos de guerra para luego regresar a España una vez adiestrados. En el caso francés, tanto la derecha como la extrema derecha, desde el inicio de la Guerra Civil Española, habían optado claramente por el bando sublevado y, en esta línea, siempre intentaban boicotear cualquier acción favorable del gobierno francés a favor del legítimo gobierno de la República española. Este rechazo por parte de los sectores conservadores franceses hacia los republicanos españoles lo sintió José Torrecilla, por propia experiencia, en el pueblo de Esbly, pues cuando llegaron el grupo político de extrema derecha francés Croix de Feu (Cruz de Fuego) había hecho una labor previa de boicot y de mala prensa contra la expedición española, a la que se conocía popularmente como "*los pilotos de Largo Caballero*". A pesar de esta inesperada e incómoda situación, los pilotos fueron aceptados y se integraron, participando en las actividades cotidianas de la localidad como por ejemplo la asistencia al baile que se organizaba en el pueblo los sábados:

"*Ya en el autobús que nos esperaba nos trasladó al pueblo de Esbly. Era mediodía y nos extrañó, su calle principal vacía, no se veía alma viviente transitando por ella: la propaganda del partido fascista francés 'Cruces de Fuego' había hecho un buen trabajo, si observamos y a la vez éramos observados tras los visillos que no llevábamos rabo ni otros apéndices como se nos había pintado en su propaganda de mala fe. Un grupo de jóvenes bien vestidos y en franca camaradería iba a poner las cosas en su sitio. Ya instalados en el hotel la clientela fue en aumento por la curiosidad de ver y estar entre los futuros pilotos republicanos de 'Largo Caballero', como nos decían y algunos con buenas o malas intenciones, nos pronosticaban que no quedaríamos muchos para contarlo. El primer sábado que fuimos al baile, no estaba muy concurrido en cuanto a elemento femenino se refiere, no pudimos permitirnos el lujo de elegir pareja pero esto cambió en bailes sucesivos; yo sólo sabía mover un poco los pies y me decidí a aprender en nuestras horas libres, pensé en mi amigo Samper, buen bailarín, él se comprometió a enseñarme y para que la enseñanza fuera en serio me comprometí a regalarle un paquete de cigarrillos 'rubio' a la semana. Así, en un par de meses, me lancé a bailar todo lo bailable*"[177].

[177] *Alas Gloriosas* (nº 21-22), 1982.

Torrecillas y sus compañeros asistían a clase de lunes a sábado por la mañana. Allí se iniciaron en la aviación tripulando una avioneta *Potez-60* para pasar más tarde al *Morane-Saunier 230* con el objeto de realizar acrobacias. En otras escuelas se utilizaron *Caudron* o *Hanriot*. Hace mención en su narración al hecho de que murió un alumno-piloto debido a un accidente en una escuela cercana a Esbly. En las escuelas de formación siempre había alguna tragedia de este tipo debido a diferentes causas: a la poca pericia del alumno, a malas condiciones climatológicas, a fallos mecánicos o a errores de los instructores. José reflexiona acerca de ello y afirma que, hasta que se enteraron de la muerte del compañero, el aprendizaje se lo habían tomado como algo deportivo. Estaban tan ilusionados por volar que todo su pensamiento se centraba en la aviación, abstrayéndose del resto de las cosas. Así explica José Torrecilla cómo eran las clases en Esbly:

"*Hacíamos semana inglesa y las clases terminaban los sábados a mediodía; ya quedábamos sin obligaciones hasta el lunes por la mañana que empezábamos de nuevo. Nuestra avioneta de escuela era la Potez-60, de ala alta, motor en estrella, con unos buenos profesores. Me acuerdo de Monsieur François, Decrós, Archamban, etc., el doble mando en nuestra preparación antes de la suelta oscilaba entre las 9 horas y 12 horas; hubo excepcionales casos en menos y más horas. La primera baja en trágico accidente ocurrió en otra escuela próxima a Esbly, pero no recuerdo el nombre, un compañero en prácticas de vuelo acrobático no pudo sacar el aparato de la barrena estrellándose. Fue el primer aviso. Cualquier fallo humano o mecánico se pagaba a precio muy alto; lo habíamos tomado en plan deportivo hasta entonces. Al cabo de cuatro meses ya estábamos en condiciones de regresar, pero hubo orden para prepararnos y ser aptos para caza igualmente, así empezamos con el 'Morane' biplaza de ala en delta, con motor en línea doble, mando preparado para vuelo acrobático y después en el 'Morane' monoplaza de ala alta en delta con motor en estrella de fácil manejo; con este aparato, ya solos, hacíamos el looping, el tonel, el medio looping-medio tonel, vuelo invertido, barrena, etc., esto aumentó nuestros conocimientos, fue aprender a dominar la máquina, por tanto, nuestra seguridad*"[178].

La división política radical que se vivía España no era privativa de nuestro país. En Francia, se estaban viviendo a escala política unos momentos muy duros a causa del enfrentamiento entre la derecha y la izquierda; la diferencia es que la resolución del

[178] *Alas Gloriosas* (nº 21-22), 1982.

conflicto no se resolvió en una guerra civil como sucedió en España. A causa de la crisis económica, la derecha francesa, al igual que había pasado en otros países europeos, estaba en una deriva filofascista. Esta postura se traducía en un ataque directo a la Tercera República Francesa como régimen de libertades. La tensión política entre derecha e izquierda llegó a su culmen con los sucesos de 1934, en los que la derecha se echó a la calle causando graves y violentos desórdenes callejeros[179] que el gobierno tuvo que reprimir de forma contundente. En cuanto a las causas, "*los orígenes de las manifestaciones no son completamente conocidos. Se cree que formaban parte de un intento organizado y deliberado de dar un coup d'etat. Esta creencia unió por fin a las fuerzas de izquierda*" (ROBERTS, JOHN M.: 1980, 386). Este escenario de amenaza real al régimen republicano democrático forzó la alianza del centro izquierda francés en un Frente Popular en el que se unieron radicales, socialistas y comunistas[180]. En el plano social, la fundación del Frente Popular tenía como objetivo dar salida a las demandas de la pequeña burguesía y de las clases trabajadoras con el fin último de que no engrosaran las filas de la extrema derecha, como había sucedido en Alemania e Italia. El Frente Popular (Front Populaire) triunfaría en las elecciones de Mayo de 1936, siendo el líder socialista, Leon Blum, el encargado de formar gobierno. En este enrarecido panorama político aterrizaron José Torrecilla y sus camaradas en Esbly. Debido a su procedencia republicana, la tensión política que se vivía en Francia iba a afectarles en su vida cotidiana. Afirma José que los elementos conservadores del pueblo recogieron firmas para que se marcharan. Alegaban, para ello, que los españoles podían ser origen de disturbios en la localidad. En este sentido, Torrecilla reflexiona acerca de la situación política francesa y narra un suceso del que fueron protagonistas en una localidad cercana a Esbly, donde en un baile, organizado por las derechas, fueron invitados a marcharse:

"*Tengo que decir que, por entonces, la situación política en Francia estaba muy dividida, hicieron presión para prohibir nuestra estancia en dicho pueblo, alegando que causaríamos disturbios. Esto lo supimos por los mismos individuos del pueblo ya que recogieron firmas para evitarlo. A nosotros se nos aconsejó que, por lo menos, fuésemos*

[179] Los sucesos ocurrieron el 6 de febrero de 1934 en la Plaza de la Concordia, en París, y en los enfrentamientos hubo 15 muertos y más de 1.000 heridos. El objetivo de los manifestantes era entrar en la Asamblea Nacional francesa donde el primer ministro Edouard Daladier estaba presentando su programa de gobierno (VILLARES, RAMÓN y BAHAMONDE, ÁNGEL: 2012)

[180] La réplica de la izquierda francesa al ataque a la República por parte de la extrema derecha en febrero de 1934 fue una gran manifestación celebrada el 14 de julio del mismo año, considerando ésta el pistoletazo de salida para la creación del Frente Popular francés.

en grupos de tres como mínimo, en más de una ocasión pasaban en coche gritando 'vivre Franco', 'mort Largo Caballero' y acelerar rápidamente para no oír nuestros improperios; hasta los bailes estaban politizados. En cierta ocasión visitamos una población llamada Lagny y entramos a un baile pagando nuestra entrada correspondiente; al cabo de cierto tiempo y ya con nuestras parejas respectivas quedamos sorprendidos, ya que nos invitaban a abandonar el local al enterarse que éramos de la parte de 'Largo Caballero', como decían ellos; alegaban que el baile lo habían organizado los de derechas, se armó el revuelo consiguiente, las chicas protestaban a la misma vez que nosotros y cómo habíamos pagado, estábamos en nuestro derecho de no marcharnos y, si nos echaban, ellas abandonarían el baile con nosotros. Cuando se calmaron los ánimos vinieron las explicaciones y las excusas, nuestro comportamiento había sido correcto, pero ya esto nos molestaba, el saber donde nos habíamos metido por ignorancia, así antes de terminar el baile nos marchamos por nuestro gusto, excusándonos con las chicas que tan bien se habían portado con nosotros. Como se verá, la división política en Francia era un hecho real"[181].

Pero también muestra la cara amable de la estancia en Francia: las amistades, las relaciones con las chicas y hasta el amor que, según José, hizo que uno de los alumnos se quedara en Francia, al enamorarse de una muchacha francesa. Uno de los temas que le interesa a José Torrecilla son las obligaciones de los alumnos-piloto. En este sentido, afirma que un mal aprovechamiento de las clases podía dar lugar a la eliminación, es decir a la expulsión del curso. A esto añade un argumento poderosísimo: el coste del curso por alumno (250.000 francos-oro[182]). Desde luego, era un gran motivo para pensar el buen aprovechamiento del curso. A pesar de los problemas mencionados, José Torrecilla hace un balance positivo de su estancia en Francia:

"*La República pagaba por cada uno de nosotros 250.000 francos-oro y, por tanto, nuestro aprovechamiento en las clases teóricas y prácticas y en otros aspectos de la vida cotidiana darían motivo para ser eliminado y regresar a España. Así vinimos bien preparados para ser destinados donde nuestra presencia fuese necesaria, durante nuestra permanencia hicimos muy buenas amistades que, después, sirvieron como*

[181] *Alas Gloriosas* (nº 21-22), 1982.
[182] Saiz Cidoncha, en su obra acerca de la aviación republicana en la Guerra Civil Española, aporta el mismo dato acerca del coste del curso por alumno en las escuelas francesas (SAIZ CIDONCHA, CARLOS: 2006, 990).

salvoconducto para salir de los campos de concentración franceses tras la caída de Cataluña, algunos incluso se casaron con sus novias que dejaron al marchar a España. Yo, por mi parte, recibí algunas tarjetas postales de una buena amistad, que era la hija del dueño del hotel, mademoiselle Marcelle Henaux, por mediación de ella pudimos conseguir que las comidas se fueran haciendo más a nuestro paladar. (...) El curso transcurrió felizmente y, en junio de 1937 vino la orden de nuestro regreso a España; hubo lágrimas, besos, abrazos y entre el elemento femenino se oía la palabra en francés 'reste-ici avec moi', Quédate aquí conmigo. Tan sólo uno del grupo lo aceptó y no regresó a España"[183]

En Junio de 1937, se dio la orden de volver a España, realizando el mismo camino que se hizo en la ida. Los pilotos llegaron en tren hasta Port Bou y luego en camión hasta Valencia, trayecto que estuvo a punto de terminar no demasiado bien a causa de algunos incidentes durante el trayecto. Desde Valencia continuaron en tren hasta San Javier, donde siguieron con su formación antes de ser destinados a sus respectivas escuadrillas:

"*Al llegar a Port Bou, primera estación de la frontera española, nos propusieron a todos los que supieran conducir llevar un coche cisterna hasta Valencia, ya que no disponían de chóferes suficientes para llevar toda la caravana. Nuestro buen amigo Ortiz se ofreció a conducir uno y, como ayudantes, fuimos Enrique García y el que suscribe. La verdad no íbamos muy tranquilos, nuestro conductor hacía bastantes meses que no había tocado un volante, el pasar los Pirineos hasta Figueras era un tramo harto peligroso, un pequeño despiste y se acabaron las vistas maravillosas y el mar allá abajo era un puntito. Nos encomendamos al Santo de nuestra devoción y, en una curva, cuesta abajo, nuestro amigo Ortiz confundió el pedal del freno con el acelerador, ya nos veíamos al borde del precipicio cuando un rápido viraje nos llevó a la cuneta de la falda del monte; no recuerdo quién fue el que viró el volante, fue todo tan rápido, pero el susto fue morrocotudo. Escapamos por un pelo, a mi todavía no se me ha olvidado; podíamos haber hecho el viaje de regreso tranquilamente en tren pero nuestra ansia de aventura y de ser útiles a nuestros ideales pudo más. Recuerdo en este viaje que hubo más de un tropiezo, por ejemplo el problema que se le presentó a un carabinero que aprovechó el viaje con un permiso 'antiaéreo' y que, al chocar su coche con un árbol, se le partió el fusil, lloraba como un niño a lágrima viva sin preocuparse de sus heridas, leves por*

[183] *Alas Gloriosas* (nº 21-22), 1982

fortuna y exclamaba qué voy a hacer ahora. Para él, era el fin del mundo sin permiso oficial y con el fusil partido se encontraba entre la espada y la pared, creo que se quedó en Barcelona. Continuamos viaje hasta Valencia entregando los coches cisternas en el Parque de Automovilismo, más o menos enteros. El viaje terminó en tren hasta llegar a La Ribera, meta final de nuestro destino, era el último tercio del mes de junio de 1937. Continuamos haciendo prácticas hasta que fuimos destinados, no sin antes cobrarse la 'parca' la primera victima del grupo, en trágico accidente, a nuestro compañero Soriano…."[184].

Juan Sayós, futuro piloto de *I-15*, al comenzar la guerra decidió alistarse en aviación para ser piloto. Acudió al aeródromo de El Prat pero allí no le dieron noticia alguna de la convocatoria para ingresar como alumno. En esa tesitura vio un cartel en el que se anunciaba la escuela de aviación del POUM[185]. Debido a su vocación, no dudó en acercarse a la dirección que aparecía en el cartel. El POUM había montado una pequeña escuela de aviación que, en principio, solo impartía clases teóricas y que Juan siguió con mucho interés. Allí estudió mecánica de aviación, aerodinámica, geografía y navegación aérea. Pero esta escuela tenía un problema, los futuros aspirantes a pilotos militares no tenían ni aviones ni aeródromo donde poner en práctica sus conocimientos teóricos, es decir, no había ni aparatos ni campo donde aprender a volar. Así que algunos dirigentes del POUM decidieron ocupar el aeródromo privado de Canudas, cercano a Barcelona. Juan Sayós, en su amor por la aviación, acompañó a los militantes del POUM en la acción de asaltar el aeródromo. Según cuenta él mismo, el "*asalto*" consistió en llegar allí y encontrarse a un mecánico trabajando que les dijo simplemente que los aviones no eran suyos; que hicieran lo que quisieran, que él se tenía que ir a comer. No había transcurrido mucho tiempo desde la ocupación cuando se presentaron en el campo de aviación agentes de la Generalitat que conminaron a los ocupantes a abandonar el aeródromo. Los militantes del POUM abandonaron el campo sin problemas. La Generalitat, posteriormente, convertiría Canudas en una escuela elemental de vuelo en la que los alumnos que asistían a ella, una vez formados, pasaban a la Escuela de Transformación de San Javier. El hecho de la ocupación, aunque anecdótico y libre de violencia, ilustra el

[184] *Alas Gloriosas* (nº 21-22), 1982

[185] POUM: Partido Obrero de Unificación Marxista. Se trataba de un partido comunista no estalinista implantado mayormente en Cataluña que era producto de la unión de otros dos partidos comunistas no estalinistas, el Bloque Obrero y Campesino e Izquierda Comunista Española. Sus máximos dirigentes eran Joaquín Maurín y Andreu Nin. Este último fue asesinado durante la guerra por agentes estalinistas tras los sucesos de Barcelona de mayo de 1937.

ambiente revolucionario que se vivía en Barcelona en los inicios de la guerra donde la ocupación y colectivización de empresas llevadas a cabo por la CNT y apoyada por el POUM estaban a la orden del día.

A pesar del fiasco de la escuela de aviación del POUM, Juan Sayós no desistió en su intención de ingresar en aviación, y tras algunas indagaciones, se enteró de que el gobierno de la República había hecho pública una convocatoria para formarse como piloto. Rellenó la instancia y esperó a que le comunicaran el día de las pruebas. Conocida la fecha, cogió un tren y se trasladó a la provincia de Murcia para realizar los exámenes.

Una vez superadas las pruebas, Juan Sayós llegó a coincidir en La Ribera con los componentes de la 1ª Expedición a Kirovabad, de la que no formó parte por una cuestión de tiempo. Su grupo, en principio, sería de los que se formarían en las escuelas españolas de vuelo, pero en un momento dado pidieron personas que supieran francés para seguir un curso de pilotaje de carácter civil. Su francés no es que fuera "*muy avanzado*", pero se presentó al examen y lo aprobó. De esta manera, fue enviado a una escuela de vuelo de carácter privado en Francia, concretamente, en la localidad de Coulommiers. En su testimonio menciona a un diputado socialista francés, dando a entender que este político tenía algo que ver en la organización de los cursos de pilotaje en Francia. A pesar de la posición oficial del gobierno Blum como sostén básico de la política de No Intervención, la izquierda francesa, en general, estaba de parte del gobierno de la República en su lucha contra los sublevados. Por consiguiente, muchos políticos franceses, un socialista en este caso, solían hacer gestiones para facilitar las cosas en determinadas cuestiones. De hecho, durante el transcurso de la guerra en España, la militancia de base de los partidos de izquierda franceses se manifestó de forma constante en actos públicos de apoyo a la República en su lucha contra los insurgentes. Eran habituales también la realización de colectas a favor de la España republicana y, en algún caso, la compra de material militar de forma clandestina por parte de organizaciones obreras para enviarlo a España. Actos de apoyo de este tipo se produjeron en muchos lugares de Europa donde la democracia estaba activa. Así, Sayós,una vez seleccionado para viajar a Francia para formarse, fue en tren hasta Barcelona y, desde allí, en ferrocarril hasta su destino francés. Como es habitual en los testimonios de otros pilotos, menciona la algarabía formada por los españoles en el tren mientras atravesaban Francia, y eso que era una misión secreta, pues el hecho de la expedición, en principio, era una violación de los principios de la No Intervención:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*Cuando yo ingresé allí, en La Ribera había ya casi doscientos alumnos preparados para ir a seguir un cursillo en Rusia y éstos embarcaron en Cartagena, en el Ciudad de Cádiz. (…) Por una diferencia de pocos días, no pude partir con aquella expedición y no es necesario añadir cuanto envidiaba la oportunidad de aquel viaje exótico. Mi grupo tenía que permanecer en el país, pero en el último instante nos dijeron que los que hablasen francés podrían ir a Francia para realizar un curso de aviación civil y volver después a España para completar la parte militar. A pesar de que entonces yo apenas sabía el presente de indicativo del verbo avoir, tuve la desfachatez de presentarme a examen y la suerte de aprobar. Aclaremos que, en aquellos tiempos, el estudio de los idiomas no era tan popular como hoy y no tardé en descubrir que la inmensa mayoría de los compañeros seleccionados sabían, más o menos, tanto francés como yo, cosa que no dejó de tranquilizarme. (…)*

El embajador en Francia era Ossorio y Gallardo, y un agregado militar, el coronel Larrea, en combinación con un barbudo diputado socialista francés, habían organizado los cursillos de pilotaje que seguiríamos en aeroclubs particulares, como si fuésemos turistas ricos que se los pagasen de su bolsillo. Se trataba de cursillos limitados a vuelos con avioneta normal y de acrobacia, con exclusión absoluta de enseñanzas militares, puesto que a pesar de que en Francia gobernaba el Front Populaire, los principios de la no intervención en nuestra lucha eran respetados" (SAYÓS, JUAN: 1999, 22-23).

Una vez llegados a Coulommiers, en las cercanías de París, fueron alojados en un caserío perteneciente a un particular que lo acondicionó como residencia para los alumnos españoles. Según Sayós, la casa no era un cúmulo de comodidades, pero había que adaptarse a lo que había. Como en el caso de José Torrecillas en Esbly, la prensa de derechas de la comarca comenzó a atacar desde sus páginas a la expedición española, por lo que, al igual que otros compañeros, tuvieron que sufrir en sus carnes la tensión política que se vivía en Francia en aquellos momentos.

En cuanto a la vida cotidiana hacían lo que cualquier joven de 20 años: ir al baile, intentar mantener relaciones con las chicas de los alrededores, aspirando con ello, como maliciosamente manifiesta Sayós, que las relaciones hispano-francesas fueran más íntimas. Según cuenta, consiguieron una buena integración en el lugar donde residían.

Hubo un incidente, un caso de muerte en accidente de un alumno, que marcaría la expedición a Coulommiers. Aquello se convirtió en una muestra de duelo, a ojos de Sayós, excesiva. Por eso, medita acerca de la muerte y el hecho de enfrentarte a ella. Lo que había transcurrido hasta ese momento, un período de tiempo agradable y satisfactorio, casi festivo, fue interrumpido por el deceso de este alumno. La crítica que hace Sayós es que, aún doliéndole mucho la muerte de su compañero, en España estaban muriendo a miles a diario y no se producían esas manifestaciones de duelo; reclama que hay que ser más racional con la muerte y, que el hecho de que muriera un compañero en accidente de vuelo, no debe determinar a las personas en su actividad, que no hay que asustarse; hay que asumir la muerte con naturalidad. Realmente, lo que les pasó fue descubrir que el volar en un avión no sólo es divertido y emocionante, sino también peligroso y que un fallo te puede llevar a la muerte. Esta revelación es muy dura para un joven de 20 años, edad en la que la idea de la muerte no está presente en sus pensamientos. Al respecto, menciona que el entierro de Ruibó, que así se llamaba el alumno fallecido, se convirtió en una gran manifestación de duelo a la que acudió el personal de la embajada española en Francia, alumnos de otras escuelas, así como autoridades locales:

"*La consternación producida por aquella muerte fue terrible. Había compañeros que lloraban y otros que estaban aterrorizados. Era el contraste brutal entre la realidad y un sueño agradable y placentero.*

Se organizaron turnos para velar el cadáver y eran tantos los que insistían en hacerlo incluso cuando no les correspondía que les cedí mi puesto. Apreciaba mucho a Ruibó, pero aquel sentimentalismo desaforado a causa de algo que era ya imparable, me pareció excesivo. En los frentes de España los hombres a millares, y diariamente caían aviones sin que se les tributase honor alguno. Allí estaríamos nosotros dentro de breve tiempo y, convencido como estaba de que yo no saldría con vida, no quería concederle demasiada importancia a la muerte. Raurell, un muchacho de Blanes, que era mi compañero inseparable, compartía este criterio y ello nos granjeó una cierta impopularidad.

Por mi parte, no podía asustarme aquel accidente, ya que, pocos días antes de solicitar mi ingreso en los cursos de pilotaje, uno de los mejores amigos que tenía en las cuatro casas que formaban mi pueblo había muerto mientras volaba en su puesto de ametrallador-bombardero sobre el frente aragonés. Tenía dos años más que yo y estaba cumpliendo el servicio militar como soldado de aviación cuando estalló la guerra.

Cuando pidieron voluntarios para ocupar el puesto de ametrallador, ese chico valiente y generoso fue el primero en presentarse y uno de los primeros en caer. Para una imaginación infantil, aquella epopeya era un poderoso estimulante, y al compararla con mi vida gris, junto con el dolor, sentía un poco de envidia.

Recuerdo el entierro de Ruibó como una grandiosa manifestación luctuosa. Acudieron funcionarios de la embajada, los pilotos que seguían el curso en Esbly, los habitantes del pueblo y representaciones del Front Populaire de todos los lugares cercanos, bajo la presidencia del diputado barbudo. El discurso fúnebre fue una obra maestra de retórica y las coronas eran de primera calidad" (SAYÓS, JUAN: 1999: 26-28).

Tras pasar algo más de cinco meses en Coulommiers llegó la hora de volver a España con las tareas ya hechas. Critica Juan que en ese período de tiempo sólo habían podido volar unas cincuenta horas y, de forma irónica, hace recaer las culpas sobre uno de los responsables del curso. Viene a definir éste como un período vacacional, mientras en España la guerra continuaba. Tras terminar el curso, pasó unos días en París, donde se celebraba la Exposición Universal. En la citada Exposición Universal se presentó, en el pabellón español, el Guernica de Picasso. En su relato, hace mención a los pabellones de la Unión Soviética y de la Alemania nazi y que se encontraban frente por frente. Sobre esto hace una analogía con lo que ocurría en España. Volvió a la Península desde París en avión. Afirma que le impresionó mucho la miseria que vio en Barcelona en comparación con lo que había vivido en París. En este sentido, Rafael Abella describe los comienzos de los serios problemas de abastecimiento[186] que iba a padecer la zona gubernamental desde el año 1937 y, que irían en aumento conforme avanzase la guerra y que se traducirían en las innumerables privaciones sufridas entre las gentes que soportaban la guerra: "*Y junto al horror de la guerra empezaba a delinearse el fantasma de la penuria alimenticia. En Barcelona, el problema del abastecimiento seguía siendo fuente de malhumoradas protestas. De poco sirvió la llegada con sospechoso oportunismo del barco soviético Rion, cargado de harina. El 2 de marzo de decretó el racionamiento de pan a razón de 250 gramos diarios por persona. (…) Las colas habían*

[186] Una de las causas de la falta de abastecimiento en las poblaciones republicanas fue el acaparamiento y la ocultación de alimentos por parte de ciertas personas. Esta situación dio lugar a un gran aumento de los precios de los artículos de primera necesidad y a la aparición del mercado negro de alimentos. El gobierno de la República lanzó medidas para combatir los males mencionados, pero le faltaron recursos para hacer cumplir de forma realmente efectiva su propia normativa acerca del tema de los abastecimientos (ABELLA, RAFAEL: 2004, 230)

adquirido carta de naturaleza, se habían convertido en un fenómeno social, en centro de reunión apto para el comadreo, la discusión, el bulo y el alboroto" (ABELLA, RAFAEL: 2004, 230). Así narra su retorno al país Juan Sayós*:*

"*Debíamos regresar a España en tren, pero antes de marcharnos nos dijeron que tres de nosotros podríamos hacer el viaje en un avión que el piloto instructor, Doulet, debía conducir a Barcelona. Echamos a suertes quién se desplazaría por vía aérea y, a pesar de que no me tocó a mí, uno de los agraciados que no tenía prisa me cedió su plaza y así fue como una mañana, en un aeródromo auxiliar situado en la Bonlieue de París, tres españoles, el instructor y el diputado barbudo subimos a bordo de un pequeño bimotor que nos llevó hasta Tolouse, donde almorzamos, y después reanudamos el viaje al caer la tarde. En vista de que no pasábamos por los trámites aduaneros y en el libro de registro del aeropuerto se hizo constar que regresábamos a París, pensé, mientras nos dirigíamos hacia el Sur, que si lo que certifica un notario fuese equivalente a lo que certifica un diputado, los contratos mercantiles serían todavía más divertidos.*

Al no llevar radio, para evitar confusiones una vez cruzada la frontera, aterrizamos en un campo de aviación habilitado en aquellos tiempos en Celrá, para solicitar la entrada desde allí al aeropuerto de Barcelona. Contestaron que esperásemos un poco, puesto que en aquellos momentos se había dado la alarma a causa de la aviación enemiga. Oscurecía ya y, debido a este retraso, tuvimos que aterrizar en El Prat en plena noche. (...) El contraste entre las iluminaciones de la exposición de París y la oscuridad y la miseria reinantes en Barcelona era violento. (...) Después de las delicias gastronómicas con las que el diputado nos había obsequiado unas horas antes en Tolouse, las primeras lentejas que comí en Barcelona me parecieron repugnantes, pero apechugué con ellas con el pensamiento fijo en los mártires de nuestra independencia" (SAYÓS, JUAN: 1999, 37-38)

Manifiesta Juan que en su grupo de alumnos hubo alguna defección, es decir, que no volvieron a España, sin mencionar las causas específicas de cada caso. Achaca el hecho de quedarse a que por entonces, ellos, jóvenes de 20 años, no tenían todavía muy claras sus opciones políticas y, además, deja claro que en el proceso de selección no se tuvo en cuenta la firmeza de las ideas políticas de cada uno. Se sabe que existía algún tipo de control para que no se enrolaran personas contrarias a los postulados democráticos que defendía la República, pero no se buscaban personas por el simple hecho de tener unas

convicciones políticas muy fuertes. Sigue con el tema y hace una breve mención a la composición social de los componentes de su grupo, destacando que sólo había un par de obreros. Éstos, debido a su condición social, salvo excepciones, no tenían acceso a una educación adecuada y, por tanto, era complicado para ellos aprobar el examen teórico al que eran sometidos para ingresar como alumnos-pilotos. El gobierno de la República suavizó los exámenes para permitir que las personas procedentes de las clases sociales populares pudieran acceder a las academias de vuelo. Así razona Juan Sayós sobre las defecciones y acerca de los componentes de su expedición:

"*En nuestro grupo de Coulommiers se produjeron dos defecciones en el momento de preparar las maletas y, en un grupo instalado en otra localidad, la proporción fue semejante. Hago constar que no éramos personas elegidas por la firmeza de unas convicciones políticas que, entre los dieciocho y los veinte años, pues tal era en general nuestra edad, difícilmente son muy claras. Entre la veintena de muchachos que seguimos el curso juntos, los interesados profundamente en la política eran muy pocos y todos ellos estudiantes. Los demás componentes de aquel grupo sentíamos aversión hacia lo que llamábamos fascistas, pero sin fanatismos de partido. En el grupo, casi la mitad eran estudiantes, cuatro o cinco tenían profesiones más o menos independientes, dos eran militares procedentes de la tropa y sólo había un par de obreros, pero es que en el año 1936 era muy raro que un trabajador manual tuviese la instrucción indispensable para pasar los exámenes teóricos de piloto, a pesar del nivel elemental al que éstos habían sido reducidos*" (SAYÓS, JUAN: 1999, 39).

Tras volver a España, como todos los que habían pasado por las escuelas francesas, ingresó en la Escuela de Transformación de San Javier para formarse como piloto militar. A partir de este momento siguió el itinerario formativo habitual terminando como piloto de caza. Una vez acabados sus estudios, el futuro de Sayós fue un poco diferente al de otros compañeros suyos, porque la dirección de San Javier le pidió que se quedara como instructor de vuelo, actividad que desarrolló durante un período de tiempo. Pero a Juan le apetecía volar en una escuadrilla de combate, así que pidió su pase al cuadro eventual, en espera de destino, dejando la base de San Javier en Diciembre de 1937.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

El tercer lugar donde se formaron los pilotos republicanos durante la Guerra Civil fue la localidad de Kirovabad[187], en la extinta Unión Soviética y hoy día República de Azerbaiyán. La instrucción de los pilotos españoles en Kirovabad quedó incluida en los acuerdos suscritos en materia de suministros de material bélico entre el gobierno de la República y la Unión Soviética. De hecho, la formación de los aviadores era pagada con cargo a la cuenta abierta que tenía la República Española con la Unión Soviética. En total, fueron a prepararse como pilotos a la Escuela de Kirovabad unos 800 aspirantes[188], divididos en cuatro promociones o expediciones[189] de unos doscientos individuos, más o menos, por cada una de ellas. El ritmo de aprendizaje en Kirovabad era muy acelerado, tenían que salir formados como pilotos en unos seis meses, ya que la República tenía urgente necesidad de nuevos pilotos para manejar los aviones soviéticos. El itinerario formativo que hacían los pilotos españoles en seis meses lo llevaban a cabo los alumnos soviéticos en tres o cuatro años. Los pilotos españoles egresados de la Escuela de Vuelo de Kirovabad fueron adiestrados en el manejo de los aviones soviéticos que volaban en España: los cazas *I-15 "Chato"* e *I-16 "Mosca"*, los aviones de reconocimiento y bombardeo *R-5 "Rasante"* y *RZ "Natacha"* y el bombardero rápido *Tupolev SB-2 "Katiuska"*.

José María Bravo fue uno de los pilotos que se formó en la Primera Promoción de Kirovabad. En sus memorias, narra que, en principio se estaba preparando para ingresar en la escuela de observadores, pero que el piloto de la LAPE, José María Carreras, con el que había servido en el frente del Norte al principio de la guerra, le convenció para que se presentara a la convocatoria de pilotos que había hecho el gobierno de la República a finales del año 1936. El examen se realizó a finales de diciembre del mismo año en Los Alcázares y a él se presentaron unos tres mil jóvenes para unas doscientas plazas. En paralelo con otros testimonios, afirma que el examen teórico era fácil para una persona con estudios. Saiz Cidoncha manifiesta que entre los aspirantes había muchos estudiantes universitarios, en especial de ingeniería (SAIZ CIDONCHA, CARLOS: 2006, 991). Al igual que en ocasiones anteriores, ya fuera para el ingreso en las escuelas de vuelo de la Península o las francesas, la gran criba se hizo en el examen físico-médico en el cual eran rechazados un porcentaje altísimo de aspirantes. José María narra la artimaña que utilizó

[187] Actualmente la ciudad de Kirovabad se denomina Ganja.
[188] Aquí hay que incluir los que se formaron como observadores en Jarkov (Ucrania).
[189] Las expediciones se fueron dando consecutivamente desde el mes de enero de 1937 hasta el año 1939.

para poder superar el examen médico, ya que, según él, la persona que tenía cicatrices en el vientre no podía pasar el examen, y él había sido operado de apendicitis. Se hacía cualquier cosa por superar los exámenes y aspirar a ser piloto. Las razones por las que aquellos jóvenes deseaban iniciar su carrera aeronáutica radicaban en unir "*el idealismo hacia la causa republicana con el interés romántico hacia el arma aérea y la curiosidad por conocer el país diferente a los demás del que tanto se hablaba*" (SAIZ CIDONCHA, CARLOS: 2006, 991). Así cuenta José María Bravo como fue el examen:

"*Debido a mis estudios, la buena preparación que tenía en matemáticas y física me vino muy bien para aprobar los exámenes de ingreso al curso de observadores, al que me presenté en Barcelona. Allí me volví a encontrar con Carreras, a quien habían ascendido a capitán asimilado, quien me aconsejó que no se me ocurriera hacerme observador, confiando mi suerte a algún piloto carente de experiencia. De acuerdo con la sugerencia del que era para mí un ídolo, cambié la solicitud por la de un curso de pilotos, para el cual acababa de anunciarse la convocatoria. En el viaje a Los Alcázares, que es donde habrían de realizarse las pruebas, coincidí con Jaime Mata, que luego sería mi compañero y amigo durante muchos años. También volví a encontrar allí a Eduardo Claudín. Los exámenes teóricos eran bastante sencillos, como correspondía a la preparación de los aspirantes, la mayoría de ellos obreros o campesinos. En cambio, el reconocimiento médico era muy estricto. Menos mal, que alguien me dijo que si tenía alguna cicatriz en la parte abdominal no me darían por apto, y como efectivamente sí la tenía, a consecuencia de la operación de apendicitis que había sufrido de niño, tuve que recurrir al truco de cubrirme mis partes con las manos, como si me diera vergüenza, ocultando de ese modo la cicatriz, lo cual me dio resultado. De este subterfugio se sirvió también Mata, a quien también habían puesto sobre aviso*" (BRAVO, JOSE MARIA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 51).

Una vez aprobados ambos exámenes, José María Bravo embarcó en Cartagena en el vapor *Ciudad de Cádiz* en dirección a la Unión Soviética. Al inicio de la travesía, fueron escoltados por destructores de la armada republicana, los cuales, llegados a un determinado punto, giraron sobre sus pasos y volvieron a la Península. Hicieron la ruta atravesando el Mar Mediterráneo de Oeste a Este. En su travesía, el barco pasó por los Dardanelos y el Bósforo hasta llegar al Mar Negro, donde les sorprendió una tempestad. Finalmente, desembarcó en el puerto soviético de Feodosia. Allí, cogieron un tren y

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

fueron trasladados a Kirovabad. El envío de los aspirantes a pilotos a la Unión Soviética era un asunto llevado con el mayor secreto, pues no debía saberlo nadie. La expedición estaba inmersa en un halo de secretismo para que no se enteraran las potencias fascistas ni el Comité de No Intervención. No podían comunicarse con ninguna persona. Prueba de ello es que, a los aspirantes se les rusificaron los nombres y en el mismo tren se despojaron de sus ropas de paisano, sustituyéndolas por uniformes militares soviéticos. Como acompañamiento a la expedición, destinaron a cuatro aviadores de probada fidelidad republicana como eran el comandante Manuel Cascón y los capitanes Isidoro Giménez, Aurelio G. Villímar, José González Montero y Gumersindo Areán, ejerciendo el mando el primero de ellos. Así narra José María Bravo el viaje desde Cartagena hasta Kirovabad:

"*Cuando embarcamos en Cartagena en el vapor Ciudad de Cádiz, en diciembre de 1936, no sabíamos a dónde nos dirigíamos, aunque al vernos navegando por el Mediterráneo, supusimos que íbamos a Rusia. (…) Nos acompañaban oficiales de Aviación Militar, para quienes tal comisión era algo así como una recompensa a su magnifica actuación en los primeros meses de la guerra. El mando lo ejercía el capitán Manuel Cascón, a quien acompañaban los también capitanes Isidoro Giménez, Aurelio G. Villímar, José González Montero y Gumersindo Areán. La expedición la integrábamos doscientos alumnos.*

Al entrar en el Mar Negro, nos cogió una tormenta horrorosa que hizo que la mayoría de los pasajeros se mareasen. Al cabo de cinco días desde la salida de España, llegamos al puerto de Feodosia situado en Ucrania, muy cerca de Simferopol, en la pequeña península que separa el Mar Negro del Mar de Azov. Allí, desembarcamos y fuimos introducidos, tal y como íbamos vestidos, en un tren que nos estaba esperando y en el que nos pusieron ropa de soldados soviéticos. Nuestra misión era ultra secreta y nadie debía saber que se trataba de españoles. Nos dieron a todos nombres rusos; a mí me correspondió el de Iosif Bravi. De Feodosia hasta nuestro destino, la ciudad azerbaiyana de Kirovabad, fuimos en tren atravesando el Cáucaso. Allí nos alojaron en una residencia que había sido antes una escuela" (BRAVO, JOSE MARIA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 52-53).

Una vez en Kirovabad, comenzaría el acelerado aprendizaje al que serían sometidos los alumnos españoles. La elección de Kirovabad como lugar donde ubicar la escuela de

vuelo no había sido aleatoria. Concurrían dos causas para su ubicación: 1) La lejanía de Europa y, por tanto, se podría mantener mucho mejor el secreto. 2) El clima era muy parecido al de España y, de esta manera, los alumnos se adaptarían mejor a su nuevo lugar de residencia. La escuela de vuelo de Kirovabad fue denominada *20ª Escuela de Aviación*. La Escuela estaba compuesta de varios edificios en diferentes ubicaciones de la ciudad con cinco campos de vuelo para realizar las prácticas; cada uno de ellos estaba dedicado a una actividad y un aparato diferentes. Bravo, en su narración, se centra, sobre todo, en los aviones en los que se formó hasta salir con el título de piloto de caza. Todos los aspirantes a piloto comenzaban con el avión de entrenamiento U-2 para luego pasar al modelo R-5. A partir de este momento los instructores decidían que alumnos iban a caza y cuales a bombarderos. Los que iban a caza comenzaban a entrenar con un caza ya anticuado, precursor del *I-15*, el modelo *I-5*, para pasar luego a los *I-15* o *I-16*. Para poder volar el *I-16*, previamente, había que volar con el *UTI-4*, que era una versión de doble mando del *I-16*. Los que eran destinados a bombarderos, una vez superado el paso del *R-6* pasaban a volar los *Natachas* y los *Katiuskas*. La suelta en estos últimos aviones era la más complicada, ya que no había *Katiuskas* con doble mando y, por tanto, el instructor tenía que estar muy convencido de la preparación del alumno para dejarle volar solo. Además de las prácticas de vuelo, los alumnos recibían clases teóricas relacionadas con temas de aviación en las que era fundamental la presencia de traductores. Todo este programa tan denso se llevaba a cabo en seis meses. Sin embargo, Rafael de Madariaga afirma que el período para aprender a volar era tan corto "*que no tenían tiempo más que para volar, estudiar, comer y dormir. No hubo nada de vida social ni de salidas ni trato apenas con los pobladores locales. (...) Aunque parezca mentira se dedicaron en cuerpo y alma a volar y a aprender por la vía más dura. Los profesores no hablaban español; todo era a través de intérpretes, el aprendizaje del vuelo y los conocimientos teóricos necesarios para conocer a duras penas las aeronaves que trataban de dominar. Los horarios eran draconianos; se levantaban de noche y bregaban todo el día hasta caer rendidos cuando se ponía el sol*" (BRAVO, JOSE MARIA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 54). En resumidas cuentas, fue una experiencia con mucho estrés para los aspirantes a pilotos debido a la premura del tiempo. Así describe el futuro piloto de I-16 su experiencia formativa en Kirovabad:

"*La escuela de aviación se inauguró exclusivamente para los alumnos españoles. Anteriormente, no existía allí ninguna organización de aviación. Poco antes de llegar*

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

nosotros se habían seleccionado, en una estepa llana y con escasa vegetación, cinco campos que no distaban uno de otro más que unos pocos kilómetros. El clima era el de una llanura reseca como las de Aragón, con fuertes vientos y temperaturas bajas por la noche y muy elevadas por el día. El llamado Campo número 1, al que los mismos alumnos quitaron las piedras y prepararon para poder volar, era un aeródromo pequeño, destinado a avionetas ligeras para enlace y traslados de unos aeródromos a otros.

Iniciamos los vuelos en el Campo nº 4, donde empezamos el curso con el biplano de aprendizaje U-2. Mi primer instructor fue el teniente Babkin, que me dio la suelta muy pronto, con sólo unas cinco horas de vuelo, quizás debido a mi experiencia previa en los vuelos sin motor. Luego pasé a pilotar el Polikarpov R-5, con un instructor llamado Melioshin que se mató allí mismo algunos meses después durante el segundo curso. (…) A continuación pasé al R-6, un bimotor anticuado, de chapa ondulada. Los alumnos de la primera promoción volamos diferentes tipos de aviones porque todavía se desconocía en qué fase y cómo finalizaría nuestra preparación. Seguidamente separaron a los que consideraban que debían ser destinados a la caza, según algún método no conocido, que probablemente estarían experimentando, pero con el cual acertaron en un 90% por lo que se pudo ver posteriormente. Los comentarios sobre parcialidad en la selección nunca fueron más que rumores no confirmados y el tiempo ratificó el acierto" (BRAVO, JOSE MARIA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 53-56).

La formación de los aviadores era secreta, pero, aún así, era muy difícil que pasaran desapercibidos y que no establecieran algún tipo de relación con los residentes en Kirovabad. Simplemente, el hecho de ir en formación de los dormitorios al comedor, que estaba ubicado en un edificio diferente, hacía que los locales los vieran y que alguna vez los escucharan hablar esa lengua tan diferente a la de los azeríes o los rusos. En esta línea, José María narra que, la disciplina, muy dura al principio, se fue relajando un poco con el paso del tiempo y que los dejaron salir a unos baños que había en la ciudad:

"*Con el tiempo se relajó algo la vigilancia pero inicialmente la misión era ultra secreta. Salimos un día de la residencia donde vivíamos para ir a unos baños públicos que había en la ciudad de Kirovabad. Íbamos vestidos de soldados rusos pero hablábamos una lengua extraña, desconocida para los pobladores. Nos miraban muy extrañados…*" (BRAVO, JOSE MARIA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 56).

Una vez finalizado el curso, los alumnos fueron volviendo a España por grupos según su nivel de capacitación, los más avanzados volvían primero. El viaje de vuelta se realizó por el Norte de Europa en vez de por el Sur. Así, una vez terminado el curso, José María, acompañado de algunos compañeros, viajó en tren hasta Moscú. En la capital soviética pasaron unos días coincidiendo, casualmente, con la selección española de fútbol que en aquellos momentos estaba de gira. En Moscú, como jóvenes que eran, se lanzaron a mantener relaciones con las chicas rusas. Para parecer más atractivos a las moscovitas se hicieron pasar por los futbolistas de la selección. Una vez transcurridos los días de permiso en la capital rura, se trasladaron en tren a Leningrado, donde embarcaron hasta el puerto francés de El Havre. José María narra una anécdota acerca de su paso por la embajada francesa en Moscú para solicitar el visado de tránsito por Francia para su vuelta a España en la cual el funcionario francés le dio a entender que tenía clarísimo que eran pilotos españoles que volvían a España y no trabajadores que desarrollaban su labor en la Unión Soviética. Desde El Havre fueron en tren hasta Barcelona, donde disfrutó unos días de permiso con su familia. Una vez pasados los días de asueto, viajó a Los Alcázares, siendo destinado posteriormente a la Escuela de Alta Velocidad de El Carmolí para llevar a cabo actividades de reentrenamiento con el *I-16*:

"*Terminado el curso, regresamos por Moscú en nuestro viaje de vuelta a España. En la embajada española nos proporcionaron los documentos necesarios como obreros españoles que trabajaban en la construcción del metro que regresaban a su país para incorporarse al ejército. En mi caso, figuraba como buzo. En el Consulado francés, al que tuvimos que acudir para obtener el visado de tránsito, el funcionario que me correspondió me preguntó con mucha sorna a qué altura volaban los buzos.*

Estábamos aún en la capital soviética cuando le correspondía actuar a la selección española de fútbol. Nosotros nos hacíamos pasar por futbolistas, lo que dio lugar a algún que otro caso anecdótico, cuando las jóvenes que habíamos conocido algunos durante la corta estancia en Moscú, al encontrar a los verdaderos componentes del equipo de fútbol, los tacharon de impostores. Menos mal que ya nos habíamos ido. Embarcamos en Leningrado en la nave soviética María Ulianova, atravesamos el Canal de Kiel, como si se tratara de viajeros soviéticos, y desembarcamos en El Havre. De allí fuimos en tren a París, llegando a Barcelona un día de julio de 1937. Constituíamos el primer grupo de cincuenta pilotos formados en la Unión Soviética.

Por orden ministerial de 30 de julio de 1937, fuimos nombrados cabos pilotos con antigüedad del 31 de marzo y sargentos pilotos militares con fecha 30 de abril del mismo año. Después de unos días de permiso, nos incorporamos a Los Alcázares. En las siguientes semanas fueron llegando en grupos de treinta a cincuenta alumnos, el resto de los componentes de la que se ha dado en llamar Primera Promoción de Kirovabad. Los oficiales que viajaron con nosotros volvieron cada uno con uno de los distintos grupos" (BRAVO, JOSE MARIA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 58).

Otro piloto de caza formado en la 1ª Promoción de Kirovabad fue Francisco Meroño. Al igual que José María Bravo, decidió presentarse a los exámenes para hacerse piloto en la convocatoria que hizo el gobierno de la República, a finales de 1936. Pero Meroño tuvo un problema, en su unidad no le daban el permiso para poder presentarse a los exámenes. Por esta razón, decidió escaparse y de esta manera lograr asistir a las pruebas. El hecho de la escapada le habría podido costar muy caro, pues le podrían haber acusado, en el peor de los casos, de deserción, con lo que las consecuencias podían haber sido muy graves. En su narración, Francisco describe un panorama parecido al expuesto por José María Bravo, es decir, caracterizado por el gran número de personas que se presentaron al examen. Pasa de largo acerca de la prueba teórica, e incide en la dificultad para superar el examen físico. Menciona algunos problemas que se le presentaron para poder aprobar una de las pruebas médicas. Presta atención a la ideología de las personas que se presentan a la prueba, aseverando que la mayoría eran socialistas y comunistas dispuestos a luchar por la revolución. En este sentido, no hay que olvidar que el golpe desató, en algunas zonas de España, un proceso revolucionario que se tradujo en la colectivización y socialización de industrias y de tierras de cultivo. Ese espíritu revolucionario de las masas obreras desatado por la sublevación militar es el que impregna la narración de Francisco Meroño y, de ahí su mención a la revolución. Acerca del proceso de selección de aspirantes a pilotos, Carmen Calvo apunta que, además de las pruebas objetivas de carácter cultural y físico-médicas, se tenían en cuenta otros factores tales como la adscripción política de las personas que se presentaban a las pruebas, su integridad moral y su comportamiento militar en el frente. Según la misma autora, la idea de la Komintern, en un principio, era que los participantes en los cursos de pilotos realizados en la URSS fueran comunistas, pero esta idea se desechó, pues la realidad política de España no permitía la aplicación en exclusiva de ese criterio (CALVO JUNG, CARMEN: 2009,

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

148). Por tanto, las diversas promociones que fueron enviadas a Kirovabad reflejaron la pluralidad política que caracterizaba a las fuerzas que apoyaban la legalidad republicana durante la Guerra Civil Española. De esta manera, no se dio en ningún momento prioridad a los comunistas a la hora de optar a las plazas de piloto por el hecho de serlo. En el proceso de selección, hay que entender, además, que las autoridades republicanas recabaran alguna información política sobre los aspirantes. Esto se explica en base a no permitir la entrada en los cursos a personas no afines a la legalidad democrática. En esta línea, es razonable pensar que, en el momento de la selección, se buscaran individuos comprometidos con la lucha por la democracia que la República estaba librando contra los sublevados. Así describe a los aspirantes Francisco Meroño:

"*Los aspirantes frisamos entre los 18 y 22 años, en la mayoría, comunistas, socialistas, algún anarquista, pero, en general, almas fuertes en organismos sanos, que en sí cada uno representa un mundo propio, pero todos prestos a la lucha, capaces de morir sin vacilar si ello es preciso para la revolución"* (MEROÑO PELLICER, FRANCISCO: 2004, 41).

Al igual que José María Bravo, Meroño embarcó en el navío Ciudad de Cádiz, en el puerto de Cartagena, camino a la ciudad de Feodosia, a orillas del Mar Negro. Ya se ha relatado que la misión era ultrasecreta y de ello hace mención Meroño al citar las órdenes dadas por el comandante Cascón, jefe de la expedición: una vez embarcados no se debe aparecer por cubierta para evitar las miradas curiosas. Especialmente, la orden iba dirigida a impedir que los servicios de espionaje franquistas pudieran recabar información acerca de la expedición que se preparaba a la Unión Soviética. A pesar de la claridad de las órdenes, según la narración de Meroño, en una actitud totalmente irresponsable, casi infantil, una serie de futuros pilotos se escaparon del barco para disfrutar de lo que podía ofrecer de bueno la ciudad de Cartagena. La escapada estuvo a punto de ser castigada duramente por el comandante Cascón[190]. Meroño hace mención a los profesores españoles que los acompañaron en el viaje y que les impartían lecciones sobre la cubierta del barco. Relata, al igual que Bravo, lo mal que lo pasaron en su travesía por el Mar

[190] Francisco Meroño, en sus memorias, cuenta una anécdota por la cual el barco hizo un amago de salir de puerto simplemente para aprovisionarse de algunas materias, volviendo luego a su lugar de partida. Al estar algunos de los futuros alumnos de Kirovabad en tierra cuando el barco zarpó, allí se quedaron. No pasó nada, pues el barco volvió a puerto, amenazando el comandante Cascón con dejarlos en tierra por la falta que habían cometido (MEROÑO PELLICER, FRANCISCO: 2004,45).

Negro debido a las tempestades que tuvieron que sufrir. No podían ni comer, ya que, debido a los mareos, vomitaban todo lo que ingerían.

Como en el caso anterior, tras llegar a Feodosia, tomó un tren que lo llevó a un apeadero del Cáucaso y, después, ya en camiones, hasta Kirovabad. Meroño es más explícito que José María Bravo en lo referente a lo que fueron los hechos cotidianos del viaje y en la descripción de todo lo que pudiera ser novedoso para los futuros pilotos respecto a lo que conocían en España. En este sentido, hace una descripción de las viandas que les ofrecieron en el vagón restaurante del tren en el que viajaban. En todo momento, Francisco Meroño resalta el buen ambiente que reinaba en la expedición, recalcando las risas y la algarabía entre los viajantes. Durante el viaje, de nuevo se asiste a un acto de indisciplina por parte de los soldados republicanos en relación al hecho de ser discretos en el viaje. En una de las estaciones, les dejaron bajar para estirar las piernas con la condición de permanecer callados, pero, una vez más, se saltaron las normas que se habían establecido para el viaje. Se pusieron a hablar en alto y a montar jolgorio en la estación. La situación dejó a los mandos españoles en una posición comprometida respecto a los militares soviéticos en materia de disciplina militar. Esta manifestación de indisciplina llevará como castigo la prohibición de salir del tren durante lo que restaba del viaje. Así refiere Francisco Meroño el viaje desde Feodosia hasta Kirovabad:

"*En completo silencio y en fila de a uno vamos saltando sobre la helada tierra y nos dirigimos hacia el tren. Aquí entregamos las ropas de paisano y recibimos el equipo de soldado. Así vestidos continuamos el viaje en buena armonía y llenando el espacio de estruendosas carcajadas.*

Todo el personal responde con gran amabilidad. Sonia, la traductora, está muy solicitada y no puede atender a todos. (…) Hacemos la primera comida en el vagón comedor, por tandas. Huele a hinojo mezclado con algo desconocido. (…) Sobre las mesas, tacitas con mostaza, saleros aldeanos con florecitas dibujadas, pan blanco y negro. Los más golosos pronto se hacen bocadillos con productos incógnitos: pan negro y mostaza. (…) Nos sirven una sopa de col con mucha grasa. (…) Al segundo día de marcha, cuando coincide la toma de combustible de la máquina con el día, recibimos permiso para salir y estirar un poco las 'patas', con la condición de no hablar ni una sola palabra en español, pero el paseo termina con poco éxito, el carácter impulsivo español no es capaz de resistir semejante suplicio. Saltamos de los vagones y cada salida es acompañada de carcajadas

y algarabía. En lo sucesivo ya no tenemos más paseos 'mudos'. La violación de la disciplina ha sido tan desagradable para nuestros jefes ante el mando soviético, que ha quedado prohibido salir de los vagones" (MEROÑO PELLICER, FRANCISCO: 2004, 51-52).

Una vez en la escuela de vuelo, Meroño, en sus memorias, se dedica a describir con detalle el edificio de la escuela donde se van a hacer pilotos. Deja una imagen de lugar pulcro, limpio, donde impera el orden, en definitivas cuentas un sitio agradable para estar. Los profesores españoles que habían viajado con ellos vuelven a España, salvo un tal Rendueles, profesor de aerodinámica:

"*Llegamos al edificio de la escuela donde nos esperan camas alineadas a lo largo de las paredes y separadas por mesillas de noche. Mesas con manteles blanquísimos. Ajedreces, dominós. Todo es nuevo para nosotros, muchos son los cambios sufridos en tan pocos días, pero tenemos que aclimatarnos sobre la marcha, aquí todo está planificado para hacer un curso relámpago. Los profesores españoles regresan a España y son sustituidos por instructores soviéticos, excepto Rendueles, profesor de aerodinámica*" (MEROÑO PELLICER, FRANCISCO: 2004, 53).

Nada más llegar comienzan las clases. Los alumnos-piloto son distribuidos en grupos de cinco o seis alumnos, siendo un instructor el responsable de cada grupo. Meroño reflexiona acerca del importante papel que tienen los instructores y las grandes dificultades a las que se tenían que enfrentar, entre ellas, la más importante, la del idioma. Al problema de la lengua habría que añadir que las costumbres y la psicología españolas eran totalmente diferentes a las rusas. En este sentido, Meroño es crítico con los traductores, pero resalta, a la vez, lo muy importantes que eran. No los considera lo suficientemente preparados para su labor, ya que algunos no dominaban bien el idioma español. A esta pega habría que sumarle que no conocían la materia de la que se estaba hablando en las clases, ya fueran teóricas o prácticas. Acerca de los traductores o "*perivoches*" existe toda una colección de anécdotas, chascarrillos y malas interpretaciones que han dado lugar a muchas horas de risas. De esta manera repasa Francisco el método de enseñanza en la escuela:

"*Cada uno de los instructores de vuelo ya tiene anotados en su libreta cinco o seis nombres, con los que tendrá que compartir el destino en el aire, educar, disciplinar,*

amaestrar en el complicado manejo de los aviones, legar sus experiencias, infundir la ardiente saña al enemigo en el aire y el amor entusiasta al deber, comprender la psicología individual de cada uno para aplicar el tratamiento por separado, formar y desarrollar altas facultades morales, indispensables para salir victoriosos de la tremenda prueba del combate aéreo, querer, mimar y castigar, a la vez que hacerse querido. Todo esto y otras cosas más, imposibles de explicar, ya que son 'instintos volátiles', con casi todo lo que esos hombres se adjudican sin conocer: ni nuestro idioma, ni nuestros hábitos, ni nuestro carácter. Para hacer llegar hasta nosotros la completa penetración de las mencionadas virtudes, el instructor tiene que habérselas con un grupo de traductores, que si no todos hablan bien el español sí se puede decir con certeza que ninguno de ellos conoce la materia que se va a tratar. Este personal es el más deficiente y solicitado del curso, por eso los instructores recurren al 'idioma' de los gestos y señales" (MEROÑO PELLICER, FRANCISCO: 2004, 54).

En el viaje de vuelta, una vez terminada la formación en Kirovabad, se detuvieron unos días en Moscú. De su estancia en esta ciudad menciona con emoción su visita al Mausoleo de Lenin. Admira a la Unión Soviética y en sus memorias reitera, por activa y por pasiva, su amor al país de los soviets en el que, una vez terminada la guerra, residirá muchos años. Una vez en España, tras unos días de permiso, se incorporará, posteriormente, a la Escuela de Alta Velocidad de El Carmolí para llevar a cabo labores de reentrenamiento, siendo destinado, posteriormente, al frente de Madrid a una escuadrilla de *Moscas*. Describe la salida de la escuela de Kirovabad como algo muy triste, muy emocionante, donde el llanto es el protagonista. Se reitera en la idea de amistad entre los dos pueblos, el español y el soviético:

"*Indescriptible es el entusiasmo general al recibir la bolsa que contiene las prendas de vestir de paisano, de las que nos despojamos en el tren a nuestra llegada, esta vez sin risas ni algarabías. No hay banquetes ni palabras de despedida, todo lacónico y triste. Lloran los profesores, los mecánicos, los soldados de la guardia, los cocineros y las muchachas que nos servían las mesas. (…) Así quedan ceñidos y fusionados los lazos de amistad entre nuestros pueblos. En pequeños grupos, de diez-doce personas, abandonamos la escuela. Nadie sabe a dónde vamos, qué puerto nos espera ni qué nave nos acogerá antes de zarpar. Por fin llegamos a Moscú, visitamos museos, teatros, parques, la Plaza Roja, el Mausoleo de Lenin, momento culminante de máxima emoción.*

¡Lenin! (…) A través de bosques pantanosos pasa la línea de ferrocarril que une Moscú con Leningrado, último tramo de nuestro recorrido por tierra soviética. En el puerto nos aguarda el barco 'María Ulianova' y de nuevo a bordo de la nave marítima, surcando las aguas, esta vez del mar Báltico. (…) Después de la Francia engalanada, laqueada, apática y coqueta, encontramos a nuestra querida patria desgarrada y demacrada, pero sí erguida y valiente. Pasamos la frontera en mayo de 1937" (MEROÑO PELLICER, FRANCISCO: 2004, 58-60).

De la Primera Promoción de Kirovabad son interesantes los datos aportados por Héctor de Diego[191], de la mano de David Gesalí, en el sentido del control político al que eran sometidos los alumnos en la academia y la asunción de la disciplina imperante en Kirovabad. También, por su contenido humano, es muy interesante lo que escribe Jaime Mata acerca del piloto de *Katiuskas* fallecido en combate, Mariano Brufau[192].

Una vez vueltos a España la mayoría de los alumnos-pilotos de la 1ª Expedición a Kirovabad se organizó la 2ª Expedición. Los alumnos de esta 2ª Expedición permanecerían en la Unión Soviética durante el segundo semestre de 1937. Estarían todos de vuelta en España en los primeros días de 1938. Respecto a la Primera Promoción de aviadores formados en Kirovabad se hicieron algunos cambios en el itinerario formativo, con el objetivo de mejorar la formación y, además, de que se llevara a cabo más rápidamente. La idea era que la instrucción de los alumnos-piloto fuera más ágil que en el período anterior y más eficiente. Se pensó que los alumnos-piloto debían, en su aprendizaje, volar menos aviones que los de la Primera Promoción. El mando de la 2ª Expedición a Kirovabad recayó en el capitán Lacalle, héroe de la resistencia de Madrid.

A la 2ª Expedición a Kirovabad perteneció el piloto de *Chato* Joaquín Calvo. Era teniente de transmisiones cuando se presentó a los exámenes para acceder a los cursos de piloto. Tuvo algún problema porque uno de los responsables de la unidad en la que estaba destinado no deseaba dejarle marchar, pero gracias a la intercesión de un comisario político pudo al final hacer acto de presencia en la prueba, celebrada en la capital de España:

[191] *Revista Ícaro* (nº 100), 2010
[192] *Alas Plegadas* (nº 5), 1975.

"*En El Escorial, una vez terminado el curso de telegrafista, no me incorporé al frente porque me destinaron a la III División como teniente de transmisiones y esta división estaba ubicada en El Escorial. Entonces, solicité hacer el curso de piloto, y ya terminado el curso de transmisiones, me mandaron la citación para venir a Madrid, al Ministerio de Marina y Aire, que así se llamaba entonces, para hacer el examen para ingresar en el curso de pilotos. El jefe de la III División no me quería dejar ir a hacer el curso de piloto porque decía que acababa de terminar el curso de telegrafista. Ante esto, yo indagué y me mandaron a un tal Conesa, que era el Comisario Político de la División; este hombre me parece que era socialista y creo que luego le asesinaron en el mes de Marzo. A Conesa le dije que tenía el problema de que yo había hecho la solicitud para hacer el curso de piloto, que tenía que ir a examinarme para hacer el ingreso pero que el Jefe de la División me había dicho que ¡Narices!, que yo ya era telegrafista y que de allí no me soltaba. El Comisario de la División llamó al capitán de transmisiones y le preguntó que, para él, qué era más importante, un piloto o un telegrafista. El capitán contestó: 'Hombre, un piloto'. El Comisario aprovechó la ocasión y consiguió el permiso para que yo viniera a Madrid a hacer los exámenes de ingreso. Fuimos muchísimos al examen de ingreso. Una de las preguntas del examen consistía en hacer una transformación de medidas de capacidad, en concreto de una que se llamaba galón, no sabía lo que era, era la primera vez que yo oía esa palabra, galón como medida de capacidad; entonces en el papel donde estaba haciendo el examen tuve la honradez de escribir que desconocía esa medida. Creí que me habrían suspendido por eso, pero luego resulta que debí hacerlo todo bien menos eso y aprobé*".

Una vez aprobada la prueba teórica, le dieron unos días de permiso antes de trasladarse a La Ribera para someterse al examen médico. Joaquín coincide, con el resto de aspirantes, en que el examen médico era donde el proceso selectivo se hacía más duro y el momento donde más gente se eliminaba. Una vez superado también este escollo, Joaquín, ya como alumno-piloto, fue destinado a Los Jerónimos, donde estuvo dedicado a la instrucción militar. Así lo narra Joaquín:

"*Ya no volví a El Escorial, me quedé de permiso en Madrid ya que estaba con permiso para hacer los exámenes. Una vez aprobados los exámenes me mandaron a Albacete y de Albacete a La Ribera, Santiago de La Ribera que se llamaba. En La Ribera nos hicieron el examen médico y fue donde más gente excluyeron. Nos presentaríamos miles*

al examen de cultura, en este examen ya hicieron una criba muy grande, pero luego el médico hizo una criba aún mayor. Una vez pasado el examen médico ingresamos como soldado alumno-piloto y nos mandaron a Los Jerónimos, que está en los alrededores de Murcia. Allí estuvimos haciendo la instrucción hasta que llegó el momento de irnos a Rusia. Estando en Los Jerónimos, un buen día vino Lacalle, que era un piloto muy famoso y le habían separado para que descansara y fue el que vino luego como jefe de la expedición nuestra. Nos fuimos unos 100 ó 150 a Rusia en el mes de Mayo o Junio de 1937".

El hecho positivo de haber superado los exámenes teórico y físico-médico para el ingreso en las escuelas de pilotos, tuvo como contrapartida negativa que perdió su anterior condición de teniente de transmisiones. Varió de ser un oficial del Ejército Popular de la República a ser un simple soldado, es decir, pasaba a ser un soldado alumno-piloto. La ruta para llegar a la Unión Soviética cambió respecto a la 1ª Expedición. En esta 2ª Expedición viajaron de Murcia a Valencia y, desde esta última ciudad, a Barcelona. De Barcelona se trasladaron en tren hasta Marsella donde se embarcaron en el barco de pasajeros *Theophile Gautier* con rumbo a Odesa. Una vez llegados a Odesa, después, en tren hasta Moscú. El viaje desde Murcia a Moscú lo relata de forma breve:

"*El grado de teniente de transmisiones de El Escorial se perdió. En la Academia entrábamos de cero, de soldados alumnos, teníamos un distintivo mientras estuvimos en España que era un angulito verde en el brazo. El angulito verde quería decir que éramos soldados alumnos y ya desde allí nos llevaron primero a Barcelona y, después, la expedición pasó a Marsella. En Marsella, estuvimos una noche y luego ya embarcamos en un barco de lujo, porque era de esos que hacían los cruceros, y fuimos a Odesa y de Odesa a Moscú*".

Una vez en Moscú, hubo otra novedad respecto a la expedición anterior: se tuvieron que volver a someter a otro examen médico, esta vez llevado a cabo por los militares soviéticos. Este nuevo examen supuso una nueva criba entre los expedicionarios; no pasaron el examen unas cincuenta personas que fueron enviadas a Jarkov, en Ucrania, a realizar el curso de observador de bombardero. Joaquín, como la mayoría de los alumnos-pilotos enviados a la Unión Soviética, quedó hipnotizado por la belleza de Moscú y la educación de sus habitantes. En realidad para la mayoría de aquel grupo de españoles, residentes temporales en la Unión Soviética, la estancia fue una experiencia inigualable,

muy positiva en todos los sentidos. Joaquín llega a afirmar que él se hizo hombre por su experiencia con los rusos. Cita Joaquín Calvo su amistad con el hijo del Doctor Negrín, Rómulo Negrín, también alumno-piloto de la 2ª Expedición y futuro piloto de I-15 en la guerra española. El Presidente del gobierno de la República estaba casado con una mujer rusa. Por esta razón, Joaquín Calvo acompañó a Rómulo Negrín a visitar a los abuelos maternos de éste en Moscú. En su estancia en esta ciudad, antes de partir a Kirovabad, coincidió con la selección vasca de fútbol, que estaba haciendo una gira por la Unión Soviética. Joaquín y sus compañeros, para parecer más atractivos a las muchachas soviéticas, se hicieron pasar por jugadores de la citada selección, lo que dio lugar, en algún caso, a ciertos malentendidos de carácter simpático. Así describe Joaquín Calvo su estancia en Moscú:

"*En Moscú no estuvimos muchos días, solo estuvimos unos cuantos días allí. Nosotros éramos del segundo curso y nos juntamos con los últimos que quedaban del primer curso en Moscú. Ellos que venían y nosotros que íbamos. Estuvimos viviendo juntos en el mismo lugar. Moscú, me acuerdo perfectamente, fue maravilloso para mí. A mi me hicieron hombre en la URSS. Sí, me cambiaron por completo; yo era un chico muy travieso, muy alegre, muy vivaracho y muy irresponsable y cuando vine era todo lo contrario, era una persona sensata, a mi me convirtieron allí.*

Tuve de compañero en Kirovabad a Rómulo Negrín, el hijo de Negrín, que luego también fue piloto de Chatos. El hijo de Negrín se llamaba Rómulo Negrín Majailov porque la madre era rusa, la esposa de Juan Negrín era rusa. Eran tres hermanos, Rómulo, el mayor, el segundo que era Juan Negrín, que también ha llegado a ser una eminencia como su padre en Medicina, porque su padre era una eminencia, y el pequeño, me parece que se llamaba Tomás. Yo no me podía comparar con Rómulo Negrín ni equipararme con él cuanto a cultura y en cuanto a preparación, pero en cambio, él sí que me acogió como mi hermano mayor, o sea, como mi amparo. Yo acudía a él cuando tenía dudas. Bueno, pues cuando fuimos a la URSS, el hermano pequeño de Negrín estaba con los abuelos maternos en Moscú y, entonces, Rómulo fue a ver a sus abuelos y al hermano pequeño y me invitó a que fuera con él a ver a sus abuelos en el viaje de ida.

También coincidimos en Moscú con un equipo de fútbol. Era una selección vasca, eran Lángara, Chirri, Gorostiza… que estaban haciendo una tournée por el mundo y en ese momento estaban en la URSS. Entonces, nos dijeron que aprovechando que en aquella

época, esto era el mes de Mayo o Junio, creo que Mayo del 37, España estaba de moda, que cuando anduviéramos por la calle y nos preguntaran que dijéramos que éramos futbolistas. Y, claro, nos preguntaban los nombres y uno decía que era Lángara y otro jugador…. Se dio el caso un día que nos juntamos con los futbolistas porque coincidimos, ya que fuimos a verlos jugar y decían que se había dado el caso de que a algún futbolista que le habían preguntado qué quién era y contestaba 'Yo soy Lángara' y las chicas le decían que no era Lángara porque a Lángara ya le conocían y, claro, era uno de nosotros, porque cuando hablábamos con las chicas nos dijeron que dijéramos que éramos futbolistas".

De Moscú viajó en tren, en compañía del resto de la expedición, hasta Kirovabad. Como ya se ha mencionado, el sistema de aprendizaje, había cambiado, simplificándolo, haciéndolo más operativo. Joaquín Calvo cuenta como era la vida en la academia con sus horarios, que, en esencia, eran los que ya se habían establecido en la Primera Promoción. Destaca de su preparación, la disciplina existente y la sistematización de la enseñanza de la que eran protagonistas, sistematización que se traducía en que los alumnos-pilotos, a lo largo del día, sabían perfectamente lo que había que hacer en cada momento. Menciona que no recibieron nunca una clase de política y, por ende, ninguna presión de ese tipo favorable a la ideología comunista o al sistema soviético. Así lo narra Joaquín:

"*En la Escuela, en Kirovabad, en la que estuvimos unos cuantos meses, desde Julio hasta Diciembre, me parece, no nos dieron nunca ni una sola clase de política, en absoluto. Allí estaba todo medido, teníamos todo el tiempo, todos los minutos y las horas medidas, todo cubierto. Si estabas descansando no nos dejaban abrir un libro. Pero cuando estábamos haciendo los estudios o las prácticas en los campos la dedicación era completa. Allí las semanas constaban entonces de cinco días de trabajo y el sexto de descanso, no era lunes, martes, miércoles, jueves…, y las 24 horas del día también las teníamos distribuidas de tal manera que teníamos una hora libre y, en esa hora, no permitían que abriésemos ni un cuaderno*".

Se centra luego en los aviones en los que aprendió a volar y en como se organizaba la instrucción en el vuelo. En este sentido, menciona que la escuela tenía varios aeródromos donde se realizaban las prácticas. El sistema era igual que el anterior, cinco o seis alumnos por instructor. Se comenzaba con el U-2 y, según la especialidad, se iban volando el resto de los aviones. Como a casi todos jóvenes, por no decir todos, que pasaron por las escuelas

de aviación, ya fueran españolas, soviéticas o francesas, el hecho de volar fue una sensación maravillosa para Joaquín, una de las mejores experiencias de su vida. Habían alcanzado algo que jamás pensaron que podían tocar con la mano. Además, vuelve a elogiar la experiencia vital experimentada en la URSS como algo iniciático, algo que iba a cambiar su vida para siempre:

"En la URSS nos convirtieron en pilotos capacitados y en personas capacitadas, nos habían cambiado por completo, vinimos cambiados todos, por eso yo, por ejemplo, y casi todos nosotros siempre todo lo que se refería a Rusia, a la URSS, lo veíamos como algo idealizado. En Kirovabad vivíamos todos en un edificio. Pero luego, cuando nos separaron por las especialidades, cada especialidad tenía un campo. Teníamos, me parece, cinco o seis campos de vuelo".

Una vez terminado el período de instrucción, volvieron en tren a Moscú, donde permanecieron unos tres o cuatro días, antes de iniciar la marcha hacia Leningrado. El trayecto de Moscú a Leningrado lo hicieron, igualmente, en tren. En la citada ciudad, debían tomar el barco en el que retornarían a España pero, al estar el puerto helado, tuvieron que viajar a la ciudad de Murmansk para coger el barco de vuelta. Desde Murmansk navegaron hasta el puerto francés de El Havre, donde subieron a un tren que los llevaría hasta la frontera española de los Pirineos. Desde allí, se trasladarían en autobús hasta Barcelona. Menciona Joaquín que los autobuses que los tenían que estar esperando no aparecieron hasta unas horas después de su llegada a la frontera, afirmando, de forma irónica, que se notaba que ya se había llegado a España. De Barcelona se trasladó a Madrid con unos días de permiso para ver a sus padres. Así relata el viaje de vuelta desde Kirovabad hasta Madrid:

"*La vuelta la hicimos de Kirovabad a Moscú y de Moscú a Leningrado, pero el grupo mío, cuando llegamos a Leningrado, se había helado el agua y entonces nos subieron a embarcar a Murmansk, en la Península de Kola, pasado el Círculo Polar Ártico. Al ser el mes de diciembre, en el viaje de Moscú a Leningrado, delante de nuestro tren debía ir una máquina que horadaba la nieve, y había veces que pasábamos por túneles de nieve, era terrible. En Murmansk siempre era de noche.*

Desembarcamos en El Havre y de El Havre pasamos por París, y en vez de ir a la parte del Mediterráneo nos quedamos en el Pirineo y por ahí entramos a España. Por cierto,

que cuando veníamos lo hacíamos todo matemático: los movimientos, los tiempos, las horas. Cuando llegamos a España, nos dijeron que allí había unos autobuses que nos estaban esperando para llevarnos a Barcelona, que es donde estaba el gobierno. Y fue el primer fracaso que tuvimos, ya que estábamos acostumbrados a que todo fuera justo. Es que los autobuses tardaron tres o cuatro horas en llegar a por nosotros y entonces dijimos: 'ya estamos en España'. Y desde allí a Barcelona, ya estaba el gobierno en Barcelona, y entonces fuimos a Fuerzas Aéreas y nos tomaron medida, para hacernos los uniformes y nos dieron un permiso de 8, 10 o 15 días, no recuerdo bien. Me vine a Madrid, a casa con la familia y, después, ya nos tuvimos que reincorporar a Barcelona, otra vez al Ministerio. Y, ya allí, cada uno teníamos nuestro uniforme de sargento, ya teníamos la categoría de sargento. El viaje de Barcelona a Madrid era por Valencia y venir a Madrid por carretera y a la vuelta de nuevo a Valencia y luego a Barcelona".

Joaquín Calvo, una vez pasado su permiso en Madrid, fue destinado al aeródromo de Celrá, al cuadro eventual, para, posteriormente, incorporarse a la 2ª Escuadrilla de *Chatos* en la que permanecerá hasta el final de la guerra.

El futuro piloto de bombardero, Gregorio Gutiérrez, perteneciente también a la 2ª Expedición, en el momento de recibir la comunicación de la convocatoria de las pruebas para el ingreso en las escuelas de aviación, estaba destinado en una central telefónica en el frente de Madrid, concretamente en la Calle Reina Victoria. Recibe el permiso de sus superiores para trasladarse a La Ribera a realizar los exámenes. Subraya Gregorio que el viaje tuvo que solventárselo él mismo, pues las autoridades militares no daban facilidades para ello. Menciona Gregorio, como algo especial, que en La Ribera conoció el mar. Por entonces, las familias trabajadoras no hacían turismo. Era una actividad reservada a las clases acomodadas que acudían a las playas, generalmente a las del Norte de España, pues allí en verano el clima es más benigno. De esta manera relata su viaje a La Ribera:

"*Estando allí*[193] *me llega el oficio de Fuerzas Aéreas para que me dieran permiso para trasladarme a La Ribera para hacer el examen. Me hacen un salvoconducto, pero no me dan de baja en la unidad porque había que esperar. Para llegar a La Ribera tenías que buscarte la vida por tu cuenta. Hasta Albacete fuimos en convoyes militares y ya desde Albacete en tren a Torrepacheco y de ahí, luego a La Ribera. Llego a La Ribera y me*

[193] Se refiere a la centralita sita en la Calle Reina Victoria.

encuentro un montón de gente allí. Allí estuve viendo los aviones, vi un Katiuska; me encantó nada más verle porque era un avión precioso. ¿Quién me iba a decir que luego iba a llevar uno de ellos? Allí llegaríamos en el mes de Abril. Yo allí conocí el mar, conocí el mar en el Mar Menor. Nos podíamos bañar y todo".

Gregorio describe, paso por paso, la prueba teórica a la que fue sometido en la base murciana[194]. Reconoce, como ya lo han hecho otros que fueron también aspirantes, que el examen no era difícil y que iba dirigido a personas sin estudios universitarios. Una vez superado el examen teórico, pasó a la prueba físico-médica en la cual tuvo algún problema con los oídos. Gregorio Gutiérrez relata con bastante detalle en qué consistía esta prueba médica:

"*Por la tarde, después de ver las listas, nos hicieron el reconocimiento médico. Era un reconocimiento médico muy fuerte. Ahí todavía eran más exigentes, por lo más mínimo te podías quedar fuera. Yo no creí que iba a pasar porque yo era delgadito, pero en mi caso se dio lo siguiente. Cuando entrábamos en el reconocimiento médico se iba pasando de uno en uno. Cada uno llevábamos una especie de expediente e íbamos pasando de especialidad en especialidad. El examen médico tardaba una hora o más porque era muy exhaustivo. Como he dicho, el caso mío fue excepcional por lo siguiente: El primer examen que hacían era el de vista. Llego y ponen las clásicas letritas, los cuadraditos, que unos estaban abiertos hacia arriba, otros hacia abajo, derecha, etc… En el suelo había una línea marcada y cada vez me hacían dar un paso hacia atrás hasta que llego a la pared y yo lo seguía viendo todo. Se quedó tan asombrado el oftalmólogo que estaba que llamó a los demás médicos y dijo: Mirad como ve este hombre, es un caso de vista extraordinaria este muchacho. Por este hecho los médicos se volvieron más tolerantes conmigo porque yo siempre he tenido problemas en el oído y quizás me hubiesen echado. Conmigo hicieron lo que no hicieron con nadie. Llegar a hacer el test de oído y me dicen, 'pues mira, te vas a ir al pabellón aquel que hay allí y preguntas por el cabo', no recuerdo el nombre, 'y que te limpie los oídos'. Total que volví y parecía que oía mejor. De los oídos era de lo que flojeaba más, desde pequeño he padecido yo de los oídos. Y, después, la Neumología, la capacidad torácica y todo eso. Todo esto lo sobrepasé, digamos un poquito apurado, pero yo lo iba pasando todo*".

[194] Consultar historia de vida.

Durante su estancia en Los Jerónimos, a él y a todos los que iban a marchar a Kirovabad en la 2ª Expedición les hicieron las fotos para los pasaportes. Como todas las expediciones de alumnos-pilotos al extranjero ésta también era una misión secreta y, por tanto, el jefe de la expedición era el responsable de los pasaportes. Una vez cubierto el tiempo de permanencia en Los Jerónimos, partieron hacia la Unión Soviética. En Barcelona se pasaron un mes entero alojados en diferentes hoteles de la ciudad sin realizar actividad alguna. Gregorio hace una comparación entre las dos grandes urbes españolas, Madrid y Barcelona, pues afirma que el ambiente de Barcelona le sorprendió gratificantemente. En general, las ciudades republicanas, hasta bien avanzada la guerra, mostraron una gran vitalidad en materia de cultura y de ocio. Frente a las adversidades de la guerra, "*las ciudades demostraban unas poderosas ansias de vivir, distraerse, de olvidar evasivamente la sensación del riesgo y la incertidumbre del destino. (…) Y como reactivo a los acontecimientos, los espectáculos se veían concurridos, llenos de un público popular, militar, infantil, sediento de diversión y propenso a la risa*" (ABELLA, RAFAEL: 2004, 339). Barcelona era una ciudad más avanzada que Madrid en muchos aspectos y, quizás, el de las costumbres era uno de los más importantes. A Gregorio le sorprende, por ejemplo, que las chicas salieran por la noche con libertad. El triunfo de los anarcosindicalistas, en las jornadas de julio de 1936 sobre los sublevados, había conducido a un cambio en las costumbres de la población. Una de las más importantes fue el inicio de la liberación de la mujer, cuyos pasos iniciales ya los había dado la misma República al aprobar las Cortes el voto femenino y la Ley del Divorcio. Pero en Barcelona, más avanzada en estas cuestiones que otras poblaciones españolas, la cultura libertaria profundizó en esta línea. Se hablaba mucho entonces del amor libre y de las uniones libres; el matrimonio quedó en un segundo plano a favor de la unión espontánea de las personas. Este ambiente más liberal de la Ciudad Condal lo captó muy bien Gregorio. Para él, Madrid era como un pueblo en materia de costumbres en comparación con Barcelona. Por tanto, el mes pasado en Barcelona por Gregorio fue como unas vacaciones, en las no se puso ni el uniforme. Así fue la estancia de Gregorio en Barcelona:

"Una vez en Barcelona, en vez de cruzar la frontera, nos alojan en diferentes hoteles, dispersados. Nos tiramos un mes en Barcelona sin hacer nada de nada. El motivo de esto me parece que fue por lo siguiente: Había que ir a Marsella a coger un barco y me parece que ya no llegábamos a tiempo a esa salida. Porque no tenía ningún sentido sacar a la gente de Los Jerónimos, llevarla a Barcelona y dejarla allí en hoteles. Allí sí que no

teníamos obligación ninguna. Barcelona me asombraba porque Madrid era como un pueblo. En Barcelona las chicas tenían libertad, salían de noche. Yo allí salí con una chica que era de un partido independentista. Además, desde que abandonamos Los Jerónimos, íbamos siempre de paisano, no nos poníamos los uniformes".

Una vez finalizadas las "*vacaciones*" pasadas en Barcelona, Gregorio, junto con sus compañeros, viajó a Marsella en tren donde tomarían el barco rumbo a la Unión Soviética. Hace una descripción detallada de la travesía de Marsella hasta Odesa. Menciona la comida, los bailes, las relaciones con las chicas. Según relata, fue un crucero de placer, aunque hace la salvedad de las chicas que se les acercaban pues podían ser espías y, por esta razón, no debían hablar para nada de su misión con las mujeres con las que se relacionaban. Así relata Gregorio Gutiérrez aquel viaje de placer por el Mediterráneo:

"*El barco era un paquebote de lujo. A nosotros nos metieron en la clase segunda preferente. En primera, que estaba en cubierta, iban los ricos. Al principio, cuando llegamos, allí la gente se escondía y huía, pues ya se habían enterado de que habíamos llegado. Llegamos tanta gente y juntos y con lo escandalosos que éramos los españoles siempre a los sitios allá donde íbamos que… Nos acoplaron a la mayoría de cuatro en cuatro, pero en algunos camarotes había cinco o seis. Las comidas las hacíamos en dos turnos, pues éramos muchos. Para nosotros, el comedor era un lujo asiático. Todo servido, que si se terminaba el vino te llenaban la copa, que si terminabas un plato, inmediatamente te ponían otro, el te a las cinco en cubierta. De venir del frente y estar ahí, la verdad es que…*

El baile en el barco se daba en primera clase. Allí había una orquesta que actuaba en directo. Pero en la cubierta en que estábamos nosotros había unos altavoces y se retransmitía lo que tocaban en primera. Al no haber chicas con las que bailar, pues bailábamos entre nosotros. Entonces, las chicas que estaban en primera se dieron cuenta de que abajo había mucha gente joven, se largan de arriba y se nos meten abajo. Éramos muy simpáticos y agradables. Se corrió la voz de que allí había espías. Por lo visto, había una mujer griega a la que era muy fácil seducir y, por esto, sencillamente había muchas sospechas de que podía ser una espía y, que por supuesto, no debíamos decir nada de nada".

Una vez desembarcados en Odesa fueron alojados en una residencia de descanso para trabajadores. En la extinta Unión Soviética, el Estado había habilitado residencias en las costas del Mar Negro para que los trabajadores pudieran disfrutar de vacaciones veraniegas. Así mismo, allí se encontraban las famosas dachas[195] de los dirigentes del Kremlin donde pasaban los días de asueto. A pesar del advenimiento de la República, en general, la sociedad española era una sociedad recatada, incluso timorata en algunos aspectos de la vida. Por esta razón, a los aviadores españoles los sorprendió el ver personas desnudas en las playas soviéticas. En aquella época, incluso hasta tiempos relativamente cercanos, la práctica del nudismo en España hubiera sido motivo de escándalo y, a la postre, de multa o de terminar esposado en un cuartel de la Guardia Civil. Alaba también la preparación cultural y artística de los obreros soviéticos por su dominio de la música y, en particular, de los instrumentos y, de nuevo, hace una comparación con la España de su tiempo, en la que poca gente sabía tocar un instrumento musical. Así fue la estancia de Gregorio en la casa de reposo:

"*En Odesa nos alojaron en unas casas de reposo que había allí para trabajadores. Eran casas, sobre todo, para trabajadores de las profesiones más duras, como los mineros. Esta gente tenía derecho a un período de vacaciones en aquellas casas. Allí salíamos a la playa y nos sorprendió ver gente en la playa desnudos completamente. Nos llevaron también a ver a unos pioneros. De éstos una de las cosas que más nos sorprendió fue su dominio de los idiomas. Había un chaval que estaba estudiando español, nos acompañó y nos estuvo enseñando muchas cosas de allí. Durante el viaje en el barco habíamos coincidido con unos pilotos rusos que habían estado cinco o seis meses combatiendo en España y regresaban a su país. Estos pilotos rusos hablaban el español correctamente y nos enseñaron palabras y frases rusas.*

En la residencia donde estábamos, los trabajadores nos hicieron una velada. Allí, cualquier empleado sabía bailar, cantar o tocar un instrumento. No veas los bailes y canciones que los propios trabajadores interpretaban. Nosotros con tanto flamenco y tanta leche, pero ninguno sabía tocar un instrumento. Solo había un compañero que era profesor de piano. Era un chaval que tenía la edad de nosotros, pero tocaba el piano maravillosamente. A los rusos les extasiaba, era el único que podía hacer algo".

[195] Una dacha es una residencia de descanso típica de la Unión Soviética.

Tras la estancia en Odesa, fueron trasladados en tren a Moscú. Las autoridades soviéticas les hicieron todo un "*tour*" turístico por Moscú. Les fueron mostrados todos los avances que había conseguido el régimen soviético de la mano de Stalin. Gregorio quedó maravillado de la ciudad en su vertiente arquitectónica, pero también le asombró la limpieza y el civismo y educación de los moscovitas en comparación con la suciedad de las poblaciones españolas. La Unión Soviética, en aquellos momentos, estaba inmersa en un proceso de desarrollo industrial sin precedentes. Stalin, a partir de 1928, había lanzado los planes quinquenales para la reindustrialización del país, con la finalidad de hacer de la Unión Soviética una gran potencia, objetivo que cumplió con creces. Al mismo tiempo que se producía la transformación para convertir a la URSS en un país industrializado, la colectivización forzada del campo ruso estaba en marcha. El proceso de colectivización llevó a la muerte o al desarraigo a millones de campesinos. Cualquier oposición a la colectivización agrícola fue liquidada de forma contundente por parte del Estado. Esta agricultura debía suministrar los cereales necesarios para alimentar a los trabajadores empleados en las nuevas industrias o en las grandes obras públicas, como el Canal del Volga, citado por Gregorio. Al mismo tiempo que Stalin forzaba la máquina en materia económica, comenzó lo que se llamaron las "purgas". Estas fueron de carácter estrictamente político y afectaron, sobre todo, a la vieja guardia bolchevique que había hecho la revolución y la posterior guerra civil. El objetivo de Stalin fue asentar, definitivamente, su poder dentro del partido y del Estado soviético. Desató, para ello, una política de terror contra cualquier persona o grupo que pudiera oponerse a su liderazgo. Stalin, con las purgas, había terminado con cualquier posibilidad de oposición política. En este ambiente de reindustrialización, represión y culto a la personalidad del dirigente, se produjo la estancia en Moscú de Gregorio y sus compañeros. Así cuenta su estancia en Moscú:

"Llegamos a Moscú en pleno verano, sería junio o julio. (…) Allí nos enseñaron Moscú; vimos la Plaza Roja, museos y muchas más cosas. Pero no es solo eso, nosotros llegamos a Moscú en el año 1937 y se celebraba el XX Aniversario de la Revolución. En aquella época había una revista que se llamaba 'La URSS en Construcción' y allí se reflejaban todos los progresos que se iban haciendo. Era meteórico, aquello era meteórico. Por entonces, hicieron el metro de Moscú y nos llevaron a verlo. El metro era un palacio, aquello era el Palacio de Versalles. Nos llevaron también a ver las obras del canal del Volga, con cuya obra se podrían trasladar barcos desde el Báltico al Mar Negro. El

tiempo libre que teníamos, o nos íbamos al Parque Gorki o a otro parque o nos íbamos a bailar. Yo era un buen bailarín por la Asociación que habíamos tenido en España. Resulta que cuando fuimos por primera vez al baile, pues nos aburrimos un poco porque había muy pocas chicas con quien bailar. Pero cuando las chicas rusas se enteraron de que íbamos al baile aquello estaba lleno de chicas; a fin de cuentas, que conseguimos estar con las chicas. Como nos trataba aquella gente, nos llevaban a su casa, nos presentaban a sus padres. Hubo quien las decía que se las iba a llevar a España y se lo creían, eran muy ingenuas, todo lo que les decías se lo creían.

Una de las cosas que más me sorprendió sucedió un día estando en un parque, allí, en Moscú. En Rusia, los cigarrillos, los llamados papirosas, tienen mucha boquilla y poco tabaco. Esto es así porque en invierno los guantes abultan mucho y para coger los cigarrillos es mejor que tengan mucha boquilla, así que todo lo que supone boquilla es para el guante, entonces solo fumas un trocito de cigarrillo. Nosotros fumábamos papirosas de esos y, mientras hablábamos en el parque, fumábamos y cuando los terminábamos, pues la costumbre de aquí, tirarlo al suelo. Entonces vemos a un señor que viene, recoge todas las colillas que habíamos tirado y las echa en una papelera sin decir ni media palabra. Ellos no tiraban ni las cerillas. Las cerillas de madera cuando las encendían las volvían a meter en la caja de otra forma distinta para distinguirlas de las nuevas. La verdad es que la ciudad estaba limpísima.

Otra cosa que me sorprendió mucho en Moscú fueron las colas de los trolebuses. En Moscú había trolebuses y tranvías. Yo no conocía los trolebuses. Yo recuerdo que en Madrid, cuando el tranvía llegaba, se subía a lo bestia, el que más podía. En los trolebuses, además del conductor, iba otra persona que hacia de cobrador. Cuando llegaba el trolebús a la parada, esta persona miraba los sitios que quedaban, cuatro, cinco, seis, tres, los que fueran y, entonces, de los que había en la cola, por ejemplo, solo entraban tres, los asientos que quedaban libres y los demás se quedaban esperando en la cola y no decían nada. Claro, nos quedamos sorprendidos por estas cosas. Educación cívica se llama. En general, nos sorprendieron maravillosamente todas estas cosas.

Estando en Moscú se produjo el desfile de la juventud, este era un desfile deportivo. Aquello duró unas siete horas. Nosotros estábamos en la Plaza Roja y allí estaba también Stalin, Molotov, es decir el gobierno soviético".

Una vez en Kirovabad, Gregorio menciona que la correspondencia que mantenían con España estaba controlada. Ellos podían enviar cartas a sus familias o amigos pero no podían recibir correo. La razón estribaba en que las misivas enviadas desde la retaguardia, si contenían malas noticias, podían dañar la moral de los alumnos-piloto. Alude a la instrumentación política que se podía hacer de ellos en la escuela. Ante esta cuestión, manifiesta que sólo se hablaba de política los festivos y muy poco. Las charlas políticas las impartía el comisario político Mirov. Aparte de las charlas, iban a proyecciones de películas soviéticas sin mencionar los títulos de éstas. Así mismo, describe la dieta del desayuno y las asignaturas impartidas en la escuela:

"*Estábamos en plan interno, allí no salía nadie para nada. Nos hacían escribir una carta a nuestras familias todas las semanas (las semanas laborales en Rusia eran de cinco días de trabajo y uno de descanso, cinco días de trabajo y uno de descanso) para que supieran de nosotros, pero a nosotros no nos entregaban ninguna carta enviada por las familias. Las cartas de nuestras familias no las entregaban por la siguiente razón: estábamos en guerra y lo más fácil es que recibiéramos una mala noticia como que Fulano había muerto en un bombardeo, que a otro le había pasado tal... Había que mantener la moral bien alta, no había que pensar más que en lo que se estaba.*

El desayuno era a base de alimentos sólidos y cacao, cacao con leche. El cacao venía en botes como la leche condensada, cogía uno el bote y te hacías el cacao. Si queríamos café lo podíamos comprar. Luego, nos íbamos a clases teóricas, porque al principio no volábamos, solo teníamos clases teóricas. Se daban clases de motores, de armamento, aerodinámica, meteorología, paracaídas, de instrumentación del avión..., bueno, el curso era bastante completo y los profesores muy buenos. Teóricamente ya sabíamos cómo funcionaba un avión. Nos metían muy poca política, eso solamente los festivos, los días festivos, en el comedor, el comisario nos daba una charla y nos ponían películas soviéticas".

Gregorio Gutiérrez afirma, al igual que sus otros compañeros, que en la academia no se perdía ni un solo minuto, ya que todos los instantes eran aprovechados debido a la premura de tiempo para la formación[196]. En este sentido, explica que, cuando se estaban

[196] Gregorio Gutiérrez hace una extensa descripción de cómo se desarrollaban las clases en su historia de vida.

realizando las prácticas de vuelo, el resto se dedicaba a recibir clases teóricas en el mismo aeródromo:

"*Cada instructor tenía un grupo de cinco alumnos. Mientras el instructor volaba con uno con doble mando, los otro cuatro, para aprovechar más el tiempo, en unas cajas en las que venían los katiuskas y en las que se ponían unas tablas cruzadas para sentarse recibían una clase teórica; no se perdía ni un minuto de tiempo. Cuando el alumno que estaba en el aire bajaba, se incorporaba a la clase teórica y otro subía al avión. Bueno, pues de esta manera íbamos rotando*"

La rígida disciplina se plasmaba hasta en las tareas más cotidianas, no en balde era obligatorio lavar el avión todos los días después de realizar las prácticas de vuelo. También, a pesar de que el método impregnaba cada acción, los soviéticos intentaron hacer la vida más fácil de los españoles, incorporando en la dieta, por ejemplo, el aceite de oliva o la tortilla de patata:

"*Una vez se terminaban los vuelos, había que lavar el avión de arriba abajo, se lavaban a diario. Estoy hablando de los aviones pequeños. Estaban sucios de la grasa del motor. Los aviones se lavaban con jabón líquido, yo no conocía el jabón líquido, en mi casa mi madre hacía el jabón con sosa. El motivo de lavar el avión a diario era que, al lavarlo, si hay alguna fisura o cualquier otro defecto, se ve. Si no lavas el avión no ves nada porque está oculto entre la grasa y el polvo. Los aviones se lavaban rápidamente y, después, el comisario hacía la revisión. Siempre decía que tal avión era el más limpio. Era una forma de estimularte, ya que unos días decía un avión y otros días otro.*

Una vez terminábamos de lavar el avión, a la ducha otra vez. Y, después de la ducha, a comer. Era una comida más fuerte. En el comedor les habían enseñado a hacer comida española, incluso llevaron aceite de oliva y otras cosas. Pero la tortilla de patata, por ejemplo, en lugar de cuajarla como todos sabemos, la metían al horno y la cuajaban en el horno".

Terminada su formación en Kirovabad, Gregorio volvió a Moscú en ferrocarril. Hace una breve descripción de cómo fue el viaje desde Azerbaiyán hasta la capital soviética por la estepa en pleno invierno y se detiene en explicar como era el tren en que viajaban:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*Este tren era bastante mejor que en el que habíamos ido de Moscú a Kirovabad, que era aquel tren de madera en el cual tardamos tres días y cuatro noches. Mientras la ida había sido en verano, ahora, la vuelta, era en invierno, en diciembre. La climatología en Azerbaiyán, en Kirovabad concretamente, era benigna, igual que España, que había días que hacía frío, pero vamos, frío siberiano, de eso nada. (…) Total, que nos metimos en el tren. Este tren ya era mullido, en lugar de las otras literas, en éste creo que eran departamentos de cuatro. Todos los ferrocarriles rusos llevaban una empleada por vagón. Esta empleada tenía un pequeño 'chisconcillo' donde constantemente estaba preparando té y lo iba repartiendo por los compartimentos. Además, se encargaban de mantener el vagón limpio, hacer las camas, preparar las literas y todas esas cosas. En nuestro caso no hizo falta la empleada, ya que fuimos todo el viaje en plan litera, íbamos todo el tiempo tumbados leyendo. La comida la hacíamos en el vagón restaurante. Pasábamos por unos paisajes maravillosos, llanuras todas nevadas, aldeas de pequeñas casas, caballos tirando de los trineos. Una de las cosas que no había visto nunca eran las casas antiguas hechas con troncos de madera; por lo visto, luego, interiormente eran bastante confortables. (…) Todos los vagones llevaban su calefacción, teníamos unos veintitantos grados, o sea, que íbamos bien. Pues al cruzar de vagón a vagón por el fuelle, que sería un par de metros, se sentía muchísimo frío*".

De su estancia en Moscú, destaca la buena comida que les proporcionaron en el cuartel donde estuvieron alojados antes de salir hacia Leningrado para tomar el barco que los llevaría a Francia. Asimismo disfrutaron, en la corta estancia en Moscú, de la compañía de chicas rusas con las que salían. Las referencias a los contactos entre ambos sexos durante su permanencia en la Unión Soviética son un lugar común en los testimonios de casi todos los aviadores. No hay que olvidar que son jóvenes de unos veinte años y, por tanto, quieren disfrutar de la vida, divertirse, salir con muchachas de su edad. Ellos veían aquellas relaciones como algo espontáneo y, a lo mejor, no lo eran tanto. Es lugar conocido que el régimen estalinista obligaba a cierto número de mujeres a mantener relaciones de todo tipo con extranjeros residentes en la Unión Soviética o de paso por el país, con la finalidad de conocer diferentes aspectos de estas personas, en concreto acerca de su personalidad e ideología política. El control al que eran sometidos los alumnos-pilotos, sin que ellos lo supieran, lo menciona Carmen Calvo cuando afirma que existía un informe remitido al Doctor Negrín y redactado por López Rendueles, profesor enviado

por el gobierno español a Kirovabad[197], en el cual se describían "*tanto las circunstancias personales como las actividades y estado de ánimo de algunos pilotos de las dos primeras promociones enviadas a la URSS*" (CALVO JUNG, CARMEN: 2009, 145). Así describe Gregorio sus días en el gélido Moscú de finales de 1937:

"*En esa estancia de esos días en Moscú, la comida era extraordinaria. Porque cuando estábamos en la escuela la comida era, poco más o menos, que comida cuartelera, aunque un poco cuidada. Pero en Moscú aquello nos parecía imposible. Es que empezábamos a comer allí y había primero mantequillas de varias clases, caviar a cucharadas en todos los sitios, caviar rojo y negro. Y, luego, había una serie de aperitivos como eran el salmón ahumado, arenque y toda esa serie de cosas. Luego, algo caliente como sopas. Cada plato de sopa llevaba un muslo de pato y, después de eso, pues café o cacao y bollos. Aquello era un banquete. (…)*

Allí estábamos libres, no teníamos obligación ninguna y, entonces, nos trasladábamos al centro de Moscú. Como ya habíamos estado en verano en Moscú, ya conocíamos la Plaza Roja, las calles principales y los parques. En Verano, habíamos hecho amistad con algunas chicas y la cuestión es que yo no sé como se enteraron, pero es cuando salíamos ya había un montón de chicas esperándonos en la puerta. Hay que ver que facilidad tiene esta gente para los idiomas. Solamente, desde julio a diciembre, algunas chicas se habían interesado por conocer algo de español y había algunas que ya casi lo hablaban, pero hablarlo bien, de verdad".

Pasados los días de asueto en Moscú, Gregorio se embarcó en Leningrado como primera etapa para volver a España. Del viaje destaca el trayecto sobre el Báltico helado y la mala mar que sufrieron en el Mar del Norte. A la salida de Leningrado, su barco llevaba delante un buque rompehielos para poder navegar. Recuerda también la fiesta que se hizo en el barco para celebrar la toma de Teruel por las tropas republicanas:

"Entonces aprovechamos una de estas detenciones para hacer una fiesta la tripulación, las personas que íbamos de pasaje y el capitán del barco y su mujer. Entre los rusos cualquiera sabe tocar un instrumento, lo mismo un acordeón que una balalaika, cualquier cosa. Y los bailes, todos bailaban magníficamente. Nosotros, pues alguno que

[197] Francisco Meroño lo menciona en sus memorias afirmando que fue de los profesores que se quedaron en Kirovabad (MEROÑO PELLICER, FRANCISCO: 2004, 54)

sabía cantar un poco de flamenco. Mientras el personal que estaba de servicio de la tripulación seguía tocando la sirena cada cinco minutos. Durante la fiesta nos enteramos de la toma de Teruel y lo celebramos también en el barco.

Había zonas por donde pasábamos con las luces apagadas porque se temía a los submarinos alemanes, que de un pepinazo nos mandaran al fondo. Si hubiésemos seguido la ruta tendríamos que haber pasado por el Canal de Kiel, pero nosotros no lo íbamos a atravesar sino que nos metimos hacia la Península de Jutlandia, hacia el Norte, para cruzar los estrechos; por ahí pasamos, todo esto para salir al Mar del Norte".

Una vez en Barcelona, Gregorio cobró las pagas atrasadas y decidió darse un lujo, dormir en el Hotel Ritz. A la postre fue un fiasco porque pasó mucho frío. El testimonio de Gregorio Gutiérrez sobre su estancia en Barcelona refleja algo que se estaba dando en la mayoría del territorio en manos gubernamentales conforme avanzaba la guerra: la pérdida de calidad en las condiciones de vida básicas, sobre todo, las que estaban en primera línea de combate, como podía ser el Madrid sitiado desde el mes de noviembre de 1936. Porque las ciudades que todavía no habían soportado el impacto de la guerra de forma directa, en forma de combates, como Barcelona o Valencia, aunque comenzaban a pasar privaciones, no era comparable con lo que estaba sucediendo en Madrid. Por esta razón, en Barcelona, cualquier persona, si tenía algo de dinero, se podía divertir. Gregorio y sus compañeros tuvieron un pequeño problema con la policía por esta misma razón, ya que a los agentes les extrañaba ver a unos jóvenes vestidos de paisano pasándoselo bien por la ciudad cuando por su edad debían estar en el frente. Así lo narra Gregorio:

"*En Barcelona nos alojaron en el Cuartel de Pedralbes, me parece. En Barcelona nos pagaron las pagas atrasadas y por tanto nos dieron un buen dinero. En la retaguardia todavía se podía hacer alguna cosa. En Madrid no se podía hacer mucho porque no había de nada, pero en Barcelona todavía sí. Y yo me dije, me voy a dormir al Hotel Ritz. Y efectivamente me fui al Hotel Ritz a dormir. No he pasado más frío en mi vida, no había calefacción en el Hotel. Era una cama grande, amplia, y yo acurrucado allí; no pude moverme en toda la noche. Yo que pensé que me iba a dar una buena noche en el Ritz.*

Una de las cosas que nos ocurrió en Barcelona fue que llegamos allí una serie de gente determinada y con dinero y nos diseminamos por la ciudad; nos metíamos aquí y allá. Entonces la policía dijo ¿Estos quiénes son? Era corriente que la policía te parara y te

pidiera la documentación. Claro, inmediatamente nos dábamos a conocer, pero allí, en aquellos días fuimos sospechosos todos".

Gregorio dejaría Barcelona para ir a Madrid a ver a su familia, vía Valencia. Llegaría a Madrid, al domicilio familiar, justo el día 31 de diciembre por la noche, poco antes de Fin de Año. Tras pasar una semana en Madrid con su madre y sus hermanos fue destinado a la 2ª Escuadrilla de *Katiuskas*, en la base de Los Llanos. Más tarde se incorporaría a la 4ª Escuadrilla de *Katiuskas* en la que terminaría la guerra.

Perteneciente también a la 2ª Expedición a Kirovabad fue el piloto de *Chatos*, Juan Lario Sánchez. Por entonces, estaba encuadrado en una unidad de infantería en el frente de Madrid donde había participado en la defensa de la capital. En relación con su interés por hacerse piloto, Juan, en sus memorias, hace una afirmación, en sentido pícaro, en la que viene a decir que iba a tener más éxito con las mujeres vistiendo un uniforme de aviación que perteneciendo al Ejército de Tierra. Esa declaración de principios delata la mentalidad que subyacía entre los jóvenes de entonces: el hacerse aviador suponía un ascenso en el escalafón social. No era lo mismo ser un suboficial de infantería, como era Juan Lario en aquellos momentos, que ser un piloto de las Fuerzas Aéreas de la República.:

"*De que luchaban en el aire como fieras ya lo había comprobado durante mis observaciones de los combates aéreos desarrollados sobre los tejados de Madrid; pero eso de luchar lo hacíamos todos, de una forma o de otra. Lo que más me sugestionaba era aquello de 'castigar' a las chiquillas que se arrimaban más fácilmente a un uniforme de la Aviación que a un modesto y sucio traje de infantería, artillería o…* (LARIO SÁNCHEZ, JUAN: 1973, 94).

De su viaje a Murcia para realizar los exámenes correspondientes destaca el ambiente de la ciudad de Cartagena, que aunque de forma breve, la describe de manera muy precisa:

"*Paseo para arriba y paseo para abajo; de la pensión al puerto y viceversa. Forzosamente tuvimos que atravesar una calle esplendorosa de comercios de toda clase. Sobre todo, abundaban bares y tabernas donde la clientela marinera quedaba pegada a los mostradores horas enteras. Supuse que aquello era normal, tal como ocurría en Madrid y en todas las ciudades de España y del mundo entero. Nuestro reducido grupo de futuros aviadores no quedamos atrás en aquello de levantar el codo alternando*

amigablemente con aquella simpática gente. Tuvimos cicerones de diverso grado que, con suficiencia, nos explicaban sus cosas y sus barcos. En aquella ocasión en la bahía permanecían anclados gran número de unidades navales de toda clase. (…) El día vivido en Cartagena transcurrió lleno de emociones nuevas: barcos de guerra, oficiales y marineros uniformados de blanco incólume, bares, tabernas, prostíbulos, tiempo maravilloso, baños de mar. ¿Qué más podía pedir, para empezar una carrera, un aprendiz de piloto de aviación?" (LARIO SÁNCHEZ, JUAN: 1973, 97).

A propósito de su estancia en Barcelona, antes de partir hacia la Unión Soviética, Juan Lario hace mención a los llamados sucesos de Barcelona, acaecidos en los primeros días del mes de mayo de 1937[198]. El origen del conflicto se encuentra en la victoria obtenida por las organizaciones anarquistas, en la jornada del 19 de julio de 1936, frente a los militares sublevados. Una de las consecuencias de la victoria fue el control que la CNT y la FAI comenzaron a ejercer en muchas de las esferas vitales de la vida catalana. Al igual que el gobierno central, el gobierno de la Generalitat, poco a poco llevó a cabo una labor de recuperación de las competencias perdidas. Al conflicto de los libertarios con los dos gobiernos, se sumaba el enfrentamiento histórico entre los comunistas ortodoxos del PCE-PSUC y las organizaciones anarquistas, que estaban aliadas con el POUM. En el señalado proceso de recuperación del control de la actividad pública por parte del gobierno catalán, uno de los hitos fue la recuperación del control de la Compañía Telefónica, dominada hasta esos momentos por los anarquistas. En palabras del profesor Tuñón de Lara, los anarquistas, desde su posición privilegiada en el ámbito de las comunicaciones, interferían éstas entre el gobierno central de Valencia y el de la Generalitat (TUÑÓN DE LARA, MANUEL y GARCÍA NIETO, MARÍA DEL CARMEN: 1989, 357). Los libertarios, con el apoyo del POUM, se negaron a la entrega de la Telefónica. Declararon, en consecuencia, una huelga general que degeneró en enfrentamientos violentos entre las autoridades catalanas y los insurrectos. El gobierno de Valencia tomó cartas en el asunto enviando a Barcelona a la Guardia de Asalto y tropas del ejército. La insurrección terminó con un alto el fuego entre ambas partes[199]. Las

[198] Los denominados "Sucesos de Mayo" acaecieron entre el 3 y el 6 de mayo de 1937.

[199] "*La insurrección había costado unos quinientos muertos y cerca de dos mil heridos; la sensación causada en España y en el mundo era grande. Franco quiso atribuírselo, diciéndole al embajador Faupel que 'los combates callejeros de Barcelona habían sido desatados por sus agentes' (que no pasaban de 13, según su hermano Nicolás), con lo cual contribuía involuntariamente a la tesis comunista, elaborada en Moscú, de que la insurrección era obra del POUM al servicio del nazismo y del franquismo, según los cánones estalinianos de la época"* (TUÑÓN DE LARA y GARCÍA NIETO, MARÍA DEL CARMEN: 1989, 361).

consecuencias más importantes de las violentas jornadas de mayo consistieron en la caída del gobierno de Largo Caballero y su sustitución en la presidencia del Consejo de Ministros por Juan Negrín, lo que supuso un reforzamiento del poder del gobierno central sobre todos los poderes que habían surgido en la España republicana a partir del alzamiento militar, el principio del ocaso de la CNT y la FAI en territorio gubernamental y, por último, la ilegalización del POUM. Este último hecho llevó a la persecución de los líderes poumistas a instancias de los comunistas estalinistas del PCE-PSUC. Juan Lario vivió en Barcelona la resaca de estos acontecimientos. En este sentido, afirma que en el Frente Popular había muchas contradicciones y que era muy peligroso que se abrieran frentes en la retaguardia porque lo único que se conseguía era reforzar al enemigo:

"*El espacio de cuatro semanas vividas en Barcelona lo consideré como un período que venía a ratificar las profundas contradicciones existentes en el interior del Frente Popular. Yo diría que se produjo la apertura de un segundo frente en la misma retaguardia gubernamental, más peligroso, por decirlo así, que el frente de combate*". (LARIO SÁNCHEZ, JUAN: 1973, 103).

De la estancia en Moscú, antes de partir a Kirovabad, destaca la visita a una fábrica de aviones y su asistencia al "*Día de la Juventud*" en la que pudo conocer a Stalin y a otros altos jerarcas soviéticos. Hace mención a una reunión con personal de la embajada española en Moscú, de la que no dan cuenta otros compañeros, para ponerles al día de la situación en España en aquellos momentos. De su relato no se desprende esa admiración por la Unión Soviética que aparece en otros testimonios:

"*Realizamos una visita a una gran fábrica de aviación. Esto era lo nuestro. Con anterioridad no teníamos noción de lo que representaba una fábrica que produce en serie aviones militares, modernos. Aquellos aparatos que nosotros veíamos en montaje serían los que andando el tiempo tendríamos que pilotar en la Unión Soviética y en España.*

Asistimos a un espectáculo extraordinario, interesante y atractivo. En esta fecha se celebra en toda la Unión Soviética el 'día de los atletas'. Fuimos invitados al festejo que se celebraba en la Plaza Roja, como tienen por costumbre los soviéticos. A la tribuna del mausoleo ascienden los miembros del gobierno y el correspondiente séquito encabezado por Stalin. Stalin giró algo el busto a la derecha para saludar a los miembros del Cuerpo

Diplomático. Le vimos a la perfección así como a Molotov, Voroshilov, Budionni, Beria,… Stalin vestía su característica guerrera de antiguo revolucionario; Molotov y Beria de paisano; Voroshilov y Budionni, uniformados militarmente.

Advertimos que algunas de las personas situadas en el extremo derecho de la tribuna del mausoleo de cuando en cuando dirigían curiosas y furtivas miradas hacia nuestro extenso grupo. Cuchicheaban entre sí muy disimuladamente y sonreían. Pensamos que nuestra presencia había sido advertida. Quizá fuese la primera vez en la historia que había españoles en la Plaza Roja. Yo creo que así ocurrió. (…)

Un día celebramos una reunión con dos miembros de nuestra embajada en Moscú. Deseaban informarnos sobre los últimos acontecimientos ocurridos en España. A la hora prevista acudieron dos personas que dijeron ser funcionarios de la embajada española. Uno de ellos, con marcado aspecto de intelectual, sacó de un portafolios unas cuartillas que inmediatamente comenzó a leer y comentar aquello que iba diciendo con clara y alta voz. Nuestro interés iba en aumento a medida que oíamos los sucesos ocurridos en los veinte últimos días. Creo que pronto nos olvidamos de la situación privilegiada que disfrutábamos en Moscú y en los placeres que gratuitamente alcanzábamos con la mano. En sesión simultánea alternábamos la guerra con la paz y naturalmente preferíamos la guerra. Difícil se pusieron las cosas a nuestro amable informador. Con frecuencia surgían preguntas reclamando una justificación de tal o cual acontecimiento" (LARIO SÁNCHEZ, JUAN: 1973, 109-112).

Una vez en Kirovabad, Juan Lario, en sus memorias, señala algunas salidas al exterior que otros pilotos formados en la academia soviética no mencionan, tales como paseos colectivos al parque de la ciudad los días festivos y excursiones a Tblisi y a Gori[200], en la República de Georgia. Esto último, como premio a los grupos que primero se "*soltaran*" en solitario. Así vio su estancia en Kirovabad :

"*Los domingos descansábamos o visitábamos colectivamente el parque de la ciudad. También salíamos de excursión. (…) Un día nos comunicaron que se estaba organizando una excursión para visitar Tiflis y la pequeña ciudad de Gori (lugar de nacimiento de Stalin). Las plazas al parecer eran limitadas. Como entre todos nosotros se hacía difícil*

[200] Gori es la localidad georgiana donde nació Stalin. En la excursión que hicieron visitaron la Casa-Museo del líder soviético.

determinar quiénes debieran ir, el mando decidió que se designaran a los dos alumnos de cada grupo que primero consiguiesen volar individualmente. Para nuestro profesor, Rómulo y yo constituíamos la 'columna vertebral' del grupo de cinco alumnos. Los dos puestos para ir a la excursión fueron ganados a pulso y hacia allá fuimos" (LARIO SÁNCHEZ, JUAN: 1973, 116).

De vuelta a Moscú, una vez finalizada su formación en Kirovabad, fueron invitados al Gran Teatro de Moscú para disfrutar de la ópera "*Carmen*":

"*Un día fuimos invitados al Gran Teatro para presenciar la ópera 'Carmen'. En aquel tiempo me ocurrió lo que generalmente suele suceder a las personas que por vez primera asisten a un espectáculo de tal envergadura. Años después he asistido a casi todos los teatros de ópera y ballet existentes en la URSS, viendo y oyendo todo el amplio repertorio de óperas y ballets que se representan lo que ha transformado totalmente mi opinión primitiva*" (LARIO SÁNCHEZ, JUAN: 1973, 121).

Juan Lario, una vez pasado el permiso en Madrid en compañía de su familia, partió hacia Sabadell para incorporarse a la 4ª Escuadrilla de *Chatos*.

Integrante de la 2ª Expedición a Kirovabad fue el piloto de *Katiuska* Pedro Muñoz. De su testimonio, cabe destacar su reflexión acerca de la experiencia soviética vivida por él. De su período de formación extrae una conclusión positiva, ya sea por el trato dado por los instructores a los españoles, como por el contacto con los habitantes de Moscú. Al respecto manifiesta que los soviéticos eran tan educados que estaba prohibido proferir juramentos en la escuela. Acerca de este tema Pedro menciona una anécdota que le ocurrió en la escuela. En su opinión, todo era amabilidad y buenos modos y los y las moscovitas apreciaron mucho a los españoles que, durante unos pocos días, disfrutaron de las bondades de Moscú:

"*De la experiencia de la Unión Soviética tengo que decir que no vimos la Unión Soviética porque estábamos en una escuela de donde sales al exterior lo justo. Los días que estuvimos en Moscú fueron formidables, no sé qué decir, las chicas, la gente de Moscú, cuando veían a un español pues parecía que veían a un ángel. Nos tenían mucha lástima a los españoles por la guerra que estábamos pasando. Las chicas te rodeaban, te llevaban al cine, te llevaban al baile, todo con mucho cariño, otra cosa no se puede decir.*

En la escuela, los instructores nos trataban con una gran amabilidad, yo creo que no trataban tan bien a los rusos como a nosotros. En la escuela estaba prohibido jurar en ruso para que los españoles no aprendiéramos juramentos. Casualmente, en una ocasión en que me quedé limpiando los aviones, oí a un mecánico que dijo a otro un juramento y, al día siguiente, se me ocurrió decir el mismo juramento en el aeródromo. Cuando los rusos me oyeron, enseguida montaron el escándalo; se reunieron para ver de dónde había sacado yo eso. Yo, más tarde, he sacado la conclusión, cuando ya me fui a la Unión Soviética para ser ciudadano soviético, que en los idiomas también había que aprender las malas palabras para saber cuando te estaban insultando y también para saber cuando estabas haciendo las cosas bien y cuando hacías las cosas mal".

Pedro, una vez llegado a España, se fue a Sagunto a visitar a sus padres. Tras una estancia de 15 días en la localidad valenciana, fue destinado al cuadro eventual en Rabasa, donde estaba ubicada la Escuela de Polimotores. En la citada base, permaneció unos seis meses que aprovechó para formarse en el pilotaje de otros aviones polimotores como los *Fokker* o los *Dragon Rapide*. Concluido su tiempo en Rabasa, fue destinado a la 4ª Escuadrilla de *Katiuskas*, para terminar finalmente en la que sería su escuadrilla definitiva, la 2ª de *Katiuskas*.

En la 2ª Expedición se integró también el madrileño Ángel Sanz. Al igual que otros compañeros aviadores, antes de ingresar en aviación, ya tenía experiencia en el campo de batalla en la lucha contra los sublevados. El que Ángel Sanz se convirtiera en piloto fue casi fue una casualidad. El caso es que cuando volvía a su casa procedente del frente se encontró con un amigo que le animó a que echara la instancia para poder presentarse a los exámenes para ingresar en las escuelas de vuelo. Para poder participar en las pruebas, había que cumplir una serie de requisitos previos. Uno de ellos no lo cumplía: era preceptivo el permiso paterno, si el aspirante era menor de edad. En aquellos momentos, Ángel no había alcanzado la mayoría de edad. Su padre no quiso concedérselo, así que entró en juego la picaresca española. Se inventó una historia que le contó al funcionario de turno. Para ayudar a que la historia fuera más creíble, dejó encima de la mesa del citado empleado una propina de 300 pesetas, bastante dinero por entonces. De esta manera, el funcionario agilizó los trámites necesarios para la consecución del certificado por parte de Ángel. Así fue la historia:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*Así que me fui del Barrio de Usera*[201] *a Atocha y, en Atocha, cogí el metro y me fui al Puente de Vallecas a ver a mi padre. En el metro me encontré con mi amigo Luciano. Le conté que venía del frente y que veníamos desde Talavera de la Reina perdiendo terreno hasta llegar a Madrid. Él me dijo entonces que se iba a hacer piloto. Le pregunté que cómo se hacía uno piloto y me dijo que había que tener como mínimo dieciocho años, yo los había cumplido en el mes de Julio, llevar un certificado de que eras de izquierdas y una autorización de tu padre, ya que en aquella época la mayoría de edad se alcanzaba a la edad de veintiún años. Lo primero que hice fue ir a la Alcaldía a que me hicieran el certificado de que era de izquierdas, cuestión que se hizo al momento. Cuando fui a pedir a mi padre la autorización me dijo que no quería que fuera piloto y que no me haría la autorización y no me la hizo. Para resolver este problema, no sé si alguien me orientó previamente, pero yo me fui al Juzgado del Puente de Vallecas, que estaba en Pacífico, y les conté que quería apuntarme para ser piloto y necesitaba una autorización de mi padre por ser menor de edad, pero que mi padre no podía hacerlo puesto que se había quedado en Talavera de la Reina. Llevaba entonces trescientas pesetas que me habían pagado por el mes que había estado de soldado y las puse encima de la mesa y le dije a uno que estaba allí: 'Hágame este favor porque sino voy a estar muy fastidiado al no poder resolver esta situación'. El tío cogió las trescientas pesetas y vino con otro señor que me preguntó cómo me llamaba yo, mi padre y mi madre. Me hizo una filiación y, después, me llevó ante una persona que debía ser el juez. El juez certificó que me conocían desde hacía muchos años y que todo lo que había dicho era cierto. Bueno, el caso es que lo certificó. Y eso me sirvió para presentar la solicitud*".

Una vez presentada la solicitud, Miguel realizó el examen cultural en Madrid. Tras superar la prueba, fue enviado a La Ribera para someterse al examen médico-físico, que también consiguió vencer. De La Ribera fue destinado al aeródromo de Sabadell. En este campo de aviación tuvo un par de altercados con un sargento y un teniente. La causa radicaba en una orden dada a Ángel por la que tenía que limpiar unos aviones. Él no estaba dispuesto a limpiar aviones en razón de lo que él consideraba su nuevo estatus. La situación vivida por Ángel hace volver a la idea, ya mencionada en relación con otros aspirantes, de que el saber que uno se va a convertir en piloto, llevaba aparejada la sensación de que se había subido un peldaño en la escala social. Cada uno de los

[201] En el madrileño barrio de Usera, Ángel Sanz abandonó la unidad militar a la que pertenecía a instancias de un conocido de la familia.

testimonios lo refleja de diferente manera, pero todos conducen a lo mismo: la nueva realidad de poder llegar a ser piloto militar iba unida a un reconocimiento de carácter social. De Sabadell se dirigió a Barcelona, donde pasó unos días alojado en un hotel en espera del traslado hacia Francia para coger el barco en Marsella que lo llevaría a la Unión Soviética. Afirma que su vida había cambiado radicalmente, había pasado de los piojos de las trincheras a un hotel de lujo en Barcelona. Así lo cuenta Ángel:

"*Al poco de llegar*[202]*, ya tuve el primer tropiezo en tanto que militar. Un sargento de la base subió a la sala donde estábamos descansando y nos cogió a tres para limpiar aviones que había en el hangar. Yo me negué aludiendo que yo había ingresado en aviación para ser piloto y no para limpiar aviones. Insistió dos o tres veces y yo me negué otras tantas. Desapareció y al cabo de un rato subió con un teniente, al cual le repetí que me negaba. El tío sacó la pistola que llevaba y como había subido con dos soldados armados, dio orden de arresto. El argumento de la pistola es el que más me convenció y, efectivamente, limpié aviones.*

Al día siguiente, vino el teniente a por mí y me ordenó seguirlo. Como regalo, me llevó a un jardín donde tenían verduras plantadas y me entregó un azadón para que diera la vuelta a la tierra hasta nueva orden. Aquel día llegué a la conclusión de que las pistolas convencen más que las palabras" (SANZ, MIGUEL ANGEL: 2000, 45-46).

Nuestro protagonista describe la travesía por el Mediterráneo como un crucero de placer en el que no faltaba la buena comida, los bailes y la música. Todo este ambiente, propio de un crucero de lujo, debió impresionar a unos muchachos que venían de las privaciones de una guerra o, como en muchos casos, ya tenían necesidades atrasadas por la condición social de la que procedían. Así fue el crucero de Ángel Sanz:

"*Por las noches hacían fiesta con orquesta en 1ª clase, pero a nosotros nos autorizaron a sacar el piano a cubierta de 2ª clase, un piso más bajo. Armábamos una fiesta entre 'Furqui', que era un gran pianista; Guirao el 'Carlos Gardel' de la expedición, con su guitarra, más otros dos que también llevaron otra guitarra y un violín, la gran fiesta y la 'clase'. Los señores que iban en primera, eran como todos los señores que van en los cruceros. De cierta edad, pues en la gran mayoría de los casos es cuando se consigue*

[202] Se refiere al aeródromo de Sabadell, en la provincia de Barcelona.

hacer economías. Todas las chicas jóvenes que iban con ellos empezaron a bajar, poco a poco, para oír cantar tangos a Guirao. Después, para bailar unos pasodobles toreros, que las inglesas y francesas que venían en el barco se 'chupaban los dedos'. (…) Que vida de millonario. Comer como no habíamos comido la mayoría en nuestra vida… Vivíamos durante el crucero como para hacerte antiproletario" (SANZ, MIGUEL ANGEL: 2000, 50).

Aunque venían de una España que, precisamente, no estaba sobrada de comida, Ángel relata una anécdota relacionada con las viandas que les brindaban los soviéticos en la casa de reposo de Odesa. Los españoles no estaban habituados a las delicias culinarias rusas, por lo que no supieron valorar lo que les estaban poniendo sobre la mesa. En el caso que nos ocupa era caviar. En orden a los hábitos y los comportamientos, Ángel Sanz señala que a los futuros pilotos españoles les llamaron la atención por no lavarse las manos antes de comer. Por entonces, en los domicilios españoles no se daba, de forma generalizada, el uso de lavarse las manos antes de comer como un hábito higiénico. Todo esto lo cuenta Ángel Sanz:

"*Bueno, total que llegamos a Odesa. En Odesa, nos recibieron muy bien en una casa de reposo de obreros. La directora del establecimiento nos enseñó las instalaciones, dónde estaban las habitaciones, dónde los comedores, las duchas y así todas las dependencias. Además nos dio una lección: la señora nos dijo que nos iban a dar un refrigerio y nos ofreció sentarnos en las mesas. Así que nos sentamos todos, y cuando ya estábamos sentados llegó la señora y nos dijo: '¿En España no se lavan ustedes las manos antes de comer?'. Fue un corte. Por entonces, los españoles nos creíamos que todo el mundo tenía que aprender de nosotros, pero nosotros no teníamos que aprender de nadie. Nosotros éramos los grandes conquistadores del mundo, ¿Cómo se podía permitir un país medio salvaje darnos lecciones de higiene a unos españoles? Fue toda una lección la que nos dio aquella mujer. Salimos y nos levantamos con la cara muy triste y esas cosas. Además, luego metimos la pata ya que nos dieron caviar, cosa que no habíamos visto nunca, no sabíamos ni que existía. Así, que allí se empezó a comentar qué guarrería era aquella, que si serían guarros estos tíos por comer esas bolas negras… Así, que empezamos a tirarnos el caviar unos a otros y empezamos a pedir huevos fritos con patatas. Desde entonces ya no nos dieron más veces caviar, nos dieron huevos fritos con patatas*".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Una vez llegado a Kirovabad, Ángel Sanz explica cómo era la vida en la escuela, en sus diferentes aspectos[203]. Una vez de vuelta a España, pasaría unos días de permiso con su familia en Madrid para incorporarse posteriormente a la 4ª Escuadrilla de *Moscas*.

Miguel Chasán perteneció a la 3ª Expedición que viajó a Kirovabad. Por su edad, todavía no había tenido que ir al frente, pero sabía que, tarde o temprano, le iba a tocar por su quinta, por lo que decidió, debido a su vocación aeronáutica, presentarse a las pruebas para ingresar en las escuelas de vuelo de la República. Solamente tenía un problema, su padre no quería que fuese piloto, por lo que, en connivencia con su hermano mayor, se presentó a las pruebas sin saberlo su padre. Decidió hacerlo porque, debido a su formación y preparación física, se vio en condiciones de superar los exámenes celebrados, sucesivamente, en Godella y en Valencia:

"*Cuando estalló la guerra me encontraba en Castellar. A los cuatro días toda la juventud se tenía que ir al frente porque, claro, se necesitaban voluntarios. La afición mía había sido la aviación. Yo tenía mucha afición a la aviación antes de la guerra. Yo conocía, por ejemplo, todas las anécdotas de Barberán y Collar, la aventura del Plus Ultra. Todo aquello lo leía con mucho interés porque tenía esa cosa por la aviación. Y, por entonces, yo me tenía que alistar para irme al frente. Y, entonces, me propuse ser piloto. En los periódicos del día, entonces, aparecían anuncios donde se solicitaban pilotos. Yo vi que, con los estudios y la preparación que tenía, podía hacerlo y, además, físicamente me encontraba bien para superar las pruebas físicas. Yo, para prepararme y reforzar los estudios que tenía, me subía a un cuarto que teníamos en la planta de arriba de mi casa con el objetivo de presentarme y aprobar. Pero yo tenía un inconveniente y es que mi padre no quería que me presentara. El único que lo supo, y a última hora, fue mi hermano mayor. Mi hermano mayor me apoyaba, pero le dije que, por favor, que no se lo dijera a mi padre".*

Tras aprobar los exámenes[204], fue destinado a Los Jerónimos y, desde allí, comenzaría su viaje a la Unión Soviética. Cubierto el tiempo de estancia en Los Jerónimos, Miguel y sus compañeros fueron trasladados en autobús a Valencia, donde en una breve parada pudo ver por última vez a su familia y a su novia antes de partir. Según manifiesta Miguel, ellos, realmente, no sabían a dónde los llevaban. Había mucha prevención a la hora de

[203] Ver historia de vida de Ángel Sanz.
[204] Ver historia de vida para conocer como fue su paso por los exámenes selectivos para ser piloto.

filtrar información debido a la acción del espionaje, ya que se podía descubrir cuál era el verdadero motivo del viaje, y el objetivo era siempre evitar el conflicto con la No Intervención. Tras despedirse de su familia y su novia, Miguel Chasán descansó en un cuartel en Valencia. Al día siguiente, partía hacia Barcelona en autobús en un accidentado viaje. Y es que a la altura de Vinaroz, un avión italiano, concretamente un *Savoia*, los ametralló en la carretera, hiriendo y matando a varios de los que viajaban en el autobús. Tal era el amor y la ilusión por hacerse pilotos que tenían aquellos jóvenes que un amigo de Miguel Chasán fue herido por el avión italiano en el trasero y no dijo nada para que no le mandaran al hospital. El hecho de trasladarle al hospital hubiera supuesto no poder viajar para formarse como piloto. Este joven sería curado por unos tíos de Miguel que residían en la Ciudad Condal. Durante el año 1937, a causa de la creciente ayuda que los nazis y los fascistas ofrecían a los sublevados en materia de aviación, los bombardeos de la costa mediterránea afín a la República se hicieron más regulares y destructivos. La mayoría de los bombarderos que asolaban las costas mediterráneas tenían su base en Palma de Mallorca, desde la que actuaban en varios frentes. Asimismo, se produjeron bombardeos realizados por buques pertenecientes a la marina de los sublevados, de hecho Barcelona fue cañoneada desde el mar, así como Almería, que recibió un severo castigo artillero por parte de navíos alemanes. En Barcelona, como había sido costumbre en otras expediciones a la Unión Soviética, ya fuera en el viaje de ida o en el de vuelta, fueron alojados en el Cuartel de Pedralbes. Se dio permiso para pernoctar fuera del cuartel a los que tuvieran familia en Barcelona, como era el caso de Miguel. Estuvieron en Barcelona unos ocho días. Así fue el viaje de Valencia a Barcelona narrado por Miguel Chasán:

"*Nos fuimos a dormir a un cuartel de por aquí*[205]*, en La Alameda y, antes del amanecer, cogimos los autocares, y a Barcelona. Pero, antes de llegar a Vinaroz, nos salió un Savoia italiano y nos ametralló. Todos nos tiramos a la cuneta. Allí murió al que llevábamos de encargado, era un sargento que se llamaba Luis Lobato. Fue herido también un amigo mío que venía de Alberique. Este amigo mío tenía tanta afición como yo por la aviación. Nos unimos por entonces y estuvimos toda la guerra juntos. Estuvimos allí tirados en la cuneta. El avión pegó varias pasadas, no nos mató a todos de casualidad. Mató a tres o cuatro personas. A mi amigo le entró una bala por el culo, pero no en vertical, sino en horizontal, fue como un 'reenganchón', tenía todo el pantalón*

[205] Se refiere a la ciudad de Valencia.

lleno de sangre. Una vez terminado el bombardeo y el ametrallamiento nos reunimos, contamos las bajas: tres o cuatro muertos y gente herida. Mi amigo, entonces, me dijo que no comunicara que estaba herido, ya que si lo descubrían y lo llevaban de allí no podría ser piloto. Las autoridades se hicieron cargo de los muertos y los heridos y nosotros seguimos camino a Barcelona.

Llegamos a Barcelona y nos alojamos en el Cuartel de Pedralbes, que está por el Tibidabo. Pero yo tenía familia en Barcelona. Tenía un hermano y una hermana de mi padre que vivían allí. El jefe de la expedición, González Feo, nos dijo que teníamos hasta el día siguiente a las diez de la mañana para ver a la familia en Barcelona, quien la tuviera, claro. Le dije a mi amigo de Alberique que yo tenía un tío que vivía cerca del Tibidabo y que allí le curarían y le arreglarían. Y nos fuimos allí. Era ya de noche cuando llegamos y me dijo mi tío que de dónde salía a esas horas y en plena guerra. Yo le dije que habían herido en el culo a mi amigo y que no habíamos dicho nada porque él no deseaba decir nada. Luego fue así, como él decía, todos los heridos del ametrallamiento se quedaron allí, no fueron a Rusia, en eso mi amigo tenía razón. Bueno, total, le quitaron el pantalón, le pusieron gasas en la herida y a dormir. (…) Desde la noche que vi a mis padres en Valencia si a mí me hubieran derribado, como derribaron a algunos amigos míos de la expedición en los primeros combates, yo no hubiera visto más a mis padres".

Transcurrida su estancia en Barcelona, partieron de nuevo en autocar hacia Marsella. Una vez en la ciudad francesa, fueron llevados a un barco español que estaba allí fondeado para pasar inadvertidos. A media noche se trasladaron a un buque de pasajeros francés que los llevaría al puerto soviético de Odesa. Allí pasarían una noche. Miguel destaca –una vez más- la calidad de la comida que les ofrecieron los soviéticos al llegar. A la mañana siguiente partieron hacia Moscú. Así fue el viaje por el Mediterráneo:

"*En Barcelona estuvimos unos ocho días y de ahí nos fuimos a Marsella en autocar. En el puerto de Marsella embarcamos en un buque español que había allí. Como había que disimular por aquello del espionaje, a media noche pasamos a un buque francés y, en el barco francés, por todo el Mediterráneo hasta Rusia. Llegamos directamente a Odesa. Por cierto, que antes de llegar tuvimos una noche fatal de barco, tuvimos mucho oleaje. En Odesa nos hospedaron en un hotel y nos dieron muy bien de cenar y, al día siguiente, salimos en tren hacia Moscú*".

En Moscú, pasarían unos quince días, como había ocurrido con las dos anteriores expediciones. Tal como había sucedido en la 2ª Expedición, se les realizó un nuevo reconocimiento médico en Moscú y, como consecuencia de esta revisión médica, varios fueron trasladados a Jarkov a realizar el curso de observador. En esta expedición, los observadores tuvieron más suerte que la promoción anterior, ya que, además del curso de observadores, realizaron el de vuelo elemental con el avión de entrenamiento *U-2* en Kirovabad (SAIZ CIDONCHA, CARLOS: 2006, 998). Por tanto, a su vuelta a España, tenían el título de observador y, además, sabían pilotar un avión[206]. Miguel, junto con unos amigos, se dedicó a visitar Moscú en pleno invierno, con temperaturas glaciales. Como en las otras expediciones, en sus correrías por la ciudad hicieron amistades del sexo femenino recreándose con las muchachas soviéticas en las habilidades del baile[207].

Tras pasar los quince días en Moscú, viajaron a Kirovabad en ferrocarril para iniciar su formación como pilotos. Miguel se detiene en explicar cómo era la vida cotidiana en la escuela de vuelo. De sus palabras se deduce una sensación de orden, de disciplina y de buen hacer; todo funcionaba como un engranaje en el que no fallaba ningún elemento. Casi todas las facetas de la vida de los alumnos-pilotos estaban controladas. Hasta el hecho de pedir una cebolla a la hora de las comidas como algo extra tenía que validarlo el equipo médico de la escuela. Destaca, además, la circunstancia de que los trataban muy bien, que la atención prestada a los alumnos-piloto siempre fue buena:

"*Allí, nos repartieron en grupos, teníamos una cama y una taquilla para cada uno y, también, teníamos intérpretes, aunque ya nosotros empezábamos a hablar alguna palabrita suelta en ruso pero mantener una conversación no podíamos. Allí, nada más levantarnos, antes de amanecer, teníamos la gimnasia en el patio y, luego, nos duchábamos y nos afeitábamos y pasábamos revista en posición de firmes. Eso es lo primero que hacías todos los días. Si no te afeitabas lo sabían, a mi me pasó, no sé cómo se enteraban de que no te habías afeitado si yo no tenía apenas barba. Allí, cada uno estaba clasificado y, según la especialidad que tenías de vuelo, así te daban de comer.*

[206] "*En lo que se refiere a los observadores de Jarkov, hicieron uno de los cursos más completos de su especialidad (nueve meses y medio, los soviéticos lo realizaban en dos años), faltándoles sólo el curso de fotografía. Al regresar a la España republicana fueron a Los Alcázares a realizar este curso, integrándose en el 9º curso de observadores dado allí. Acabaron el 15 de enero de 1939, y tras un breve permiso se concentraron, junto con otros observadores formados en España, en los cuadros eventuales de la Zona Centro-Sur en espera de los Katiuskas del último envío soviético, que los franceses no dejaron pasar*". (SAIZ CIDONCHA, CARLOS: 2006, 998)

[207] Ver historia de vida de Miguel Chasán.

Porque a mí me pasó una cosa. A mí me gusta mucho la cebolla, la cebolla cruda, yo ahora en cada comida me tengo que comer una cebolla o una cabeza de ajos, a mí eso me encanta. Y, allí, un día en la comida, mientras estaban sirviendo le hice saber a uno que quería una cebolla. Se fue y a los tres o cuatro días me vino con una bandeja y una cebolla peladita y cortada. Me dijo que, si quería más, que me serviría las que quisiera. Esto lo tuvo que consultar con los médicos, y los médicos autorizaban o no este tipo de cosas. Allí las cosas iban así de controladas. La comida y el trato allí siempre fueron buenos, nos trataban bien".

De su estancia en Kirovabad menciona que llegó a volar los *Superchatos* cuando éstos aún no habían participado en la guerra española. El *Superchato* era un modelo de *Chato* mejorado. Al hilo de la mención a este modelo de avión, Miguel hace una crítica a la No Intervención y al hecho de que los franceses no dejaran pasar los aviones soviéticos que tenían retenidos en la frontera. Mantiene una postura firme en una cuestión que es meridianamente clara: la puesta en práctica de la política de No Intervención fue una de las causas de la derrota de la República. Ésta padeció, siempre, de falta de material bélico para culminar las ofensivas. Por otra parte, la No Intervención fue, en todo momento, mucho más laxa con los sublevados:

"Yo, aparte del Chato normal, volé el Superchato. En la escuela, ya estaba en condiciones de hacer las acrobacias y simulacros de combate, todo eso lo hice con el Superchato. Por cierto, que cuando llegué a España todavía no había Superchatos. Aquí, a España, llegaron a última hora por el tema de la No Intervención. La No Intervención se aplicaba mucho más a nosotros que a los fascistas y, debido a eso, los franceses dejaban pasar con cuentagotas el material. Había mucho material en la frontera, pero no lo dejaban pasar. Porque nosotros, en la guerra, de lo que estuvimos necesitados fue de material".

Asimismo, relata cómo se realizaban las prácticas de combate aéreo al final de la formación como piloto, destacando que a los futuros pilotos republicanos se les enseñaba muy bien en Kirovabad:

"*Las últimas prácticas que se hacían en la escuela eran de combate aéreo. Las prácticas las hacían un profesor y un alumno. Esto era lo último que te enseñaban. La práctica se hacía de la siguiente manera: primero, se elegía una ruta, había que alcanzar una altura*

de tres mil metros con el avión, y, en tal sitio, tenías un campo, tenías que bajar a mil metros, dar una pasada, no aterrizar y, después, volver al punto de salida a la misma altura de tres mil metros y por la misma ruta. Pero esta misión tenía una condición, que ya fuera yendo o viniendo, te encontrarías un avión que se tenía que considerar como enemigo. Entonces, al encontrarse los aviones, comenzaba un combate simulado y tú tenías que acertar. Una vez terminado el combate con el avión que te encontrabas, que era el del profesor, tú tenías que seguir con la misión que llevabas. Esto se hacía para ver si te despistabas. En un combate real te despistas, porque cuando terminabas no sabías ni dónde estabas. Pero enseguida te orientabas un poco y ponías el rumbo correcto. Para todo esto nos entrenaban. Una vez acabada la misión llegabas al campo y tomabas tierra. Una vez terminado el ejercicio el instructor te comentaba cuestiones acerca de la misión. Nos enseñaban muy bien para el objetivo que teníamos nosotros: ser pilotos de guerra en España".

Menciona Miguel, en su testimonio, que en la escuela se daban percances, algunos de ellos con fatales consecuencias: había alumnos y profesores que se mataban. Cita el caso de un alumno que estrelló un avión y que fue expulsado de la academia por una mala praxis a la hora de volar:

"*Yo, en la escuela, no tuve ningún percance, pero claro que había percances; había alumnos e instructores que se mataban. En mi curso hubo uno que, cuando tuvo que hacer la demostración de la barrena a tres mil metros, no la podía hacer. Siempre ponía excusas. Y eso era miedo que tenía. Entonces, llegó un momento en que los instructores le dijeron que, o hacía la barrena o le expulsaban de la escuela. Así que llegó un día en que ya tuvo que hacer el ejercicio, subió a los tres mil metros, inició la barrena, una vuelta, dos vueltas, tres vueltas, cuatro vueltas…, y no sacó la barrena y saltó en paracaídas. Hay que ver que bien estaban alineados los aviones, entonces me di cuenta de eso. El avión, cuando el alumno dejó libre los mandos, salió por si mismo de la barrena y se fue en un picado. Es decir, que si el piloto hubiera soltado los mandos, el avión habría salido de la barrena y él hubiera vuelto a coger los mandos lo habría sacado de la barrena, pero no, se había tirado en paracaídas y, entonces, el avión se estrelló, explotó. El alumno, claro, fue expulsado de la escuela. Por eso digo que había algunos percances en la escuela. Yo no he tenido nunca nada en el avión, nada, ni allí ni aquí*".

Una vez llegó a Barcelona, se presentó en el Ministerio. Le dieron seis o siete días de permiso. Posteriormente, sería destinado a la 1ª Escuadrilla de *Chatos*, mandada en aquel momento por el capitán Vicente Castillo Monzó.

De la 3ª Expedición fue el futuro piloto de *Mosca* Juan Goicoechea. Juan Goicoechea, en el momento de presentar la instancia para poder presentarse a los exámenes para ingresar como piloto de aviación militar, ya tenía una amplia experiencia bélica. Fue en el frente de Madrid cuando decidió hacerse piloto. Se preparó con esmero el examen con la ayuda de un profesor. Juan se presentaría y superaría ambos exámenes en Madrid. Así narra su experiencia con los exámenes:

"*Cuando yo estaba en el frente de Madrid, salió una orden del gobierno de la República por la que se solicitaban pilotos. El que deseara ser piloto se tenía que presentar en el Ministerio del Aire tal día. Eché la solicitud y me preparé, con un profesor, las pruebas de ingreso. Recuerdo que el profesor se llamaba Salinas. Pedí permiso al comandante del batallón para que me dejara ir por las tardes a estudiar a Madrid. Me dieron el permiso y, al mes, ya estaba muy bien preparado. Estando un día en el frente, vino un comandante que era de San Sebastián para decirnos que los que habíamos solicitado lo de aviación teníamos el examen al día siguiente. De los que estábamos allí iríamos al examen unos cuarenta. De los cuarenta que fuimos solo aprobamos tres el examen cultural. Una vez aprobado el examen cultural, otro día nos convocaron para el examen físico. El reconocimiento nos lo hicieron en Atocha, en el Hospital de San Carlos. Allí, todos desnudos, nos miraron todo. Hasta nos depilaron los sobacos; nos echaron una cosa de color rojo y al ducharte se te caían los pelos del sobaco. Era una depilación rápida*".

Una vez superados los exámenes, fue destinado a Los Jerónimos, en Murcia, donde permaneció un tiempo con el fin de agrupar a todos los que iban comenzar el viaje. De Murcia, en el viaje ya conocido, se trasladó a Francia, atravesando la frontera por Port Bou. Una vez en Francia, se encaminó hacia Marsella, ciudad en la que embarcó en un buque de pasajeros con dirección a Odesa. La travesía por el Mediterráneo, según cuenta Juan, fue bastante azarosa. A la altura de Cerdeña, los detuvo un barco de guerra italiano para hacer una inspección dentro del marco de la No Intervención. Los viajes que hacían los futuros alumnos-piloto eran totalmente de incógnito para poder saltar todos los controles de la No Intervención que pudieran aparecer en el camino a la Unión Soviética.

Asimismo, tuvieron muy mala mar en el Mar Negro. Así cuenta Juan el incidente con el barco italiano:

"*En Murcia estuvimos un tiempo y de allí nos llevaron a la frontera francesa. Salimos de España por Port Bou. De Port Bou fuimos a Marsella. En Marsella embarcamos en un barco de pasajeros, atravesamos el Mediterráneo, pasamos por Córcega, Cerdeña, Italia, Grecia, Estambul, el Mar Negro, hasta llegar a Odesa. Llegando a Cerdeña se acercó un barco de guerra italiano. Miraron todo el barco. Entraron dos oficiales del barco de guerra italiano. Yo tenía un pasaporte en el que ponía que era Ingeniero de Caminos y Carreteras; a otros les ponía otra cosa. Yo pensaba en aquellos momentos que, si aquellos hubieran sabido quiénes éramos y a dónde íbamos, la cosa hubiera sido muy diferente. Pasamos unos momentos bastante malos*".

De su vuelta a España, cuenta un incidente que hubo en el tren que los llevaba de El Havre a Port Bou por el cual les robaron todo lo que de valor había en las maletas. Según Juan Goicoechea, los ladrones fueron cuatro compañeros que luego se fugaron con el botín a la zona sublevada. Pasaron a España por la frontera de Irún. Termina su narración en torno a Kirovabad con la afirmación de que vinieron de la escuela a España bien formados y preparados para entrar en combate. Manifiesta también que, si no hubiera sido por la ayuda italiana y alemana, a los insurrectos la guerra les hubiera durado poco tiempo. Así lo explica Juan Goicoechea:

"*En Kirovabad estuve ocho meses. Una vez terminado el curso de Kirovabad fuimos a Moscú y de Moscú a Leningrado y, en Leningrado, embarcamos. Luego, navegando por el Mar del Norte, llegamos al puerto francés de El Havre. De El Havre fuimos a Port Bou y de Port Bou a Barcelona. Pero a la vuelta nos pasó que nos quitaron todas las maletas. En Moscú tú podías comprar lo que quisieras para traerlo a España, allí las cosas eran más baratas que aquí. Fueron cuatro de los nuestros. En un momento dado, nos dimos cuenta que no estaban algunos de nosotros, pensábamos que les habría pasado. De repente, yo vi una maleta abierta con todo tirado, otra más allá, todo tirado por el suelo del vagón del tren en el que volvíamos de El Havre a Port Bou. Nos desvalijaron, fueron unos canallas, no sé qué hubiera pasado si los llegamos a coger. Nos robaron nuestros propios compañeros. Los ladrones, en vez de ir hacia Port Bou, se fueron hacia Hendaya. Eso nos lo dijeron unos gendarmes que los habían visto. Allí tenían amigos, pasaron*

después a Irún. De dos me acuerdo perfectamente, uno de ellos era un chulo, parece que los estoy viendo todavía, mala gente era aquella.

Volvimos a España como buenos pilotos, bien preparados para entrar en combate contra los enemigos españoles, italianos y alemanes. Si no hubieran venido a España los alemanes y los italianos, la guerra hubiera durado pocos días, pero duró tres años. Los alemanes y los italianos veían venir la guerra europea y vinieron aquí a probar sus aviones en España. Aquí los alemanes probaron los Heinkel, los Dornier, los Messerschmitt y los Junker y los italianos los Savoia y el caza Fiat CR-32. Contra todos estos luchamos los aviadores de la República en contra del fascismo".

Una vez en España, como sargento piloto, fue destinado a la 5ª Escuadrilla de *Moscas* donde serviría hasta el final de la guerra.

Juan Francisco Gómez perteneció a la 4ª y última Expedición a Kirovabad. Los integrantes de esta expedición no regresaron a España, tal como lo habían hecho las promociones anteriores. La razón está en que el final de la Guerra Civil Española los sorprendió en la Escuela de Aviación sin haber terminado sus estudios de piloto. Por tanto, los integrantes de esta última expedición tuvieron que quedarse en la Unión Soviética. El viaje de ida hacia Rusia también fue diferente a los de las promociones previas. Los alumnos-piloto de esta última promoción, en su viaje a la Unión Soviética, no irían, como en las expediciones anteriores, todos juntos sino que fueron en grupos separados que irían llegando progresivamente a Kirovabad. El caso de Juan Francisco fue especial, ya que su ingreso en la escuela de vuelo de Kirovabad se debió a una orden de las Fuerzas Aéreas de la República por la cual aquéllos que hubieran realizado un número determinado de servicios en vuelo, siempre que no fueran pilotos, podían solicitar el ingreso en las escuelas de formación de pilotos. Juan Francisco, cuando salió aquella convocatoria, servía como ametrallador en los bombarderos soviéticos SB-2 *"Katiuska"*. Al satisfacer los requisitos que exigía el gobierno, fue seleccionado para marchar a Kirovabad:

"*Estando de servicio como ametrallador en los Katiuskas salió una orden en aviación por la que todo aquel que tuviera más de cien servicios, no horas, sino servicios, podía ir a la Unión Soviética a formarse como piloto. En aquel grupo estuvimos siete personas, cuatro observadores y tres ametralladores*".

Una vez que Juan Francisco fue elegido para formar parte de los alumnos-piloto que partirían hacia la Unión Soviética, fue trasladado, primeramente, a Barcelona y, luego, a Sabadell. Desde Sabadell marchó en autocares hasta la frontera francesa. Ya en territorio francés, tomó un tren que lo llevaría hasta Marsella. En Marsella permanecería dos días hasta que se embarcó, junto con otros compañeros, en un buque soviético. Desde Marsella navegaron, esta vez no por el Mediterráneo, sino por el Océano Atlántico, hasta Leningrado y, desde esta ciudad soviética, hasta Kirovabad en tren. No hubo en esta ocasión parada en Moscú. Así cuenta su viaje Juan Francisco:

"*Una vez me escogieron para hacer el curso en Rusia nos llevaron a Barcelona, al Ministerio de Aviación y de allí pasamos a Sabadell. En Sabadell montamos en unos autobuses y nos llevaron hasta la frontera francesa y, luego, ya desde allí, en tren hasta Marsella. En Marsella estuvimos dos días hasta que llegó el barco soviético. El barco soviético traía unos cuantos pilotos españoles ya formados En ese barco embarcamos nosotros y estuvimos ocho días de viaje hasta que llegamos a Leningrado. Desembarcamos y nos encontramos allí con cuatro o seis señores que fueron a recibirnos. Nos llevaron en autobús a la Estación del Ferrocarril y ya fuimos directos a Kirovabad. No paramos en Moscú como otros habían hecho, fuimos directamente a Kirovabad, pasando cerca de una semana en el tren*".

Como ya se ha señalado, el final de la Guerra Civil interrumpió de forma repentina la formación de los alumnos-piloto que componían la 4ª Promoción de Kirovabad. La noticia del final de la guerra, según narra Juan Francisco Gómez, fue comunicada a los alumnos del curso por el comisario político de la escuela, llamado Mirov. El comisario político les puso al corriente de la situación en España. Les comunicó que, debido a la victoria de las fuerzas franquistas, no podían regresar. Evidentemente, la mayoría de los alumnos-piloto eran conscientes de esto. El retorno a España podría suponer problemas muy graves de tipo político y penal para los alumnos-piloto. Peligraba, incluso, la propia vida debido a la represión llevada a cabo por los vencedores. Más tarde, una comisión llegada de Moscú[208], entrevistó a todos los alumnos-piloto de forma individual, con el fin de sondear las expectativas de aquéllos. La citada comisión ofreció a los españoles de Kirovabad dos opciones: 1) quedarse a vivir en la Unión Soviética para trabajar, ya fuera

[208] La comisión de Moscú llegó a Kirovabad el 11 de mayo de 1939 (CALVO JUNG, CARMEN: 2009, 169).

en el ámbito civil o militar, o cursar los estudios que se deseara, ofreciendo, incluso, la nacionalidad soviética. 2) El permiso de salida de la Unión Soviética al país de su elección a las personas que optaran por esta posibilidad. Las preferencias de los españoles residentes en la escuela de vuelo eran, sobre todo, Méjico y Francia. En el caso de Juan Francisco, él anhelaba ir a luchar a China contra los japoneses en la guerra que enfrentaba a ambas naciones asiáticas. En el conflicto chino-japonés, Stalin apoyó con material de guerra a los chinos frente al expansionismo japonés.

Pero conforme pasaba el tiempo, la situación se fue complicando para aquéllos que deseaban salir de la URSS. Como primera medida, las autoridades soviéticas dividieron a los españoles de Kirovabad en dos grupos, tal como narra Juan Francisco. El primer grupo sería el de los que decidieron quedarse en la Unión Soviética, voluntariamente, y rehacer su vida en un nuevo país. El segundo grupo estaba compuesto por los que esperaban salir de la URSS. Los componentes del primer grupo se integrarían, progresivamente, en la vida soviética en diferentes ocupaciones. Algunos de ellos participaron en la II Guerra Mundial a raíz de la invasión de la Unión Soviética por parte de la Alemania nazi en el verano de 1941. Con el paso del tiempo, debido a las presiones soviéticas, algunos de los pertenecientes al segundo grupo se unieron al primero y, también, se afincaron en el nuevo país de acogida. Los irreductibles, los que nunca dieron su brazo a torcer en su afán de salir de la URSS, pronto comenzaron a tener problemas con las autoridades soviéticas. En su testimonio, Juan Francisco los menciona de forma breve. Afirma que se volvieron muy rebeldes y, que esta actitud, tendría consecuencias fatales para ellos. Carmen Calvo, hija de uno de aquellos pilotos españoles que no renunció a su idea de marchar de la Unión Soviética, afirma que en la mente de los gobernantes soviéticos nunca estuvo la idea de permitir la salida de la Unión Soviética de los alumnos-piloto, ya que "*querían aprovechar al máximo a estas personas para formar valiosos cuadros profesionales y políticos*" (CALVO JUNG, CARMEN: 2009, 173). Otra razón muy importante para no dejarles salir de la URSS la lanza un marino[209] español que, al igual que los pilotos, deseaba salir de la Unión Soviética. Este marino manifiesta que a los soviéticos no les importaba dar visados de salida a los antifascistas españoles que desearan volver a España; lo que no comprendían era que los españoles tuvieran

[209] Además de los pilotos españoles formados en Kirovabad a los que les sorprendió el final de la guerra en la Unión Soviética, existía un grupo de marinos españoles, tripulantes de los barcos mercantes que hacían la ruta por el Mediterráneo entre la Unión Soviética y España a los que les ocurrió lo mismo.

anhelos de emigrar a Francia o Méjico, países capitalistas. Este hecho enfadaba mucho a las autoridades soviéticas (IORDACHE, LUIZA: 2013, 86).

Los españoles que no deseaban residir en la Unión Soviética fueron trasladados a residencias de reposo[210] que, en algunos casos, también albergaban escuelas. En alguna de estas residencias era rasgo común el alto nivel de vida que se registraba en ellas y, por tanto, la finalidad de la estancia de los antiguos alumnos en ellas era convencerlos de que se quedaran en la URSS, ofreciéndoles comodidades y buena vida (CALVO JUNG, CARMEN, 2009: 179). Los alumnos no se dejaron seducir por esto y siguieron en sus trece en la intención de abandonar la Unión Soviética. Ante el hecho constatado de que los soviéticos no iban a dejarles salir, se pusieron en contacto con embajadas radicadas en Moscú, tal como lo afirma Juan Francisco, para que pudieran gestionar su salida ante el gobierno soviético. La intermediación más importante fue la realizada por la Alemania nazi, en aquellos momentos, aliada de la Unión Soviética por la firma del Pacto Germano Soviético. En efecto, los alemanes hicieron de nexo de unión entre el gobierno soviético y el nuevo gobierno de España dirigido por el general Franco. En este momento de la cuestión, con la intervención alemana de por medio, el salir de la URSS significaba volver a España.

Aún a disgusto, las autoridades soviéticas comenzaron a ceder, y decidieron permitir la salida de republicanos españoles de la Unión Soviética[211]. Pero, después, los problemas los puso sobre la mesa el nuevo régimen franquista, el cual "*pese a los esfuerzos de la diplomacia alemana en gestionar con éxito la salida de los dos grupos*[212]*, la política franquista osciló entre la negativa y la mínima apertura para autorizarles la entrada. La Dirección General de Seguridad se dedicó a revisar sus antecedentes, análisis que se prolongó hasta después del inicio de las hostilidades entre el Tercer Reich y la URSS*" (IORDACHE, LUIZA: 2013, 89). El comienzo de la guerra entre la Alemania nazi y los soviéticos fue la puntilla para los españoles de la Cuarta Promoción de Kirovabad que deseaban salir de la URSS. Desde el momento del inicio de las hostilidades con la

[210] Los pilotos españoles de Kirovabad que deseaban salir de la Unión Soviética pasaron, consecutivamente, por las residencias de Planernaia (Escuela de la Komintern), Monino, Oplija. Fuente: Calvo Jung, Carmen: *Los últimos aviadores de la República: La Cuarta Expedición a Kirovabad*. (179-190).

[211] "*Así en mayo y octubre de 1940 se autorizó la salida de 53 marinos y en abril de 1941 de 78 españoles, de los cuales 53 eran marinos, 18 pilotos y el resto personal educador de los niños de la guerra*". (IORDACHE, LUIZA: 2013, 89)

[212] Se refiere a los pilotos de Kirovabad y a los marinos españoles. (La nota es mía).

Alemania nazi y, a causa de los requerimientos que habían hecho para su salida de la URSS en las diferentes embajadas establecidas en Moscú, fueron considerados como antisoviéticos, contrarrevolucionarios o espías. La situación condujo a su internamiento en campos de trabajo en los que algunos de ellos morirían, en medio de grandes penalidades. Hay que destacar que "*la política represiva hacia los españoles no fue nada nuevo, ya que hunde sus raíces en los años treinta, en el escenario del Gran Terror, cuando se promulgaron una serie de decretos contra los extranjeros en calidad de posibles 'espías, terroristas y desviacionistas'* " (IORDACHE, LUIZA: 2013, 96). De todo esto fue testigo y protagonista Juan Francisco Gómez. Así narra como se vivió el final de la Guerra Civil en la Escuela de Vuelo de Kirovabad:

"*Cuando estábamos en la Escuela de Kirovabad se terminó la Guerra de España y nos dijeron que ya de volar, nada. El que nos tenía al corriente de las noticias que se daban era el Comisario Mirov, este era un coronel de la Unión Soviética. Cuando terminó la guerra en España este comisario nos reunió a todos en el comedor de la escuela y nos dio una charla acerca de cómo estaba la cosa en España y que la guerra se había perdido. Nos dijo también que no podía mandarnos a España, que ya no se podía ir, que la guerra la había ganado Franco. Más tarde, se formó una comisión que nos fue escuchando uno por uno. Esta comisión sabía qué ideas tenías, qué querías hacer, y si te querías ir o quedarte en la Unión Soviética. Yo, en aquellos momentos, manifesté que deseaba ir a China a seguir la guerra con Mao. Hubo un grupo de personas a los que les pusieron las cosas muy bien, que dónde desearan ir lo tendrían fácil, en fin, lo que quisieran. Así, algunos dijeron que querían ir a Méjico, otros a Francia, y otros a otros países. A este grupo las autoridades soviéticas lo apartaron de todos nosotros. Los llevaron a Moscú, donde estuvieron residiendo en hoteles, ya empezada la Guerra Mundial. Pero con el tiempo, estas personas se volvieron muy rebeldes, protestaban por su situación y, al final, acabaron en la cárcel. Muchos acabaron en la cárcel en Siberia. Uno de ellos, Federico González, que era observador, le castigaron porque su familia tenía relaciones con la Embajada de Alemania y acabó en la cárcel. Cuando salió me buscó y estuvo en mi casa un tiempo, yo vivía entonces cerca de Moscú. Este hombre estuvo en la cárcel hasta que murió Stalin. Cuando salía por la puerta de la cárcel pidió que le dijeran por qué motivo había estado encerrado, quería que le explicaran por qué le habían castigado. La contestación que le dieron fue que aprovechara y se marchara, que dejara de preguntar,*

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

que la puerta estaba abierta y, que, si se volvía a cerrar, no saldría de allí. Esa fue la explicación que le dieron".

En relación con este asunto, Carmen Calvo hace una crítica a Juan Negrín en el sentido de que abandonó a los aviadores de la 4ª Promoción a su suerte, ocupándose exclusivamente de su hijo, Rómulo Negrín, que sí pudo salir de la Unión Soviética gracias a los buenos oficios de su padre. Según Carmen Calvo, "*es muy probable que, si Negrín hubiera solicitado al embajador soviético que ordenara la salida de la URSS de los alumnos-pilotos, esto podría haber sido interpretado como un gesto de desconfianza hacia los diputados comunistas, a quienes necesitaba para que le votasen en su confirmación como jefe del gobierno republicano en el exilio. (…) Además, Negrín, tal vez pensaba que una petición de salida del personal militar republicano de la 'gran Unión Soviética' hubiera supuesto poner en peligro el beneplácito de la URSS para que su gobierno obtuviera el todavía pendiente reconocimiento como Gobierno en el exilio por parte del Kremlin. Negrín consideraba que su deseo personal, volver a tener a su hijo a su lado, era algo que Moscú no podía negarle*" (CALVO JUNG, CARMEN: 2009, 153).

Juan Francisco permanecería en la URSS y participaría posteriormente en la II Guerra Mundial, primero como guerrillero y, luego, como piloto en las filas del Ejército Rojo.

De la 4ª Expedición a Kirovabad fue también el valenciano José Lloret. Cuando estaba destinado en la localidad de Onda, en la provincia de Castellón, presentó la instancia para poder acudir como aspirante a alumno-piloto. En Onda, pidió destino voluntario en Oliva, provincia de Valencia. En Oliva, se presentó como carpintero para construir aviones de madera con la finalidad de engañar a la aviación sublevada cuando bombardeaban los aeródromos republicanos. Estas réplicas de los aviones verdaderos se construían en la localidad valenciana de Bellreguart, cercana a Oliva. Sería en este momento cuando recibió la notificación para que se presentara en el, ya conocido, monasterio de Los Jerónimos. En el monasterio pasaría un tiempo realizando instrucción hasta que un día le comunicaron que tenía que viajar a San Javier para realizar el reconocimiento médico. Describe, con cierto detalle, las pruebas a las que fue sometido. Una vez superadas las pruebas médicas, se presentó al examen cultural que se realizó en la misma base de San

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Javier. Allí mismo, en La Ribera, comenzaría con las clases teóricas[213]. Así relata José Lloret cómo fueron sus primeros pasos para hacerse piloto:

"*Cuando aún estábamos por la zona de Onda me presenté a una convocatoria para alumnos pilotos y cuando ya me había olvidado de ello, me llamaron para que me presentara en el Monasterio de los Jerónimos, cerca de Murcia. Emprendí el viaje en un camión que iba en aquella dirección y me detuve en Orihuela para ver a Ramón, que estaba en el Estado Mayor. Después continué mi camino hasta Alcantarilla y, desde allí, andando hasta los Jerónimos. Cuando hice la solicitud para aviación pensaba que habría pocos atrevidos como yo, pero cuando llegué a registrarme ya habían pasado más de doce mil aspirantes y, entre ellos, me encontré con Rafael Estrela[214], hermano de mi amigo Pepe, de Villanueva de Castellón. Nos alegramos mucho ambos por encontrarnos. Tuvimos que esperar un tiempo en Los Jerónimos haciendo instrucción y pasando calor".*

Menciona los bombardeos que sufrían en San Javier a cargo de los hidroaviones italianos que despegaban desde la isla de Mallorca y la serenidad con la que se enfrentaban a ellos. Arguye que esto era debido a que la mayoría de los aspirantes a piloto ya habían estado en el frente y, por tanto, ante situaciones de alarma sabían comportarse de forma ordenada. Así cuenta la visitas de los hidroaviones italianos:

"*Con cierta frecuencia recibíamos la visita de algún hidroavión fascista que venía de las Baleares a lanzarnos bombas incendiarias. En cierta ocasión vino por la noche y estábamos durmiendo. A la señal de alarma salimos corriendo, pero en los corredores se armó un follón, pues los de la Quinta Columna habían puesto bancos atravesados en los corredores y caímos en la trampa. A pesar del follón, nuestra gente ya había vivido la experiencia del frente y actuó con mucha serenidad, saliendo con tiempo suficiente para apagar los focos del incendio. En otra ocasión estábamos celebrando una fiesta en el club y habían venido los jefes. Durante el concierto, cuando Rafael estaba en el escenario tocando el violín, sonó la alarma y se apagaron las luces. Rafael siguió tocando el violín y los demás salimos ordenadamente y, una vez fuera del local, fuimos corriendo a sofocar el fuego que habían causado las bombas incendiarias que nos habían lanzado las "Pavas", que así llamábamos a los hidroaviones italianos*".

[213] Ver historia de vida de José Lloret para la narración de cómo pasó los exámenes.
[214] Ramón y Rafael Estrela eran amigos suyos de la infancia.

Tras el tiempo en La Ribera, José viajaría en avión a Sabadell. En esta ciudad pasó una buena temporada hasta que el grupo en el que iba a viajar a Kirovabad estuvo completo. Según cuenta, en Sabadell no aprendieron casi nada, aunque se impartían clases de aeronáutica. Tenían bastante tiempo libre que pasaban en Sabadell o trasladándose a la cercana Ciudad Condal. Su narración descubre los problemas de abastecimiento que estaba sufriendo Barcelona, situación que se extendía a la práctica totalidad de las ciudades que se mantenían en la zona gubernamental. El gobierno de la República había optado, para primar el esfuerzo de guerra, por sostener a la vanguardia en sacrificio de la retaguardia[215], lo que había causado que, sobre todo en las zonas urbanas, el hambre apareciera como un fenómeno común (ABELLA, RAFAEL: 2004, 359). En el año 1938, el racionamiento[216] estaba totalmente generalizado en el territorio republicano. La escasez alimentaria había llevado a las gentes a cultivar hortalizas en huertos urbanos, así como a la cría de gallinas y conejos en las ciudades. La carne era un elemento raro en los platos de las ciudades republicanas. Por esta razón, era habitual que las personas comieran palomas y otros animales urbanos. La dieta se había vuelto, conforme pasaba el tiempo, más vegetariana. Ante la situación de extrema escasez, los productos que antes eran de desecho o utilizados para alimentar a los animales, ahora se recurría a ellos como forma de alimentación humana: las mondas de las patatas o las naranjas condimentadas de diferentes formas, la utilización de diferentes hierbas, los cardos borriqueros, las hojas de violeta, los cacahuetes y su cáscara, etc. Al tiempo que la población urbana pasaba grandes necesidades alimentarias, en las zonas rurales se acaparaban y escondían alimentos, ya fuera para su propio consumo o para especular con ellos en el mercado negro (ABELLA, RAFAEL: 2004, 358). Bajo este triste panorama residió José en Sabadell y así lo cuenta:

"*La espera fue bastante prolongada y aburrida porque no aprendíamos casi nada. Había tiempo para ir a Barcelona y en una de las visitas me topé casualmente con mi amigo Batiste Monar que estaba en Carabineros y formaba parte de la patrulla de escolta del Doctor Negrín, Jefe del gobierno de la República. Iba en una Harley Davison preciosa.*

[215] José Lloret, como militar que era, estaba mejor alimentado que la población civil. Debido a esta situación, era habitual que los soldados compartieran su comida con la población civil. José menciona que el repartía el chusco que le daban en el cuartel con la chica que había conocido en Barcelona.

[216] "*El racionamiento se componía de lentejas, de arroz, de aceite en cantidades exiguas*". Debido a los problemas alimentarios de la población urbana, era habitual el fraude en las cartillas de racionamiento. Uno de los más comunes era mantener la cartilla de los fallecidos para complementar la dieta de las familias (ABELLA, RAFAEL: 2004, 359).

Antes de salir de España fui a despedirme de ellos. Más tarde me encontré con otro paisano que se llamaba Maina que fue la última persona de mi pueblo que vi antes de marcharnos fuera de España.

La escuela de aviación estaba en un antiguo cuartel de la Guardia Civil. Por las mañanas nos daban algunas clases de aeronáutica. Las tardes las teníamos libres y pasábamos el tiempo tomando café con sacarina y jugando al billar en el casino. Hice amistad con una joven que trabajaba de tejedora en una fábrica local. Su padre estaba en el frente y su madre trabajaba en la misma fábrica. Como tenían dificultades de abastecimiento, yo les daba a menudo mi chusco o la mitad de él. La verdad es que pasábamos más hambre que en San Javier. La comida diaria era una sopa que decían de lentejas[217] *pero éstas no se veían*".

Transcurrida la estancia en Sabadell, se pusieron en marcha hacia Kirovabad. Al igual que la de Juan Francisco Gómez, la ruta realizada por José Lloret fue por el Norte de Europa. Hubo dudas a la hora de realizar el viaje a causa del rumbo adverso que había tomado, en aquellos momentos, la contienda para el bando republicano una vez finalizada la Batalla del Ebro; de hecho, según cuenta José, el mismo día de la partida les habían dado monos para ir al frente a luchar. Al final, la expedición salió con dirección a la frontera en autobuses. En Port Bou tomaron un tren hasta Ruan, a orillas del Sena, donde embarcarían camino de la Unión Soviética. José vuelve a mencionar la comida, deleitándose con los alimentos que había tomado en París. Pone cierto énfasis en que pudo tomarse un café con azúcar. Estas menciones a los alimentos reflejan la situación extrema en materia alimentaria que se padecía en la zona republicana, donde faltaba de todo; José menciona el café y el azúcar, productos casi de lujo en la zona gubernamental. Debido a la falta de alimentos se hacían infusiones de las hierbas más extrañas. En Ruan la expedición tomó un barco soviético que, en su ruta, haría escala en Londres. Como en todas las expediciones, el secretismo era absoluto para burlar a los agentes de la No Intervención. Así fue el viaje desde Sabadell hasta Londres:

"*El tiempo fue pasando y, en Diciembre, ya estaba todo el grupo en Sabadell. Estrela vino haciendo escala en el aeródromo de Carlet, donde conoció a nuestro buen amigo Manuel Gisbert, de Tabernes de Valldigna, que volaba en una escuadrilla de Chatos. La*

[217] Coloquialmente a las lentejas la población las llamaba las "píldoras del Doctor Negrín".

situación se agravaba por momentos y no había ninguna seguridad de que fuéramos a salir para la URSS. Un día, nos trajeron monos para todos y nos dijeron que, en breve, partiríamos para el frente pero, cual no sería nuestra sorpresa, cuando por la noche nos hacen vestirnos de paisano y el día seis de Enero de mil novecientos treinta y nueve, por la mañana, salíamos en dos autobuses rumbo hacia Francia. Bordeando la Costa Brava fuimos despidiéndonos de nuestra patria que no volvería a ver en veintiocho años. En Port-Bou, subimos al tren y, después de atravesar un túnel, llegamos a Francia.

Pasada la frontera tomamos un tren hasta París. En la estación nos recibieron unos señores que debían ser de la Embajada de España. Nos llevaron, más tarde, a comer a un restaurante donde comimos como hacía mucho que no lo hacíamos y, después de tomar un auténtico café con azúcar, fuimos a la estación a coger el tren rápido "Flecha Azul" que nos llevó a Ruan. A la orilla del Sena nos esperaba el buque "Kooperasia" para llevarnos rumbo a Leningrado. Aunque el barco no salió hasta el día siguiente no pudimos ver la ciudad y tuvimos que conformarnos con ver el ambiente del puerto desde las escotillas. Los jefes tenían órdenes concretas de evitar que nos descubrieran los agentes del famoso Comité de No Intervención y, por eso, jamás volveríamos a ver nuestros pasaportes, que nos fueron recogidos una vez pasada la frontera francesa. Al día siguiente cruzamos el Canal de la Mancha y navegamos río arriba el Támesis y atracamos en uno de los muelles de Londres".

La escala en Londres fue toda una aventura para José Lloret. Evidentemente, les habían ordenado que no podían salir a tierra a causa del riesgo de ser descubiertos y poner en peligro la expedición. Pero la curiosidad por conocer la capital británica y el ímpetu juvenil hizo que José, junto con algunos compañeros, se escapara en tres ocasiones del barco con el fin de conocer la ciudad. Muy pocas personas de la España de entonces tenían la oportunidad de conocer Londres o cualquier otra gran capital europea. Tuvieron un pequeño incidente con una mujer joven que llevaba encima unos folletos de propaganda favorables a los franquistas que hacían referencia a la campaña de Cataluña. La anécdota ocurrida a José y sus amigos con la citada muchacha británica es una muestra de la internacionalización de la Guerra Civil. A grandes trazos, las opiniones públicas de los países de nuestro entorno se dividieron entre los que apoyaban la causa republicana y los que tenían sus predilecciones por los sublevados. Al igual que las fuerzas progresistas y de izquierda apoyaron a la República durante toda la contienda, las fuerzas conservadoras

de todo pelaje dieron soporte a los insurrectos contra el gobierno de la República. Asimismo, lo sorprendió la educación de los habitantes de Londres en una acción tan simple como la de respetar los semáforos. Así fue la aventura londinense de José Lloret:

"*Antes de llegar, cuando navegábamos por el río y pasábamos por debajo de los puentes nos dimos cuenta de lo enorme que era la ciudad. Antes de amarrar el barco nos advirtieron también que no podíamos pasear por Londres, pero algunos, con el pretexto de ver el puerto, hicieron alguna escapada a la ciudad. Entre esos listillos figurábamos Barceló, Ramos del Oso y un servidor. El primer día, salimos los tres por la tarde sin alejarnos demasiado por miedo a perdernos. No disponíamos de ningún mapa y no sabíamos inglés ninguno de los tres. Solamente Barceló, que había estado con su familia un tiempo en Marruecos, sabía algo de árabe; pensó que se entendería con los policías urbanos. Este primer día no hubo problemas, pues no nos alejamos demasiado del río, y con este punto de referencia volvimos al buque sin ningún percance que destacar.*

El segundo día que salimos por Londres ya anduvimos mucho más. Nos alejamos bastante del río admirando las calles de la ciudad. Tuvimos una aventurilla que pudo haber acabado mal y solo quedó en un pequeño susto. Íbamos paseando, cuando nos encontramos con una chica guapota a la que Ramos del Oso no pudo evitar echarle un piropo. Todo iba bien hasta que Barceló se dio cuenta de que la chica llevaba un fardo de folletos con la foto de Franco en portada y con alguna frase aludiendo a la toma de Barcelona. A los pocos segundos, los folletos caían por los suelos y nosotros salíamos corriendo por el primer callejón. Corrimos tanto, que al final nos perdimos. Intentamos preguntar al alguien para ver cómo llegar al río. Después de muchos intentos dimos con una persona que, al parecer, nos entendió algo y nos indicó el camino. Fuimos un rato andando por donde nos había dicho y, en vez de llegar al río Támesis, llegamos a la redacción del periódico 'Times'. Por fin, preguntando a la gente por señas, dimos con el río y más tarde con el buque.

El tercer día de salida ya éramos casi unos expertos. Tuvimos tan buena suerte que llegamos al centro y vimos el Parlamento y algunos monumentos. No hubo ningún problema para volver, ya que entramos en el vestíbulo de una estación ferroviaria y había un mapa de la ciudad por el que nos orientamos perfectamente. Cuando ahora pienso en aquellas salidas me parece que fuimos unos insensatos, pues no poseíamos ninguna documentación ni tampoco dinero en el bolsillo. Hay que ver de lo que es uno capaz de

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

hacer a los dieciocho años. Entre las cosas que me impresionaron de esos paseos por Londres fue el ver a casi toda la gente con paraguas y su actitud disciplinada para cruzar las calles. Todo el mundo esperaba pacientemente a que el semáforo se pusiera en verde".

Finalizada la escala en Londres, el barco partió rumbo a Leningrado. La travesía[218] fue muy movida debido al temporal con el que se encontraron en el Mar del Norte, con sus correspondientes mareos y vómitos. Pasados los temporales, se encontraron con los hielos del Mar Báltico, entre los que se quedaron bloqueados hasta que apareció un buque rompehielos soviético que los liberó y pudieron seguir navegando hasta Leningrado. José menciona en su testimonio que en el barco también viajaban militares soviéticos que habían estado presos de los franquistas durante la guerra española. Los habían liberado a través de un canje de prisioneros. Afirma que la mayoría de ellos ingresarían en campos de concentración. Esta represión la sufrieron muchos de los soviéticos que estuvieron en España durante la contienda, puesto que La Unión Soviética estaba inmersa, en aquellos momentos, en las purgas lanzadas por Stalin. Tanto los que habían sido prisioneros como los que no lo habían sido, eran sospechosos de haberse contagiado del espíritu capitalista y de convertirse en potenciales espías, agentes antisoviéticos o saboteadores. Tal era la paranoia que se vivía en aquellos momentos en la URSS y que tantas vidas costaría. Por tanto, tenían que pasar un tiempo recluidos para "*reeducarse*" y, los que lo "*conseguían*", se integraban de nuevo en la vida soviética. Los considerados que tenían una actitud antisoviética pagarían con largos años de detención o, en el peor de los casos, con la muerte. Eso sí, tal como atestigua José, el recibimiento que les dieron en Leningrado fue muy emocionante. Así fue el viaje de Londres a Leningrado:

"*Durante la travesía nos enteramos de que en el mismo barco regresaban veintiocho marinos soviéticos que habían estado prisioneros en Mallorca y que habían sido canjeados por prisioneros franquistas. Entonces, nos sorprendió que no hubiera ningún contacto de este grupo con el nuestro. Ahora, después de tantos años vividos en la URSS, se comprende esa actitud. El hecho de haber estado prisionero suponía que pasaban a ser elementos sospechosos. Con los años, pudimos confirmar que los prisioneros pasaban por campos de concentración antes de salir a la luz del día. También sabíamos que la mayoría de los soviéticos que lucharon en nuestra guerra tuvieron problemas al regresar a la Unión Soviética. Sin embargo, esto no era obstáculo para que se les hiciera un*

[218] Ver historia de vida de José Lloret para tener más datos sobre la travesía.

recibimiento con todos los honores. De hecho, cuando estábamos contemplando el aspecto triste del ambiente invernal del muelle, vimos llegar a un grupo de militares del Ejército Rojo con los gorros en punta y con orejeras a lo Budiony. Se pararon en formación enfrente del buque y resultó ser una banda de música que empezó a tocar para recibir a los marinos. Durante el espectáculo, me sorprendió el ver que de los instrumentos de viento salía humo. Después lo entendí pues en aquellos momentos habría una temperatura de unos veinticinco o treinta grados bajo cero. A los veintiocho marinos los recibieron con aplausos".

Sin conocer la ciudad de Leningrado, fueron llevados a unos vagones de tren para comenzar el viaje que los llevaría, directamente, a Kirovabad, sin hacer la preceptiva parada, como en otras ocasiones, en Moscú. En la capital soviética, solamente, se hizo una escala para cambiar de tren.

Una vez en Kirovabad, el ya conocido comisario Mirov profirió una arenga político - militar en la que destacaba el papel que estaba desempeñando la Unión Soviética en la lucha contra el fascismo y, en particular, en la ayuda que se estaba proporcionando a España. Remarcó en su discurso que había que estar atentos a los espías y, de esta manera, transmitía a los alumnos las manías persecutorias que caracterizaban al sistema estalinista en cuanto que se sentía un régimen acosado por los traidores internos y amenazado por los enemigos externos. Todo esto se traducía en un ambiente de sospecha permanente y en una represión indiscriminada contra el pueblo soviético. Así fue la arenga de Mirov:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*En realidad el jefe de la Academia era un general, pero el comisario era el que dirigía a los alumnos españoles. El general jefe de la Academia dirigía a los instructores, oficiales y demás personal militar. Al lado del comisario estaba Clarita, una de las traductoras, que nos dijo que el camarada comisario quería saludarnos. En su alocución, nos dijo que habíamos llegado a la Unión Soviética, patria de la Revolución de Octubre, que ayudaba al pueblo español en su lucha contra el fascismo y que el personal de la Academia pondría todo de su parte para que, contando con nuestra voluntad y la estricta observancia de la disciplina militar, en el breve plazo de seis meses pudiéramos regresar a España bien preparados para defender a nuestro pueblo. Nuestro comisario nos remarcó la importancia que tenía el que nadie se enterara de que éramos españoles y, por lo tanto, teníamos que extremar la vigilancia ante los agentes de los servicios de espionaje enemigos. (...) La arenga terminó dando vivas a la República Española, al*

Frente Popular, al Partido Comunista de España y al camarada Stalin, guía y amigo de los trabajadores de todo el mundo".

José describe de forma detallada como eran los hábitos y las rutinas alimentarias de los alumnos-piloto, refiriendo las horas de cada comida y qué se ingería. De su testimonio se deduce que estaban muy bien alimentados. Narra una anécdota, típica de la gente joven y con ganas de vivir, consistente en que, cuando volvían de la cena en formación cerrada para irse a dormir a la escuela, le compraban a un bodeguero una botella de vino sin que se enterasen los oficiales soviéticos que iban con ellos en formación. De esta forma explica José los hábitos alimentarios en su período de formación en Kirovabad:

"La comida en la Academia era buena y abundante. Hasta se guisaba con aceite de oliva con la finalidad de que notáramos lo menos posible las diferencias con nuestra alimentación española. Claro que no había tantas verduras como en Valencia. Hacíamos cuatro comidas diarias, el desayuno en el comedor, el almuerzo en el aeródromo, y la comida y la cena en el comedor. Todas las comidas eran copiosas y, dada nuestra juventud, arramblábamos con todo e, incluso, podíamos repetir algún plato. Esto último lo aprendimos pronto pues los alumnos se habían inventado utilizar el signo ' + ' para pedir más. Lo hicieron muy fácil, pues bastaba decir 'plus' que equivalía al signo de la suma en ruso. El desayuno estaba basado en huevos, mantequilla, entremeses y café con leche. En el comedor siempre ocupábamos el mismo sitio en mesas de cuatro plazas. El almuerzo era en el aeródromo y lo traían en una camioneta especial y, generalmente, se trataba de un plato caliente de carne y macarrones o algo por el estilo. La comida constaba de un primer plato, que siempre se trataba de alguna sopa, un segundo de carne y, para postre, alguna fruta del tiempo o compota de fruta o alguna pasta. La cena era, quizás, la comida más floja, pero comíamos un buen plato de carne o pescado y alguna pasta con leche. El regreso de la cena en formación al cuartel era el momento en el que aprovechábamos para comprar alguna botella de vino. Nuestro truco era el siguiente: al pasar por delante de la bodega, uno de la fila se salía y entraba en la bodega, mientras los demás adelantábamos un puesto de tal manera que cuando el otro volvía con las botellas en el bolsillo se incorporaba al final de la fila. El oficial que mandaba la formación siempre iba por la parte izquierda. Más tarde, cuando ya conocíamos al bodeguero, solíamos hacerlo más fácil: uno de los primeros le daba el dinero y él nos daba la botella a alguno de las últimas filas".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Con la finalización de la Guerra Civil se cortó de raíz la formación en Kirovabad. Como ya se ha mencionado, sería el comisario político Mirov el que anunciaría a los alumnos-piloto que la República había perdido la guerra y que, temporalmente, no podían volver a España. José Lloret indica, cosa que no hace por ejemplo, Juan Francisco Gómez, la visita del dirigente del PCE, Pedro Martínez Cartón a Kirovabad[219]. Achaca a la presencia de este cuadro comunista la división de los aviadores que aún permanecían en Kirovabad en dos grupos: los que deseaban salir de la URSS y los que querían quedarse. Afirma que las dos partes nunca llegarían a estar enfrentadas. Esta opinión contradice lo sostenido por la hija de José Calvo, Carmen Calvo Jung, que en respecto a este problema manifiesta que "*el fraccionamiento de los pilotos en dos grupos opuestos habría contribuido 'a ahondar más las diferencias que pudieran haber existido previamente' "* (CALVO JUNG, CARMEN: 2009, 161). Cita, también, José Lloret el ofrecimiento de que los que desearan salir de la URSS podrían hacerlo sin problemas. Lloret afirma que el grupo mayoritario era el formado por los que pretendían rehacer su vida en la Unión Soviética. Así relata José Lloret aquel momento tan difícil en el cual se dieron cita en su persona dos frustraciones que iban de la mano, la primera y principal, se había pedido la guerra; la segunda, también muy importante a escala vital, que ya no podría ser piloto:

"*En la segunda mitad del mes de Abril de mil novecientos treinta y nueve se vinieron abajo todos nuestros planes. En aquellos días nos reunieron para anunciarnos que nuestra guerra había terminado con la derrota de la República. Todas nuestras ilusiones se derrumbaron.*

A partir de ese momento se apoderó de nosotros la incertidumbre. El malestar y la confusión reinaban en nuestras filas y la visita del camarada Cartón en representación del Partido Comunista de España aclaró en cierto modo la situación, pero por otro lado, desembocó en la creación de dos tendencias entre los alumnos que nunca llegarían a estar enfrentadas. Unos, que eran la mayoría, pensaban que lo mejor era quedarse en la

[219] Carmen Calvo Jung cita en su libro la visita que hizo el miembro del Comité Central del Partido Comunista de España, Pedro Martínez Cartón, a los aviadores de Kirovabad a la que hace alusión José Lloret. Carmen Calvo es muy crítica con la visita del citado dirigente comunista, afirmando que "*Los pilotos debían comprender, prosiguió Cartón, que fuera del Partido todos eran 'traidores' y si no querían serlo, deberían demostrarlo, poniéndose bajo las órdenes del gobierno soviético. Con ello expresaba un reproche capital hacia los alumnos aviadores republicanos que se opusieran a dicha argumentación, y abría para ellos la posibilidad inevitable de ser culpabilizados y sometidos a las depuraciones estalinistas"* (CALVO JUNG, CARMEN: 2009, 164).

Unión Soviética, ya que las autoridades de este país prometían trabajo o estudios a los que optaran por quedarse. Los otros, que eran minoría, acogiéndose a la promesa de dichas autoridades de que ayudarían a marchar al extranjero a quien lo solicitara, preferían irse a otros países, fundamentalmente a América Latina donde tenían familiares o amigos".

El fin de la guerra y, por ende, la suspensión de las clases fueron, en cierto sentido, una liberación para José Lloret. La disciplina militar se relajó y, con ello, los alumnos-piloto se hicieron más osados. José Lloret, de forma clandestina, comenzó a salir en compañía de algunos compañeros por la ciudad de Kirovabad. Las salidas eran nocturnas y, como él mismo menciona, las escapadas no sólo servían para divertirse sino también para conocer la ciudad y la realidad soviética en directo. Viene a decir que las condiciones de vida de la gente común en la Unión Soviética no eran el paraíso descrito por el comisario Mirov en sus charlas políticas, pero que, en general, la población estaba satisfecha. Afirma, también, que la gente era muy amable con ellos por el hecho de ser españoles. De esta manera lo explica José Lloret:

"*De la noche a la mañana todo cambió. Se suspendieron los vuelos y las clases teóricas de la Academia y se empezaron a dar unas clases de carácter político que nunca podrían sustituir el interés que todos poníamos en los vuelos. El comportamiento de los alumnos cambió notablemente y, particularmente, se notó en la caída en picado de la disciplina cuartelera. Los más atrevidos empezaron a salir por la noche a pasear por la ciudad y asistir a los bailes que había por los parques. Yo fui uno de los primeros en salir a la ciudad. Había distintos métodos para salir del recinto. Unos saltaban por encima del paredón donde practicábamos el tiro al blanco. En la otra parte del paredón había un jardín de una finca particular y, aunque había un perro, no era muy fiero, y, dándole algo de comer, se le callaba enseguida. De la Academia solíamos salir por parejas para sentirnos más seguros. El método que utilizaba yo para salir era más arriesgado y requería cierta agilidad. Para empezar, nos vestíamos de paisano con pantalones y camisa y, encima, nos poníamos el mono ligero de vuelo, mientras que el mono de piel que utilizábamos para vuelos de altura lo metíamos en la cama debajo de la manta simulando que estábamos durmiendo. El cuartel tenía dos lados cerrados con vallas en ángulo que daban a dos calles, otro lado era el que daba al jardín del vecino, detrás del muro de tiro y el otro lindaba con las paredes de una Escuela de Peritaje. En una de las*

vallas se encontraba la salida principal con centinelas permanentes. En la otra valla, al lado de la Escuela de Peritaje, había un portón por donde entraban y salían los coches y los camiones y que también estaba vigilado por un centinela que iba y venía continuamente a lo largo de ambas vallas. Nuestra tarea consistía en saltar por encima del portón y, en unos segundos, meternos en el portal de la vecina Escuela, mientras el centinela hacía el recorrido por la otra valla. El segundo paso ya era más fácil, pues esperábamos a que diera otra vuelta el centinela y nosotros salíamos disparados a meternos en otra calle. Cerca del comedor, había un jardín y nos quitábamos los monos y los escondíamos entre los matorrales. Nuestro método resultó ser bastante seguro y, en cierta ocasión, lo teníamos ya tan asimilado que nos fuimos de fiesta al campo con unas chavalas.

Estas escapadas nos sirvieron de mucho y no solo como diversión. Yo ligué con una chica rusa llamada Nina. Esta chica hablaba algo de francés y llegué a entenderme bastante bien con ella. Por las escapadas vimos la vida real de los habitantes de la ciudad e, incluso, nos llegamos a enterar de que la hija de Bujarin estaba allí deportada con su madre. Su padre, como es sabido, fue acusado de traidor a la patria y, más tarde, fusilado. El país que esta gente nos dibujaba parecía algo distinto al que nos explicaba el comisario Mirov. Me imagino que esto influiría de algún modo a la hora de decidir nuestro futuro, pero la verdad es que la gente con la que nos relacionábamos en la calle se la notaba satisfecha y no se quejaba. Hay que destacar que, desde el primer momento, en estas escapadas pudimos comprobar la actitud amistosa que tenía la población hacia nosotros. Episodios similares los he podido observar a lo largo de mi prolongada estancia en la URSS".

José Lloret pertenecía al grupo de los que decidió salir de la Unión Soviética, concretamente su deseo era viajar a Méjico. Según su testimonio, los que adoptaron la decisión de residir en la Unión Soviética se los denominó el grupo de los "*buenos*" porque aceptaron los criterios de las autoridades soviéticas. Los que tomaron la determinación de emigrar a otros países fueron considerados como el grupo de los "*malos*", ya que no seguían las directrices establecidas por los soviéticos acerca de como debía ser el futuro de los antiguos alumnos-piloto. A partir de ese momento, su vida da un cambio radical. Tras permanecer el grupo de los "*malos*" una temporada en Kirovabad, fueron trasladados en ferrocarril a Moscú. Más tarde, fueron llevados a la residencia de Planiernaia –cerca

de la capital soviética-. En esta casa de reposo residían también excombatientes republicanos que habían pasado previamente por los campos de concentración sitos en Francia y en el Norte de África y, que gracias a los oficios de la diplomacia soviética, habían conseguido la libertad y, por ende, emigrar a la URSS. Estas personas, la mayoría de ideología comunista, no entendían la actitud de los que deseaban abandonar el país. Los llegaron a tildar de traidores. Además, salieron a la luz, de nuevo, las viejas disputas entre comunistas y anarquistas. A José Lloret (lo afirma sin dramatizar) esa situación tan tensa no le afectaba, él se dedicaba a salir con chicas y a divertirse en Moscú. José sospechaba que algunas de las muchachas con las que entablaba relaciones fueran realmente espías del NKVD, la policía política soviética, que se acercaban a ellos para sonsacarles lo que pensaban y lo que pretendían hacer con su futuro. De sus andanzas por Moscú quedó sorprendido por la riqueza arquitectónica y el lujo del ferrocarril metropolitano, así como por su limpieza. También le impresionó, de forma positiva, que muchas de las personas que viajaban en el metro fueran leyendo. Así lo relata José:

"*Al final se presentó en el cuartel una comisión gubernamental soviética que se encargó de hablar personalmente con todos los alumnos y determinar la voluntad de cada uno. Como resultado de la consulta, más de cincuenta, de los trescientos alumnos, solicitaron la salida hacia diferentes países. En ese grupo estábamos Estrela y yo que pedimos ir a Méjico donde vivía un tío suyo. La comisión terminó su tarea y se marchó. Al día siguiente nos dividieron en dos grupos y nos cambiaron de habitaciones. El grupo mayoritario, considerado como los buenos chicos, fue marchándose, primero en pequeños grupos, que luego supimos que tenían un destino especial, y el resto del grupo lo enviaron a una residencia de reposo en las cercanías de Jarkov. Nuestro grupo, llamado erróneamente de los malos, siguió en el cuartel de Kirovabad. Pasamos nuestro tiempo aprendiendo a conducir camiones en los cursos que la dirección organizó especialmente para nosotros. Esto hizo que fuera más llevadero el tiempo de espera hasta que por fin, el tres de Mayo de mil novecientos treinta y nueve salimos en tren hacia Moscú.*

Llegamos a Moscú a la estación de Kuskaya y, de allí, cogimos el metro para tomar el tren que desde la Komsomolskaya nos tenía que llevar a Planiernaya. El metro de Moscú nos impresionó a todos, sus estaciones eran verdaderos palacios, y todas distintas. Todo

estaba limpio y aseado, tanto las estaciones como los vagones. Nos llamó la atención que la mayoría de los pasajeros del metro iban leyendo libros, periódicos o revistas.

Planiernaya está a unos treinta kilómetros de Moscú y allí nos esperaban en una residencia de descanso algunos miembros de las Brigadas Internacionales que habían estado luchando en España. El recibimiento fue respetuoso por ambas partes y la primera impresión fue positiva y, más aún, porque pensábamos que nuestra estancia allí sería muy corta antes de partir al extranjero. Las cosas se complicaron a los pocos días, cuando llegaron los emigrados políticos españoles que venían de los campos de concentración de Francia y del Norte de África. Desde el primer día, estos compañeros de lucha no entendían el porqué queríamos abandonar el país que les había sacado a ellos de aquellos horribles campos de concentración. Unos intentaban convencernos para que nos quedáramos, mientras que otros nos condenaban, abiertamente, como traidores y, en algunos casos, llegaron hasta a acusar de fascistas a compañeros de nuestro grupo por el simple hecho de ser anarquistas, como ocurrió con Vicente Monclús, que era aragonés y Francisco Pac, que era de Barcelona. En cierto modo, era comprensible la actitud que adoptaron los emigrados políticos españoles, pues ellos eran conocedores de la traición de la Junta de Casado que junto con las fuerzas que dirigía el anarquista Cipriano Mera entregaron Madrid a los franquistas. Esta situación me afectaba poco, pues estaba muy lanzado con las chavalas y todos los días estaba por Moscú. En la capital iba a tomar café al restaurante del Hotel Metropol, donde siempre había extranjeros y, por aquel entonces, había muchos alemanes con motivo del Pacto de No Agresión entre Alemania y la URSS. La firma del dicho Pacto fue muy mal recibida por los emigrados españoles que hacía apenas unos meses habían estado luchando contra los fascistas alemanes en España.

Cuando salíamos del Hotel Metropol, ya estaban esperándonos las jóvenes soviéticas estudiantes de español. Para nosotros resultaba muy cómodo tener una guía-intérprete y ligue a la vez. Después procuraba ir con rusas que no sabían español pues de esta manera iba aprendiendo algo el ruso y, además, era menos probable que fueran del NKVD. Entonces, ya suponíamos que nos tenían bien vigilados y, quizás por eso, yo me presentaba como Enrique".

Debido a la tensa situación en Planiernaia, fueron trasladados a otra residencia, Monino, que estaba más alejada de Moscú que la primera. José seguía divirtiéndose yendo a Moscú

casi todos los días. Lo que realmente le interesaba en aquellos momentos, tenía entonces 19 años, era pasárselo bien y salir con chicas. Pero, a pesar de llevar una vida más o menos cómoda y distraída, José no era ajeno a las presiones de las que eran objeto para que se quedaran en la Unión Soviética. Debido a estas presiones, al final, él y su amigo Estrela decidieron quedarse. En concreto, José decidió ponerse a estudiar idiomas; José Lloret, a partir de este momento, comenzaría su vida en la Unión soviética donde permanecería largos años, antes de regresar a España.

2.- LOS OBSERVADORES

La especialidad de observador de aeroplano tenía ya una larga tradición en la aeronáutica española. El antecedente más inmediato se situaba en el empleo de observador en los globos aerostáticos utilizados en el ámbito militar. Más tarde, formaron parte de las tripulaciones de los dirigibles y, por supuesto, con la entrada de los aviones en la esfera militar, fueron elemento indispensable en los modelos de reconocimiento y bombardeo.

Hasta el comienzo de la Guerra Civil, la Escuela de Observadores estuvo ubicada en la base de Cuatro Vientos de la que Federico Yaniz Velasco afirma que "*fue de gran calidad y constituyó un hito en las enseñanzas de navegación en la historia de la Aviación Militar. (…) El éxito de la Escuela de Cuatro Vientos estuvo basado en la calidad del profesorado que permitió impartir una enseñanza de gran rigor científico y técnico"* (YANIZ VELASCO, FEDERICO: 2012, 37).

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Ante la necesidad de formar nuevos observadores, debido al inicio de la guerra, el gobierno de la República trasladó la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos a Los Alcázares, donde ya estaba ubicada la Escuela de Tiro y Bombardeo. Durante la contienda, los observadores se formaron también en la Unión Soviética, concretamente, en una escuela ubicada en la localidad de Jarkov (Ucrania). Los observadores egresados de las escuelas, ya fueran españolas o soviéticas, serían destinados a los nuevos aviones rusos llegados a España, en particular a los modelos *Katiuska* y *Natacha*. En las convocatorias para formarse como observador en España se exigía título universitario al aspirante para poder presentarse debido a la complejidad de las asignaturas que componían el curriculum. Una vez superado el curso, los alumnos se incorporaban a sus unidades con el grado de teniente: "*Sin embargo, la escasez de medios y la limitada instrumentación de los mismos hicieron imposible acometer la enseñanza de los nuevos*

métodos que iban apareciendo en aquellos años" (YANIZ VELASCO, FEDERICO: 2012, 55).

Celestino Díaz, observador de la 3ª Escuadrilla de *Natachas*, aprobó en España las pruebas de acceso para convertirse en piloto. Enviado a la escuela de Kirovabad, formó parte de la 2ª Expedición pero, una vez en la capital soviética, sufrió una gran decepción. Tras pasar el examen médico llevado a cabo en Moscú, fue uno de los excluidos para realizar el curso de pilotaje en Kirovabad. Por esta razón, fue destinado a seguir el curso de observadores en la ciudad de Jarkov. Celestino reflexiona acerca de la frustración de unos jóvenes, entre los que se incluye él mismo, que tenían grandes expectativas, tras haber superado las pruebas de acceso para convertirse en piloto. En su razonamiento, pone sobre el tapete, a forma de analogía, el desencanto que sintieron los que, formándose como pilotos, fueron seleccionados para ser pilotos de bombardero y no de caza. Utiliza como recurso justificativo la fuerza moral: la función del piloto de caza es proteger, mientras que la misión de un piloto de bombardero es destruir en la mayor medida posible al enemigo. La contrariedad de no poder llegar a la condición de piloto de caza sólo es superada por el imperativo de la disciplina militar. De esta manera argumenta Celestino la cuestión de la frustración:

"*Algunos de los que soñaban con volar, aún reconociendo los sinsabores de nuestra guerra civil, han de agradecer a esa contienda que sus sueños se hicieran realidad. Pero no todos consiguieron deleitarse con el vuelo en solitario, que es la imitación más aproximada al que realizan las aves cuando revolotean con absoluta independencia. Muchos vieron frustradas sus ilusiones en el examen teórico, otros quedaron eliminados al no superar el reconocimiento médico, y aquellos que fueron admitidos como alumnos pilotos los destinaron a diferentes escuelas de España, Francia y la URSS. Casi todos querían ser pilotos de caza, y, por eso, algunos a quienes se les impuso prácticas en aviones de reconocimiento o en polimotores se sintieron defraudados, contrariedad que actuó de forma negativa, solamente superada por la exigencia impuesta por una disciplina militar propia de la nueva situación como aspirantes. Si analizamos con ecuanimidad las circunstancias citadas, es lógico reconocer que la función de proteger encomendada a los aviones de caza, motiva con más fuerza moral al piloto encargado de evitar que el enemigo ataque y destruya; todo lo contrario sucede al referirnos a un servicio de bombardeo, cuya eficacia está en relación directa con la máxima destrucción*

de los objetivos militares del enemigo. Cometido un tanto enojoso para los tripulantes, aunque responda a una obediencia al mando por razones bélicas, y, en consecuencia, no se sientan responsables; pero en algunos casos supone un peso moral difícil de superar"[220].

Insiste Celestino en el tema de la frustración. En su exposición, infiere que no existían razones para que 50 personas fueran enviadas a realizar un curso de observador que no habían solicitado. Además, añade, que su grupo no había superado ninguna prueba de acceso para ingresar como observadores. Ellos habían aprobado unos exámenes en España para convertirse en pilotos militares. Llega a alegar que les arrebataron un derecho adquirido y descarta que fuera el reconocimiento médico el motivo por el que fueron apartados del grupo de Kirovabad, pues la verdadera motivación residía en la necesidad de navegantes para los nuevos aviones soviéticos que servían en las Fuerzas Aéreas de la República. Para Celestino, fue esta la razón y no otra la que hizo que aquellos 50 hombres fueran enviados a Jarkov a formarse como observadores. Lo que desea dejar claro es que la no superación de un reconocimiento médico estuviera en el origen de que a ellos se les negara la posibilidad de hacerse pilotos. En el hecho de la frustración de Celestino, evidentemente, existe un aspecto psicológico: no va a poder conseguir convertirse en piloto y ese hecho genera una actitud negativa. Pero también pone de manifiesto una realidad social ya mencionada: hasta el estallido de contienda, las clases populares no tenían opción, salvo muy escasas excepciones, de convertirse en pilotos de aeroplano. Por tanto, la guerra dio esta opción de dar un gran salto en la escala social. Y cuando estas personas, tras superar las pruebas pertinentes, comienzan a entrever un nuevo marco social para sus vidas, llega el mazazo de que no pueden realizar los cursos para convertirse en pilotos militares. Así, vuelve Celestino sobre el tema de la frustración, cuestión que tratará en otros escritos:

"*Al volver al tema de las frustraciones, los que más sufrieron las consecuencias desalentadoras fueron algunos de los componentes de la segunda promoción, que, al llegar a la URSS y sin la menor explicación justificativa del porqué y cómo habían realizado la selección, les dijeron ustedes parten para Jarkov, lo que significaba truncar sus esperanzas, no tener opción a tripular un monoplaza, para así poder disfrutar con toda intensidad el placer de volar. Para esos hombres fue un golpe que lo aceptaron a*

[220] *Revista Ícaro* (nº 19), 1990.

regañadientes, al arrebatarles un derecho adquirido como tales alumnos piloto al poseer el certificado como aptos por haber superado las pruebas establecidas en la convocatoria al efecto. Después comprendieron que la evolución de la guerra y los nuevos aviones con más velocidad y autonomía que se esperaban recibir, exigían más gente experimentada en los últimos avances en materia de Navegación Aérea. Este hecho incuestionable implicaba el reconocimiento de que iban a cumplir un cometido necesario e importante y, en definitiva, resultaba tranquilizador para los que tenían motivos para sentirse discriminados"[221].

Celestino Díaz enaltece la actitud de aquellos que vieron truncadas sus ilusiones de hacerse pilotos. Deja claro que la razón última de su traslado a Jarkov fue de índole práctica: hacían falta observadores, ya que los cursos que se realizaban en España no cubrían la demanda exigida por las Fuerzas Aéreas y ya que, como se ha comentado, se exigía título universitario para su realización; y, en aquellos momentos, en España no había un gran número de titulados universitarios. Así lo explica Celestino:

"*Sean mis primeras palabras para expresar mi más sincero reconocimiento a la correcta actitud de los cincuenta alumnos que, aún poseyendo el certificado de aptos como alumnos pilotos tras un examen médico en Moscú, fueron destinados a la Escuela Superior de Aeronáutica de Jarkov, sin ninguna explicación por parte del mando. Sin embargo, los afectados obedecieron, ante lo que consideraron una descortesía, con todo el respeto a las órdenes superiores.*

Al día siguiente, los cincuenta afligidos jóvenes partimos en tren hacia Ucrania. Durante el viaje el cabreo fue insoportable, más que nada por no haber recibido la menor explicación de este trato discriminatorio. Por ello algunos lo atribuyeron al examen médico, así opinaban la mayoría de los destinados a Kirovabad, otros suponían que fueron razones políticas de cada cual y no faltó quien dedujo que respondía al examen teórico al saber que se presentaron muy pocos a la convocatoria del primer curso de observadores, debido a la exigencia de ser universitarios. Finalmente, el capitán Miguel Franco, piloto de la promoción de 1932, al hacerse cargo como jefe de este grupo, lo aclaró de manera satisfactoria: 'sólo fue una orden de la superioridad, pues era urgente

[221] *Revista Ícaro* (nº 19), 1990.

preparar a 100 observadores entre los alumnos que iban destinados para pilotos, sin determinar las preferencias"[222].

Con el paraguas de explicar su primer día como alumno en la Escuela de Jarkov, Celestino Díaz da detalles acerca de cómo eran algunas de las dependencias de la escuela y el desarrollo de las actividades que iban a desarrollar en ésta:

"*Tras salir de Moscú, hacia las diez de la noche, la llegada a la Escuela de Observadores de Jarkov fue alrededor de las 8 de la mañana del día siguiente y se entró directamente en el centro médico sanitario. Allí, después de una ducha, nos uniformaron y, sin más demora, fuimos a desayunar. Seguidamente, nos acoplaron en la compañía que constaba de un cuarto, aseo, oficina y el Rincón Rojo (este rincón servía para pasar el rato, tenía unas mesas con tablero fijo de ajedrez y un mostrador para servir las bebidas y algunos caprichos) que nos servía de entretenimiento al finalizar la jornadas de prácticas hasta las del descanso nocturno. Hacia el mediodía nos recibió el Director de la Escuela en el salón de actos, donde expuso con detalle en qué consistía el curso y a la vez nos presentó a los profesores e intérpretes. Así llegó la hora de comer y, tras la comida, un relax de unas horas. Por la tarde se inició un recorrido por todas las aulas con los profesores de cada una de las asignaturas. Ese fue el inicio del curso. De esa jornada existe un recuerdo difícil de olvidar, se trata del simulador de navegación aérea, que consistía en un tapiz fotográfico en relieve que representaba la zona por donde se realizaban las prácticas de navegación y en la que se apreciaban poblaciones, ríos, cruces de carreteras y demás puntos geográficos más significativos. Este tapiz estaba situado en una planta más baja que los alumnos y circulaba en dirección contrario a la posición de éstos. Este movimiento daba la sensación de estar en vuelo y el profesor marcaba con una luz el objetivo por la ruta establecida. En esta primera lección, el bombardeo lo realizaba el profesor, justo en el punto del objetivo previsto*"[223].

En otra narración sigue con los pormenores de cómo era la rutina diaria de un alumno-observador en la base de Jarkov. Se detiene en algunos detalles de las actividades que llevaban a cabo:

[222] *Revista Ícaro* (nº 100), 2010.
[223] *Revista Ícaro* (nº 100), 2010

"*Son las 6:30 de la mañana del día siguiente a la llegada a Ucrania. Una vez aseados, bajamos al patio de la Compañía, donde nos esperaba un capitán monitor para iniciar unos ejercicios de gimnasia y desentumecer los músculos. Después, una caminata por la avenida de la base, que tendría unos cuatrocientos metros. Una vez finalizada la segunda vuelta, nos aproximamos al comedor para desayunar un guiso parecido al de los días anteriores desde que llegamos a la URSS.*

Como es lógico, había que aprovechar el tiempo para realizar ese curso en pocos meses (cuando lo habitual por lo menos eran dos años o más). Esto exigía no pensar en las musarañas, aunque siempre con descansos cada dos horas de estudio. Los que realizaron primero el curso de observadores, y más tarde obtuvieron el título de piloto, saben muy bien el tiempo dedicado a la teoría entre una actividad y otra. Los observadores precisan conocimientos teóricos de navegación, y el pilotaje más horas de vuelo práctico.

El reloj marca las 8:30 de la mañana. Los profesores e intérpretes nos reciben en las respectivas aulas a las que acuden diferentes grupos de alumnos, ya que los cien que componían el total del alumnado se separan en cuatro asignaturas diferentes. Enseguida surge la primera sorpresa, que supone el enfrentarnos con un alfabeto de caracteres cirílicos tan diferente al nuestro. Por lo tanto, en primer lugar, es preciso aprender la pronunciación figurada de cada letra o palabra, máxime en vuelo donde no nos puede ayudar el intérprete"[224].

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Celestino Díaz volvería a España a finales de 1937. La ruta seguida fue de Jarkov a Moscú, de la capital soviética a Leningrado y, en barco, hasta el puerto francés de El Havre, para terminar el viaje en Barcelona. Una vez en la Península, fueron enviados a Los Alcázares para realizar un cursillo de ampliación para observadores. Concluido el cursillo, sufriría una segunda decepción. Esta nueva frustración llegó como consecuencia de que la República sólo les reconocía como ametralladores-bombarderos con el empleo de cabo. No se olvide que los observadores preparados en España salían de la academia con el grado de teniente. El gobierno rectificó esta situación y, en abril de 1938, les fue reconocido el título de observadores con el grado de sargento, lo que suponía una notable mejora en su situación dentro del escalafón militar del Ejército de la República. Celestino

[224] *Revista Ícaro* (nº 102), 2010

Díaz resume toda aquella situación, en la que afirma, de forma sarcástica, que fueron los ametralladores que más caros salieron al gobierno:

"*Nos envían a Los Alcázares para hacer un cursillo de ampliación para observadores. (…)El diario oficial del Ministerio de Defensa nº 44 del 21 de febrero de 1938, publica una circular concediéndonos el título de ametralladores-bombarderos y el empleo de cabo a los 50 de Jarkov, con antigüedad del 11 de noviembre de 1937, fecha en que terminaron el curso correspondiente.*

No hicimos el curso de pilotos, porque faltaban observadores. Fuimos los ametralladores-bombarderos que más caros costaron a nuestro gobierno.

El D.O. nº 85 de 9 de abril de 1938, debido a la ampliación del curso citado, nos concedía el título de observadores de aviación con el empleo de sargento con antigüedad del 11 de marzo de 1938. Sin comentarios"[225].

El caso Lluis Negra Escuder es similar al de Celestino Díaz. Aprobó los exámenes para seguir los cursos de piloto y fue enviado a realizarlos en Kirovabad. Al igual que Celestino, en un principio fue integrado en la 2ª Expedición, pero tras pasar el reconocimiento médico en Moscú fue enviado a Jarkov a realizar el curso de observador. La actitud de Lluis ante la contrariedad de no poder hacerse piloto fue más positiva que la de Celestino. Lo asumió y, según el mismo manifiesta, el contenido de las asignaturas del curso de observador fue para él muy gratificante y útil para el resto de su vida. Así describe su primer vuelo, como algo maravilloso, pues tuvo una gran sensación de libertad:

"*Pasamos unos días en la capital de Rusia, bien tratados y queridos por la población, sobre todo por el elemento femenino. Nuevo reconocimiento médico en la capital de las Rusias. ¡Decepción! No sería ya piloto sino observador. Argumentaron los rusos que en la lucha se necesitan tanto pilotos como observadores y que mi carácter era propicio a ser un buen observador. La expedición quedó dividida en dos grupos, pilotos al Cáucaso y observadores a Ucrania. Yo, con la expedición de observadores a Ucrania al mando del teniente Franco, excelente militar y gran humanista. Pasó aquella primera decepción y fui tomando cariño al curso al desarrollar materias tan interesantes como son la*

[225] *Revista Ícaro* (nº 14), 1990. El texto que aparece en la revista no aparece firmado, pero por su título, el estilo utilizado y los temas tratados deja claro que fue escrito por Celestino Díaz.

navegación aérea, el bombardeo, la telegrafía, la fotografía, el tiro con blancos móviles, etc., asignaturas que en la vida actual todavía me tienen interesado.

El punto culminante, el bautizo del aire. ¡Qué sensación de libertad! ¡Qué bienestar en la altura cara al aire fresco y sano de la atmósfera! ¡Ya era aviador, mi ilusión!"[226].

Manuel Gallardo siguió el mismo camino que Celestino Díaz y Lluis Negra. Perteneciente también a la 2ª Expedición a Kirovabad, su historia es idéntica a la de Celestino y Lluis. Su testimonio es una continua queja; por un lado, porque no comparte los criterios de selección que los soviéticos utilizaron para enviar a unos a Kirovabad y a otros a Jarkov. Critica, además, que a los observadores, según su opinión, se les tenga en baja estima. Ante esta idea negativa acerca de los observadores, argumenta en positivo, que éstos eran los tripulantes básicos y necesarios de los *Katiuskas*[227]*"*.

Alfredo Salas Viu, formado también en la primera tanda de observadores en Jarkov hace una matización crítica acerca de los observadores formados en la Unión Soviética en comparación con los que lo hacían en España, decantándose, claramente, por la opción soviética:

"*Cuando llegué a Denia, pensando que era teniente, decidí casarme con Carmen. Teníamos 18 años. No podía suponer que en Los Alcázares me esperaba la sorpresa de tener que revalidar mi carrera militar.*

En Los Alcázares, algunos salieron para el frente para volar en los pocos aviones disponibles, pero la mayoría quedamos en la Academia de Aviación –las diferencias entre la escuela soviética y la española eran abismales. Tanto en Kirovabad como en Jarkov contábamos con toda clase de medios, mientras que en Los Alcázares todo era primitivo, empezando por los anticuados aviones de prácticas y el sistema de bombardeo, con bolas parecidas a las usadas en el lanzamiento de pesas, sin ningún cálculo, ni visor"[228].

Amancio Baltanás, una vez comenzada la guerra, a la vista de las convocatorias hechas públicas por el gobierno de la República, presentó instancias para formarse como piloto

[226] *Alas Gloriosas* (nº 3-4), 1979.
[227] *Revista Ícaro* (nº 84), 2005.
[228] *Revista Ícaro* (nº 97), 2009.

y como bombardero-ametrallador. Sin pisar el frente, fue llamado para marchar a Los Alcázares donde ingresó en la Escuela de Tiro y Bombardeo. Describe brevemente los contenidos del curso que realizó en la localidad murciana, donde, en consonancia con el testimonio de Alfredo Salas, queda patente la precariedad de medios de que disponían las escuelas españolas en comparación con las soviéticas. Para el entrenamiento, tenían el avión *Hispano E-30*, ya anticuado en aquellos años y, a la hora de bombardear, tiraban con la mano bolas de hierro sobre blancos establecidos en el mar. Hizo también prácticas de tiro con la ametralladora. Terminaría su formación con el empleo de cabo. Con la graduación de cabo bombardero-ametrallador sería enviado al frente del Norte, donde estaría destinado en los *Breguet XIX*. Más tarde, sería ametrallador en los bombarderos soviéticos *Katiuska*. Así relata Amancio su aprendizaje como bombardero-ametrallador:

"*Una vez empezada la guerra, vi un anuncio en el que se solicitaba gente para ingresar en Aviación y tenía un amigo que le gustaba también esta cosa del aire y los dos lo solicitamos. Yo solicité para piloto y bombardero-ametrallador. A mi me llamaron enseguida para la cosa de bombarderos-ametralladores. A él tardaron más. Ya había terminado yo mi curso cuando a él le llamaron para piloto. Se fue a Rusia a hacer el curso. En ese tiempo yo ya estaba haciendo la guerra del Norte.*

Yo fui a la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares, en Murcia. Yo soy del cuarto curso que hicieron, pero del primero de gente de la calle del curso de bombarderos-ametralladores. Entré en la escuela a primeros de Octubre, pues me llamaron enseguida. Estuve allí como unos tres meses. En la escuela aprendíamos tiro y bombardeo. Las bombas que teníamos para practicar en la escuela eran unas pelotas de hierro que tenían unos tres kilos y las tirábamos con la mano para darle a una bolla que había en el mar. Volábamos a mil metros, no se volaba más alto. En la escuela volábamos con el E-30. Era un avión de escuela que teníamos allí. No nos ponían las bombas en las alas ni nada, las llevábamos nosotros y, como ya he dicho, las tirábamos con la mano, únicamente las podíamos colgar. Allí hicimos bastantes vuelos. Primero de acomodación, luego de prácticas con las ametralladoras con unos blancos que había en tierra. Los libros de la parte teórica todavía los tengo por casa. Para todo esto teníamos instructores que nos corregían. Cuando terminamos el curso nos dijeron que estábamos útiles para esto.

Yo fui derecho a la escuela de Los Alcázares. No habían movilizado mi quinta todavía. Fui voluntario, porque además en Aviación no se podía entrar más que siendo voluntario,

tanto de soldado como para entrar en las escuelas. Nosotros empezábamos de soldados y, cuando terminábamos el curso, nos hacían cabos. De sargentos salían los pilotos y los observadores. A los observadores es a los que más pedían, les pedían algún título académico de alguna materia. El observador era casi el más importante, era el que llevaba la navegación, había que saber navegación, había que saber todas esas cosas. Allí a nosotros también nos enseñaban navegación y nos daban un libro de navegación aérea".

3.- LOS MECÁNICOS

Hasta el inicio de la Guerra Civil, la Escuela de Mecánicos de aviación había estado ubicada en la madrileña base de Cuatro Vientos. Fue fundada en el año 1919, siendo su primer jefe el entonces capitán Álvarez de Rementería. Los cursos de mecánicos se fueron sucediendo ininterrumpidamente hasta el año 1930, fecha en la que ingresó la última promoción[229] anterior a la Guerra Civil. Durante el período 1930-1936, no hubo nuevas promociones, ya que las necesidades de mecánicos para las Fuerzas Aéreas estaban cubiertas. No se producían bajas entre este tipo de especialistas, ya que las condiciones económicas de los mecánicos de la aviación militar española eran muy buenas en comparación con otros sectores. Antes de la Guerra Civil, se había planteado cambiar el esquema de las Escuelas de Especialistas de la aviación española, de hecho se habían realizado viajes a Italia y Francia para estudiar los modelos de formación que estaban implantados en ambos países. Tras los estudios llevados a cabo, se había llegado a la conclusión de que había que crear una Escuela de Especialistas que agrupara a los mecánicos de motor, a los mecánicos de avión, a los radiotelegrafistas, a los electricistas, a los armeros y a los fotógrafos. El plan fue truncado, como otras muchas cosas, por el estallido de la Guerra Civil[230].

Una vez comenzadas las hostilidades, en julio de 1936, el entonces Director General de Instrucción, Emilio Herrera Linares, decidió llevar la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos a la localidad de Godella[231], en las proximidades de Valencia. El motivo, al igual que otros traslados que tuvieron lugar, se debió a lo expuesta que estaba la base de Cuatro

[229] Desde su fundación en 1919 hasta el año 1930 se sucedieron 15 promociones de mecánicos en la Escuela de Cuatro Vientos. Fuente: José Parejo Linares: *Escuelas de Especialistas de Mecánicos*. En *Aeroplano* (nº 17), 1999.
[230] Fuente: José Parejo Linares: *Escuelas de Especialistas. Escuela de Mecánicos*. En *Aeroplano* (nº 17), 1999.
[231] Emilio Herrera nombró a Mariano de la Iglesia Sierra director de la Escuela de Mecánicos de Godella.

Vientos a causa de la cercanía de la línea de frente. La Escuela de Godella dejaría de funcionar con el fin la Guerra Civil.

En la Escuela de Godella se impartieron tres cursos de mecánicos durante la contienda. La duración de cada curso oscilaba entre los seis y ocho meses: "*Estas promociones continuaron la numeración iniciada en la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos, de donde venía la mayor parte del profesorado y de la que se sentían continuadores*" (PAREJO, JOSE: 1999, 146). En un principio, los que aprobaban salían con el empleo de cabo y, a los seis meses, ascendían a sargentos.

El barcelonés Antonio Vilella perteneció a la primera promoción[232] de mecánicos egresada de la Escuela de Godella. En principio, el plan de Antonio era convertirse en piloto, pero la convocatoria para mecánicos vio la luz antes que la de pilotos, así que pensó que si se hacía mecánico, posteriormente, podría terminar siendo piloto militar. Para ingresar en la Escuela de Mecánicos, fue convocado a una prueba en la Escuela Industrial de Barcelona. Antonio describe con cierto detalle la prueba a la que fue sometido para conseguir el ingreso. Posteriormente, aparecería la convocatoria para formarse como piloto. A ésta también se presentó Antonio, pero fue rechazado en el examen médico por un problema de vista. El examen para ingresar como piloto lo había realizado en San Javier. A la vuelta hacia Barcelona, se detuvo en Valencia y, allí, cuando comprobaba las listas de los aprobados para la Escuela de Mecánicos, observó que había superado las pruebas y que era apto para el ingreso en la Escuela. Afirma que fue una de las grandes alegrías de su vida, ya que si no podía ser piloto, al menos, podría ser mecánico de aviación. Así lo relata:

"*Hacia Octubre de mil novecientos treinta y seis salió una convocatoria para mecánicos de aviación en Barcelona. Aquello fue un aldabonazo para que todo el mundo se apuntara a la aviación. Yo, desde el primer momento, pensé que, aunque la convocatoria fuera para mecánicos, el día de mañana podría pasar a ser piloto, que era lo que yo soñaba. Así, que de momento, me apunté para ser mecánico. La prueba me la hicieron en la Escuela Industrial de Barcelona. La prueba consistió en que ponían un banco largo en el taller lleno de tornillos y a cada aspirante le daban un trozo de hierro y una lima y entonces el profesor iba detrás de cada alumno y se fijaba en la pose, en la manera de*

[232] Siguiendo la numeración de las promociones, Antonio Vilella perteneció a la 16ª Promoción de Mecánicos.

coger la lima de cada aspirante y ahí se veía si había sido mecánico o no, o por lo menos se veía el que tenía algunas nociones. Allí mismo, te decían si servías o no servías para ser mecánico. Entonces, si no valías, te decían que te dedicaras a otra cosa. Por el mes de Diciembre de 1936 salió una convocatoria para pilotos y me tuve que ir a San Javier, en Murcia, a hacer las pruebas. Me impresionó mucho el ambiente febril y atronador que allí reinaba. Allí, al hacerme el examen físico, me descartaron al realizarme el reconocimiento de la vista por un margen mínimo. Era un examen físico muy riguroso el que se hacía a los aspirantes a piloto, había que ser físicamente perfecto. Hoy en día todavía continúa siendo así. Cuando me echaron abajo, salí llorando de la sala donde me habían hecho el reconocimiento. Al no aprobarme en San Javier me volví para mi casa a Barcelona. Al llegar a Valencia me fijé que se había abierto la oficina de reclutamiento para mecánicos y que yo era uno de los aprobados. Yo había superado las pruebas de mecánico. Puedo asegurar que fue una de las grandes alegrías de mi vida, ya que si no podía ser piloto, al menos podría quedarme en la aviación como mecánico. Esta fue una etapa muy gratificante".

Una vez seleccionado para ingresar en la Escuela de Mecánicos, fue enviado a Los Jerónimos donde recibió instrucción militar y tomó clases de carácter teórico general:

"*En Valencia se reclutaba a los que habían pasado el examen y te mandaban a la Escuela de Mecánicos. Antes de ir a la Escuela de Mecánicos, a los 152 alumnos elegidos nos llevaron al convento de Los Jerónimos, en Murcia, el dieciséis de Enero de mil novecientos treinta y siete. Allí, seríamos sometidos a un intenso programa de ejercicios físicos e instrucción militar. Allí también recibimos clases de Matemáticas, Física y Electricidad*".

Es lugar común de los que pasaron por la Escuela de Godella describir el centro de formación como un lugar donde imperaba la excelencia, tanto por la gran profesionalidad del profesorado, como por las instalaciones. Este hecho sería luego subrayado, una vez terminada la Guerra Civil, por las nuevas autoridades franquistas[233]. Antonio, tomando

[233] "Para hacernos una idea del grado de eficacia alcanzado en tan críticas circunstancias y con tan pocos medios, a los pocos días de terminada la Guerra Civil, el Jefe de los Servicios de Recuperación Industrial envía el siguiente escrito al Jefe del Estado Mayor del Aire: (…) *Resumiendo lo anteriormente expuesto, puede decirse que es una dependencia que, caso de que en los proyectos de la Superioridad entrase establecer en Godella una Escuela de Especialistas de Aviación, trayendo de Hellín los efectos que de Godella se llevaron, se contaría con edificios, instalaciones, talleres, dependencias y todo lo relacionado con el servicio adecuado para tal asunto"* (PAREJO, JOSÉ: 1999, 147).

como pretexto una visita a Godella de un grupo de diputados británicos, hace gala de la admiración que siente hacia la Escuela y de la que se siente partícipe:

"*La Escuela de Mecánicos estaba en Godella, en la provincia de Valencia, y a ella nos trasladamos el doce de Marzo de mil novecientos treinta y siete. Esta Escuela era una maravilla. Funcionaba tan bien, que en una ocasión pasó por allí un grupo de diputados del Parlamento inglés. Estos, también, visitaban los frentes. Entonces, un periodista les preguntó qué era lo que más les había impresionado de lo que habían visto de la guerra. Ellos respondieron que lo más importante que habían visto, lo más adelantado, lo que más les había gustado, había sido la Escuela de Mecánicos de Godella. Les había gustado por su organización, por su material, por su profesorado. A mí, una diputada me preguntó qué estudiábamos allí, a lo que yo le contesté que treinta y dos asignaturas. Ella me dijo que era mucho y, siguiendo la conversación, le dije que en la Escuela nos hacían ser una enciclopedia y que tuviera en cuenta que lo principal que nos enseñaban en la Escuela era a inventar, a crear, que nos preparaban para resolver todo tipo de papeletas. Les había impresionado tanto la Escuela que fue lo más importante que habían conocido en todo su periplo investigando lo que era la guerra de España. Por esto, yo me siento orgulloso de haber sido mecánico, porque además de adquirir unos conocimientos que no tenía pude cumplir con mi deber soportando los ametrallamientos y bombardeos que luego vendrían en los campos donde estaban las escuadrillas de caza*".

En la descripción de su paso por la Escuela, hace ver que los profesores, para los alumnos, eran algo más que simples transmisores de conocimientos, eran personas que estaban muy al tanto de los estudiantes, no sólo en la faceta académica. Menciona en su testimonio una visita que hizo Alejandro Gómez Spencer a la Escuela. En ella, realizó una propuesta consistente en que los diez primeros números de la promoción se irían con él, una vez terminada su formación como mecánicos. Esto daría lugar, según Antonio, a una competencia por estar entre los diez primeros. Él sería uno de los que se iría con el afamado aviador, pues terminó con el número siete de la promoción. En San Javier, Gómez Spencer pidió voluntarios para ir al aeródromo de Alcantarilla, donde se encontraba la Escuela Elemental de Vuelo, y allí fue Antonio. Más adelante, serviría en escuadrillas presentes en el frente de guerra. Así lo cuenta Antonio:

"*Allí, en la Escuela de Godella, estábamos muy hermanados los jefes con los alumnos. En aquellos momentos, los que estaban por encima de ti eran como un padre o como un*

hermano, eran personas que velaban por tu bien y, ante todo, eran tus profesores. Un día, apareció por Godella el Director de las Escuelas de Vuelo, que estaban en Murcia, Alejandro Gómez Spencer. Este hombre es un personaje histórico de la Aviación, fue un gran profesional y una gran persona. Volviendo a la visita de Alejandro Gómez Spencer a la Escuela de Godella, éste nos dijo que los diez primeros mecánicos que por sus calificaciones salieran de la Escuela se irían con él. Así que empezó una competición por estar entre los diez primeros. Cada semana había un tablero en el que subías o bajabas y es que salir entre los diez primeros de una promoción era muy importante porque en Aviación se ascendía por el escalafón, no había otra manera de ascender. Por tanto, había una competencia terrible y, en aquellos meses que duró nuestro curso, todos perdimos peso por la tensión. Yo me levantaba a las seis de la mañana y, antes de empezar las clases, me iba a un bosquecillo cercano y allí estudiaba y, cuando llegaba la hora de la clase, yo soltaba la lección como un papagayo.

Bueno, yo acabé el curso con el número siete, que no estuvo nada mal y, como estaba entre los diez primeros, me mandaron a San Javier, junto con los nueve restantes. Una vez allí, Don Alejandro Gómez Spencer nos puso en círculo y empezó a dispararnos con preguntas de un nivel técnico elevado; a cada uno le hizo una pregunta, ya que él era un técnico de primera. Hasta me acuerdo de la pregunta que me hizo a mí: '¿Qué voltaje tiene el segundo de la magneto?'. Bueno, cada uno respondió perfectamente a su pregunta. Comentó que estaba muy satisfecho y, después, pidió tres voluntarios para Alcantarilla. El número uno de la promoción, el número diez y yo, que era el número siete, éramos muy amigos, nos miramos y le dijimos que nosotros tres nos iríamos voluntarios a Alcantarilla. Los voluntarios se llamaban Pedro Fernández, Enrique Piñol y yo mismo".

El mecánico Antonio Bañón, en relación con su paso por la Escuela, en la línea esbozada por Antonio Vilella, desea destacar el papel jugado por los profesores. En referencia a éstos, se deshace en elogios respecto a la actividad desarrollada por los docentes en la Escuela, tanto en la faceta puramente académica en su labor de formadores, como en el aspecto humano, en su papel de forjadores de personas, todo ello con la finalidad de conseguir un centro de formación a la altura de las circunstancias históricas que se estaban viviendo. De esta forma tan hermosa describe Antonio Bañón a sus profesores:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*Recordar esta Escuela de Mecánicos Especialistas es de tal valor sentimental que a mis 84 años, tengo derecho en alardear la abnegación y tenacidad de trabajo que se desarrollaba en la preparación de especialistas mecánicos de alta cualificación, que en aquellos difíciles momentos la Aviación militar necesitaba para el mantenimiento de sus aviones de alta tecnología.*

Aquella Escuela de Mecánicos no era sólo un verdadero centro de formación técnica sino, en realidad, una verdadera experimentada Universidad de forja de hombres en todas sus vertientes, por su gran aportación técnica y humana al ejército del Aire (o sea, a la Gloriosa). Pero no menos importante fue la labor de aquellos profesores que dirigían dicho centro, aportando con la más elocuente y sana alegría lo mejor de ellos, enriqueciendo de manera ejemplar su ingente trabajo ordenado y responsable, servicio delicado, transparente y constructivo, todo por mantener dicha Escuela al máximo de eficacia y rendimiento.

Estos recordados profesores, como personas eran extraordinarios, como técnicos, unos fuera de serie y, como educadores, siempre a la altura de las circunstancias, imprimiendo una educación castrense patriótica digna de todo encomio que, sin ambigüedades, inculcaron a sus alumnos, siendo una labor abnegada y espejo que nunca deformó el espíritu de lucha de este centro militar. Entre estos profesores son meritorios de relatar su director, Rogelio Lorenzo; profesores: López Egea, Rafael Fernández, José Rubio, Gregorio San Martín, Valeriano Torija, Justo Arruego, Eugenio Villana, Baca, Jiménez, y otros que no recuerdo. (…)

Pero conseguir esta necesidad de Estado en aquellos momentos, no fue tarea fácil, era imprescindible y necesario disponer de un cómputo de factores que pudieran revitalizar esta necesidad y, para ello, el Ejército del Aire eligió lo mejor que tenía; una buena dirección de esta ejemplar Escuela, hombres de reconocida valía moral, técnica y humana, y no olvidar que estos elegidos tenían que reunir unas características de valores patrióticos altamente demostrados, a fin de no correr riesgos innecesarios y peligrosos"[234].

Antonio Bañón, una vez finalizados sus estudios de mecánico en Godella, sirvió en la 3ª Escuadrilla de *Katiuskas*.

[234] *Revista Ícaro* (nº 69), 2001.

5.- CONCLUSIONES

De todo lo expuesto en el presente capítulo por los protagonistas del estudio, en relación con su formación como especialistas de las Fuerzas Aéreas de la República, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

1.- Del caso particular de los pilotos se deduce que, entre ellos, existía una sensación de que se habían elevado en la escala social al convertirse en pilotos, sobre todo, de los que proceden de sectores sociales más humildes.

2.- Dentro del marco psicológico, tanto entre los pilotos como en los observadores, todos ellos experimentaron como una gran experiencia vital el primer vuelo, primero acompañados por el instructor y, luego, ya solos. Se podría expresar como una práctica iniciática para todos ellos el hecho de volar, de suspenderse en el aire y se podría describir como una sensación muy intensa de felicidad.

3.- Es lugar común en todas las especialidades destacar la gran cantidad de personas que se presentaban a las pruebas para acceder a las diferentes escuelas del Arma de Aviación de la República.

4.- En el caso de los pilotos, en relación con las pruebas de ingreso en las academias de pilotaje, la mayoría coincide en que el examen teórico estaba al alcance de cualquier persona con una cultura relativamente básica. Ponen todos ellos el acento en que la gran dificultad estaba en el examen médico-físico, que era donde se eliminaba a la mayoría de los aspirantes.

5.- Entre los observadores que se formaron en Jarkov (Ucrania) existe en todos ellos un sentimiento de frustración por no haber conseguido acceder a los estudios de pilotaje y, por ende, por no haber podido convertirse en pilotos militares. Frustración que se puede leer en clave psicológica en dos ámbitos: a) la no consecución del objetivo marcado debido a causas ajenas a su voluntad. En este caso, las autoridades militares soviéticas. b) la percepción de que nunca se les reconoció el importante papel que, en su opinión, jugaron a bordo del avión como el tripulante indispensable. Por otro lado, el hecho de la frustración se puede entender también en clave sociológica, en el sentido de que, al no convertirse en pilotos, no ascendieron el peldaño social que suponía ser piloto militar.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

6.- La percepción generalizada en todas las especialidades estudiadas de la gran calidad del profesorado que impartió los cursos en los diferentes ámbitos, ya fuera en España, Francia o en la Unión Soviética.

7.- Entre los mecánicos, casi se podría hablar de idealización de la Escuela de Mecánicos de Godella, tanto por las características de las instalaciones, como por la calidad de los profesores de la citada academia. Respecto a los docentes, los mecánicos que se formaron en Godella destacan sus aptitudes como enseñantes, así como la actitud, casi paternalista, en el buen sentido de la palabra, que tuvieron hacia los alumnos en el ámbito personal.

8.- En el caso de los pilotos y observadores formados en la Unión Soviética (Kirovabad y Jarkov), todos ellos tienen una idea positiva del orden, la limpieza y la disciplina que imperaban en los distintos centros militares o civiles por los que pasaron. A esto habría que añadir el sentir general de que el personal de los centros de formación prestó una gran atención y ayuda a los alumnos durante el período de aprendizaje.

9.- En relación con los pilotos instruidos en España, existe la opinión generalizada de que la formación recibida por ellos en nuestro país fue más completa que la que recibieron los que se trasladaron a la Unión Soviética o Francia. La razón estriba en la mayor cantidad de modelos de aviones que volaron durante el período de aprendizaje.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

10.- En general, se observa una gran admiración por la Unión Soviética a causa de la ayuda militar prestada a la República durante la guerra, opinión muy extendida entre los aviadores republicanos, y no circunscrita a los militantes o simpatizantes comunistas. En el mismo sentido, se percibe una imagen muy positiva de las realizaciones conseguidas por régimen soviético, no expresándose ninguna crítica al sistema político imperante.

11.- Los asistentes a los cursos en la Unión Soviética, por lo general, opinan que no se produjo manipulación política por parte de las autoridades soviéticas hacia los que participaron en la formación. Una minoría sí cree que hubo un intento por parte de los comisarios políticos soviéticos de plantear la política de los comunistas como la única acertada, tanto en la Unión Soviética como en España.

12.- Los alumnos-piloto que asistieron a las escuelas francesas sufrieron en sus carnes la crisis y la división política que se vivía en Francia en los años treinta. División agravada por la victoria del Frente Popular francés en las elecciones de 1936.

C.- LA VIDA EN LAS ESCUADRILLAS DE COMBATE DE LA AVIACIÓN REPUBLICANA DURANTE LA GUERRA CIVIL

Tras pasar por las diferentes academias, los aviadores republicanos se fueron incorporando a las distintas unidades de combate donde prestarán servicio el resto de la guerra. En cuanto a la organización de la aviación republicana durante la contienda, la unidad básica era la escuadrilla[235] y, salvo algunas excepciones[236], estaba compuesta por aviones del mismo modelo, ya fuera de caza o de bombardeo. El número de aviones por escuadrilla era, por regla general, entre 9 y 12. A escala operativa la escuadrilla estaba dividida en patrullas, integradas por tres aviones cada una. A su vez, un conjunto de escuadrillas formaban los denominados Grupos que, como se puede deducir, estaban formados por aviones del mismo tipo[237]. Finalmente, por encima de los Grupos se encontraba la Escuadra, que aglutinaba a los diferentes Grupos de un determinado tipo de avión: así estaba la Escuadra de Bombardeo o la Escuadra de Caza. Cada parte de esta estructura jerárquica tenía un jefe que mandaba, respectivamente, sobre la patrulla, la escuadrilla, el Grupo y la Escuadra.

En sus testimonios, los aviadores citan la composición de las escuadrillas donde prestaron sus servicios. Juan Sayós, en sus memorias, nos describe de una forma sencilla cómo estaban compuestas una escuadrilla y cómo funcionaban en relación con los pilotos. Refiere que los pilotos novatos que se unían a las escuadrillas se incorporaban a la dinámica del combate gradualmente, ya que, y esto es opinión común de la mayoría de los pilotos, eran presa fácil durante los primeros combates para los pilotos enemigos más experimentados. Hace una afirmación, que también es lugar común entre los pilotos, que se traduce en que tenían un concepto casi de propiedad del avión que volaban y que no les gustaba que otros manejaran su avión. Así lo relata Juan Sayós:

[235] Las escuadrillas eran denominadas por números correlativos, léase, 1ª, 2ª, 3ª…, y así sucesivamente.
[236] Hubo algunos momentos en la guerra en que se formaron escuadrillas con aviones de diferentes tipos. A este tipo de escuadrillas se las denominaba coloquialmente "*Circo Kronen*".
[237] Los Grupos, al igual que las escuadrillas, se denominaban por números. Así el Grupo 24 era el formado por los bombarderos *Katiuskas*, el Grupo 21 era el de los aviones de caza *I-16 Mosca* o el Grupo 26 era el de los *I-15 Chatos*; otros modelos de avión tenían otras denominaciones. Los números de los Grupos, en algunos casos, variaron durante la guerra debido a las reconfiguraciones que se hicieron dentro del Arma de Aviación para hacerla más operativa.

"*Cuando estaba completa, cosa que sólo sucedía en rarísimas ocasiones, una escuadrilla de cazas se componía de tres –y alguna vez de cuatro- patrullas de tres aviones cada una. Cada patrulla estaba mandada por un jefe de patrulla, o comandir svina, como decían los rusos. Debido al personal que iba saliendo de las escuelas de vuelo, el número de pilotos era muy superior al de los aparatos disponibles y en cada escuadrilla había a menudo dos o tres chavales preparados para cubrir las bajas que se produjeran. Puesto que hasta el momento de entrar en fuego éstos eran más bien un estorbo que una ayuda, se procuraba incorporarlos gradualmente en vez de relevar a los que estaban en servicio. Además, los que teníamos un avión asignado lo apreciábamos como si lo hubiésemos pagado de nuestro propio bolsillo y no nos agradaba que un recién llegado pusiera en él sus manos, aunque fuese para proporcionarnos un descanso*" (SAYÓS, JUAN: 1999, 61-62).

La localización de las escuadrillas variaba mucho, siempre en función del desarrollo de la guerra. Además, continuamente, se habilitaban nuevos campos de vuelo, según surgieran las necesidades tácticas o estratégicas de la guerra. De forma general los aeródromos se disponían en zonas relativamente cercanas al teatro de operaciones, sobre todo, en el caso de los aviones de caza, cuya autonomía de vuelo era mucho más reducida que la de los bombarderos. Estos últimos, podían llevar a cabo sus acciones desde lugares muy lejanos al objetivo del bombardeo. Otra de las razones de los cambios de las ubicaciones de las escuadrillas era debida al espionaje a que eran sometidas y del que se hablará más adelante. Con los traslados a diferentes aeródromos se intentaba confundir al enemigo para que le fuera más complicado hacer incursiones en las bases republicanas. Pero las escuadrillas, como se puede suponer, no las componían exclusivamente los pilotos; estaba todo el personal de tierra, desde los especialistas (mecánicos o armeros) hasta los chóferes o las tropas de tierra de aviación que se dedicaban a la vigilancia del aeródromo. Las escuadrillas también incluían personal civil, como las mujeres que se dedicaban a hacer la comida y las tareas "domésticas". Todo ello hacía que los continuos traslados de las escuadrillas fueran costosos y laboriosos. De esta manera cuenta Juan con qué personal estaba integrada una escuadrilla y lo esforzado que era mover toda la estructura:

"*Para esta docena escasa de aviones, el personal o 'escalón de tierra' estaba formado por un centenar de personas, entre mecánicos, ayudantes, chóferes de los automóviles,*

los camiones y las cisternas de gasolina, personal de cocina, soldados para la vigilancia de los terrenos de vuelo y los alojamientos, y mujeres contratadas para servir la mesa y lavar la vajilla y la ropa. Éramos una especie de circo ambulante que iba de un lugar a otro llevando consigo hasta el último bramante, y en el que los pilotos desempeñábamos el papel de artistas encargados de la tarea peligrosa y, por ese motivo, tratados con las mayores atenciones. Debido a la abundancia de personal y material, resultaban bastante laboriosos los traslados de un aeródromo a otro, si es que cabe llamar aeródromos a los páramos. Más o menos explanados, que en tiempo de guerra fueron habilitados en tantos lugares" (SAYÓS, JUAN: 1999, 62-63).

Joaquín Calvo hace referencia a las consecuencias del corte producido por las tropas sublevadas en Abril de 1938 por el que Cataluña quedó aislada del resto de la zona republicana. Este hecho hizo que la estructura de la escuadrilla tuviera que doblarse: una parte en Cataluña y otra en la denominada zona Centro-Sur. Por supuesto, esto constituía una complicación y una duplicación de efectivos. Así describe la situación Joaquín Calvo:

"*No teníamos destino fijo, se iba variando. La escuadrilla era fija en cuanto a la dotación de la misma: mecánicos, pilotos, armeros, todo eso. Cuando los nacionales llegaron al Mediterráneo, que dividió nuestra zona en dos partes, nosotros teníamos el doble de personal, una plantilla al Norte, o sea en Cataluña y otra en el resto de España. Nosotros sí pasábamos de una zona a otra, estábamos tan pronto en el Ebro, por ejemplo, o bajábamos al Sur. Pero nuestro personal, los mecánicos, los chóferes, los armeros, se quedaban en uno de los lados, es decir, teníamos dos escalones rodados*[238]*, uno en una zona y otro en la otra. La nuestra, la titular, cuando llegaron al Mediterráneo se quedó en Cataluña*".

Las escuadrillas realizaban multitud de servicios y tenían un trabajo ingente. Las salidas al frente se redoblaron conforme avanzaba la guerra, debido a la penuria de material que vivió el ejército republicano por la acción de la No Intervención. La escasa recepción de nuevo material volante hizo que la tasa de reposición de los aviones derribados o averiados fuera muy reducida. Esta permanente actividad la describe breve, pero muy claramente, el piloto de *Chatos* Joaquín Calvo:

[238] El mecánico Antonio Vilella define perfectamente en qué consistía un tren rodado: "*Un tren rodado consistía en todos los elementos de que se componían una escuadrilla para su buen funcionamiento: Coches, camiones, y todo el material necesario para poder desarrollar las actividades de los aviones*".

"*Nosotros trabajábamos mucho. Yo he hecho muchas veces la comparación, y nosotros éramos como las chicas de servir, que algunas valen para todo, nosotros igual. Hacíamos reconocimientos, hacíamos bombardeos alguna vez, pocas veces; algunas veces nos ponían cuatro bombitas pequeñas de 10 kilos que no valían para nada. Íbamos también de protección, pero no con los Katiuskas porque corrían más, con los katiuskas iban los Moscas. Con los Moscas íbamos muchas veces en combate*".

Juan Sayós también abunda en el tema de los servicios, y en relación con esto nos ilustra cómo era la situación en un día cualquiera en un aeródromo para un piloto republicano, en su caso de caza:

"*Los que no estaban de guardia yacían debajo de los aparatos dispersados en el campo y procuraban descansar de los servicios de la jornada, pero con la atención fija involuntariamente en la caseta de la comandancia, desde la cual se daban las órdenes de salida avisando previamente si ésta era ordinaria, o disparando unos cohetes de señales que nosotros llamábamos 'raquetas' –del inglés rocket- si se trataba de una salida de emergencia. Una raqueta especial movilizaba a la patrulla de guardia cuando había peligro de bombardeo en el aeródromo, pero los servicios de observación eran tan deficientes que a menudo se disparaba la raqueta cuando llovían ya las bombas y, debido a ello y por lo que a nosotros respectaba, no cesábamos de escudriñar el cielo, confiando en más en nuestros ojos que en los ajenos*" (SAYÓS, JUAN: 1999, 78).

Continuando con el tema de los servicios, Juan Lario, de una forma resumida, explica cual era el protocolo que seguían los pilotos, una vez regresaban de sus respectivos servicios. Completada la misión que les habían asignado, la escuadrilla se reunía en la caseta del Estado Mayor, donde se resumía y comentaba lo que le había sucedido a cada piloto:

"*En las formaciones de regreso a la base no es imprescindible que cada piloto ocupe rigurosamente su puesto. Puede, si lo aconsejan las circunstancias, formar en otra escuadrilla distinta y en cualquier patrulla; aunque se procura conservar el orden si no existen causas que lo impidan. En caso de regresar con avería lo aconsejable es tomar tierra en el aeródromo más cercano. (...) Según las normas vigentes, después de tomar tierra, nos concentramos en la caseta de nuestro Estado Mayor (común para las dos*

escuadrillas)[239]*. Teníamos que efectuar el resumen del servicio de guerra. Cada piloto, por orden de patrullas, exponía todo lo observado y realizado*" (LARIO, JUAN: 1973,171).

Había momentos en la historia de las escuadrillas en que, por diferentes causas, se deshacían, ya fuera porque había sido aniquilada en combate o porque, por temas de reorganización, se fusionara con otra. Por tanto se daba el caso de que había pilotos que no tenían avión donde volar. Así se explica que fueran eran enviados al denominado cuadro eventual. Al cuadro eventual eran mandados también los pilotos noveles antes de asignarles destino en alguna escuadrilla. Los cuadros eventuales estaban situados en determinados aeródromos, cítese como ejemplo el de Celrá (Gerona) o el de Rabasa (Alicante). Allí, los pilotos solían realizar labores de reentrenamiento para que estuvieran preparados para volver al combate, en cualquier momento, en la escuadrilla a la que fueran destinados. Gregorio Gutiérrez fue enviado a Rabasa. Nos refiere su estancia en el citado aeródromo:

"*Cuando una escuadrilla se deshace, no tiene objeto que exista, ya no hay aviones para ello. Entonces mientras no tenías aviones, o sea, no tenías lugar a donde ir, te enviaban a una escuela de reentrenamiento para no perder la práctica de vuelo. Esta escuela se encontraba en Rabasa, en Alicante. Así que me mandaron a Rabasa. Cuando llegué todos mis compañeros estaban allí, es decir, no estaban en las escuadrillas, estaban esperando destino allí. Allí no había katiuskas para practicar, allí había otros aviones polimotores. Los aviones que teníamos allí eran los dragones. El Dragón Rápido fue el modelo que llevó a Franco, era un avión inglés. Dentro de los dragones había dos tipos, el lento y el rápido. Primero volábamos en los lentos y luego ya volábamos en los rápidos. Y ahí estuvimos haciendo prácticas hasta que llegara el nuevo material*".

Juan Sayós se refiere al cuadro eventual de Celrá con cierta ironía por la buena vida, según sus propias palabras, que se daban los allí destinados. Conoce la situación porque él tuvo una breve estancia en el citado aeródromo de Celrá:

"*En Gerona, los del Cuadro Eventual se daban una vida espléndida. Se albergaban en el Hotel Peninsular, en el centro de la población, y su actividad consistía en trasladarse*

[239] Se refiere a la 2ª y 3ª escuadrillas de *Chatos*.

por la mañana a Celrá, donde había un terreno de entrenamiento, y realizar un breve vuelo a días alternos. Regresaban al Hotel para almorzar; asistían a alguna clase teórica, más bien formularia y después se dedicaban a destrozar corazones del elemento femenino, entre el cual la aviación ha gozado siempre de un prestigio muy considerable. Por desgracia, mi estancia en aquella Capua fue tan corta que no me permitió comprobar si era capaz de resistir a sus tentaciones" (SAYÓS, JUAN: 1999, 53).

En lo tocante con las salidas que hacían los pilotos hacia las zonas de combate para enfrentarse a la aviación enemiga, José María Bravo se queja de que no recibían información, por parte de la Jefatura de Aviación, de las características y de las debilidades de los aviones enemigos, pues ello hubiera permitido aumentar la efectividad de las escuadrillas republicanas. Termina su breve disertación quejándose de la organización de la aviación republicana:

"*De nuestros grandes jefes españoles no recibimos nunca la menor información acerca de las características de los aviones enemigos, especialmente alemanes, sobre los que ellos disponían indudablemente de datos, ya que eran muchos los aviadores prisioneros y varios los aviones que habían caído en nuestro poder. Nunca nos dijeron cuáles eran sus puntos débiles –que los tenían-, para facilitar su derribo con nuestro débil armamento. Y en el numeroso Estado Mayor no podía faltar un departamento que se ocupase de ello. Me admira cada vez más que con semejante organización lográramos resistir casi tres años*" (BRAVO, JOSÉ MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 150).

Ya se ha citado que una escuadrilla era una especie de micromundo en el que se conjugaban las más variadas actividades y que hacían que funcionara perfectamente. Una de las ocupaciones más importantes en los aeródromos era la del mecánico. Ni que decir tiene que su papel era esencial para el mantenimiento del material volante. El mecánico Antonio Vilella relata de una forma precisa cómo funcionaban los mecánicos en los aeródromos republicanos con las escuadrillas de combate:

"*Todo funcionaba como un reloj. Cuando los pilotos regresaban del frente con los aviones hacías una revisión completa al avión. A menudo, venían con agujeros y para eso ya teníamos preparados unos parches de la misma tela del avión y tapábamos los agujeros. Asimismo mirábamos que no hubiera algún agujero que hubiera afectado*

alguna pieza vital del aparato para poder repararla. Si no pasaba esto, simplemente tapábamos los agujeros, y a volar otra vez. Lo que me impresionaba sobre todo era la disciplina con la que todos actuaban. En cuanto se había revisado el avión, pasaba el jefe de mecánicos y preguntaba si el avión estaba en vuelo y respondíamos si estaba o no estaba en vuelo y cuántos estaban averiados. Una vez hecho esto, el jefe de mecánicos daba parte al Estado Mayor de la escuadrilla. A la hora de repostar los aviones, éstos repostaban gasolina y aceite. El depósito de la gasolina en el Chato iba en la parte delantera, delante del piloto. Así, que a la hora de repostar, se llenaba el depósito de gasolina y también el de aceite, ya que los aviones gastaban también mucho aceite. Las cisternas que abastecían a los aviones estaban divididas en dos, una parte con aceite y otra con gasolina. Una vez que el avión ya había repostado estaba en condiciones de salir al aire. A mí esto me gustaba horrores, era joven y era fantástico porque tenías ilusión, entusiasmo y más aquello que te gustaba, lo que habías soñado siempre".

Asimismo, Antonio refiere las actividades que se realizaban por la mañana, antes de la primera salida de los pilotos al frente. Incide, sobre todo, en que eran muy concienzudos en su trabajo, muy metódicos, que no dejaban nada a la improvisación, ni los mecánicos ni los armeros, a los que cita también. Así pues todo estaba planificado para que los aviones cuando salían al combate fueran en las mejores condiciones:

"*De noche, dos horas antes de levantarse los pilotos, los mecánicos, después de tomar café nos dirigíamos al campo para probar el motor y las ametralladoras de los aviones. Nos sentábamos en la cabina con el chaquetón de cuero y, cuando era pleno invierno, nos caían los chorros de agua por encima del cuerpo a medida que el calor del motor fundía el hielo acumulado en los planos. La puesta a punto de las cuatro ametralladoras del Chato era un espectáculo de luz y sonido. Cuando las balas incendiarias y las trazadoras salían de los aparatos desperdigados por el campo, formaban brillantes rayas multicolores y se entrecruzaban. Terminadas las pruebas, repostábamos y realizábamos otra concienzuda inspección al aparato*".

Antonio describe también el equipo con el que contaban los mecánicos en la escuadrilla para llevar a cabo su trabajo. En referencia al material utilizado, se refiere a él en forma positiva, ya que no existe una sola queja acerca de la calidad del utillaje del que disponían en los aeródromos:

"*Un camión-taller con repuestos servía perfectamente para solucionar las reparaciones menores. Para las más importantes, cada Grupo disponía de un impresionante coche-taller, de los cuales seis fueron adquiridos en Estados Unidos y estaban equipados con el mejor utillaje y las máquinas más modernas. Dicho camión medía unos doce metros de longitud y poseía tornos, máquinas de perforar, limadora, máquina de serrar, fresadora, equipo de soldadura eléctrica y autógena; todo ello movido por un potente grupo eléctrico. Los mecánicos estábamos maravillados con aquellas selectas herramientas.*

Para el transporte, los pilotos disponían de espléndidos turismos Pontiac y Chevrolet nuevos. Los mecánicos y armeros estrenamos unas preciosas furgonetas Chevrolet. Para la puesta en marcha de los aviones, teníamos unas pequeñas camionetas rapidísimas Ford V-8 e Hispano-Suiza. Por último, el tren rodado lo completaba un autobús Bedford".

Un factor muy importante para el buen funcionamiento de las escuadrillas y, especialmente, para el buen estado de los aviones, era que existiera una relación cordial entre los pilotos y sus mecánicos y armeros. Por lo general, cada mecánico se dedicaba en exclusiva a un avión, por lo que la conexión entre el piloto y el mecánico tenía que ser la mejor. Según los testimonios, tanto de aviadores como de mecánicos, se llegaba a establecer una relación muy profunda entre ambos. De hecho, cuando había cambios en las escuadrillas, generalmente no llevaban bien la separación; existía mucha empatía entre ellos. De esto hablan Antonio Vilella, desde el punto de vista de los mecánicos, y José María Bravo, desde el de los pilotos. Así se expresa Antonio Vilella:

"*El piloto y el mecánico en las escuadrillas de caza se querían como hermanos. Cuando llegaba el piloto había que ayudarle a salir de la cabina de tan agotado que llegaba después de un combate, la tensión a la que estaban sometidos en un combate, yo lo comprendía, era terrible y aunque el combate durara una hora, que era el radio de acción que tenía el Chato, era una hora agotadora. El piloto con el que yo estaba se llamaba López y ahora vive en Méjico*".

Por su parte, José María Bravo hace mención al mecánico que le acompañó durante casi toda la guerra:

"*Mi primer mecánico y casi el único que tuve fue Álvaro Padín, que me acompañó durante toda la guerra, y del que no quise separarme nunca, al principio en la 1ª Escuadrilla, a continuación en la 3ª y, finalmente, en el Grupo. Esto no era muy habitual; los mecánicos acompañaban a las escuadrillas en el llamado escalón rodado, pero siempre podía conservar un piloto a su mecánico durante muchos meses, como en mi caso*" (BRAVO, JOSÉ MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 80).

Otro elemento muy importante para el óptimo funcionamiento de los aviones eran los armeros. Éstos se ocupaban de revisar el armamento y de cargar la munición que llevaba el avión antes de salir al combate. Al igual que los mecánicos, ya fuera antes del primer servicio o a la vuelta de alguno, siempre tenían que revisar los distintos dispositivos y recargarlos si fuera preciso, léase las balas para las ametralladoras o las bombas para los aviones de bombardeo. Pero es que, además, realizaban otro tipo de servicios complementarios fuera de los aeródromos. Por ejemplo, desactivar las bombas que no habían hecho explosión o transportar materiales explosivos de un lugar a otro. A este tipo de servicios se refiere Francisco Cortés en su testimonio. En uno de ellos, cuando estaba destinado en Málaga, tuvo que desactivar, en la zona más céntrica de la capital andaluza, una bomba que no había explotado:

"*Estando en Málaga en el año mil novecientos treinta y siete recibí un oficio del Estado Mayor ordenándome un servicio peligroso. Varios días antes nos visitó una patrulla de aviones alemanes de la Legión Cóndor. Se trataba de nueve Heinkel He-111 que bombardearon la calle Larios. Nos mandaron a un mecánico y a mí a sacar dos bombas sin explotar de cincuenta kilos que estaban en el sótano de una casa de la Calle Larios. Estas habían atravesado unas cuantas plantas de un edificio. Rápidamente ordenaron la evacuación para la seguridad de los ciudadanos hasta que los artefactos fueran extraídos y desactivados. Las bombas estaban enterradas y tenían una longitud de dos metros, desde la ojiva hasta el estabilizador. Con mucha precisión, fui quitando tierra hasta llegar a la ojiva, pero la espoleta no estaba en esta zona. Seguí desenterrando procurando no dar ningún golpe, quitando tierra hasta descubrir la primera espoleta que estaba en la panza de dicha bomba. Estas bombas llevaban dos espoletas. Tuve que poner los cinco sentidos en esta operación, debido a su peligrosidad*".

Refiere que, en otra ocasión, destinado en el frente de Extremadura, tuvo que hacer un servicio de transporte muy peligroso, por la facilidad con la que podía explotar. Detalla

el estado de las carreteras de entonces y los movimientos a los que el vehículo, debido a esta circunstancia, estaba sometido y, por tanto, el peligro que conllevaba de que se produjese un estallido. Así refiere el viaje desde Extremadura a la provincia de Jaén con aquel material tan sensible:

"*Varios días después tuve que hacer un servicio peligroso. Tuve que transportar en un coche, en concreto un turismo, una carga de cebos para bombas de cincuenta kilos, nada menos que a Andújar, en Jaén. Los cebos estaban hechos de un material muy peligroso, era un material que explosionaba con un simple cambio de temperatura o un ligero golpe. Como he dicho, los transportábamos en un turismo otro compañero y yo. Viajamos los dos solos por carreteras muy malas, con muchos baches. Teníamos que aminorar la marcha a cada momento pero conseguimos llegar. Cuando llegamos a Andújar, el maestro armero que encontré era un compañero de mi curso llamado Pereda. Me contaba Pereda que, en aquellos días, estaban en plenos bombardeos contra el santuario de la Virgen de la Cabeza. Al segundo día de mi estancia en Andújar recibimos un bombardeo por parte de los alemanes en nuestro propio campo. Nos tiraron más de cien bombas incendiarias, pero tuvimos la fortuna de no tener ninguna desgracia personal*".

En cuanto a la organización de los armeros en el marco de su escuadrilla, Francisco Cortés lo detalla de forma clara:

"*Yo pertenecía a la 4ª Escuadrilla de Caza. La escuadrilla se componía de doce a quince aviones. Había un piloto y un mecánico por cada avión y doce armeros por escuadrilla para todos los aviones. Yo tenía a mi cargo cinco sargentos y cinco cabos armeros que eran distribuidos en función del material existente. Yo era el responsable de este personal y de todo el material asignado a la escuadrilla*".

Del personal que servía en la escuadrilla, los pilotos y los especialistas no pernoctaban en los aeródromos. Lo hacían en alojamientos habilitados para ello: hoteles, pensiones o casas particulares relativamente cercanas al campo. Juan Sayós afirma que los pilotos solían hospedarse y alimentarse separados del resto del personal de la escuadrilla por un tema de seguridad. Se reafirma en los estrechos lazos que unían a los pilotos entre sí debido a que se jugaban la vida a diario. Así explica la situación Juan:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*Para evitar posibles indiscreciones y señalar la diferencia entre el personal auxiliar y el combatiente, los pilotos solíamos hospedarnos separados del resto del personal de la escuadrilla. También comíamos aparte, en el mismo campo por la mañana y al mediodía, y cenábamos en nuestro alojamiento cuando los servicios habían quedado cumplimentados. Constituíamos una comunidad estrechamente unida por los riesgos que afrontábamos juntos, y más o menos todos habíamos salvado el pellejo alguna vez gracias a la ayuda de otro, cosa tan natural que ni siquiera era mencionada*" (SAYÓS, JUAN: 1999, 90).

José María Bravo hace mención también a que residían cerca del aeródromo debido a que, si se producía una emergencia, pudieran salir con los aviones en el menor tiempo posible:

"*Los pilotos vivíamos cerca del campo donde estaban nuestros aviones, tan cerca como para poder salir en pocos minutos tras la señal de la 'raqueta', que así llamábamos, con su nombre en ruso, a la bengala, que enviada desde el puesto de mando, indicaba el despegue inmediato para cumplir una misión o enfrentarse a un súbito bombardeo. El resto del personal de apoyo también 'vivaqueaba' próximo al campo en el pueblo más cercano*" (BRAVO, JOSÉ MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 64).

Pero no sucedía lo mismo en todas las escuadrillas. Por ejemplo, en la unidad que servía Antonio Vilella, todos los elementos de la escuadrilla hacían vida en común, no existiendo la separación que menciona Juan Sayós en su testimonio. Al respecto, Antonio afirma que la comida en la escuadrilla era buena y que comían lo mismo que los pilotos. Menciona esto porque a los pilotos, debido a su frenética actividad, se les proporcionaba una mejor alimentación que al resto. Antonio destaca, además, la buena organización que existía en la escuadrilla en el tema del abastecimiento:

"*La alimentación en la escuadrilla era estupenda, los mecánicos comíamos lo mismo que los pilotos. En la Cuarta Escuadrilla de Chatos comíamos todos en una mesa, pilotos, mecánicos, sanitarios, armeros, técnicos, responsables del combustible, todo el personal en la misma mesa, era muy democrático. Era de las pocas escuadrillas en la que se hacía este sistema de comer todos juntos. Para atender los alojamientos y las comidas, había cinco camareras que nos acompañaron hasta el final de nuestras actuaciones. Allí nunca faltaba un bidón de cerveza con un serpentín con hielo. Lo que no faltaban tampoco eran*

las lentejas, lentejas casi cada día, pero ya se sabe que unas lentejas bien cocinadas son un buen manjar y más en aquella época con la necesidad que había. Yo me admiraba de la organización de la escuadrilla, allí en Villafamés. Cuando los mecánicos trabajábamos reparando los aviones, nunca nos faltaba la comida, puntualmente y abundante. Ese sector de Intendencia funcionó perfectamente gracias a su encargado Amat".

El piloto de caza Ernesto Marimón abunda también en la buena alimentación que recibían y que, cuando se trasladaban, siempre se encontraban con todo preparado. Enumera con cierto detalle los alimentos que consumían en su escuadrilla. Afirma, agradecido, que no les faltaba de nada:

"*Allí tenías tu habitación preparada, la cama hecha y el equipaje al lado. Desayunábamos en una mesa con sillas, plato, taza y cucharilla, como en tu casa. La comida era igual y la cena también. El sargento mayor era vasco y su esposa era la cocinera de la escuadrilla. Comíamos bien y no nos faltaba de nada, incluso a media mañana, cuando estábamos cada uno al pie del avión en espera para despegar si hiciera falta, llegaba una pequeña furgoneta provista de cocina y te daban a elegir para tomar el bocadillo; había embutido, chuletas de cordero, etc… y, encima, calentito. Te tomabas tu bocadillo y te daban agua. Lo mismo para los especialistas mecánicos o armeros que estaban allí con nosotros. Aquella escuadrilla era un ejemplo a seguir y tengo de ella un recuerdo inolvidable*".

La relación de los aviadores soviéticos con los españoles ya ha aparecido en otros apartados de esta investigación por diferentes motivos. Ahora vuelve a presentarse este tema pero esta vez por la convivencia entre los españoles y los rusos, en el marco de las escuadrillas de combate. Debido a la falta de pilotos españoles que supieran manejar los nuevos aviones rusos llegados a la España republicana, algunas de las escuadrillas de combate, sobre todo al principio, estuvieron integradas por pilotos soviéticos. La idea era que, conforme pasara el tiempo y salieran las nuevas hornadas de pilotos españoles, los soviéticos fueran sustituidos por aquéllos, como así ocurrió. En algunos casos, hubo escuadrillas mixtas en las que convivían rusos y españoles. De estas escuadrillas mixtas será de las que se hablará en esta parte del capítulo y ello con la finalidad de ver la percepción y la imagen que tenían los españoles de los aviadores rusos.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Juan Sayós fue un piloto de caza que convivió en una de estas escuadrillas mixtas. En sus memorias, relata el día que se incorporó a la escuadrilla en la que había integrantes soviéticos. Afirma que la acogida fue buena y el problema venía por el idioma, aunque se solventaba con los traductores o '*periboches*":

"*Los pilotos residían en una casa de campo de las afueras y cuando llegamos allí los dos novatos, era ya la hora de cenar. La acogida que nos dispensaron los rusos fue muy cordial. Llevaban tiempo allí y, más o menos, todos ellos hablaban un poco el castellano. En el peor de los casos, un intérprete o periboche, sudamericano pasado por la URSS, aclaraba las dificultades idiomáticas. Nos sentamos todos juntos a la mesa*" (SAYÓS, JUAN: 1999, 55).

Asimismo, refiere que aunque los jóvenes pilotos españoles no tuvieran muchas cosas en común con los soviéticos, éstos sabían aceptar sus travesuras y bromas:

"Pero, puesto que por otro lado no tenían nada que no compartiesen fraternalmente con nosotros y sabían soportar las travesuras e incluso bromas pesadas que les gastábamos los críos que éramos nosotros, los españoles no tardamos en apreciarlos" (SAYÓS, JUAN: 1999, 93).

José María Bravo se expresa de forma parecida a la de Juan Sayós, en el sentido de tener una buena opinión de los rusos que vinieron a luchar a España; enfatiza, sobre todo, el que daban buenos consejos a la hora de volar y luchar:

"*Con quienes mayor y más fructífero contacto mantuvimos fue con los consejeros y pilotos soviéticos. Los generales Ptujin (José) y Smushkievich (Douglas), el comisario jefe, también piloto, Martín Agaltsov, el consejero jefe de la Escuadra de Caza, Katrov, y tan destacados pilotos como Serov, Újov, Yeriómenko, Smirnov, Devótchenko, Gúsiev, Gritseviéts, con quien volé mucho, ya que era jefe de una de nuestras escuadrillas, la 2ª. Las reuniones con ellos eran siempre positivas, pues nos daban magníficos consejos respecto a la forma de comportarse en el aire y combatir*" (BRAVO, JOSÉ MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 149).

En la misma línea, pero con su lenguaje heroico y pasional, Francisco Meroño hace un elogio muy poético de la actividad desarrollada por los aviadores soviéticos en España. Alaba su actitud desinteresada y generosa, al venir a luchar a España dejando atrás todo

lo que les es más cercano (familia, amigos, patria). En el relato de Meroño, la ideología transpira por todas partes. Es un comunista convencido (se afilia al PCE durante la guerra), lo que hace que idealice la intervención soviética en España vistiéndola de internacionalismo:

"*...ya conocemos bien el entusiasmo y la tenacidad que durante el curso demostró todo el personal soviético en el empeño de hacernos aprender la complicada técnica de guerra y como aquí, en España, pilotos como nuestro jefe, que hasta sus verdaderos nombres dejaron allá, al otro lado de las fronteras, con un adiós vacilante a su patria, esposas e hijos, para venir en nuestra ayuda y morir sin condiciones, amparados por su pseudónimo nacional. Así recordaremos en la lucha y en la paz a esos 'Antonio', 'José' y 'Pedro', que anónimos caen en nuestros campos para servirnos de bandera y ejemplo en nuestra conducta de comunistas. Ellos ya lo son, nosotros tenemos que demostrarlo*" (MEROÑO, FRANCISCO: 2004, 71).

Juan Sayós entra también el tema político, pero desde otra perspectiva. Afirma que los soviéticos nunca expresaron opinión política alguna. Simplemente, repetían las consignas que les eran dadas por sus superiores. Juan comprende la situación debido a la realidad que se estaba viviendo en la URSS en aquellos momentos. La Unión Soviética estaba inmersa de lleno en las purgas de Stalin, cuyas víctimas, una buena parte de ellas, formaban parte del ejército rojo. Así habla Juan de los rusos y de la política:

"*Los españoles todavía no habíamos logrado que ni uno solo de ellos se atreviera a franquearse en cualquier cuestión política. Como máximo, se limitaban a repetir, como gramófonos, la última consigna que habían recibido. Es preciso recordar que nos hallábamos en la época más tenebrosa del período estalinista, la de las 'purgas' que diezmaron al ejército rojo, incluidos muchos de los elementos que estuvieron en España*" (SAYÓS, JUAN: 1999, 90).

Juan afirma que los rusos eran unos excelentes compañeros y muy disciplinados, pero vuelve al asunto del temor político de los aviadores soviéticos, cuando afirma que los pilotos, que demostraban su valentía a diario en los combates aéreos contra los sublevados, se acobardaban ante el comisario político que los acompañaba en el momento en que éste les echaba alguna reprimenda. Volvemos a la inquietud de carácter político

que se vivía en la Unión Soviética de Stalin, donde una opinión contraria a la línea oficial, por leve e inofensiva que fuera, podía costar muy caro, incluso la vida:

"*En otros aspectos, los rusos resultaron, en general, unos excelentes compañeros, un tanto ingenuos, muy disciplinados y con un miedo tremendo a su comisario político, un individuo bilioso que, de vez en cuando venía a la escuadrilla y por un quítame allá esas pajas dedicaba a los infortunados tovaritch unas broncas de campeonato. Los tenía acobardados hasta un punto inverosímil e incluso los más valientes en los combates temblaban cuando hablaba el comisario y no se atrevían a comentar ningún punto delicado por temor a comprometerse*" (SAYÓS, JUAN: 1999, 91).

Se detiene Juan en sus memorias en el aspecto exterior de los pilotos rusos que había en su escuadrilla; se refiere, en particular, a la ropa de paisano que utilizaban cuando salían de paseo. Realiza una descripción de sus vestimentas de las que destaca su mala confección, y, con ironía, afirma que a los soviéticos no se les habían pegado los vicios burgueses. Asimismo, destaca que, cuando visitaban las ciudades, se quedaban extasiados cuando veían los escaparates de las tiendas españolas, los tristes escaparates de tiempo de guerra, como los describe Juan:

"*El aspecto de los rusos, al llegar a nuestro país, demostraba que el socialismo no se había contaminado con los lujos burgueses. A pesar de sus trajes de paisano, parecían reclutas en el día de su llegada al cuartel y del reparto de los uniformes. Sus ropas, de horrenda confección, les colgaban por todas partes, pero la excesiva longitud de las mangas tenía la ventaja de disimular la ausencia de relojes de pulsera, y la ancha visera de la gorra, que al principio llevaban encasquetada hasta los ojos, les confería un aspecto de conspiradores muy apropiado para la desconfianza y reserva con la que nos observaban.*

"Sin embargo su reserva se convertía en admiración a los pocos días, especialmente cuando visitaban las ciudades. Los escaparates de las tiendas –los tristes escaparates del período de la guerra- les dejaban literalmente extasiados" (SAYÓS, JUAN: 1999, 90).

Otro tema que surge de la convivencia de rusos y españoles en las escuadrillas es la comida. A los españoles siempre les parecieron muy extraños los hábitos alimenticios de los soviéticos. Ya hemos pasado sobre ellos al mencionar la estancia de los alumnos-

piloto españoles en la academia de Kirovabad. De nuevo vuelven a sorprenderse. Hay varios testimonios de los aviadores españoles sobre el tema:

Por ejemplo, Joaquín Calvo cita que cuando se incorporó a su escuadrilla, en el momento en el que fueron a desayunar, comieron "*al estilo de los rusos, media docena de huevos y yo que sé…, y en vez de beber agua bebíamos coñac y cosas de esas*". Juan Sayós también comenta acerca de las comidas que hacían los rusos, al afirmar que "*la comida nos extrañó, puesto que en ella no había nada que pudiera considerarse cocinado. Consistía en botes de leche condensada, bandeja con huevos duros, mermelada y carne asada. Ni una sola gota de vino; sólo coñac. Todos se servían a discreción lo que más les apetecía*" (SAYÓS, JUAN: 1999, 55).

José María Bravo comenta el hecho por el cual, cuando los soviéticos enviaban un nuevo motor de avión embalado, dentro de la caja siempre iba un regalo en forma de alimentos que luego se repartían entre los miembros de la escuadrilla:

"*Estando precisamente en Caspe, recibimos un motor nuevo procedente de la URSS para mi avión. Los soviéticos, siempre que hacían tales envíos, introducían en el cajón de embalaje un regalo, que incluía cosas muy apetitosas: leche condensada, azúcar, la tas de carne en conserva, una botellita de vodka y caviar negro en una latita metálica, semejante a las cajas de betún. Bravo repartió los obsequios con su mecánico, armero y ayudante. A Padín le correspondió el mejor, el caviar, que él no había visto en su vida*" (BRAVO, JOSÉ MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 81).

En la vida diaria de las escuadrillas no todo era combatir, quedaba tiempo para la diversión, sobre todo cuando la mayorí a de sus componentes tenían unos veinte años. Las diversiones que citan los aviadores son las comunes de la juventud: salir con chicas, bailar, dar una vuelta en grupo por la ciudad o el pueblo de turno, ir al teatro o al cine, donde los hubiera, es decir, aprovechaban los pocos momentos libres que les dejaban los servicios que hacían en el frente para disfrutar de su juventud.

Antonio Vilella refiere alguna de las diversiones de las que disfrutaba cuando su escuadrilla estuvo destinada en aeródromos situados por la zona de Valencia. Nos cuenta los bailes con las chicas del Socorro Rojo. La organización "*Socorro Rojo Internacional*" fue creada en el año 1922 en base a una resolución del IV Congreso de la Internacional

Comunista (Komintern) para llevar a cabo acciones solidarias con las clases trabajadoras. Con el paso del tiempo se fueron creando filiales nacionales, una de ellas en España. La organización como tal desaparecería en el año 1942. Durante la Guerra Civil Española, llevó a cabo una gran labor, tanto en el plano social como en el sanitario. En palabras de Laura Branciforte, el Socorro Rojo durante la Guerra Civil fue uno de los pilares de la sanidad militar republicana (BRANCIFORTE, LAURA: 2011, 21)[240]. En esta organización las mujeres jugaron un papel esencial en el desarrollo de su actividad. Además de divertirse bailando con las muchachas del Socorro Rojo, Antonio narra el buen momento pasado en Utiel, en la provincia de Valencia, cuando el tren rodado de su escuadrilla recaló en la citada localidad:

"*De Villafamés nos trasladamos al campo de Alcublas, que estaba en Valencia. Recuerdo que hubo una semana de cielos encapotados y lluvias y eso nos brindó la oportunidad de hacer varios viajes de "relax" a Valencia. Todavía recuerdo con emoción aquellos bellos momentos de distensión de la dura lucha. Algunas veces, grupos de chicas del Socorro Rojo de Valencia nos organizaban festejos muy atractivos en los que no faltaba el baile y, si había suerte, alguna muchacha nos prodigaba su admiración y afecto. Allí conocí a una muchacha llamada Carmen que era la encargada del Socorro Rojo. Carmen moriría poco después de fiebres tifoideas en su casa, en Gandía. Carmen es uno de los recuerdos más hermosos que guardo de nuestra desgraciada guerra.*

El veintinueve de Junio de mil novecientos treinta y ocho la Cuarta Escuadrilla de Chatos saltó a Cataluña. Unos días más tarde el escalón rodado nos trasladamos a Utiel para poder descansar en una magnífica finca. Allí celebramos varios festivales de toros con una pequeña vaquilla y aprovechamos cumplidamente la gran piscina de aquella finca. Yendo una noche al cine a Requena sufrimos un accidente de automóvil del que mi compañero Conill y yo salimos con algunas magulladuras".

El piloto de caza Ernesto Marimón relata que, cuando estaban destinados en el aeródromo de Els Monjos, iban a Barcelona a pasar ratos de asueto. En la capital catalana, se daban

[240] "*El Socorro fue, en sus comienzos, desde 1923, un organismo clandestino con fines sobre todo de propaganda política en el adverso clima de la dictadura militar de Primo de Rivera. La metamorfosis en la principal organización volcada en la ayuda y socorro de los detenidos políticos y de sus familias se verificó tras el detonante de octubre de 1934. Finalmente, fue durante la Guerra Civil cuando acabó constituyéndose en la verdadera base del sistema sanitario militar republicano y cuando se empezó a conocer más extensamente la acción que desarrollaba*" (BRACIFORTE, LAURA: 2013, 21).

cita gran número de militares de todas las armas cuyo objetivo era descansar y relajarse de la tensión bélica. Debido a esta situación, se prodigaban las casas de citas, a las que hace referencia Ernesto. Menciona también los establecimientos, como por ejemplo las "*taxi girls*". En este tipo de lugares de diversión los hombres iban a bailar, pero con una particularidad, pues había que pagar por bailar con las chicas. Es decir, se compraban unos vales y, cuando un hombre deseaba bailar, elegía la chica, le entregaba el vale y bailaban ambos. Este tipo de establecimiento perduró hasta después de la guerra, ya en época franquista. No debemos confundir las "*taxi-girls*" con la prostitución, ya que estas chicas sólo bailaban y. por ello, se les pagaba. Ernesto, en su testimonio, nos indica que las chicas que estaban con los militares del ejército de tierra se iban con ellos cuando hacían aparición por el local. Con este hecho, se vuelve a la idea ya expresada del estatus social de los pilotos. Un piloto tenía más estatus social que un militar de tierra y esto atraía a las chicas. Así narra Ernesto sus andanzas por Barcelona:

"*Ese mismo día, por la noche, nos dijeron que había que preparar el equipaje porque, cuando regresáramos del primer servicio, tomaríamos tierra en otro campo. Nos trasladamos al campo de Els Monjos de Santa Margarita. Tengo buenos recuerdos de ese campo, estuvimos en él casi todo el mes de Enero de mil novecientos treinta y nueve. Como era pleno invierno, se hacía muy pronto de noche y ello nos permitía irnos a Barcelona. Allí visitábamos, a instancias de algunos, que no de mí, porque no me gustaban algunos de los sitios donde se nos recibía muy bien y con mucha deferencia. 'Son los pilotos, son los aviadores', decían, y nos pasaban a un salón preferente y privado, donde la dueña nos invitaba a tomar café y licores. Después, nos íbamos a un salón de taxi-girls a tomar algo y a bailar el que quería. A veces, en las mesas estaban algunos oficiales del Ejército de Tierra con algunas chicas de las del salón. Entonces, muchas veces, al vernos dejaban a estos oficiales de tierra y se venían con nosotros. Los oficiales de tierra protestaban y uno de ellos vino a nuestra mesa a preguntarnos qué teníamos nosotros más que ellos para que ocurriese aquello. Nosotros le dijimos que no lo sabíamos, que se lo preguntara a las chicas y que ellas dijeran el motivo. Nos reímos y acabamos todos en una misma mesa*".

El testimonio de Juan Sayós va en la misma dirección que la de Ernesto Marimón. Así menciona las diversiones que ofrecía Barcelona en aquel período de guerra. Habla también de las casas de citas y de los bailes, así como del teatro. Todo esto se traduce en

que, aunque las ciudades estaban padeciendo grandes penurias, había que seguir divirtiéndose. La gente acudía a los teatros y los cines, a pesar de que en cualquier momento podía haber un bombardeo que afectara a la sala. Dentro del dislocamiento vital que produce una guerra, las personas intentaban, dentro de lo posible, ya fueran civiles o militares, llevar una vida "*normal*"; y evadirse un poco de la terrible realidad diaria. Para el personal de las escuadrillas, el que anocheciera antes, que la pista estuviera impracticable por el barro, el mal tiempo o el cielo nublado, eran oportunidades de diversión, porque ni ellos ni el enemigo podían volar en aquellas condiciones. Por tanto, se aprovechaba para salir y disfrutar unos momentos lejos del combate. Así cuenta Juan Sayós cómo se divertían en Barcelona:

"*Íbamos al campo a primera hora de la mañana, con los automóviles –cada patrulla disponía de uno-, para comprobar que, al intentar pasar por la pista de vuelo, se hundían hasta los ejes. Telefoneábamos al teniente coronel jefe de la escuadra de caza, que residía en Valls, que nuestro campo estaba impracticable y él nos daba permiso para que la escuadrilla, con la excepción de una patrulla, fuese a distraerse en Barcelona. No es necesario explicar con cuánto entusiasmo se cumplía esa orden, jóvenes, sanos y poseedores de un relativo dinamismo, con la vida pendiente de un hilo y cuatro meses de sueldo en el bolsillo, que no habíamos gastado por falta de ocasiones, si dijese ahora que nos dedicábamos a visitar bibliotecas y museos es seguro que el lector no me creería. (…) Los rusos iban por su cuenta y nosotros por la nuestra y, además, a fuer de buenos españoles, nos mostrábamos marcadamente individualistas. Sólo coincidimos en una cosa, y fue en quedar totalmente arruinados antes de que transcurriera una semana.*

Para la mayoría de los compañeros, Barcelona era una ciudad forastera, sin más atractivos que las diversiones de vía rápida que podía ofrecerles y entre las cuales la más confesable era una sala de baile de la calle Muntaner. Yo no he tenido nunca vocación de bailarín y, puesto que para abrazar a una muchacha me molestaban las escenas musicales, prefería ir a pasear por la ciudad o bien asistir a alguna sesión de teatro. Todavía recuerdo complacido una representación de la comedia de Bernard Shaw, El discípulo del diablo, por la compañía Vila-Daví, y muy en particular la escena del juicio militar, interpretada por Pío Daví en el papel de Richard Dudgeon y por Antoni Gimbernat en el del general Bugoyne. Desde el punto de vista teatral fue deliciosa, pero me dejó un tanto pensativo" (SAYÓS, JUAN: 1999, 87-88).

En sus narraciones, los aviadores nos ofrecen su percepción de las ciudades en diferentes momentos de la guerra. En este sentido, es muy ilustrativo el testimonio de Francisco Meroño acerca de la visión que él tuvo de la ciudad de Valencia en dos situaciones muy distintas: la primera, al principio de la guerra y, la segunda, ya en el mes de marzo de 1938 en plena ofensiva de los sublevados sobre Aragón, que amenazaba de forma directa a la capital valenciana. Valencia fue una especie de oasis de paz en la retaguardia republicana en la primera parte de la guerra para luego sufrir el castigo que habían padecido otras ciudades españolas que estaban cerca de los frentes. Valencia soportó, sobre todo, los bombardeos procedentes de las bases franquistas en Mallorca. De esta manera nos describe Francisco Meroño la ciudad de Valencia, cuando él pasó por allí la primera vez:

"*Los cafés están repletos de gentes bien vestidas, de caras finas y manos limpias de callos. Nadie viste mono ni lleva armas como en Madrid; juegan al dominó en las mesas los mismos señoritos de ayer. Por las aceras pasean jóvenes de edades comprendidas dentro del llamamiento militar. Al lado de mostradores se agrupan hombres y mujeres, beben, bromean, como si la guerra fuera otra vez en Abisinia*" (MEROÑO, FRANCISCO: 2004, 86).

Pero comparemos este testimonio con su descripción del mes de marzo de 1938, fecha en la que de nuevo estuvo en la ciudad del Turia:

"*…la ciudad ha comenzado a vivir la guerra, va tomando aspecto bélico; en las calles se ven más militares, los edificios han tapado sus ventanas con cortinas de papel negro; los cristales se untaron de cruces de tiras de papel amarillo; se ven refugios en las plazas, zanjas en los patios, sacos de arena apilados delante de los edificios. Las ráfagas de los cañones y ametralladoras se familiarizaron con los habitantes. Los coches taparon sus faros; los víveres escasean, pero todavía se ven repletas de gentes ociosas y elegantemente vestidas, los cafés, bares, chocolaterías, cines, teatros. Por sus calles pueden verse gentes de caras alegres en los días negativos para la República*" (MEROÑO, FRANCISCO: 2004, 139).

Juan Sayós entra también en una triste descripción de Barcelona allá por el año 1938. Barcelona, salvo los primeros días de la guerra, había sido una ciudad, relativamente

tranquila. Prueba de ello es que el gobierno de la República se trasladó a esta ciudad para dejar atrás Valencia. Pero, a partir de 1938, la situación cambia, pues comienzan los problemas de abastecimiento y aumenta la frecuencia de los bombardeos de la aviación sublevada sobre la ciudad. Esta es la percepción que nos da Juan de Barcelona, en 1938:

"*En cambio, en 1938 tuve la impresión de que la ciudad atravesaba un período catastrófico, pero sin dejar de conservar, por degradada que estuviese, la estructura social clásica, o mejor dicho, clasista. Se veían uniformes vistosos y soldados ataviados poco más o menos con harapos. Obreros de aspecto derrotado caminaban con sus ropas de trabajo junto a personas con corbata. Mujeres elegantes, sin otra preocupación que la de poner precio a sus atractivos a través del matrimonio o de una respetable cantidad cada noche, mientras otras, míseras, pasaban el día en las colas junto a las puertas de las panaderías y de las tiendas de comestibles. Se trataba, en conjunto, de un espectáculo deprimente y tal vez un tanto inesperado para el que había comenzado aquella guerra con un poquitín de idealismo. En general, el idealista suele ser una persona que no ha estudiado psicología*" (SAYÓS, JUAN: 1999, 89).

En relación con la salud de los miembros de las escuadrillas, cada tren rodado llevaba un equipo sanitario (médico y practicante) que incluía una ambulancia para los casos de emergencia. Las heridas no demasiado graves se curaban en la misma escuadrilla. Cuando revestían más gravedad, los heridos eran trasladados[241] a los hospitales más cercanos para ser tratados. Es famosa la Clínica Platón, en Barcelona, citada por más de un informante, ya que en ella se atendía a los miembros de las Fuerzas Aéreas heridos de gravedad. En muchos casos, para terminar su recuperación se enviaba a los heridos a casas de reposo como la de la Malvarrosa en Valencia o la del Pino en Murcia[242]. Pero también los aviadores tenían enfermedades comunes, unas contraídas por motivos puramente naturales, pero otras, como las venéreas, inducidas por los contactos con mujeres dedicadas a la prostitución.

Francisco Cortés cita como contrajo el paludismo un teniente de Estado Mayor por no seguir los consejos de prevención dados por los sanitarios. En palabras de Francisco Cortés les hacían ingerir quinina para prevenir la enfermedad:

[241] Había habilitado un servicio de evacuación aérea de los heridos en el frente. Véase: Doctor Javier Paulino Pérez, *www.sbhac.net.*
[242] Fuente: Doctor Javier Paulino Pérez, *www.sbhac.net*

"*Nosotros tuvimos que actuar unos días en la zona de Andalucía, para ser más exactos en Pozoblanco. Era pleno verano y había mucho paludismo. Teníamos que tomar una pastilla de quinina. A todos nosotros nos hacían tomar de forma obligatoria la pastilla de quinina, pero hubo un teniente de estado mayor que no se la quiso tomar, con tan mala suerte que cayó enfermo y tuvo que ser ingresado en un hospital. Este teniente lo pasó muy mal*".

En un tono semicómico, José María Bravo, en sus memorias, cita que como consecuencia de una serie de visitas a locales "*no muy recomendables*", contrajeron una enfermedad venérea de carácter benigno: chancros. Las enfermedades venéreas eran un problema serio en los ejércitos. Las relaciones sexuales no controladas con prostitutas llevaban a que los soldados las contrajeran con relativa facilidad. Hubo campañas dentro del ejército favor de la prevención frente a las enfermedades venéreas y existen carteles fechados durante la guerra que advierten acerca de este tipo de enfermedades[243]. José María explica de forma breve, pero muy clara, cómo eran las labores de desinfección para curarse de la citada enfermedad venérea:

"*En los lugares de alterne, no muy recomendables, que frecuentábamos, debido a nuestra inexperiencia juvenil, pescamos una enfermedad benigna, chancros. Por cierto, que Velasco, que jamás había mantenido contacto con mujer alguna, se las agenció para coger ladillas, insecto totalmente desconocido para él, cuando una vez terminado el curso, regresábamos a España en la nave soviética más limpia que uno puede imaginar.*

Nada más instalarnos en nuestro alojamiento, un hotel de Barbastro, procedimos de inmediato a ocuparnos de nuestras dolencias contraídas en Reus. En una sala bastante amplia, con una mesa redonda en el centro, alumbrados por una simple vela, ya que no había luz eléctrica, colocamos una gran sopera llena de una solución de permanganato, con los pantalones bajados y distribuidos todos a su alrededor, comenzamos a lavar nuestras partes con un algodón empapado en ella, que arrojábamos en un cubo después de cada desinfección. Aquello parecía un verdadero aquelarre. A los pocos días estábamos totalmente curados" (BRAVO, JOSÉ MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 78).

[243] Existe un cartel de Rivero Gil patrocinado por el gobierno de la República en el que se previene contra este tipo de enfermedades.

Uno de los problemas graves que tenía la aviación republicana era el espionaje. En muchas ocasiones, cuando salían a cumplir una misión, el enemigo ya estaba informado y les estaba esperando, con lo que el servicio estaba condenado al fracaso. Asimismo, al contrario, los enemigos, muchas veces, sabían perfectamente el momento en que los aviones estaban estacionados y en qué aeródromo para dirigirse allí y bombardearlos o ametrallarlos. Los testimonios de los aviadores citan casos de servicios en los que el espionaje actuó de una forma clara. No se debe olvidar que militares profesionales de antes de la guerra que actuaron con el gobierno republicano no eran realmente fieles a la República. En su fuero interno, estaban con los sublevados, pero por una razón exclusivamente geográfica, el inicio del conflicto les cogió en el bando equivocado y tuvieron que servir en él por miedo a las represalias. Algunos de estos militares realizaron actividades de espionaje para el campo franquista, formaban parte de la Quinta Columna. De hecho, ya se verá más adelante cómo el espionaje de los sublevados estaba imbricado, incluso, en los estados mayores de algunos cuerpos de ejército: léase el caso del Coronel Casado y sus contactos con la Quinta Columna en Madrid o el caso de la sublevación de Cartagena.

Para combatir el espionaje franquista, el gobierno republicano creó el denominado Servicio de Información Militar (SIM) el 15 de agosto año 1937 de la mano del ministro socialista Indalecio Prieto (ALCALDE, JUAN J.: 2008, 1) para ocuparse del espionaje y del contraespionaje. El SIM conseguiría algunos éxitos en su lucha contra la Quinta Columna y el espionaje militar a la que era sometida la República. El SIM fue acusado de caer en manos comunistas y excederse en sus funciones de espionaje y contraespionaje, y copiando los métodos imperantes en la Unión Soviética, perseguir a oponentes políticos fieles a la legalidad republicana, pero que no compartían los postulados del Partido Comunista de España.

Gregorio Gutiérrez, piloto de *Katiuskas*, afirma que el enemigo estaba dentro y que saboteaban el equipamiento de los pilotos, como por ejemplo los paracaídas. También acusa al espionaje de conocer sus servicios. Pero, a pesar de que tenían conciencia de que podían sabotearles o esperarles en su destino, ellos siempre salían a cumplir la labor encomendada:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*Aparte de eso, teníamos el enemigo en casa, metido dentro. Se han dado casos de tener que utilizar el paracaídas y no abrirse porque estaban saboteados. Ha habido compañeros que no han podido abrirlo. Pero es que no sólo era eso, sino que cuando nos mandaban un servicio, siempre estaba la caza esperándonos y los antiaéreos graduados a la altura que llevábamos nosotros. En resumidas cuentas, que es que teníamos metido el espionaje, su servicio de información, porque es que lo sabían todo. Bueno, pues hicimos muchos servicios de éstos*".

Francisco Meroño relata una situación parecida a la de Gregorio Gutiérrez. En esta ocasión murieron dos pilotos que se estrellaron en el Mar Menor realizando un vuelo de entrenamiento a causa del sabotaje de un mecánico:

"*De tan alevosas muertes culpan al espejismo de las aguas del Mar Menor, pero más tarde se aclara la verdadera causa de la catástrofe: un sargento mecánico que hacía el mantenimiento de los aviones se pasó al enemigo y allí hizo jactancia del 'heroísmo', confesando él haber cortado, intencionadamente, los cables de mando de los timones, por cuya causa se precipitaron los dos aviones al mar. Más tarde nos enteramos de que el traidor había caído prisionero en uno de los frentes y fusilado*" (MEROÑO, FRANCISCO: 2004, 64).

El piloto de *Katiuskas*, Pedro Muñoz, recuerda que, cuando oían las alocuciones del general golpista Queipo de Llano desde Sevilla, en cierta ocasión, tras realizar un servicio ese mismo día, escucharon al general franquista relatar sus nombres uno por uno. Más tarde, descubriría que uno de los miembros del Estado Mayor de su escuadrilla era un espía:

"*Por la noche, como acostumbrábamos a oír la radio y nos reíamos mucho con Queipo de Llano, hay que darse cuenta hasta donde llegaba el espionaje, porque aquella noche Queipo dio el nombre de todos los que habíamos volado en aquella acción y de paso nos condenaba a muerte cogiese donde nos cogiese. Más tarde, estando ya en el campo de concentración de Argelés-sur-Mer, en Francia, nos enteramos que a uno de los miembros del Estado Mayor de la escuadrilla los fascistas le habían ascendido a capitán cuando con nosotros era sargento. O sea, que cada vez que nosotros salíamos al frente los fascistas ya estaban informados*".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Juan Sayós abunda en la idea de que los sublevados conocían en muchas ocasiones donde estaban ubicados y la mejor hora para atacarles:

"*No cabía duda de que el enemigo conocía exactamente, no sólo nuestra situación, sino incluso las horas más oportunas para visitarnos, o sea, aquellas en las que la vigilancia se relajaba un tanto, y esta clase de informes sólo podían darlos personas con las que convivíamos*" (SAYÓS, JUAN: 1999, 191).

Antonio Vilella relata el caso de un bombardeo en el aeródromo de Villar del Arzobispo, donde estaba ubicada la escuadrilla en aquellos momentos. En opinión de Antonio, los bombarderos de los sublevados buscaban hacer daño a los mecánicos porque las bombas habían caído en un lugar demasiado preciso. La razón por la que buscaban eliminar a los mecánicos radicaba en que a un mecánico se tardaba mucho en formarle:

"*En Villar del Arzobispo viví el peor bombardeo de toda la guerra. Resulta que aquel día los pilotos estaban en la caseta de mando y yo estaba al lado del avión por si había alguna emergencia. En esto que vimos que por la parte del Este venían cuatro o cinco bombarderos y ya se había dado la alarma. Allí, el jefe de Estado Mayor de la escuadrilla llevaba una pistola de señales que tiraba cartuchos de diferentes colores, según el color del cartucho, era alarma o era un vuelo normal. Enseguida, vi que salía de la caseta de mando el piloto ruso, que era enorme, se puso el paracaídas, saltó encima del aparato, lo pusimos en marcha y el avión salió disparado. Vi al ruso dar unos saltos enormes porque el campo estaba lleno de cráteres y yo pensaba que se iba a matar, pero al final pudo despegar. Yo ya estaba viendo que las bombas estaban cayendo a diez o quince metros de mí, me tiré al suelo, escarbando en el suelo para ver si podía hacer un agujero. Pasé el peor rato de la guerra en aquellos momentos, en aquellos segundos. Me cayó una bomba delante y luego otra me cayó a unos dos metros, no me tocó, pero lo impresionante es que yo no lo sentía, sentía solo como un soplido fuerte y cada soplido de la bomba te hacía levantar medio metro y caías al suelo otra vez. Yo saltaba, me levantaba, la onda expansiva te levantaba, era tremendo. Los aviones que nos bombardeaban eran Heinkel HE-111 y no sé si venían también un par de Savoias. Varias bombas cayeron en un barracón donde estaban trabajando varios mecánicos. Murieron dos mecánicos y otros quedaron heridos. A mí me impresionó mucho aquello, porque me dio la impresión de que iban a bombardear algo concreto, habían hecho un estudio. La verdad es que los mecánicos éramos objetivo de los bombarderos porque perder un mecánico para el*

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

gobierno representaba un problema mayor que perder un piloto, porque un piloto si reunía las condiciones físicas necesarias con un curso relativamente corto de formación iba para el frente, sin embargo, a un mecánico costaba más tiempo formarle".

Juan Lario, al igual que sus dos compañeros anteriores, se reafirma en la idea de que los servicios de espionaje franquistas vigilaban de forma constante las acciones de la aviación republicana. Juan se refiere tanto a las misiones que realizaban los republicanos sobre objetivos franquistas como a las que realizaban los franquistas sobre los gubernamentales en el marco del Mar Mediterráneo:

"*Hacía algún tiempo que venía observando algunos síntomas que se presentaban como casuales; pero que bien examinados no poseían carácter de tales sino que eran el resultado de una esmerada vigilancia por parte de los agentes secretos incrustados en nuestras filas.*

¿Podía comprenderse de otra forma el fenómeno de los bombardeos de la costa levantina efectuados por aparatos adversarios con base en Palma de Mallorca?

Cuando nuestros aviones se hallaban bien distribuidos a todo lo largo del litoral patrullando durante todo el día en espera del enemigo, éste no se presentaba ni poco, ni mucho, ni nada. Pero, en cuanto se producía cualquier alteración, por insignificante que fuese, comenzaba el acoso a objetivos bien definidos a cargo de los ya famosos 'patos' enemigos (sobrenombre adjudicado a los hidroaviones procedentes de Palma).

¿Cómo comprender la rareza experimentada en casi todos los vuelos sobre Palma ejecutados por nuestros Katiuskas? Siempre estaba la caza enemiga esperando a sobre nivel para lanzarse sobre las cerradas formaciones aéreas" (LARIO, JUAN: 1973, 233).

El mecánico Antonio Vilella, respecto al tema de los infiltrados dentro de la aviación republicana, narra un caso con gran contenido humano. Relata que uno de los profesores de la Escuela de El Palmar tenía la familia en la zona franquista y le propuso a Antonio que se fugara con él. Antonio se negó en redondo a realizar tal acción y pensó en denunciarle, pero no lo hizo y aquel profesor siguió impartiendo sus clases en la escuela de vuelo. Así relata el caso Antonio Vilella:

"*Uno de los profesores de El Palmar, que tenía a su familia en la zona franquista, intentó convencernos a mí y a Piñol de que la guerra estaba perdida. Que si nos pasábamos al otro bando con él y dos avionetas, una la tripularía él y la otra yo, seríamos bien recibidos. Nos sorprendió su proposición y pensamos en denunciarlo, pero reflexionamos y decidimos no hacerlo, debido a que era un buen profesor y era apreciado por sus compañeros y por nosotros. Con la excusa de que teníamos a nuestra familia en Barcelona rehusamos su proposición. Obviamente, sin nuestra colaboración no pudo llevar adelante su plan. Por extraño que parezca, él siguió cumpliendo como magnífico profesor, mientras nosotros actuábamos como si hubiésemos olvidado aquel desagradable e incómodo suceso*".

El armero Francisco Cortés podría haber tenido grandes problemas, ya que estuvo en vías de ser acusado de sabotaje. Ocurrió que a un avión, una vez había levantado el vuelo, se le dispararon las ametralladoras y se le soltaron las bombas que llevaba. El avión, a causa de este suceso, se vino abajo, quedando el piloto malherido. Por aquel suceso, el mecánico y Francisco fueron detenidos provisionalmente hasta que se aclarara el incidente. Al final, se despejaron las dudas sobre ellos y se descubrió que todo había ocurrido debido a una avería y que no había existido el sabotaje. Así narra el incidente Francisco Cortés:

"*En estos días, los aviones se cargaban con ocho bombas de diez kilos en las alas inferiores y cuatro ametralladoras con tres mil cartuchos. En estas operaciones, ocurrió un accidente desagradable: Cuando despegaba un avión de mi escuadrilla, a unos cien metros del suelo, de repente, empezaron a disparársele las ametralladoras y con la vibración que llevaba el aparato se soltaron las bombas. Al llegar las bombas al suelo explotaron y el avión se vino a tierra. Inmediatamente, salimos el mecánico y yo hacia el aparato. El piloto se partió el fémur de la pierna izquierda y le brotaba mucha sangre. Yo llevaba una cuerda de un metro y medio de largo y le hice un torniquete en el muslo para detenerle la hemorragia. El practicante acudió de inmediato, le puso una inyección y le subió a la ambulancia para el traslado al hospital. El aparato estaba a cargo del mecánico y de mí. Se pensó que aquello había sido un sabotaje y que el mecánico y yo éramos sospechosos del accidente. Así, nos retiraron del servicio y nos detuvieron provisionalmente. Nos llevaron a la casa que teníamos en el campo y nos metieron en una habitación en calidad de detenidos hasta averiguar qué había pasado. Yo tenía miedo pues el mando era ruso y éstos no se andaban con chiquitas. Pasaron cinco horas*

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

hasta que se presentó el jefe de Estado Mayor de la escuadrilla con buenas noticias. Ya sabían por qué había tenido lugar el accidente. Al parecer la causa fue la hélice del avión. Al intentar despegar hay que revolucionar el motor al máximo para tomar velocidad y despegar. En esta operación, se partió un trozo de hélice y esto hizo que apareciese una vibración que movió los mecanismos. Por esta causa se disparaban las ametralladoras y se soltaron las bombas. Mandaron buscar alrededor de donde había caído el avión para encontrar el trozo de hélice que faltaba, pedazo de hélice que encontraron. A partir de ese momento quedamos libres de sospecha".

Para preservar en secreto de la mejor manera posible la ubicación de las diferentes escuadrillas republicanas, los integrantes de éstas tenían prohibido indicar en su correspondencia donde estaban en el momento de escribir la carta. De esta manera, los familiares, cuando enviaban cartas a los aviadores, sólo indicaban la unidad a la que pertenecía el aviador, y los servicios de información se ocupaban de hacer llegar las cartas al personal de las escuadrillas. En tono irónico, afirma Juan que, si lo que se deseaba era saber donde se encontraba alguna escuadrilla si se estaba en Barcelona, lo mejor que se podía hacer era ir a una determinada casa de citas de Sabadell y preguntar a alguna de las chicas. Éstas, emulando a Mata Hari, seguramente lo sabrían:

"*La cuestión de los secretos militares era verdaderamente curiosa. A nosotros nos tenían prohibido que citásemos en la correspondencia el lugar donde nos hallábamos. Sólo se admitía la mención de la unidad, y los del servicio de información tenían que ocuparse de que las cartas llegasen a nuestro poder, aunque a veces fuese al cabo de un par de meses, como sucedió con una de mis padres durante la temporada que pasé en Valencia. Si los combatientes del frente queríamos saber dónde se hallaban los de otra escuadrilla, era inútil que lo preguntásemos a los oficinistas, ya que éstos consideraban que nos apresuraríamos a facilitar el dato al enemigo. La única manera de enterarnos con toda seguridad y rapidez consistía en encargar a alguien obligado a desplazarse a Sabadell que lo preguntase a las señoritas que formaban el elenco de casa Maruja. Eran todas ellas tan amables y comprensivas que no negaban nada a nadie y, en justa correspondencia, tampoco el personal de aviación les ocultaba nada a ellas. A la verdad la representan desnuda y sospecho cual debe ser el motivo*" (SAYÓS, JUAN: 1999, 156).

El estallido de la guerra había supuesto en las Fuerzas Armadas de la República, una revolución de carácter sociológico al acceder a ciertos empleos y graduaciones militares

ciertos sectores sociales que, por su propia condición nunca hubieran podido llegar a ellos en el desarrollo normal de sus vidas. La contienda abrió el ejército a las clases populares, de hecho, algunos altos mandos de las grandes unidades militares eran de origen social humilde, ya que habían iniciado su carrera militar como jefes de milicias al principio de la guerra.

Uno de los sectores del ejército donde más clasismo existía antes de la guerra era en la aviación. Ya hemos comentado que, salvo algunas excepciones, todos los pilotos de preguerra procedían de familias acomodadas. La razón estribaba en que las clases populares, evidentemente, no podían sufragar los costes que conllevaba la formación de un piloto. Al igual que otros sectores del ejército, la guerra democratizó la fuerza aérea. Las sucesivas convocatorias para ingresar en las academias de formación de pilotos fueron cubiertas en una buena parte por elementos procedentes de sectores sociales más enraizados en la clase trabajadora. Los alumnos egresados de las diferentes academias, ya fueran de España, Francia o la URSS, fueron integrándose en las distintas escuadrillas de combate cambiando la faz de las Fuerzas Aéreas de la República. Pero, en el Arma de Aviación, existían oficiales profesionales que ya lo eran antes de la guerra. Según la opinión de algunos de los nuevos aviadores, estos antiguos oficiales tenían todavía una mentalidad, vamos a denominarla "*clasista*", en relación con las nuevas hornadas de pilotos que habían salido durante la guerra. Además, muchos de estos antiguos oficiales se habían refugiado en puestos burocráticos rehuyendo las escuadrillas de combate, lo que hacía que no fueran bien mirados por los jóvenes pilotos que estaban jugándose la vida a diario en el frente.

Para echar más leña al fuego, el gobierno de la República sacó un decreto por "*el que se creaba dentro del cuerpo de aviación la Escala del Aire, que estaría formada por los pilotos y observadores que poseyeran el título con anterioridad al 18 de julio de 1936, y aquellos que lo hubiesen obtenido con fecha posterior tendrían la consideración de personal de tierra al que, provisionalmente, se le otorgaba 'el honor' de ejercer los servicios que correspondían al personal de vuelo*" (SAYÓS, JUAN: 1999, 149). Esta normativa encendió mucho los ánimos entre los nuevos pilotos que amenazaron con no coger los aviones sino se cambiaba la legislación aludida.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

José María Bravo hace mención en su relato a toda esta serie de problemas que surgieron entre los antiguos y los nuevos pilotos incorporados en el fragor del combate. De esta manera nos explica los asuntos a los que se ha hecho mención:

"*De vez en cuando tropezábamos en algunos aeródromos con los 'caballeritos' oficiales de preguerra, cómodamente asentados en destinos de retaguardia y que, como comentábamos desabridamente entre nosotros, parecía que esperaban mullidamente instalados en estupendos destinos muy lejos del combate el final de la guerra; aguardaban que el conflicto terminara en tablas y que les reconocieran sus grados y antigüedad. Otra prueba de estos argumentos fue la publicación de una directiva sobre escalafones, en la cual todos los grados de antes de la guerra prevalecían por encima de los ganados durante la misma, directiva que tuvo que ser cancelada precipitadamente ante la amenaza de los jóvenes pilotos, sargentos y tenientes, de dejar de volar de inmediato. Es realmente curioso pensar que en la zona republicana la guerra en el aire la realizamos, en una proporción muy abultada, jóvenes de 18 a 21 años que nos hicimos pilotos durante la contienda, mientras que los oficiales de aviación de antes del conflicto ocupaban puestos burocráticos o exclusivamente de mando.*

Llegaron incluso a amenazarnos con arrestarnos, aunque no se atrevieron, pero, eso sí, nos denunciaron a su superior el teniente coronel Cascón que en aquel momento era jefe de la Región Aérea de Levante. Este no tardó en presentarse en Los Alcázares y después de echarme una reprimenda por la forma en que íbamos ataviados infringiendo según él las normas establecidas y denigrando al Arma de Aviación, me amenazó con arrestarnos a lo que respondí que él sería responsable si aparecía la aviación enemiga y los Moscas no interveníamos" (BRAVO, JOSÉ MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 100-101).

José María Bravo vuelve a referirse al tema de los antiguos y nuevos pilotos al reivindicar a los aviadores de su generación en el sentido de que en un momento dado de la guerra los jefes de escuadrilla y de Grupo fueron jóvenes de 20 ó 21 años que habían ascendido en el escalafón por méritos de guerra:

"*Las unidades de caza estuvieron mandadas por algunos escasos pilotos de caza de antes de la guerra, suboficiales hasta el 18 de julio de 1936. Y desde que regresaron de Kirovabad, los jefes de escuadrillas y Grupos fueron muchachos de 20 ó 21 años*

ascendidos por méritos de guerra a tenientes, capitanes o incluso mayores, que antes de la contienda no podían ni soñar con hacerse pilotos. En mayor medida hubo más pilotos de preguerra mandando unidades de bombardeo rápido o ligero, de reconocimiento o de hidroaviones" (BRAVO, JOSÉ MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 151).

En la línea de José María Bravo, pero en un tono más contundente, Juan Sayós entra en el tema de la contraposición entre el personal combatiente y el burocrático y menciona también que los antiguos pilotos veían a los jóvenes egresados de las academias de guerra como unos intrusos en el Arma de Aviación. De esta manera se explaya Juan Sayós en relación con los temas de la dicotomía militar combatiente / militar en puesto burocrático y con el clasismo que aún existía en las Fuerzas Aéreas de la República:

"*Al parecer, durante la guerra, el arma de aviación llegó a contar con casi veinte mil individuos, pero muy pocos de éstos eran personal de vuelo y, dentro del personal de vuelo, únicamente una reducida proporción actuaba en los frentes de guerra: unos doscientos, como término medio, lo que significa que por cada combatiente auténtico había un centenar de personas que lucían las alas de aviación con un riesgo extraordinariamente reducido. Eran tantos y algunos de ellos se pavoneaban de tal modo que el natural antagonismo que siempre existe entre el personal combatiente y burocrático llegó a adquirir matices graves.*

Los 'enchufados' de categoría eran los que disponían a su antojo y se repartían los cargos y los ascensos por méritos de amistades y especialmente de influencias políticas, mas a pesar del poco aprecio en que tenían a los pilotos y bombarderos novatos, a los que consideraban unos intrusos en el cuerpo, puesto que alguien tenía que jugarse el físico no les quedaba más remedio que tolerarlo. Por su parte, los combatientes se daban perfecta cuenta de que eran la justificación y el parachoques de la existencia de los burócratas y no desperdiciaban oportunidad para demostrárselo. En este sentido, ni siquiera los pilotos rusos se quedaban atrás" (SAYÓS, JUAN: 1999, 147-148).

Me gustaría terminar este punto abordando la mentalidad con la que encaraban el combate y, con ello, el sentimiento del miedo y la percepción de la muerte. En una guerra, ésta llega a convertirse en un acto cotidiano. En la aviación, la muerte podía llegar de diferentes formas: en combate con el enemigo, en un mal aterrizaje, en un fallo mecánico

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

del aparato o incluso en un entrenamiento. Por consiguiente el hecho de morir siempre estaba presente y es algo que se deduce de los testimonios de los aviadores.

Joaquín Calvo, nada más llegar a su escuadrilla se enfrentó al fantasma de la muerte en la persona de un compañero. Habían llegado destinados a la 2ª Escuadrilla de *Chatos* y el jefe soviético les hizo subir al avión indicándoles que volaran para ver qué tal lo hacían. Joaquín subió, realizó su vuelo y aterrizó. Su compañero hizo lo mismo, despegó, realizó las maniobras pertinentes en el aire, pero, al ir a tomar tierra, se mató; se estrelló en el momento del aterrizaje. Joaquín tuvo como primer servicio en la 2ª Escuadrilla de *Chatos* acompañar a los padres de su compañero muerto en el accidente. Así cuenta esta triste historia Joaquín:

"*Este ruso nos llevó al campo de Monjos que es donde estaba la Segunda y allí es donde íbamos destinados. Cuando llegamos, el jefe de escuadrilla era Morquilla, pero no estaba; estaba en Madrid, había ido a ver a su madre y entonces estaba haciendo de jefe uno del primer curso de Rusia que se llamaba Vicente Castillo Monzó. Cuando fuimos allí, pues nada, nos presentó el ruso y dijo: 'Estos vienen destinados a esta escuadrilla'. Era la Segunda y en ella terminé. El que estaba haciendo de jefe de escuadrilla, que era Vicente Castillo Monzó, me dijo que cogiera un avión y que despegara y que hiciera algo para verme y luego tomé tierra. Entonces subió el otro, éste, Llargués, y Llargués hizo lo mismo que yo pero al tomar tierra se estrelló y se mató. Y el primer servicio mío, porque tenía el uniforme limpio y nuevo, fue atender a los padres, que eran catalanes, de este Llargués. Vinieron a Villafranca del Penedés, a Monjos, y mi primer servicio fue acompañar a los padres durante el entierro y todas esas cosas. No sé qué le pasaría, se mató con el mismo avión que había dejado yo, un accidente. Y mi primer servicio fue ése, acompañar a los padres, el padre, la madre y una hermana, y como yo tenía el uniforme limpio me dijeron que los acompañara y todas esas cosas hasta que se le enterró. Y a partir de ahí hasta el día 29 de Marzo de 1939 en que me parece que llegamos a Madrid*".

Juan Lario, sin mencionarla, discurre sobre la muerte y sobre el espíritu que anidaba en los corazones de los jóvenes pilotos. Utiliza un lenguaje muy duro, llega a decir que, en el momento del combate, se convertían en lobos sedientos de sangre. Así reflexiona sobre el tema Juan:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*Para nosotros no existía un futuro firme, ni siquiera un hoy que garantizara el despertar del siguiente día. El aviador no vive ni el hoy ni el mañana; vive el 'ahora' creando un lejano e incierto futuro que quizás no llegue a ver. Y todo esto, en la vida humana, es atractivo y bello porque las incógnitas constituyen lo más sugestivo e interesante de nuestro inquieto espíritu.*

Cuando los clarines dejan de sonar, el guerrero se transforma en hombre que piensa en la paz y en el bienestar de los suyos, en el laborioso trabajo y en la armonía colectiva. Pero cuando los ojos se colman de sangre se convierte en fiera, en la peor de las fieras, porque ataca o se defiende con inusitada inteligencia, destruyendo, de paso, su obra.

Nosotros, los de la 'Gloriosa', a pesar de nuestra placentera holganza a través de los campos impregnados de maravillosos aromas y carne perfumada, intensivamente nos preparábamos para convertirnos en lobos, sedientos de sangre y de revancha. En el lado opuesto se pensaba y se hacía lo mismo. Así es la guerra" (LARIO, JUAN: 1973, 192).

Juan Sayós reflexiona acerca de la muerte y de la cobardía. No la llama por éste nombre, la denomina malicia. En este sentido, afirma que los jóvenes, salvo alguna excepción, no tenían este tipo de "malicia". Este defecto, y entramos otra vez en el conflicto combatiente / puesto burocrático, sólo lo tenían las personas que se encontraban en puestos de retaguardia. De esta manera lo explica Juan Sayós:

"*En aquel grupo de muchachos acostumbrados a jugarse la vida cada día, no se concedía gran importancia al hecho de que matasen a alguno o que otro obtuviese una victoria, Eran simples gajes del oficio*" (SAYÓS, JUAN: 1999, 95).

"*En nuestras unidades de pilotos voluntarios no se planteaba, por suerte, este caso, porque éramos muchachos jóvenes y en esa edad, salvo raras excepciones, uno lo entrega todo sin cálculos egoístas. La malicia es cosa de gente experimentada y, si algún joven la tenía con carácter prematuro, no estaba entonces jugándose cada día la piel como lo hacían los pilotos en el frente. En la retaguardia, e incluso dentro de la propia aviación, sobraban los puestos para aquellos que pretendían dárselas de listos sin arriesgarse*" (SAYÓS, JUAN: 1999, 86).

Ernesto Marimón hace una breve referencia muy conmovedora al miedo que sentían los pilotos cuando se dirigían al combate. Lo hace en el momento en que respondió a la

pregunta de una niña en un colegio que habían ido a visitar un grupo de aviadores. En la respuesta está todo:

"*Una de las tardes que teníamos libres fuimos andando a visitar un colegio, creo que de huérfanas ferroviarias, que estaba cerca de la casa de campo donde vivíamos. Las monjas iban vestidas de calle y allí residían niñas y también algunas chicas de mayor edad, ya jovencitas. Castillo les ofreció ayuda en todo lo que necesitaran y las monjas le pidieron algunas cosas. Las niñas nos preguntaban si éramos nosotros los que conducíamos los aviones que pasaban por encima del colegio. Nos decían que éramos muy valientes y nos preguntaron que si teníamos miedo. Yo les dije que sí, que teníamos miedo, pero nos lo aguantábamos. Nos reímos y nos despedimos de aquellas buenas personas*".

CONCLUSIONES

1.- Es opinión común entre casi todos los pilotos que los novatos debían ir integrándose poco a poco en el combate aéreo, pues podían morir en manos de aviadores enemigos más experimentados.

2.- Los pilotos tenían un acendrado sentido de la propiedad del avión que pilotaban, lo consideraban suyo y no les gustaba que otro lo manejara.

3.- Existe la percepción generalizada de que la vida en los Cuadros Eventuales era relajada en comparación con la vida de las escuadrillas de combate.

4.- En general, hay sensación de que, en las escuadrillas, se funcionaba bien, con método. Que todo estaba muy estructurado y planificado en cada una de las actividades que se llevaban a cabo; no se dejaba nada a la improvisación.

5.- Había una buena relación entre los diferentes especialistas que integraban una escuadrilla. Cabe destacar, en este sentido, la relación especial que podía existir entre el piloto y su mecánico y su armero, que podía llegar a ser muy profunda.

6.- Tanto los pilotos, como los diferentes especialistas de las escuadrillas, nunca pernoctaban en los aeródromos sino que lo hacían en lugares, relativamente, cercanos como podían ser las casas particulares, las pensiones, los hoteles o cualquier otra edificación que pudiera utilizarse como lugar de residencia.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

7.- Por razones de seguridad, salvo algunas excepciones, en el momento del alojamiento y de la manutención, se separaba a los pilotos del resto de los componentes de la escuadrilla. Es decir, los pilotos cuando no estaban de servicio, hacían vida aparte del resto de los integrantes de las escuadrillas.

8.- Las escuadrillas de combate, por lo general, cambiaban muy a menudo de ubicación geográfica por el desarrollo de las operaciones militares en el frente.

9.- En el caso de las escuadrillas mixtas donde estaban integrados los pilotos españoles y soviéticos, la opinión de los primeros respecto de los segundos es siempre buena y destacan su buen hacer y gran profesionalidad.

10.- En los momentos de asueto de los aviadores las diversiones más habituales consistían en salir con chicas, bailar, ir al cine, al teatro y a las casas de citas.

11.- Los aviadores poseen, en general, una percepción muy triste de las ciudades españolas por las que pasan debido a las penurias que se están padeciendo en a la guerra.

12.- Había una clara toma de conciencia clara sobre el espionaje y que el enemigo estaba dentro de sus filas. Sabían que estaban siendo espiados por los sublevados, pero a pesar de ello realizaban con abnegación los servicios que les encomendaban, asumiendo el peligro que conllevaba el que se supiera las intenciones de las misiones que abordaban.

13.- Es tónica general entre los aviadores, en especial entre los pilotos, la percepción de un clasismo procedente de los antiguos oficiales. Las nuevas hornadas de pilotos egresados de las escuelas habilitadas durante la guerra son consideradas por los pilotos profesionales de antes de la guerra como unos intrusos.

14.- La mayoría de los aviadores muestra un rechazo hacia el personal burocrático del Arma de Aviación, el que está lejos del frente. Piensa que se han refugiado en las oficinas para evitar el peligro que conlleva servir en las escuadrillas de combate. Además, es opinión común entre los aviadores entrevistados que, este personal burocrático, en especial los oficiales, los miraban por encima del hombro.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

D.- EL FINAL DE LA GUERRA CIVIL

El fracaso de la ofensiva del Ebro[244] por parte del ejército republicano, que se tradujo en una retirada hacia sus posiciones de partida en la ribera izquierda del citado río, se puede considerar como el comienzo del fin de la guerra y, por añadidura, de la Segunda República. La batalla había dejado exhausto al ejército de Cataluña, el más preparado y profesional de las fuerzas republicanas. Las provincias catalanas llevaban aisladas del resto de la zona gubernamental desde la llegada de los sublevados a la costa mediterránea, a la altura de Vinaroz, en el mes de abril de 1938. El panorama que se auguraba para Cataluña no era nada alentador en vísperas de una ofensiva sobre aquélla por parte de las fuerzas franquistas. A principios de diciembre de 1938, el Grupo de Ejércitos de Cataluña contaba con unos 220.000 hombres, de los cuales sólo unos 140.000 estaban encuadrados en brigadas mixtas. Pero, aún teniendo esta cantidad de hombres, existía un déficit en aviación, en artillería y en blindados en comparación con el ejército de los sublevados. En palabras del general Rojo era, realmente, un ejército de menos de 100.000 hombres. Frente a ellos, se disponía un ejército de entre 250.000 y 300.000 soldados perfectamente equipados (TUÑÓN DE LARA, MANUEL y GARCÍA NIETO, MARÍA DEL CARMEN: 1989, 488-489).

Ante la inminencia del ataque franquista a Cataluña, y a la vista del desgaste de las fuerzas republicanas en esa región, el general Rojo "*había previsto una maniobra de distracción para retrasar el ataque a Cataluña hasta que llegara nuevo armamento. Consistía en tres operaciones combinadas: una acción anfibia para amenazar Málaga y el Sur de Granada, un ataque en el frente Córdoba-Peñarroya y otro complementario en el frente de Madrid*" (CARDONA, GABRIEL: 1989, 254). Al final, las ofensivas proyectadas no se llevaron a cabo a causa de la oposición del general Miaja y del almirante Buiza. Sólo se llevó a cabo una operación en Extremadura en los primeros días de 1939, que en un principio sorprendió a los franquistas, pero, como había sucedido en otras ocasiones, la ofensiva republicana quedó encallada ante las fuerzas de Queipo de Llano. En palabras de Gabriel Cardona, "*la ofensiva murió por las causas de otras veces: los republicanos eran siempre una fuerza en proceso de organización, con poca técnica y escasos medios*" (CARDONA, GABRIEL: 1989, 256). El día 23 de diciembre de 1938 comenzaba la ofensiva de Cataluña por parte de los sublevados, operación que culminaría el 13 de

[244] La Batalla del Ebro se desarrolló entre los meses de julio y noviembre de 1938.

febrero de 1939 con la absoluta derrota del ejército republicano que tuvo que atravesar la frontera francesa. No obstante, "*pese a la abrumadora superioridad de las fuerzas atacantes en cobertura aérea, artillería y cifras absolutas, la retirada republicana nunca llegó a convertirse en una desbandada*" (PRESTON, PAUL: 2014, 31).

Siguiendo el ritmo de la retirada de los ejércitos republicanos, el gobierno de Negrín fue trasladándose hacia la frontera francesa. Durante el período de tiempo que duró la retirada de Cataluña el Presidente del Gobierno intentó por todos los medios llegar a una paz negociada, basada en la mediación de Francia y Reino Unido, cuyo punto principal sería que no hubiera represalias contra los vencidos. Pero las potencias democráticas ya estaban a un paso de reconocer al gobierno franquista, pues tenían prisa por terminar con la guerra. Negrín, tras los Acuerdos de Munich de 1938 entre las democracias y las potencias fascistas, vio que la victoria en la guerra se había puesto muy complicada y, por esta razón, buscaba una paz pactada con los rebeldes en base a tres puntos fundamentales: 1) Evacuación de las potencias extranjeras. 2) Que el pueblo español decidiera su sistema político. 3) Que no hubiera ninguna represalia. De hecho "*todavía el 3 de Febrero se reunía Negrín con Stevenson (Inglaterra) y Henry (Francia) para tratar de las posibles condiciones de paz. En puridad, el gobierno reducía las tres condiciones a una sola: la de que no hubiese persecuciones ni represalias. Se hacía eso ante la presión de los gobiernos de Francia e Inglaterra, que exigían las 'negociaciones de paz' como cuestión previa para dejar entrar en Francia a las tropas del ejército republicano. Al mismo tiempo Daladier enviaba a Bérard, su representante, a Burgos para echar las bases del reconocimiento del gobierno de Franco*" (TUÑÓN DE LARA, MANUEL y GARCÍA NIETO, MARÍA DEL CARMEN: 1989, 497).

Será en este ambiente de retirada continua en el frente catalán, entre el final de 1938 y los inicios de 1939, cuando terminará la guerra, como derrotados, para algunos de los aviadores presentes en este estudio. Las historias y experiencias vividas por los aviadores en la retirada de Cataluña hacia la frontera francesa son muy parecidas. Ya sea a pie o en avión, el final común de todas ellas será el internamiento en un campo de concentración en territorio francés. La retirada de Cataluña es una de las grandes tragedias de la Guerra Civil porque junto a las fuerzas republicanas en retirada iban cientos de miles de civiles de toda clase, desde niños hasta ancianos, huyendo de la represión que acompañaba a las fuerzas de ocupación franquistas. Estos ciudadanos españoles, al igual que el personal

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

militar, fueron internados en los campos de concentración que se habilitaron tras la frontera para la recepción de los desplazados.

El piloto de *Moscas* Ángel Sanz fue derribado en el aeródromo de Vilajuiga[245], en la provincia de Gerona, en febrero de 1939 cuando se disponía a despegar camino de Tolouse, por orden de la superioridad. Lo que quedaba de la aviación republicana en Cataluña había ido cubriendo la retirada del ejército republicano y de los civiles que huían hacia Francia. Cuando los ejércitos franquistas ya estaban cerca de la frontera hispano-francesa, se dio orden a algunas escuadrillas de que pasaran a Francia, mientras que otras volaron a la zona Centro-Sur controlada todavía por la República. Ángel Sanz nos relata con dramatismo como fue su último día de servicio en el citado aeródromo de Vilajuiga. Describe con nitidez cual era la situación de los aeródromos republicanos en Cataluña en aquellos momentos, totalmente desprotegidos ante los ataques aéreos de los rebeldes que, como ya se ha comentado, disponían de una superioridad abrumadora en materia aérea:

"*A últimos de Diciembre de 1938 me ascendieron a teniente y me hicieron jefe de escuadrilla, pero lo que pasó es que nunca fue publicado porque en aquella época ya no había diarios oficiales. Yo en la aviación republicana he sido de todo, jefe de escuadrilla, segundo jefe de escuadrilla, jefe de patrulla, piloto de pruebas e instructor. El último aeródromo en el que estuvimos fue el de Vilajuiga, en Gerona. De Vilajuiga teníamos que despegar el seis de Febrero, de hecho me dieron una carta firmada por Negrín, yo mandaba la Tercera Escuadrilla por entonces, en la que ponía que se autorizaba al piloto Ángel Sanz a que tomase tierra en el Aeropuerto de Tolouse, rogando a las autoridades francesas que nos dieran acogimiento hasta que se hubiera resuelto el asunto de los militares republicanos españoles en Francia. Es una pena porque esa carta la perdí.*

Ese último día, cuando iba a despegar camino de Francia, un alemán me tiró a un metro del suelo, la verdad es que no sé si había despegado todavía o no, pero el caso es que estando despegando me vino un Messerschmitt por detrás y me dió. Pero él tocó el suelo y se estrelló. El alemán se cortó las piernas, y murió allí mismo. Yo fui a auxiliarle con otro compañero y le cogimos uno de cada brazo para sacarle de la cabina y vimos que se quedaban las piernas debajo, se había cortado las dos piernas y además un ojo lo tenía colgando de un hilito. Cuando lo cogimos estaba todavía vivo, porque yo intenté

[245] Los aeródromos de Vilajuiga y Figueras, ambos en Gerona, fueron los últimos aeródromos republicanos en servicio antes de la retirada definitiva tras la frontera francesa.

desatarle y no supe hacerlo y le dije que se desatase él y todavía tuvo fuerzas para desatarse, todavía le funcionaba la cabeza. Ese día la escuadrilla de Messerschmitt que nos había atacado había hecho una sangría con nosotros, nos habían estado ametrallando y habían matado no sé cuantos pilotos de los nuestros. No teníamos defensa frente a ellos, no había defensa antiaérea, nunca hemos tenido defensa antiaérea. Yo, pasado el tiempo, he hablado con algún aviador de ellos y les he dicho que podían haber llegado a nuestros aeródromos con bombarderos y tíos con ametralladoras y que nos podían haber cogido los aviones y se los podían haber llevado. Si hubiera bajado alguien con una ametralladora de un avión enemigo, los pilotos teníamos que haber salido corriendo porque nosotros el único arma que llevábamos era una pistolita pequeña, o sea que con la pistolita no hubiéramos hecho nada".

Asimismo, en su testimonio comenta que algunos aviones de su escuadrilla pudieron despegar y llegar a la ciudad francesa de Agen siguiendo el curso del río Garona, donde aterrizaron por equivocación creyendo que era Tolouse. Esta última, era la población en la que tenían que haber tomado tierra. En su narración, reflexiona acerca de la inferioridad republicana en materia aérea en aquellos momentos y de la actitud y el espíritu de lucha que le hizo ser optimista hasta el último momento de la guerra:

"*Cuando salíamos al frente, sabíamos que éramos muchos menos que ellos, pero estábamos llenos de entusiasmo. Había veces que nosotros íbamos veinte o treinta, por ejemplo, y ya sabíamos que íbamos a tener enfrente ciento cincuenta enemigos, mas los Messerschmitt que iban por encima. (…) Nunca llegamos a sentir la inferioridad, yo hasta el último día, hasta el día de perder la guerra, yo tenía ánimo, no podía creer que perdiéramos la guerra*".

A causa de la inutilización de su avión en Vilajuiga, Ángel Sanz pasaría la frontera a pie con el resto del ejército republicano. Posteriormente, ya en Francia, sería internado en el campo de concentración de Argelés sur Mer, junto al Mar Mediterráneo. Ángel creía, como la mayoría de los refugiados, que los franceses los acogerían con los brazos abiertos. No en vano era la tierra de la libertad y de los derechos humanos, pero se encontraron con una realidad muy diferente, pero de eso ya se tratará en el siguiente capítulo:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*Yo, por mi parte, pasé andando a Francia por la frontera. (…) Una vez en Francia, todos fuimos al campo de concentración. Nosotros creíamos que los franceses nos iban a tratar como reyes. También fueron al campo de concentración los que habían tomado tierra en Agen. Nos ingresaron a todos en el campo de Argelés-sur-Mer guardados por moros, senegaleses y guardias móviles*".

El piloto de *Katiuskas*, Pedro Muñoz fue otro de los que cruzó la frontera por sus propios medios. Es un poco más explícito que Ángel Sanz en cuanto a las circunstancias que vivió en la retirada hacia Francia. Pedro Muñoz se había quedado sin avión porque cuatro aparatos de su escuadrilla se habían incorporado a la Cuarta Escuadrilla de *Katiuskas*. Ante la embestida de los rebeldes en Cataluña, estuvo ocupado en dirigir el tráfico en las atestadas carreteras que se dirigían a los pasos fronterizos catalanes. Cuenta la anécdota de que Hidalgo de Cisneros, comandante en jefe de las Fuerzas Aéreas de la República, los hizo formar para agradecerles sus servicios y darles la libertad de quedarse en España o pasar la frontera con el resto del ejército. En su testimonio se refleja que la retirada, tal como se ha comentado más arriba, nunca fue una desbandada, sino una operación organizada que salvó muchas vidas. Ante las opciones presentadas por Hidalgo de Cisneros, Pedro Muñoz optó por pasar la frontera:

"*Tras un bombardeo a La Cenia en el que hubo mucho follón ya que tres aviones de nuestra escuadrilla fueron derribados. De esta manera la escuadrilla se quedó sólo con tres aviones. Nuestros tres aviones se los pasaron a la Cuarta Escuadrilla, la que mandaba Jaime Mata, y nosotros nos quedamos sin aviones. Nosotros, entonces, nos dedicamos a guardar el orden en las carreteras porque en aquellos momentos la infantería se estaba retirando hacia Francia y había que mantener el orden como fuera. Recuerdo que hubo un andaluz muy gracioso, que era un soldado de infantería, que me dijo que aproximadamente al día siguiente o al otro pasaría un cañón grande, y que cuando pasara ese cañón que empezara a correr porque detrás iban los fascistas.*

Antes de pasar a Francia, Hidalgo de Cisneros ordenó al personal de aviación que nos concentrásemos en una explanada y allí nos dio las gracias por el trabajo a todos los que habíamos luchado en aviación. Nos dio las gracias por haber cumplido con nuestro deber, pero que la guerra había terminado, y nos dijo que el que quisiera que se quedase y sino que atravesara los Pirineos camino de Francia como pudiera. En aquellos momentos nosotros teníamos la escuadrilla muy bien organizada con Miñana al frente,

así que tomamos rumbo hacia Los Pirineos. En dos o tres días cruzábamos Los Pirineos y entrábamos en Francia".

Al igual que el resto de sus compañeros, nada más pasar la frontera fue desarmado por gendarmes franceses e internado en Argelés-sur-Mer. Cita en su narración el material soviético destinado a la República y que los franceses tenían almacenado en la frontera y que no habían dejado pasar a España, en su afán por la terminación de la guerra. Mucho de ese material era el que había negociado Hidalgo de Cisneros en Moscú en los últimos meses de 1938. De esta manera, cuenta como fue el paso a Francia, la entrega de las armas y su internamiento:

"*Cuando entramos en Francia nos estaban esperando los gendarmes y nos pidieron las pistolas. Yo cogí la mía, la desarmé y la tiré lejos de mí. Yo pensaba en los ciento y pico aviones nuestros que había en la frontera francesa esperando y que si hubieran pasado podríamos haber seguido combatiendo. Yo les dije, que si llegaban los alemanes a Francia, se iban a joder como nos habíamos jodido nosotros y bien jodidos que quedaron ellos con la invasión alemana. Pasada la frontera nos llevaron a Argelés-sur-Mer. Allí, en aquel campo de concentración, nos cuidaban unos negros que no sabían ni llevar el fusil, no llevaban ni balas en los fusiles*".

En su libro de memorias, Juan Lario describe con gran nitidez como fueron los últimos días de la campaña de Cataluña para el ejército republicano y, en particular, para los aviadores. Se detiene a explicar los continuos bombardeos de los rebeldes sobre los pocos aeródromos republicanos que aún funcionaban, como Vilajuiga o Figueras. Se refiere a lo complicado de la situación y a la penuria de armamento en la que se encontraban las fuerzas republicanas:

"*La situación era espantosa. Acabábamos de ser aniquilados como poderosa fuerza después de largos meses de cruenta y tenaz lucha. Hacía solamente dos escasas horas constituíamos todavía un núcleo bélico respetable y, en aquel instante, habíamos sido convertidos a la nada. No teníamos armas para seguir luchando*" (LARIO, JUAN: 1973, 326).

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

En su relato hace mención al material bélico que los franceses tenían retenido en la frontera y que dejaban pasar con cuentagotas. Si ese material hubiese llegado a manos republicanas, quizás la campaña de Cataluña se hubiera desarrollado de otra manera:

"*Cuando circulábamos por las inmediaciones de la estación del ferrocarril que une Port-Bou con Figueras, al través de Vilajuiga, dicho mecánico fue el primero en ver a un mercancías paralizado cuya humeante locomotora, quizá, esperase la orden de ponerse en movimiento. (...) Con ansiedad, nuestras miradas traspasaron rápidamente los cristales empañados de nuestro autocar viendo sobre una cadena de plataformas las siluetas enmascaradas por fuertes lonas, de algunos Chatos y Moscas, amén de otras armas terrestres que bien podrían ser tanques o cañones"* (LARIO, JUAN: 1973, 32).

Juan Lario sería otro de los pilotos que pasaría la frontera francesa a pie. Hace recaer las responsabilidades de la derrota sobre los políticos que administraron la República durante el tiempo de guerra. Incide, sobre todo, en la división del bando republicano en facciones políticas enfrentadas entre sí y con objetivos diferentes. Sin mencionarlo se puede estar refiriendo a los rifirrafes continuos entre comunistas y anarquistas, que se extendían a las unidades militares, o a los problemas de entendimiento entre el gobierno central y los gobiernos autonómicos vasco o catalán en cuanto a la administración de sus territorios o al desarrollo de la guerra, por no hablar del estado de casi autonomía que se vivía en la zona centro-sur republicana tras la ruptura de la zona gubernamental y el aislamiento de Cataluña, donde residía el gobierno de la República. Frente a la incapacidad de los políticos, destaca la capacidad técnica del ejército republicano, al que libera de cualquier responsabilidad por la derrota:

"*Una vez en mi alojamiento, creí conveniente asearme para no restar tiempo al matutino sueño. Preparé un pequeño maletín con algunos objetos íntimos y me acosté pensando dormir profundamente, después de aquella ajetreada jornada. (...) Permanecí largo rato con los ojos cerrados, pero no había manera de conciliar el sueño. Empecé entonces a discurrir un poco acerca de nuestro fracaso en la contienda. (...) Con inusitada velocidad pasó por mi mente todo el camino recorrido por los inestables e irresponsables personajes que administraron los asuntos gubernamentales de la zona republicana durante aquellos treinta meses. Pensé que hubiera sido imposible perder la guerra si aquellos hombres que dirigían las actividades de las fuerzas armadas hubieran abandonado sus posiciones partidistas e individuales, intereses, metas y tácticas distintas*

para formar un homogéneo equipo dejando a un lado las rencillas y escándalos políticos que pusieron de manifiesto, una y otra vez, la poca voluntad de hacer las cosas bien. (…)

Durante el reflujo de Cataluña palpablemente quedó demostrado que la guerra la perdieron los políticos, pero ¡Nunca! ¡Jamás! Puede tildarse de incapacidad técnica y combativa a un ejército que más bien fue creado para resistir durante largos meses que para ejecutar profundas acciones ofensivas" (LARIO, JUAN: 1973, 333-335).

.

Juan describe la marcha hacia los Pirineos en perfecto orden hasta arribar a la frontera francesa donde los desarmaron. Pasó por varias poblaciones del Sur de Francia hasta llegar a Argelés sur Mer donde fue internado en compañía de otros combatientes. En su relato reflexiona acerca de lo que se deja atrás al pasar la frontera. Se lamenta del trato dispensado por la policía francesa a los refugiados. Por otro lado, agradece la actitud de la población francesa cuando los veían pasar por los diferentes pueblos, camino del campo de concentración:

"*Con nuevas energías, reanudamos la suspendida marcha. No éramos los únicos que caminábamos por los sinuosos senderos montañosos. Nutridos contingentes de tropas se habían puesto en marcha desde diferentes puntos cercanos a la frontera, quizá a la misma hora que nosotros.*

Hay que tener en cuenta que el día anterior fue impartida la orden, general para todo el ejército del Este, para que organizadamente todas las unidades cruzaran la línea fronteriza. La guerra en la región catalana se consideraba terminada.

A partir de aquel día, todos los accesos que conducían a territorio francés fueron inundados por interminables columnas de combatientes que arrastraban tras de si todo el material bélico que utilizaron en los campos de batalla y que ahora servía para testimoniar que la lucha no finalizó con los brazos en alto sino en forzado repliegue.

No solamente caminábamos militares. Grandes grupos de civiles de ambos sexos, juntamente con sus hijos de variada edad, intentaban alcanzar territorio francés. (…)

Detuvímonos a descansar (cerca de la frontera) y a fumar un cigarrillo. Miré a mi alrededor y luego fije la mirada en la enorme montaña que nos cerraba el paso. Un

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

estrecho y tortuoso sendero serpenteaba ladera arriba perdiéndose en el relieve para después aparecer de nuevo cerca de la cúspide. Era el único paso de nuestra ruta. (...) A las dos de la tarde terminamos de escalar con cierto sofoco. (...) Contemplamos largamente la parte española. Mentalmente cada cual se despedía a su manera de aquella tierra que le llenaba los ojos. Allí quedaba lo que más queríamos. Patria, hogar, padres, hermanos, amigos… Todo, absolutamente todo. (...)

Ya estábamos en territorio francés. Suponíamos que, para nosotros, la guerra había terminado y nos internábamos en un país vecino en busca de refugio político. Sabíamos que Francia en este terreno era un país magnánimo. 'Los derechos del hombre' nos amparaban por los cuatro costados. (...) ¿Seríamos acaso prisioneros de guerra? Por los síntomas que observábamos, así era. Y de tal manera nos trataban. ¡Que poco esfuerzo realizaron las autoridades francesas para mitigar las rudezas de un final de guerra! (...) Mientras tanto, nosotros, refugiados en Francia, continuábamos caminando hacia los campos de concentración (...)

Al margen de la carretera un cartel anuncia que nos encontramos en Banyuls. Los pobladores de esta pequeña y hermosa ciudad se agolpan a los dos lados de la carretera para observarnos y alentarnos en nuestra desdicha. (...) Pasado cierto tiempo pude comprobar que la población de Francia, de una u otra manera protegía, a los seres más débiles que cruzaron la frontera. (...)

A las once y media de la mañana arribamos a la pequeña villa de Argelés. (...) Nuestro éxodo había concluido después de efectuar una marcha de unos 70 kilómetros en unas dieciocho horas de intenso caminar" (LARIO, JUAN: 1973, 337-348).

El fin de la guerra de José María Bravo fue calcado al de otros combatientes. Retirada, cruce de la frontera francesa a pie (avión inutilizado durante un bombardeo) e internamiento en Argelés-sur-Mer. En este caso, el guión seguido es distinto, pues José María consiguió fugarse del campo, junto con otros internados:

"*Después de pasar la noche en las montañas, llegamos a Argelés sur Mer cuando no había ni siquiera alambradas. Vigilaban el campo 'espahis' marroquíes y enormes senegaleses, negros como el carbón. Visto el panorama, decidimos escaparnos un pequeño grupo formado por Montilla, Fierro, Bascuñana, destacado jefe de un batallón*

de ametralladoras del ejército del general Modesto, un comisario, al que llamaban 'colchones', y yo. Lo hicimos ya casi de noche, cargados con el tronco de un árbol, como si tratáramos de acarrear leña. Viéndonos tan bien trajeados, los senegaleses no nos prestaron atención.

Fuimos los primeros en escaparnos. La gente normal que estaba en el campo no tenía recursos, pero los más audaces podían fugarse fácilmente durante la noche" (BRAVO, JOSE MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 157).

Una vez huidos, José María y sus compañeros marcharon a la localidad de Perpiñán donde se presentaron a la policía francesa. En el Consulado español, se encontraron con Hidalgo de Cisneros quien, además de darles dinero, les aconsejó que se marcharan de la ciudad. Se ofrecieron como combatientes al gobierno chino en su lucha contra los japoneses, pero la idea no se pudo hacer realidad. Con el reconocimiento del gobierno de Franco por parte de Francia y Gran Bretaña[246], tras la caída de Cataluña, vieron su posición en peligro, ya que pensaban que podían ser devueltos a España, con todo lo que ello conllevaba si eran atrapados por las autoridades franquistas. Vista la situación, decidieron volver a Argelés sur Mer por propia voluntad. Esta fue la aventura de José María Bravo:

"(En Perpiñán) *Nos dirigimos a un puesto de policía, diciéndoles que deseábamos presentarnos a las autoridades. Nos respondieron que tendríamos que esperar a la mañana. Muy correctos, nos ofrecieron café, y como el local era muy pequeño y en él no cabíamos todos, les dijimos que daríamos una vuelta por la ciudad, esperando a que abrieran las oficinas. Ya en la calle, nos dirigimos al Centro Español, donde al enterarse de quienes éramos nos acogieron con cariño y nos dieron de comer, que bien lo necesitábamos, pues llevábamos más de un día sin probar bocado. Nos explicaron donde estaba el Consulado español y cómo llegar a él, evitando caer en manos de la policía francesa que lo rodeaba*.

Una vez en el interior del Consulado, encontramos a nuestro jefe, el general Hidalgo de Cisneros, que después de entregarnos una ayuda de 500 francos nos aconsejó abandonar la ciudad lo más pronto posible, ya que nuestro deseo de regresar a España a

[246] Francia y Gran Bretaña reconocieron al gobierno de Franco el 27 de febrero de 1939. Al día siguiente, Manuel Azaña presentaba su dimisión como Presidente de la República.

incorporarnos al ejército que continuaba resistiendo en el Centro era totalmente irrealizable.

(De Perpiñán se trasladaron a Tolouse) *Volvimos a encontrar a nuestro general, que nos repitió que nos alejáramos de la ciudad, que estaba saturada de refugiados, y era por tanto peligrosa, y esta vez con billete, nos dirigimos a Burdeos, donde permanecimos bastantes días, alojados en un hotel económico del puerto. Aprovechamos para presentarnos en el consulado chino, ofreciendo nuestros servicios y el del resto de nuestros compañeros que se encontraban en Argelés. Nos dijeron que teníamos que pagarnos el pasaje en barco hasta China, a lo que les respondimos que si dispusiéramos de esas cantidades no habríamos recurrido a ellos.*

Como el gobierno francés había reconocido ya al gobierno de Franco, nuestra situación era muy comprometida, ya que en cualquier momento podían devolvernos a España, por lo que decidimos regresar a Argelés" (BRAVO, JOSE MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 157-159).

Juan Sayós, en sus memorias, relata como terminó para él la guerra. Había sido herido en las postrimerías de la Batalla del Ebro. Se hallaba ingresado en la Clínica Platón de Barcelona recuperándose de sus heridas, cuando comenzó la ofensiva de los franquistas sobre Cataluña. Trasladado con el resto de los heridos hacia la frontera francesa debido a la presión de los rebeldes, posteriormente pasaría a Francia con la ilusión de ser tratado allí médicamente, pero se encontraría con una realidad muy diferente. Refiere los padecimientos sufridos por los heridos. Se muestra muy crítico con el gobierno francés cuando afirma que recibieron a los refugiados españoles "*por prudencia*" y no por una cuestión de solidaridad. Menciona, asimismo, a las masas de civiles que huían de la represión franquista que se avecinaba. En un plano estrictamente militar, no veía factible la resistencia de la zona centro-sur una vez caída Cataluña, debido a su aislamiento. El final de su viaje, como el de casi todos los que huyeron a través de la frontera franco-catalana, sería el campo de Argelés sur Mer. Así narra Juan Sayós como vivió el final de la guerra:

"*En enero de 1939, el peligro convergía alrededor de la ciudad de Barcelona y los heridos de la aviación fuimos trasladados a Banyoles. A los que ya podíamos movernos por nuestro propio pie se nos alojó en una fonda cuyos propietarios no ocultaban apenas*

la repulsión que les inspirábamos. Fue un corto relevo antes de instalarnos en una finca situada sobre el pueblo de Vilallonga de Ter, cerca de Camprodón y junto a la frontera. Era la etapa preparatoria del exilio. (...) La única incógnita era el lugar al que finalmente nos dirigiríamos, pero circulaban rumores de que sería a algún país de América. La posibilidad de que la zona central republicana, prácticamente bloqueada, pudiera sostenerse durante largo tiempo era tan utópica, que sólo podían acariciarla los visionarios.

Caídos ya Vic y Gerona, la inmensa avalancha de personas que, por uno o por otro motivo, temían la represión de los 'nacionales', llegó a la frontera francesa, la cual, al principio, nuestros vecinos pretendían mantener cerrada, pero aquella masa de seres desesperados y acostumbrados a la guerra era tan imponente que optaron por disfrazar de piedad lo que posiblemente era prudencia. Empezó la emigración general y, por lo que a nosotros respecta, el día cinco de febrero todo el personal hospitalizado en Vilallonga, junto con los sanitarios, fue trasladado en camiones y ambulancias hasta el propio Coll d'Ares, lugar donde terminaba la carretera de Molló para convertirse en estrecha pista de montaña. Puesto que venían vehículos detrás y era preciso dejar sitio, a medida que los coches se iban vaciando, los chóferes los lanzaban a un barranco inmediato. Había algunos vestigios de nieve, pero brillaba el sol y el frío no era excesivo para tratarse de aquel lugar. Algunos gendarmes, situados en la línea fronteriza, vigilaban que nadie entrase en Francia armado.

Muchos creían que en el otro lado se habría organizado algo para atender a los heridos, pero lo único que encontramos fue un sendero de varios kilómetros de longitud y que, desde el Coll d'Ares, bajaba en zig-zag por la montaña, hasta llegar a Prats de Molló, población situada en una hondonada. Para ayudar a los que no podían caminar, unos cuantos heroicos voluntarios tuvieron que transportarlos en camillas por aquel camino extenuador. Yo usé la mano izquierda para transportar mi equipaje, reducido a un maletín, y dominando el dolor y a fuerza de altos para reposar, por la tarde conseguí llegar hasta las casas del pueblo. Sin embargo, no se me permitió entrar en ellas y fue un corral de ganado el lugar que me ofreció la acogedora Francia.

A la mañana siguiente, unos camiones condujeron a los heridos más graves hasta Perpinyá, y a los demás al campo de fútbol de Arlés-sur-Tech. En medio de aquel terreno de juego pasamos el día, sin comer. Cuando ya oscurecía, se apiadaron de nosotros y

nos encaminaron hacia la estación, donde tuvimos las salas de cemento como camas. Por último, nos trasladaron a la playa de Argelés, hoy lugar de placer transformado por los recursos fabulosos del turismo, pero que en aquel entonces no era más que un inmenso desierto de arena rodeado por soldados senegaleses y en el que se iban acumulando los españoles fugitivos" (SAYÓS, JUAN: 1999, 200-201).

En el marco de sus memorias, Francisco Meroño relata la parte menos amable de la retirada, utilizando un lenguaje dramático. Refiere los bombardeos continuos por parte de la aviación franquista a los que son sometidos tanto los combatientes como los civiles que huyen; el entierro de los muertos; los padecimientos del éxodo hacia Francia; el ensañamiento de las tropas marroquíes de Franco con los heridos que ya no podían continuar el camino o los que, exhaustos, eran alcanzados por los regulares y masacrados. Así narra el piloto Francisco Meroño sus últimos días como combatiente republicano:

"*Los tanques fascistas están a pocos kilómetros de Figueras. Prendemos fuego a todo lo que queda útil: aviones, coches rotos, cajas con municiones…*

Los aviones alemanes están tirando bombas por todas partes. La gente corre de un lado para otro, escuchan la nueva tanda de bombas y vuelven a correr.

Por la mañana, cesa la lluvia y esclarece el cielo para darles otra oportunidad a los fascistas. Las fuerzas se agotaron, quedan solamente las escasas para arrastrar los pies en el tramo postrer lleno de barro y sangre que nos queda para llegar a Francia, subir y bajar los Pirineos.

Sin almuerzo, nerviosos, comenzamos a enterrar a los muertos del bombardeo nocturno. No hay ataúdes, el cementerio está lejos y los tanques enemigos cerca. Los obuses ladran el camino y los estallidos llegan hasta nuestros oídos. En las mismas zanjas que nos sirvieron de refugio, colocamos los cadáveres en filas de a dos, uno al lado de otro. Una vieja, con el rosario en la mano, cuenta: dos, cuatro, seis… Mujeres y niños lloran en silencio, se oyen voces amargas. La zanja va disminuyendo…

Aquí hemos enterrado a treinta y seis cadáveres, en el pueblo hay centenares. Se llenaron las zanjas, hacemos otras. En un pozo enterramos a los que no tienen familiares ni amigos. Sobre la tierra fresca y removida no dejamos nada; ni cruces, ni lápidas, ni flores. Si fuera verano, las cogeríamos en el campo, ahora todo está muerto.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Todos ayudan en la macabra tarea. Una mujer bajita, de rodillas, con las manos remueve la tierra al lado de los muertos, quita las piedras gordas y pone arena fina, levanta la mirada al cielo y cruza los brazos en una oración. (…)

La caballería mora árabe sube en nuestra persecución por el camino que dejamos sembrado de coches, camiones, maletas, muertos, heridos y agotados, que ya no pudieron continuar más. Los moros embriagados se mofan de todo, se ensañan con los que agonizan en las cunetas. Sus carcajadas sarcásticas llegan hasta nosotros como golpes de verdugos.

Comenzamos la marcha a través de los Pirineos. (…) Todos hambrientos y tiritando de frío continuamos la marcha. Ya no hay carretera, ni camino, ni senda. Las pendientes del monte se hacen tan inclinadas que no vemos el que camina delante. Despacio, con cuidado, salvamos los tramos de plantas pinchosas que hieren las manos, la cara, las piernas, rasgan las ropas. (…) La resonancia del bosque nos trae el aullar de lobos hambrientos. De abajo suben carcajadas sarcásticas de los que Franco trajo a España de las morismas africanas. Zarauza echa varias ráfagas de balas con el automático ametrallador en ambas direcciones" (MEROÑO, FRANCISCO: 2004, 235-243).

En un lenguaje épico, relata de forma breve que ellos han cumplido con su deber durante la guerra. Han luchado contra un enemigo militarmente mucho más fuerte y mejor pertrechado en todos los sentidos. Se queja amargamente de la recepción propiciada por los franceses. Pasada la frontera, está su destino, Argelés sur Mer. Asi lo narra Francisco:

"*Volamos y combatimos por los aires de toda España, cumpliendo con el deber de la patria. No sentimos ningún sonrojo ante nuestros antepasados, porque hemos luchado como un valiente gallo contra la hiena fascista mil veces más fuerte. Pasamos la frontera de Francia con la cabeza bien alta.*

Mañana nos dispersaremos por el mundo de las adversidades, tal vez para jamás entrevistarnos. Pero nunca olvidaremos a nuestros amigos y compañeros de armas a los que las balas fascistas segaron sus tiernas vidas en la lucha justa que libramos. (…)

Se aproxima la noche. Llevamos todo el día caminando. Dejamos las casas, los árboles, el río, la carretera asfaltada y el camino pedregoso. Entramos en una playa arenosa

donde se hunden los pies. La columna pasa entre dos camiones: Es la entrada. Varios soldados y gendarmes, a pie y a caballo, custodian la puerta. (…) Los soldados y gendarmes empujan, la gente rechaza, se resiste. No vienen encima caballos, soldados blancos y negros, gendarmes con sables. Todo se confundió: el mar, el cielo, la playa, los niños, los enfermos, las mujeres, los heridos. Gritos, quejidos, llantos, llamadas. Éste perdió al amigo, aquél al pariente, los hijos a los padres, la madre al hijo, la mujer al marido… (…) No hay pan, ni medicinas, ni agua, ni un granito de consideración entre los millones de granitos de estas playas, aquí sólo hay alambradas de púas con fusiles apuntando al infinito" (MEROÑO, FRANCISCO: 2004, 244-246).

El piloto Blas Castejón, futuro habitante de Argelés sur Mer, sería otro de los que pasaría a pie la frontera francesa. En su relato, destaca los sufrimientos padecidos por los huidos en su viaje hacia Francia y la sensación de humillación que sintieron como combatientes al tener que entregar sus armas:

"*Cataluña entera venía detrás de nosotros: hombres, mujeres, niños, heridos, enfermos, andando hacia la cima de los Pirineos, llenos de nieve y frío, una marcha sin piedad. En el silencio de la noche, oías por todas partes los gritos procedentes de la gente que no podía seguir la gran columna formada para llegar a la frontera. Allí nos esperaban los gendarmes franceses, junto a un montón de pistolas, fusiles y otros pertrechos. Esta era la nueva tragedia que nadie esperaba; los oficiales tenían que entregar sus pistolas y algunos se negaban a hacerlo y se ponían a llorar. Aquellos hombres lucharon por la libertad de todos; nos sentimos despreciados y humillados; nadie pudo imaginar la tragedia que vivimos.*

Gente de toda clase tirada en aquellas playas de Argèles sur Mer y otras. Éramos sujetos inanimados, como perros sin amo. Todo esto requeriría muchas páginas para contarlo. Todo nuestro sufrimiento moral detrás de las alambradas, con senegaleses que nos custodiaban"[247].

A diferencia de los anteriores, el piloto de *Chatos*, Ernesto Marimón, saldría de Cataluña hacia Francia en vuelo con su propio avión. Tras pasar la frontera, la escuadrilla tomaría tierra en la ciudad francesa de Carcasonne donde, a pesar de estar vigilados por los

[247] *Revista Ícaro* (nº 89) 2006.

gendarmes, fueron alojados en un hotel y no internados en un campo de concentración como les había ocurrido a los que cruzaban la frontera a pie. Transcurridos unos días, serían conducidos a una base militar francesa. Aquí les fue hecha una propuesta para enrolarse en la aviación francesa y partir a luchar a Indochina[248]. Hasta el momento de la propuesta, la situación de Ernesto Marimón y sus compañeros había sido buena: buen trato, buen alojamiento y buena comida. La negativa de los pilotos españoles a alistarse para participar en la guerra de Indochina cambió su destino de forma drástica. De estar disfrutando de un trato deferente, fueron trasladados en autobús para ser ingresados en el campo de concentración de Vernet d'Ariege. Sería aquí donde comenzaría el calvario de Ernesto Marimón. Así narra Ernesto sus últimos días como piloto de las Fuerzas Aéreas de la República:

"*El día cinco de Febrero se recibió la orden de pasar en vuelo a Francia. Los preparativos los hicimos precipitadamente porque la orden era que había que partir cuanto antes. El campo de Figueras sufrió varios bombardeos y parecía desde el aire un paisaje lunar. Para despegar y tomar tierra había que señalar una línea entre cráteres de bombas para no caer en uno de ellos. Mi mecánico pudo colocar mi maletín con lo imprescindible en el avión y me dejé en la casa que habitábamos, muy cerca del campo, una maleta llena de ropa, libros y diversos objetos.*

Despegamos sin novedad y pusimos rumbo a Francia. Una vez cruzados los Pirineos y volando ya sobre la inmensa llanura que se extiende al Sur de Francia, se nos acercaron unos aviones muy rápidos. La fuerza de la costumbre al divisar aviones nos hizo a todos comenzar un alaveo de advertencia. Los aviones pasaron por encima de nosotros y se pusieron a nuestra cola, cosa que no me gustó nada. Seguimos volando como si nada hubiera pasado y en un momento dado se puso a mi derecha uno de ellos. Le saludé llevando mi mano al pasamontañas y el otro piloto correspondió a mi saludo. Volaron a nuestro lado unos segundos, metieron gases y se perdieron de vista por delante de nosotros. Eran unos aviones monoplanos de ala baja que, seguramente vendrían de un aeródromo de los alrededores de Tolouse. Posteriormente, supe que los aviones eran unos Dewoitines 510 con un motor de cerca de novecientos caballos y una velocidad de crucero que sobrepasaba los cuatrocientos kilómetros por hora. Al final, tomamos tierra

[248] Indochina era en aquellos momentos una colonia francesa donde había prendido el sentimiento anticolonialista.

en Carcasonne. Lo primero que hicieron los franceses fue registrarnos a nosotros y a nuestro pequeño equipaje y, por supuesto, desarmarnos, todos llevábamos pistola. A Carcasonne llegó la escuadrilla completa. Dejamos los aviones nuevecitos, sin una señal de ráfaga de ametralladora ni de cascote de antiaéreo. Una pena, se me saltaron las lágrimas.

Las autoridades de Carcasonne desalojaron un pequeño hotel de la ciudad y nos alojaron a nosotros allí. Seguidamente pusieron unos gendarmes en la puerta para que nadie pudiera entrar ni salir y allí estuvimos encerrados, no recuerdo bien, si diez o doce días. El cambio fue radical, pasar de la tensión y zozobra de la guerra a la tranquilidad de un hotel nos produjo una gran relajación y hubo algunos que se pasaron veinticuatro horas durmiendo. Nos trataron muy bien en todos los sentidos. La comida era buena y abundante. Aprovechamos la estancia para asearnos en todos los sentidos, ducharnos todos los días con agua caliente, lavar nuestra ropa, la poca que llevábamos, descansar y, sobre todo, asomarnos al balcón a mirar a las chicas francesas. Las chicas se agolpaban en la calle para hablar con nosotros, aunque no las entendiéramos bien. Hacía mes y medio que no veíamos a ninguna mujer. Las jóvenes francesas eran preciosas.

Pasados los días que he mencionado, nos trasladaron en un autobús de lujo a un aeródromo militar francés llamado Francazal. El día anterior nos habían avisado del traslado y ya teníamos el poco equipaje preparado. Yo llevaba un pequeño maletín con ropa interior, el libro de vuelo y los utensilios de limpieza y aseo personal. En la base nos recibieron muy bien, con cortesía y deferencia. Fuimos alojados según nuestras graduaciones, o sea, separados los oficiales de los suboficiales. Allí estaba con nosotros toda la jefatura de la Escuadra de Caza, encabezada por Lacalle. El trato que recibíamos de los pilotos franceses era francamente deferente, correcto y amistoso. Nos encontrábamos allí como en nuestra propia casa. Nos miraban casi con admiración, pensando que veníamos de una guerra y que habíamos sido protagonistas de combates y de servicios que conllevaba haber tomado parte activa en una guerra.

Un día, no recuerdo la fecha, se presentaron en la base unos señores procedentes del gobierno francés que se reunieron con nuestros jefes y les hicieron una proposición. En aquellos momentos Francia estaba en guerra en su colonia de Indochina ya que ésta quería conseguir su independencia. La proposición era la de crear una especie de Legión

Extranjera Francesa para tomar parte desde el aire en la guerra de Indochina. Se nos ofrecía, al que lo deseara, la nacionalidad francesa y no sé cuántos beneficios más, con tal de que aceptáramos. Naturalmente nuestros jefes les contestaron que, si bien en principio ellos no estaban conformes con la propuesta, tenían que consultarlo con nosotros, que habríamos de ser los protagonistas de esa expedición. Marcharon los franceses para darnos tiempo a pensar y discutir esa proposición. Lo discutimos, cambiamos impresiones y, por unanimidad, rechazamos la propuesta. Así lo comunicaron nuestros jefes cuando volvieron los franceses para conocer nuestra opinión".

El rechazo a la oferta de los oficiales franceses para ingresar en la Legión Extranjera francesa supuso, como ya ha se ha mencionado anteriormente, que el buen trato dispensado hasta ese momento se terminara y fueran enviados al campo de concentración de Vernet d'Arriege.

En base a la información proporcionada por el piloto Jaime Torn, éste siguió los mismos pasos que su compañero Ernesto Miramón. Salió en vuelo de Cataluña con los *Superchatos* y, ya en Francia, tomaría tierra en Carcasonne. Jaime reflexiona acerca de la guerra y del papel que cada bando ha jugado en ella. Contrapone la doctrina totalitaria de los sublevados con el papel jugado por aquellos que defendieron "*una República nacida entre risas, flores y alegrías de una mañana de abril*". Se lamenta profundamente de la superioridad militar de los sublevados:

"*Así pues, se llegaba al final de la desigual lucha, al final de la guerra impuesta a España, donde la fuerza brutal aplastaba a todo un pueblo, ya no bastaban corazones rebosando ideales, de vidas dispuestas al supremo sacrificio, la máquina guerrera agresiva, lubricada, ordenada, regulada, aunque sacada del estercolero totalitario, actuaba ya, soñando con el futuro desfile de la victoria en Madrid. Por el otro lado, el desfile de los vencidos con su cortejo de injusticias y de inocentes víctimas de un cruel destino, había también empezado, pero quedaban todavía fe y esperanza, pensando que no podía una guerra así perderse, en la cual tanta sangre y lágrimas se habían vertido para defender una República nacida entre risas, flores y alegrías una mañana de abril. A pesar de todo, la lucha en el aire continuaba, pero la superioridad enemiga tan*

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

abrumadora era que casi resultaba inútil oponerse a los continuos ataques contra lo que quedaba de nuestras desorganizadas fuerzas, aéreas o terrestres ya camino del exilio"[249].

Una vez en Carcasonne, la peripecia de Jaime Torn fue diferente y más amarga que la de Ernesto. Jaime Torn y sus compañeros fueron detenidos en el aeródromo donde habían tomado tierra. De allí fueron trasladados a Tolouse, para definitivamente ser ingresados en el campo de concentración denominado SeptFonds. Relata también que los aviones republicanos también fueron llevados en vuelo a Tolouse donde serían recogidos posteriormente por pilotos franquistas para ser llevados a España. Así lo cuenta Jaime Torn:

"*Fueron enseguida los pilotos detenidos y conducidos a una sala del edificio principal, mientras los aviones quedaban bajo la custodia de los gendarmes. Aquí termina lo que de vida militar y de combatiente habían llevado unos muchachos cuya principal inculpación en este país sería el haber luchado por la libertad de su Patria.*

Pilotos franceses llevaron los cazas españoles al aeródromo Francazal de Tolouse, de donde a la mañana siguiente, los franquistas se los llevarían a España como trofeo que sólo en tales condiciones pudieron conquistar. Fueron también los pilotos republicanos llevados a Tolouse, para unas días más tarde ser vertidos en una cloaca llamada Camp de SeptFonds donde sus alambradas, junto con el hambre y las humillaciones, herían más el corazón que las manos, y simbolizan ya la futura tragedia que rápidamente se acercaba"[250].

A pesar de la retirada de Cataluña, la República todavía no había sido totalmente derrotada. Quedaba en su poder la denominada zona Centro-Sur. Negrín y su gobierno pasaron a Francia junto con los integrantes del ejército republicano en retirada y los miles de ciudadanos que huían de la represión de las tropas franquistas. Negrín, poco tiempo después de llegar a Francia, volvió a España[251], a la zona centro-Sur leal al gobierno de la República. Por otro lado, el Presidente de la República y algunos militares como el general Rojo o Hernández Saravia decidieron no volver, ya que a su parecer la guerra estaba irremisiblemente perdida para la causa republicana. A partir de la caída de

[249] *Revista Ícaro* (nº 72) 2002.
[250] *Revista Ícaro* (nº 72), 2002
[251] Negrín llegaría a Alicante el día 10 de febrero en avión procedente de Tolouse.

Cataluña, la República comenzó a descender por una pendiente de descomposición que culminará con el golpe de Estado del coronel Casado contra el gobierno de la República, a primeros de marzo de 1939, y la posterior capitulación por parte de aquél ante las fuerzas del general Franco a finales del mismo mes.

La situación de Negrín a su vuelta a España era desesperada. Mantuvo algunas reuniones con los altos jefes militares republicanos de la zona Centro-Sur para evaluar las posibilidades de resistencia[252]. La respuesta de la mayoría de los mandos militares fue pesimista. Además, no se sabía si Negrín lo que deseaba era retirarse combatiendo para poder salvar al mayor número de personas posible, o si quería enlazar con la guerra mundial que se avecinaba o creía verdaderamente en la resistencia. Los que convivieron con él refieren momentos de indecisión y desaliento (TUÑÓN DE LARA, MANUEL y GARCÍA NIETO, MARÍA DEL CARMEN: 1989, 507). Paul Preston, por su parte, afirma que Negrín "*se sentía torturado desde hacía mucho tiempo por un sentido de la responsabilidad con la población republicana*" (PRESTON, PAUL: 2014, 61), es decir, Preston defiende la idea de que la postura de Negrín era resistir con la finalidad de llegar a una negociación que evitara el baño de sangre que preveía si la guerra la ganaban los rebeldes. La política de resistencia del Jefe de Gobierno republicano era apoyada por los comunistas. Esta apuesta por la resistencia pasaría factura tanto a Negrín, que fue tachado de filocomunista y de estar al servicio de los intereses de Moscú, y al PCE al que se le acusó de lo mismo. Esto hizo que, al final de la guerra, el Partido Comunista fuera un partido aislado de las masas republicanas. En favor de ambos Julio Aróstegui alega que "*durante la mayor parte de la guerra la política comunista no tuvo una alternativa válida, ni en el terreno interior, ni en la cuestión militar, ni en el panorama internacional. Esta, y no otra, parece ser la clave por la cual un hombre con verdadero talante de estadista como Negrín la suscribió enteramente*". Lo que no es óbice para afirmar que la política de Negrín discrepaba en algunos aspectos importantes de la de los comunistas, como podía ser la defensa de la mediación internacional y la negociación con la finalidad de terminar la guerra con dignidad para la causa republicana (ARÓSTEGUI, JULIO: 1989, 108). En este convulso ambiente político y militar tan enrarecido de los dos últimos meses de la guerra vivieron los aviadores no presentes en Cataluña el final de la Guerra Civil.

[252] El 13 o 14 de febrero de 1939 se reunió en la base de Los Llanos con los mandos del ejército. El 2 de marzo Negrín se reunió en Elda con Casado y Matallana. Fuente: TUÑÓN DE LARA, MANUEL y GARCIA NIETO, MARÍA DEL CARMEN: *La Guerra Civil. En Historia de España* (vol. 9). Barcelona: Labor, 1989

Joaquín Calvo, piloto de la 2ª Escuadrilla de *Chatos*, se hallaba destinado en el campo de La Rabasa (Alicante) en estas críticas fechas. Viendo ya perdida la guerra, él y sus compañeros pensaron volar hacia Argelia para no caer en manos del ejército franquista. En esas estaban cuando el mando les obligó a ir a Albacete, en teoría para realizar un servicio. Por esta razón, ya no tuvieron la posibilidad salir hacia Orán debido a que la autonomía del *Chato* era limitada, no era como la de los aparatos de bombardeo que tenían más radio de acción y podían volar más horas. En general, la primera idea que se les venía a la cabeza a los pilotos republicanos al ver cercano el final de la guerra era huir con el avión. Pero las circunstancias impidieron a un grupo considerable no poder hacerlo y, por tanto, cayeron en manos de las tropas sublevadas. Una vez en Albacete, fueron convencidos de que debían entregarse a las autoridades franquistas porque con su decisión salvarían muchas vidas.

El origen de esta orden está en el ya citado golpe del coronel Casado contra el gobierno republicano del 5 de marzo de 1939. La justificación del golpe se basaba en que su objetivo era prevenir un posible golpe comunista que venía corroborado por una serie de ascensos a militares comunistas como Líster, Modesto o Cordón (AROSTEGUI, JULIO: 1989, 112). En la misma línea van las argumentaciones de Paul Preston en el sentido de que Casado hizo que "*el final de la Guerra Civil Española fuese casi idéntico al comienzo. Como habían hecho Mola, Franco y los demás conspiradores de 1936, Casado dirigió a una parte del ejército republicano en una revuelta contra su gobierno. Aseguraba, como habían hecho los anteriores, y también sin fundamento alguno, que el gobierno de Negrín era una marioneta del Partido Comunista y que se avecinaba un golpe de Estado inminente para instaurar una dictadura comunista*" (PRESTON, PAUL: 2014, 11). El resultado del golpe fue la instauración del denominado Consejo de Defensa que fue apoyado por algunos sectores anarquistas (Cipriano Mera) y socialistas (Besteiro y Wenceslao Carrillo) y militares profesionales al mando de los ejércitos de la zona Centro-Sur (Miaja, Matallana, Menéndez) que no veían viabilidad a la continuación de la guerra. Hubo oposición al golpe entre los mandos comunistas de la zona Centro-Sur como Ascanio o Barceló, pero fueron derrotados por las fuerzas del Consejo de Defensa al mando del anarquista Cirpriano Mera[253]. Tras una conversación entre Casado y Negrín,

[253] "*Aquella guerra civil 'interna' había costado la vida de 2.000 españoles más, entre el temor y la indiferencia de la mayoría de la población madrileña, literalmente agotada tras casi tres años de guerra*" (TUÑÓN DE LARA, MANUEL y GARCÍA NIETO, MARÍA DEL CARMEN: 1989, 522).

este último se dio por vencido y abandonaría España el 6 de febrero de 1939. Con Juan Negrín fuera de juego, todo el poder cayó en manos de la junta casadista cuyo objetivo principal era llegar a un acuerdo con Franco para finalizar la guerra. Hay que destacar que Casado ya mantenía contactos con la Quinta Columna franquista en Madrid con la intención de llegar a un acuerdo que pusiera fin a la Guerra Civil antes de dar el golpe de Estado. Una vez en el poder Besteiro y Casado pensaron que podrían negociar una rendición con Franco. Pero las conversaciones mantenidas por miembros del Consejo de Defensa los días 23 y 25 de Marzo con los sublevados demostraron que éstos no querían otra cosa que la rendición incondicional de las fuerzas republicanas (TUSELL, JAVIER: 1994, 540).

Producto de las conversaciones entre la Junta de Defensa y el gobierno de Burgos fue el acuerdo sobre la entrega de los aviones republicanos a las tropas franquistas[254]. La orden de entregar los aviones la dio el nuevo jefe de la aviación republicana nombrado por la Junta de Defensa, el coronel Cascón, el cual ordenó que todas las escuadrillas debían entregarse a los franquistas en Madrid, concretamente en Barajas. Dio la posibilidad de embarcarse en Valencia para partir al exilio para aquellos que no quisieran entregarse (SAIZ CIDONCHA, CARLOS: 2006, 926). Volviendo a Joaquín Calvo, de esta manera narra cómo se produjo la orden de entrega de los aviones:

"*Al acabar la guerra pensamos salir de España con los aviones, pero no pudimos salir porque cuando nos pilló todo esto…, la entrega de los aviones, nos dijeron que fuéramos a hacer un servicio a Albacete. La Comandancia de Aviación, la Jefatura de Aviación estaba en Albacete y entonces nosotros estábamos en Alicante y desde Alicante nosotros hubiésemos pasado muy bien a Orán porque volando alto sobre Alicante veíamos ya la costa de África. Lo que pasa es que desde Albacete no podíamos. Nosotros como mucho podíamos volar…, quizás podíamos llegar a hora y media. Normalmente nosotros no estábamos nunca más de una hora en vuelo porque nos quedábamos sin gasolina. Un combate dura como mucho diez o quince minutos, no hay autonomía y, sobre todo, con lo que chupan los motores cuando van al máximo. Nos dijeron que íbamos a hacer un servicio y que fuésemos nueve nada más. Y, cuando llegamos a Albacete, nos dijeron que nos teníamos que entregar, que salvábamos no sé cuantas vidas, no sé que… Que*

[254] En las conversaciones entre la Junta de Defensa y el gobierno de Burgos se llegó al acuerdo de que la aviación se entregaría el día 25 de marzo y el 27 lo haría el resto del ejército republicano, pero hubo que posponer las fechas.

nosotros desde allí nos hubiésemos ido, lo que pasa es que no podíamos. Yo llamé por teléfono a La Aparecida, que era un campo de aviación que estaba en la parte donde está ahora Cartagena. Pero al descolgar el teléfono me dijeron…., yo llamaba desde Albacete, pues de todas formas no nos fiábamos de que íbamos a salvar muchas vidas. Y entonces, al descolgar el teléfono las primeras palabras fueron '¡Arriba España! ¡Viva Franco!' y yo dije, ¡Coño!, y ya no hubo manera. Y los mismos jefes nuestros Chacón o Camacho, que era jefe de aviación, nos animaban a que salvaríamos muchas vidas y nos comieron el coco un poco. Porque yo llamé a La Aparecida con el fin de que nos repostaran y salir. Y ya fue el venirnos a Barajas. Nos comieron el coco y así fue".

Sigue su relato Joaquín Calvo explicando cómo entregaron los aviones una vez llegados a Barajas y sus respectivas conversaciones con el jefe de la Legión Cóndor Richtoffen y con el Infante de Orleans:

"*Cuando vinimos a Barajas, al poco de llegar la escuadrilla el veintinueve de Marzo de 1939, me parece que fue, cuando ya vinimos a entregarnos, al poco de tomar tierra nosotros, tomaron tierra dos Messerschmitt. Uno era Richthoffen, que era el jefe de la Legión Cóndor. Al tomar tierra se acercaron a nosotros y las primeras palabras de Richthoffen fueron 'Ayer enemigos, hoy amigos'. Y vinieron directos al Chato. El hablaba alemán y nosotros no, pero había un observador de katiuskas al que llamábamos el francés porque se había criado en Francia y hablaba francés perfectamente. Bueno, pues este hizo de intérprete y el alemán, muy correcto, me pidió que si podía subir al avión, yo le contesté que sí. El Chato les volvía locos; el Messerschmitt no quería saber nada del Chato en combate; ahora, si te daba una pasada te dejaba espabilado, volaba más alto, tenían más radio, tenían una ventaja terrible sobre nosotros, pero en combate no podía. Después, Richthoffen, me dijo que si yo quería subir al Messerschmitt, yo le dije que sí. Subí y ya en la cabina del Messerchmitt fue algo para mí…, porque tenía todos los mandos y todas las bolitas como de ámbar y nosotros en el avión todo lo teníamos de madera, y las bolitas nuestras eran de colores pero ellos las tenían de ámbar.*

Richtoffen se apeó del Chato y se marchó. Luego, al poco rato, llegó en coche el Infante Don Alfonso de Orleáns y Borbón que era coronel entonces y estuvo hablando con los jefes de escuadrilla de Natachas y Katiuskas, que eran de bombarderos y se podían haber ido y huido. Algunos jefes de escuadrilla eran mayores, no eran viejos, tenían veintitantos años ya y algunos ya eran profesionales de antes de la guerra. Y entonces preguntó por

el jefe de los Chatos, y claro, yo dije, 'Viñals que te llaman'. Viñals era el jefe de escuadrilla de Chatos, no yo, yo era el segundo jefe de escuadrilla, pero entonces Viñals me mandó a mí y yo me presenté a él. El Infante Don Alfonso de Orleáns, que tendría dos metros de altura, y yo, que era un 'chinorri' y, además, un niño me dijo: 'Usted es un mierda y un mocoso'. Bueno pues esta frase luego entre los profesionales, muchos años después, me ha servido allí como pasaporte, porque a todos les ha extrañado. Aquello de que me dijese eso a mí, eso ha sido para mí luego un pasaporte a la fama. Pero vamos eso fue todo en la entrega.

Al día siguiente, vino el coronel Don Alfonso de Orleáns con un capitán ayudante y le dijo al capitán, eso fue delante de nosotros, lo recuerdo, pues a éstos los manda a su casa cada cual y ya…. Entonces el capitán que venía, que era bajito, estuvo hablando en voz baja con él. Total, que en consecuencia, en vez de irnos cada uno a nuestra casa como nos había dicho, nos llevaron a todos al día siguiente a la cárcel de Porlier. Allí nos clasificaron. Estando yo allí, en la cárcel, también me hice un hombrecito, porque aprendí hasta a jugar al ajedrez".

Al igual que Joaquín Calvo, el piloto de *Katiuskas*, Gregorio Gutiérrez, entregó su avión en Barajas el día 29 de marzo. En su testimonio acerca de los últimos días de la guerra, hace una dura crítica a la política del coronel Casado y afirma de forma rotunda que los sublevados no deseaban ninguna negociación. Asimismo, describe una acción documentada en la cual su escuadrilla fue encargada de bombardear posiciones comunistas en su lucha contra la Junta de Defensa de Casado, a lo que ellos se negaron. Tiraron las bombas en un campo. Lo que sucedió fue que, ante la realidad del golpe de Estado y de la actitud visceralmente anticomunista de la Junta de Defensa, el I Cuerpo de Ejército del Centro, mandado por Barceló y la 100ª División de Guerrilleros se pusieron en marcha hacia Madrid, tomando la "*Posición Jaca*", para posteriormente entrar en Madrid. Pero un ataque de los franquistas en el frente de la Casa de Campo y una tregua ofrecida por aquéllos a Cipriano Mera en el frente de Guadalajara, hizo que este se volviese a Madrid y tomase por sorpresa a los comunistas que, de esta manera, fueron derrotados. El 11 de marzo había cesado toda resistencia (SAIZ CIDONCHA, CARLOS: 2006, 922). Así describe Gregorio aquella situación de guerra civil dentro de la guerra civil entre los comunistas que apoyaban al gobierno de Juan Negrín y los golpistas de la Junta de Defensa:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*Iba transcurriendo el tiempo. Mientras tanto, la consigna de Negrín era resistir, resistir porque se esperaba que estallase la II Guerra Mundial. Y entonces es cuando vino el levantamiento del coronel Casado que quería establecer negociaciones. Pero no eran las circunstancias para hacer una rendición. El enemigo era implacable, llevaban un odio encima porque esperaban que les saliese bien el golpe de Estado y tenerlo todo terminado en cuatro días y por la defensa que hicimos nosotros lo retrasaron casi tres años. Entonces venían con mala uva. Mientras nosotros estábamos allí hubo conversaciones, pero lógicamente en las circunstancias en que nos encontrábamos y con la superioridad de nuestro adversario, pues aquí a rendirse incondicionalmente. Realmente el coronel Casado quería hacer una rendición. A esto se oponía el Partido Comunista y, por esta razón, se liaron a tiros. Los comunistas tenían en Madrid su cuartel general en la posición Jaca, que estaba en la zona Alameda de Osuna-Ciudad Lineal, precisamente junto a mi casa. En esto recibimos la orden de bombardear la posición Jaca. Nosotros no tiramos las bombas contra nuestros compañeros, eran nuestros hermanos. Total, que hicimos el servicio, recuerdo que vi mi casa y todo. Las bombas las tiramos en un campo, es decir, hicimos acto de presencia, pero ahí no se tiró ni una bomba. Evidentemente, aquel servicio era contra los comunistas, contra los que se habían levantado contra el coronel Casado".*

Al igual que en otras escuadrillas republicanas, los integrantes de las escuadrilla de *Katiuskas* de Gregorio pensaron en escapar, pero al final fueron persuadidos de lo contrario por compañeros escapados de Argelés sur Mer. Éstos les dijeron que debían entregar los aviones en Barajas, ya que la experiencia que habían sufrido ellos en el campo de concentración francés no había sido la mejor. Por tanto, definitivamente, Gregorio y sus compañeros decidieron llevar los aviones a Barajas sin estar nada convencidos:

"*A todo esto mandaron a los jefes a Los Llanos, que es donde estaba la Jefatura de Aviación. Allí los mantenían informados de cómo iban las negociaciones. Allí les dijeron que se estaba preparando la entrega de los aviones porque una de las condiciones que ponían los nacionales era la entrega de la Aviación. Todos nosotros teníamos la intención, lo debimos haber hecho, de irnos a Orán, lo teníamos a dos pasos y previamente los observadores ya habían trazado el rumbo. Iba pasando el tiempo y los jefes nuestros todavía continuaban en Los Llanos. En principio la entrega se iba a hacer*

en Getafe, luego en Barajas. En esto se produjo el levantamiento de Cartagena. Allí fueron los Natachas.

Las condiciones que le pusieron a nuestro jefe, Cecilio Rodríguez, para la entrega era que lleváramos la gasolina justa para llegar a Barajas para que no nos pudiésemos evaporar. Cecilio dijo que no, que gasolina a tope y el armamento igual. '¿Cómo voy a justificar yo que nos hemos entregado voluntariamente?' dijo. Si no llevábamos gasolina para marcharnos, pues lógicamente teníamos que ir a Barajas. El argumento de Cecilio fue: nos entregamos, pero la gasolina a tope.

En este intervalo de espera, se nos presentan dos compañeros de la misma escuadrilla, que en Cataluña, por no tener aviones, habían tenido que pasar por tierra a Francia. Uno era Mata, el jefe de escuadrilla, de la misma escuadrilla que teníamos, porque se esperaban recibir Katiuskas y entonces se había hecho una reorganización y allí se quedó gente que estaba esperando recibir los Katiuskas nuevos, pero como nunca llegaron tuvieron que pasar a Francia. El otro era el observador Medina. Estos dos llegaron al campo de concentración de Argelés y allí las pasaron putas. La cuestión es que no sé como se las arreglaron y se escaparon del campo. Bueno, pues estando con las negociaciones llegan estos dos compañeros y les contamos lo que íbamos a hacer. Y ellos, que no, que ellos no vuelven al exilio, que no vuelven a pasar lo que pasaron allí. Estos venían muy confiados en que todavía nuestros adversarios tendrían alma o corazón y confiaban algo también en la cuestión internacional. En fin, la cuestión está en que éstos nos quitaron la idea de marcharnos. Éstos, como no tenían aviones, fueron de los que los llevaron a Alicante pensando que en Alicante un barco les iba a sacar de España. Yo creo que si estos compañeros no hubieran influido en nosotros nos hubiéramos ido. De todas formas nos fijaron la fecha del 29 de Marzo por la mañana, entre las ocho y las once.

Nosotros fuimos al campo a coger el avión. Los mecánicos ya nos tenían los motores calientes y entonces nos dan un abrazo, 'bueno muchachos, que tengáis suerte' y uno de los mecánicos me dice a mí que llevábamos los depósitos de gasolina llenos, como diciendo, si te quieres largar llevas los depósitos de gasolina llenos. Me subo al avión y veo, efectivamente, que los depósitos, los manómetros de los depósitos marcaban lleno. El ametrallador hizo unas ráfagas de prueba, comprobando por tanto que llevaba munición. Yo ya le había advertido al ametrallador que si veía que alguno se volvía que

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

me lo indicara, porque detrás hubiéramos ido nosotros. Y con uno que se hubiera vuelto, nos hubiéramos vuelto todos, porque lo hicimos de muy mala gana. De todos modos teníamos ganas de que esto terminara en realidad. Sabíamos que, si nos íbamos, era el final de nuestra carrera. La cuestión es que cogimos los aviones y los llevamos a Barajas. Junto a nosotros, iba como jefe de aviación para hacer la entrega un coronel, me parece que era Cascón. Este era un militar profesional. Le decían, te van a coger y lo primero que van a hacer es fusilarte, y, efectivamente, lo fusilaron".

Gregorio es más explícito que Joaquín en explicar cómo fue la entrega de los aviones. Llega más al detalle en ciertas cuestiones en relación con la comida, el frío o el saqueo al que fueron sometidos antes de ser enviados a la prisión de Porlier. Relata también las anécdotas de Richtoffen y el Infante de Orleans que no voy transcribir, pues son prácticamente calcadas de las de Joaquín Calvo:

"*A todo esto, todavía estábamos con los trajes de vuelo e incluso con la pistola. Llegó allí uno que en una bandeja llevaba un montón de huevos fritos, así que hubo que coger uno y comerlo. Fue lo único que comimos, ni más ni menos, ni pan nos dieron. Pero es que llega la noche y nos meten en los que era el aeroclub, entonces en Barajas no había nada y además la parte de lo que era el aeroclub era un edificio que no tenía ni cristales ni nada. Total, que nos meten allí y nos ponen vigilancia. Pensé '¿Dónde nos hemos metido?' Era el día 29 de Marzo por la noche y hacía mucho frío, todo ese tiempo estuvo haciendo frío. No nos daban de cenar y menos mal que conservábamos los equipos de vuelo. Allí hubo quien hizo una fogata en el centro de donde estábamos con los muebles que había allí rotos. Allí eché un sueñecillo.*

Al día siguiente por la mañana, a primera hora, se presenta allí el Infante de Orleáns, un tipo alto, grande. Ordena que formemos. A todo esto llevábamos el equipaje, las maletas y todo eso. Nos revisan las maletas. Ellos que ven lo que llevábamos nosotros y, cuando vieron todo aquello, dijeron que las maletas las cargaran en un camión. Se las llevaron y se quedaron con todo. Claro, de eso no apareció nada. La cuestión es que el Infante dice que nos manden a casa y que ya nos irán llamando, o sea, que nos soltaran y ya nos irían llamando. Se sabe que cuando éstos hacían una ocupación, una cosa era esto y otra cosa lo que hacía luego la Falange, que eran los que hacían las sacas, los paseos y todo eso. Cuando se va éste viene un sargento, me parece que era, no estoy seguro, y nos dice que nos quitemos la ropa, que no nos va a hacer falta para nada. Nos dejaron sin nada:

sin ropa, nos habían quitado las maletas y los trajes de vuelo. Nos metieron en unos camiones de pie y a la cárcel de Porlier. Todo esto era el día 30 de Marzo por la mañana, a primera hora".

El bombardero-ametrallador de *Katiuskas* Amancio Baltanás describe las dudas y las cavilaciones acerca de lo que hacer una vez que vio que la guerra estaba terminada. Como en los casos anteriores, Amancio barajó la idea de ir hacia Argelia o Francia, quedando al final todo en nada. Al final, se entregaron los aviones en Barajas. Voy a prescindir de transcribir lo acaecido en Barajas, pues ya está muy bien relatado por los dos testimonios anteriores; voy a ceñirme a los días previos a la entrega:

"*Y así esperando, esperando hasta el día que nos dijeron que aquello se terminaba. ¿Qué hacíamos? Unos decían que se quedaban y otros decían que nos marchábamos. En mi escuadrilla querían irse. Nos íbamos a ir a Orán, pero luego nos quedamos. No nos fuimos por las discrepancias esas que había de que algunos se querían ir y otros que no se querían ir. Luego había una cosa muy importante, que los jefes nos decían que dónde nos íbamos a ir, que pensáramos lo que estaban haciendo los franceses con los españoles que habían salido por Cataluña. Una tarde estuvimos montados en los aviones preparados con destino a Orán, pero llegó un motorista y nos dijo que nos bajáramos, que esa noche dormíamos en el pabellón. Eran las cinco de la tarde cuando ocurrió esto. Cuando estábamos cenando nos dijeron que al día siguiente había que levantarse temprano para entregar los aviones en Barajas. Pues a Barajas. Nos dijeron que si alguno no quería ir que se quedara allí o que hiciera lo que quisiera. Yo de ir a Barajas nada. Yo me hubiera ido a Orán o a cualquier otro sitio. Yo les dije a ellos que por qué no nos íbamos a Francia, que podíamos pasar a Francia y tomar tierra en París, teníamos gasolina suficiente. Algunos se fueron a Orán y los aviones luego volvieron porque el gobierno francés se los devolvió al gobierno de Franco. Así que de esta manera acabamos la contienda*".

Simón Fiestas, piloto de *Chatos*, también entregó su aparato en el aeródromo de Barajas el 29 de marzo de 1939. De su relato se ha extraído aspectos no tocados por Joaquín Calvo del proceso previo a la entrega. En este sentido cabe destacar de su narración la mención expresa de la situación terrible que se vivía en el puerto de Alicante donde se amontonaban los refugiados (unas 15.000 personas) con la esperanza de tomar un barco que los librara de la represión franquista. Los refugiados se habían reunido en Alicante

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

porque el Consejo de Defensa y el Comité Internacional de Coordinación habían decidido que este puerto sería el lugar de partida de los barcos que saldrían hacia el exilio. En esta confusa situación, los italianos entraron en Alicante[255]. La Comisión Internacional intentó crear una zona internacional para poder evacuar a los que deseaban salir de España, pero la idea no prosperó porque ningún gobierno extranjero iba a apoyar aquello (TUÑÓN DE LARA, MANUEL y GARCÍA NIETO, MARÍA DEL CARMEN: 1989, 529). Al final, la mayoría de las personas que esperaban en el puerto de Alicante fueron capturadas por el ejército vencedor, ya que los barcos que las evacuarían no llegaron nunca. Posteriormente serían trasladadas al tristemente célebre campo de concentración de Los Almendros. De esta manera relata Simón Fiestas los días previos a la entrega en Barajas:

"*El veintisiete de Marzo de mil novecientos treinta y nueve nos convocó el jefe de escuadrilla, teniente Viñals, para informarnos de que se estaba negociando una 'paz honrosa' y que, para esto, se exigía la entrega anticipada de la aviación gubernamental. Para hacer la entrega, nos presentamos nueve pilotos voluntarios. Despegamos de Rabasa y la visión del puerto de Alicante era terrible. Allí se acumulaban miles de combatientes que esperaban inútilmente que llegara algún barco para poder salir del país. Llegamos a Los Llanos, en Albacete, y allí captamos un cierto nerviosismo entre los miembros del Estado Mayor del Ejército del Aire, pues las conversaciones de paz habían resultado un fracaso. Analizamos la situación entre los pilotos de la Segunda Escuadrilla y decidimos parlamentar directamente con el cuartel general de los sublevados en Burgos. Nos dieron instrucciones de que los aviones llevaran un distintivo blanco en muestra de buena voluntad y para evitar un posible combate aéreo. De esta manera salimos de Los Llanos hacia Barajas para hacer entrega de los aviones*".

José Asés Garrigós, J. Barreda y Lluis Negra servían en escuadrillas de *Natachas* y entregaron también sus aviones en Barajas. En los momentos finales de la guerra, estaban destinados en el aeródromo de Almansa. Sus testimonios son mucho más personales, tratan acerca de los sentimientos que se experimentaban en un momento tan crucial como era la cesión de los aviones al enemigo y cómo los mandos apelaban a las conciencias de los aviadores en el sentido de que, si se entregaban, salvarían muchas vidas. Así lo expresa José Asés Garrigós:

[255] Los italianos entraron en Alicante el día 30 de marzo de 1939.

"*Recordaréis que, cuando nuestro comandante Jefe, Romero, del G. 30 nos vino a hablar sobre la entrega en vuelo al enemigo, nos dijo: 'De vosotros depende que el gobierno de Burgos mantenga su compromiso de ocupar por zonas nuestro territorio, para dar tiempo a que el personal responsabilizado con la República pueda marchar al extranjero'. Nos hizo muchas consideraciones y terminamos con el ¡Viva la República! más emocionado que quizá dimos en nuestra vida. Nosotros cumplimos con nuestro deber hasta las últimas consecuencias. ¿Pero sirvió de algo?*

Comprendo que los vencedores de aquella etapa de la historia no mencionen jamás nuestra entrega en vuelo, pues el trato humillante que nos aplicaron (hasta nos robaron el equipaje), les salpicaría de lodo y de vergüenza"[256].

En parecidos términos lo relata J. Barreda:

"*Nunca se podrá reflejar el verdadero estado emocional de quienes participamos en aquel acto porque la palabra escrita sólo describe el hecho. No puede reflejar el sentimiento, la emoción, ni la reacción interna y espontánea de cada uno.*

Cuando después de explicarnos las condiciones en que se nos pedía el último servicio a la República, y de no exigírsenos nada ni no optar libremente entre entregarnos o no, al primero que se le preguntó fue a un compañero observador, cuyo nombre no recuerdo, y dijo que no. Después todos dijimos que sí. ¿Cómo reflejar el estado de ánimo de aquel compañero y amigo cuando vio que todos sus compañeros en bloque aceptaban la responsabilidad del servicio en el que no se respondía ni tan siquiera de nuestras vidas? Su reacción fue tajante, ¡Yo también voy!... No había plaza. Tuvo que quedarse"[257].

Otro grupo de aviadores vivió el final de la guerra en las bases que las Fuerzas Aéreas de la República tenían en la zona mediterránea, en el arco que va de Valencia hasta Murcia. La experiencia del final de la guerra de los aviadores de la zona levantina es muy variada: unos pudieron huir hacia Argelia, otros se volvieron directamente a sus casas o simplemente fueron detenidos en sus destinos y enviados a prisión.

El piloto de *Chatos*, Miguel Chasán, tuvo un final de guerra que se podría definir como "*tranquilo*", si es que puede existir la tranquilidad en el final de una contienda como la

[256] *Alas Gloriosas* (nº 1), 1979.
[257] *Alas Gloriosas* (nº 8), 1980.

acaecida en España. En las postrimerías del conflicto, Miguel se hallaba destinado en una de las bases murcianas. Allí, el coronel Cascón les indicó que debían llevar los aviones a Madrid, es decir, a Barajas, pero que daba libertad al que deseara irse. Miguel Chasán, ante la tesitura, decidió marchar a la casa de sus padres, en Valencia, donde estuvo hasta que, pasado un tiempo, se entregó voluntariamente a las autoridades franquistas. De esta forma tan sencilla y clara describe Miguel Chasán su final en la contienda:

"*Al final de la guerra nos llamó el Coronel Cascón, nos llamó a unos hangares de El Carmolí o de Los Alcázares, no recuerdo bien si en un lugar o en otro, para darnos a entender que la guerra se había terminado. Nos dijo que sería conveniente que las escuadrillas se presentaran en Madrid y se entregaran allí en Madrid y que también él, como jefe, se quedaba. Nos dijo que ahí teníamos los aviones, que él que quisiera irse que se fuera, pero que él se quedaba. Esas fueron las últimas palabras de Cascón. Cuando se terminó la guerra en Valencia, se formó un tribunal especial de aviación y a los cuatro días lo juzgaron y lo fusilaron enseguida.*

Yo no me fui a ningún sitio. No quise irme. Yo no había asesinado a nadie. Yo solo cumplía una misión militar. En fin, no tenía miedo. Además, mis padres y mi novia se hubieran muerto del disgusto si me llego a ir. Así que me fui a casa y, si no me llego a presentar, ni siquiera me encierran. Yo me vine desde Murcia a casa".

El mecánico Antonio Vilella estaba destinado en la 4ª Escuadrilla de *Chatos*. Ésta se encontraba en Carlet cuando tuvo lugar el final de la contienda. Se acordó que la entrega del material a los vencedores se realizaría en el aeródromo de Manises por lo que Antonio tuvo que organizar el traslado, pues era el que tenía más antigüedad entre los mecánicos destinados en la escuadrilla. En su relato, se desprende una gran dignidad y orgullo por haber sido combatiente republicano, sobre todo en la escenificación del acto de la entrega del material, realizado con todas las formalidades militares. Es lo que les quedaba a los derrotados por una causa que consideraban justa: la dignidad y el orgullo. Así describe Antonio Vilella la entrega del material, en Manises, a los vencedores:

"*Pero entonces llegó el momento de la rendición, la entrega del material en Manises. La Cuarta Escuadrilla de Chatos estaba entonces en Carlet. Como colofón, celebramos un baile de despedida organizado por nuestras queridas camareras de la escuadrilla. El adiós fue muy emotivo, con muchas muestras de cariño por parte de todos. Preveíamos*

que después de vivir dos años de aventuras juntos ya no volveríamos a vernos, como así fue. Por entonces el personal de la escuadrilla había ido desapareciendo poco a poco, quedando al final solo dos conductores y once mecánicos. Allí había quedado todo el material, allí estaba la cuba del combustible, un autocar fantástico que teníamos, un camión al que llamábamos el hospital porque se utilizaba para hacer curas por si había algún accidente o por si alguien se ponía enfermo. Yo, de los que quedaban allí, era el más antiguo, así que dije que los mecánicos nos íbamos a hacer cargo de todo el material y que íbamos a hacer una entrega que fuera una lección para ellos, que vieran que éramos un ejército disciplinado. Ya, por la mañana, yo había distribuido a la gente para ponernos en marcha, a uno le había colocado en la ambulancia, a otro en el coche taller, a otros en las puestas en marcha, en fin que estaban ya todos distribuidos. Y de esta manera salimos de madrugada hacia Manises. Nos pusimos la caravana en movimiento y llegamos a Manises. Entonces les dije a todos: 'Ahora vamos a hacer una demostración de como actúa el Ejército de la República. Vamos a poner todo el material en una hilera ordenadamente y cada conductor se situará delante del coche correspondiente y cuando pase el responsable que venga a hacerse cargo de todo esto, lo saludáis'. Había que demostrarles que no éramos una pandilla de desgraciados. Una vez organizado todo, fui a una caseta donde estaba el responsable. Me salió un falangista desastrado diciendo que él era el responsable. Yo pensé 'A este individuo le vamos a entregar el material, y estos han ganado la guerra'. Bueno, total que formamos y le dije 'Tengo el honor de entregarle el material de la Cuarta Escuadrilla del Grupo Veintiséis'. Aún me emociono cuando me acuerdo de la situación. Y el falangista, simplemente, contestó que ya podíamos marcharnos, sin más. Le dije que nos hicieran unos salvoconductos para poder regresar a casa. Fuimos a la caseta, nos hicieron los salvoconductos y cada uno se fue a su casa. Yo terminé la guerra de teniente porque en Octubre de mil novecientos treinta y ocho el jefe de la Escuela de Mecánicos pasó por las escuadrillas diciendo que los diez primeros que habíamos salido de las escuelas habíamos ascendido a tenientes. Yo guardo todavía las estrellas en casa, pero nunca me las puse, me dije que hasta que no saliera publicado en el boletín no me las pondría. Otros compañeros míos se las pusieron antes. Pero ocurrió que nunca salimos publicados en el boletín, por lo que consta que terminé la guerra como sargento".

Una vez le fue concedido el salvoconducto en Manises, volvió a su domicilio en Barcelona. Allí comenzó a trabajar de nuevo en el negocio familiar para, más tarde,

incorporarse a la factoría que había fabricado los *Chatos* en Sabadell. Mientras trabajaba en la fábrica, fue requerido para ser juzgado en consejo de guerra:

"*Desde Manises a Barcelona llegué en tren. Por entonces ya funcionaba alguno. Lo curioso es que, durante el viaje mis compañeros con los que iba a Barcelona iban tirando los papeles que llevaban y que les podían comprometer. Yo les dije que no los tiraran, que debían conservarlos. Yo llevaba un maletín de hierro, que aún conservo en casa, que me había hecho con la munición. Lo hice en los intervalos de los vuelos. Lo pude hacer porque yo era mecánico y chapista. En el maletín iba toda mi documentación, mis carnés y todo lo demás. Hoy día soy el único que guardo el carné de mecánico, es una joya. Cuando llegué a mi barrio, el Poble Sec, afortunadamente mi casa había quedado intacta, otras no habían tenido tanta suerte. Una vez en casa mi padre me dijo que si habíamos de sobrevivir había que seguir con la trapería. Yo le contesté que no había problema que yo trabajaría de trapero.*

Terminada la guerra, una vez en casa, me enteré de que en Sabadell seguían trabajando con los Chatos. En Sabadell se encontraba la fábrica de los Chatos. Fui a Sabadell con dos compañeros a la fábrica a buscar trabajo. Me presenté allí y me salió un sujeto lamentable que me preguntó qué es lo que sabía hacer. Yo le contesté que de mecánico lo que fuera. Me dijo que lo único que había era de chapista y le dije que yo quería trabajar de lo que fuera. Se lo dije a mis compañeros y ellos dijeron que no querían porque solo sabían montar y desmontar motores, ellos no eran especialistas. Yo siempre he sido un mecánico completo y lo digo con orgullo, por lo que decidí quedarme en la fábrica. El responsable de la fábrica de Sabadell era un ruso blanco que no era una mala persona. Le dije que nosotros sobre todo éramos competentes en el cambio de motor. El hombre aceptó la propuesta y los tres nos pusimos a cambiar y montar motores. Y les dimos una lección, porque nosotros cambiábamos el motor en tres horas y ellos necesitaban un día. Todos ellos eran mecánicos del bando nacional. Nosotros estábamos muy orgullosos de hacerlo en tres horas y así estuvimos en la fábrica hasta que llegó un día en que se acabó el trabajar allí".

El armero Francisco Cortés, al igual que Antonio Vilella, se encontraba en Carlet cuando finalizó la guerra. Del mismo modo que Antonio tuvo que entregar el material en Manises, por su parte, tuvo que servir el material del que era responsable en el mismo aeródromo valenciano. Antes de llegar a su casa en Pozuelo, en la provincia de Madrid, pasó por

alguna peripecia, ya que en el momento de la entrega del material fue llamado por un teniente jurídico del ejército franquista para que declarara. Tuvo la gran suerte, según sus propias palabras, de que era un hombre amable y le facilitó mucho las cosas para poder regresar a Madrid con sus padres. Más tarde, ya residiendo en Madrid, fue juzgado, pero no llegó a pisar la cárcel debido al indulto concedido por el dictador, ya que su pena entraba dentro de los límites del citado indulto. En su narración aparece el sentimiento de la solidaridad de los tiempos difíciles personificado en una familia que lo acogió y en antiguos compañeros con los que se encontró:

"*Cumplida nuestra misión en Andalucía, regresamos a un pueblo de Valencia llamado Carlet. A los tres o cuatro días de terminar la guerra tuve que llevar todo el material, munición, ametralladoras y herramientas que tenía a mi cargo a Manises, en Valencia. Lo transporté todo en un vehículo Ford de mil quinientos kilos de carga. Esta camioneta también estaba a mi cargo. Cuando llegué a Manises, la primera noche dormí en el pabellón de oficiales del aeródromo, pero el segundo día tuve que dormir en el cuartel de la tropa que, por cierto, estaba infestada de piojos. Tuve suerte de que un sargento de los nacionales me llevara a otro sitio a dormir que no estaba infestado. Al día siguiente me presenté en la oficina, pero no estaba el alférez y me tocó esperar varios días, pues este señor no iba todos los días. Al final, tardé una semana en entregar el material, pero, como dice el refrán, 'no hay mal que por bien no venga', ya que en las cocheras del aeródromo había un mecánico que estaba sirviendo en automóviles. Hice amistad con él mientras esperaba al alférez para entregar el material. De esta manera, me puse a trabajar con él y como pagaban por semanas me vino estupendamente porque en aquellos momentos estaba sin blanca. Este mecánico me dijo que, cuando me marchase a Valencia, no fuese andando pues era peligroso sin tener ningún documento, ya que la policía me podía detener por lo que me recomendó que fuese en el tranvía, pero no tenía ni un céntimo. Por esta razón, el mecánico me dio cinco duros en moneda nacional para que no fuese andando.*

El día de la entrega del material, el oficial de los nacionales me ordenó que me presentase en la oficina de aviación en Valencia, que era la misma que había funcionado con la República. Me presenté a un teniente jurídico nacional que me preguntó varias cosas acerca del servicio que había prestado. Me tomó la filiación de forma muy amable, luego estuvimos charlando y le dije que según informaciones que yo tenía, la gente que se

presentaba en la Plaza de Toros de Valencia la mandaban a sus respectivos pueblos. El teniente me contestó inmediatamente y me dijo que no se me ocurriera hacer tal cosa porque el asunto no era así. Una vez contestadas las preguntas, me preguntó si tenía algún sitio para estar unos días. Le contesté que tenía una familia conocida de Pozuelo, mi pueblo. El teniente me recomendó esperar unos días para ver que giro tomaba la situación, así que le di las señas de la casa de esta familia de Pozuelo.

La casa en la que me hospedé era de una familia de Pozuelo. Esta familia se portó muy bien conmigo. Les dije que necesitaba dormir unos días en su casa y que, para comer, ya me las arreglaría pues no quería molestar. Yo llevaba puesto el pantalón azul del uniforme, camisa, corbata y un jersey marrón. La americana no me la podía poner, pues tenía los distintivos del uniforme. El dinero que me había sobrado de los cinco duros se lo di a esta familia, ya que estaban muy escasos de dinero.

Estuve en los alrededores de la plaza de toros para echar un vistazo y lo que vi me decepcionó al ver con mis propios ojos la situación y las condiciones en que estaba aquella gente. El mismo día paseando por la calle principal me encontré con un muchacho que era amigo mío de Los Alcázares. Este hombre era soldado de aviación de la quinta del año mil novecientos treinta y cuatro. El iba con otros amigos suyos. Estuvimos charlando y le conté mi situación. Me dijo que no me preocupara por la comida, que ellos me mandarían un chusco y la comida en un bote los días que hiciera falta ya que estaban en un cuartel que pertenecía a aviación.

Tres días más tarde bajaron a Valencia varios compañeros de mi escuadrilla para llevarme a Carlet, pues todos los de la escuadrilla se habían colocado en el pueblo. Cada vecino del pueblo hospedó a uno y querían que me fuera con ellos pues tenían hospedaje para mí.

Más tarde, fui a la oficina de aviación de Valencia, pues la familia que me había hospedado se marchaba a Madrid y tenían que dejar el piso donde vivían lo antes posible, pues los dueños se lo reclamaban. El teniente jurídico me dijo que fuese al día siguiente a la oficina, que ya tendría el salvoconducto para que me pudiera ir a Madrid. Al día siguiente fui y me dio el salvoconducto para irme a Madrid".

Justo César Sol, en el momento del desenlace de la guerra, estaba destinado en el campo de El Carmolí sirviendo como radiotelegrafista en un avión de fabricación norteamericana llamado *Vultee V-1A*. En su testimonio, hace mención de los sucesos de Cartagena acaecidos a primeros de marzo de 1939. Los hechos ocurridos en esta ciudad fueron el preámbulo de lo que luego ocurriría en Madrid tras la instauración del Consejo de Defensa del coronel Casado. Fue una guerra civil dentro de la guerra civil, pero en este caso, a diferencia del anterior, había elementos quintacolumnistas que participaron en la revuelta para poner la ciudad a disposición del ejército franquista. La sublevación cartagenera contra el gobierno republicano estalló el día 4 de marzo, en vísperas del golpe de Casado. En ella, se mezclaron elementos casadistas y franquistas. Los franquistas llegarían a dominar todas las baterías de costa y la emisora de radio de la flota. Ante la amenaza de cañoneo por parte de las baterías de costa a los barcos republicanos fondeados en el puerto, el almirante Buiza, jefe de la flota republicana, abandonó Cartagena con dirección al puerto tunecino de Bizerta. La República se había quedado sin su Armada, lo que hubiera sido fundamental para la evacuación vía marítima de los que hubieran deseado abandonar España (TUÑÓN DE LARA, MANUEL y GARCÍA NIETO, MARÍA DEL CARMEN: 1989, 514). Ante el hecho de la sublevación, el gobierno de la República reaccionó y envió a la 206ª Brigada y al Batallón nº 7 de tropas de aviación para sofocar la rebelión. Poco a poco, se fueron recuperando las baterías de costa que habían caído en manos franquistas y el día 7 de marzo las tropas republicanas dominaban ya la ciudad. En el marco de estos hechos se produjo un acontecimiento luctuoso: el cañoneo del buque de transporte de tropas Castillo de Olite el 7 de marzo de 1939. En la creencia de los franquistas de que ya dominaban la ciudad enviaron hacia Cartagena una serie de barcos de transporte de tropas para que desembarcaran con la finalidad de dominar definitivamente la ciudad. Lo que no sabían es que había vuelto a manos republicanas. Así, desde las baterías de costa se cañoneó al Castillo de Olite. Éste se hundió perdiendo la vida 1.467 personas. Los supervivientes fueron recogidos en la costa y hechos prisioneros. El resto de los barcos abandonarían la rada de Cartagena acosados por la aviación republicana (SAIZ CIDONCHA, CARLOS: 2006, 917-919).

En este ambiente enrarecido y confuso, Justo César y algunos compañeros abandonaron El Carmolí y se dirigieron hacia Valencia, concretamente a Manises. Allí se enteraron de que Negrín y su gobierno habían abandonado España debido al golpe de Casado. Recibió órdenes de volver a El Carmolí, pero no obedeció y, en una furgoneta, se marchó rumbo

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

a Madrid con otras dos personas. Una vez en Madrid, sería testigo de la entrada de las tropas de Franco. En la capital de España se pondría en contacto con su familia, residente en la localidad de Getafe. El que había sido su tutor le aconsejó que se entregara a las autoridades; se entregó en una comisaría al mando de un guardia civil que tenía amistad con el citado tutor. Pasado un tiempo, compareció ante un consejo de guerra del que saldría indemne gracias a las amistades de antes de la guerra. De esta forma relata Justo César el final de la contienda para él:

"*Recuerdo que un día de Marzo, la cosa ya estaba muy mal, empezaron a pasar camiones y más camiones cargados de soldados hacia Cartagena, a la base de Cartagena. Nosotros teníamos un enlace que era marino y que estaba en contacto con la escuadrilla nuestra. Este era el que nos ponía en contacto con todos. Y éste nos dijo que había que marcharse, que había que marcharse al extranjero, que se habían apoderado de tal posición, que los barcos habían abandonado Cartagena. Y entonces nosotros nos fuimos a Valencia como si fuera un traslado de la escuadrilla a Valencia.*

Llegamos a Valencia y fuimos al aeródromo de Manises. Llegamos de noche y recuerdo que vimos en las aceras a los soldados con las ametralladoras. En aquellos momentos el gobierno de la República estaba abandonando. Me enteré porque fui a la emisora nuestra y escuché las noticias que acababan de dar: Que miembros del gobierno español se encontraban en Francia en ciudades como París o Marsella. Yo se lo conté a mis amigos pero sin que tuviera ninguna consecuencia pues ya era un asunto público. El Estado Mayor nos comunicó que nos volviéramos a El Carmolí, que aquél era nuestro lugar. Yo iba en una furgoneta con otras dos personas, entre ellas un teniente. Decidimos no volver a El Carmolí, sino que nos dirigimos a Madrid. El teniente que venía con nosotros estaba muy preocupado pues era el habilitado y llevaba todo el dinero encima. Estaba muy preocupado por aquello, él quería entregar el dinero a toda costa, pensaba que le iban a buscar por llevar todo aquel dinero encima.

Llegamos a Madrid, el teniente entregó el dinero y ya quedó libre su conciencia. Y a los pocos días de estar en Madrid entraron las fuerzas de Franco. Una vez entraron las fuerzas de Franco en Madrid pude ver a mi familia, pues con la toma de Getafe al principio de la guerra por las tropas de Franco, mi familia se había quedado al otro lado.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Por entonces estaban reclamando a la gente que había estado con la República para que se presentara y la llevaran a los campos de concentración. A mí me dijeron que si me presentaba me iban a meter en un campo de concentración y que, una vez que entrabas, no se sabía cuando se salía de allí. Yo no había hecho nada, así que mi tutor me llevó a un chalé del Paseo del Cisne, en Madrid, que en aquel momento estaba siendo usado por la policía. Allí estaba al mando un comandante de la Guardia Civil. Mi tutor conocía al comandante y le dijo que le traía un aviador rojo. El comandante me dijo que me pusiera de guardia en la puerta. En aquel lugar estaría quince o veinte días, no sé. Allí estuve bien atendido, iba y venía cuando quería, no tenía obligación ninguna. A aquel sitio llegaba gente detenida continuamente, pero no se quedaban, se los llevaban otra vez. Los detenidos eran gente que tenía denuncias, la llevaban allí y luego se la deberían llevar a la cárcel o a donde fuera.

Después de aquellos días en aquel cuartel, me fui a casa. Al cabo de unos meses tuve el consejo de guerra, el consejo de guerra sumarísimo acusado de auxilio a la rebelión. Tuve suerte y me sobreseyeron el caso. Por aquel entonces las cosas ya se habían tranquilizado un poco. En el juzgado en el que me estaban procesando había un sargento de los de Franco que era el secretario del juzgado y que me conocía de aviación, habíamos tenido buenas relaciones. Este hombre debió hablar con el tribunal porque yo salí sin pena. El juez me dijo que a mí cualquier día me detendrían porque al no tener pena me llevarían a un campo de concentración donde la pena mínima era de seis meses de internamiento, pero el juez no sabía cual era la estancia máxima. Entonces fui a mi casa a contarlo. Mi tutor fue a hablar con el auditor de guerra. Le dijo que lo que estaban llevando a cabo era una forma de hacer rojos y allí mismo rompió el oficio diciendo que, aquello era una injusticia, que una persona que no había hecho nada no había por qué condenarle, a lo que el auditor le dijo que yo tendría una condena de permanencia máxima en un campo de concentración. Al final se solucionó todo y no fui al campo de concentración".

Otros al finalizar la guerra no tuvieron tanta suerte como Justo, pues la derrota de las fuerzas republicanas los llevó directamente a los centros de internamiento de prisioneros habilitados por los vencedores en sus diferentes formas: castillos, cuarteles, prisiones, establecimientos religiosos o campos de concentración.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

El navarro Juan Goicoechea, piloto de *Mosca*, en el momento del fin de la guerra, estaba destinado en el campo de El Carmolí. Al igual que otros muchos, pensó huir volando hacia Orán, en Argelia. Pero los aviones que había en el aeródromo habían sido inutilizados por los mandos y no pudo escapar. Describe la entrada de los franquistas en el aeródromo, sus malos modales y la falta de educación y, como era habitual en estas situaciones, la rapiña de los objetos personales por parte de las tropas vencedoras. El saqueo al que eran sometidos los aviadores republicanos de sus objetos personales, una vez que se entregaban, era una forma más de denigrar al vencido. Lo peor de todo era que se hacía con total impunidad, con la absoluta aquiescencia de los oficiales al mando. Aún así, los combatientes republicanos tenían algún arranque de dignidad que, según que circunstancias, les podía costar muy caro. Uno de estas reacciones la tuvo Juan cuando le requirieron su reloj y se lo arrojó al suelo al militar franquista que lo pedía. Posteriormente, sería trasladado a Cartagena donde comenzaría su periplo penitenciario. De esta manera describe la experiencia de rendición que le tocó vivir:

"*Cuando terminó la guerra, me cogieron en El Carmolí, en Murcia. Una mañana, no recuerdo la fecha exactamente, pero sería a finales de Marzo de 1939, llegaron allí un teniente coronel, un comandante, un teniente y un sargento de los de Franco con unos cuantos soldados. El sargento que venía era un chulo. Nada más verme me pidió de malas maneras el reloj que llevaba. Era un reloj que nos había regalado el gobierno de la República a los pilotos; era un reloj bueno. Yo lo que hice fue quitarme el reloj y tirarlo al suelo. El teniente le dijo al sargento que no se agachara y allí quedó el reloj. Se fueron y nos dejaron allí. Nosotros residíamos en Torre del Negro, cerca del Carmolí, y allí nos fuimos porque llegó la noche y por allí no aparecía nadie. Serían las once y media de la noche cuando volvieron a aparecer por allí. Subieron a las habitaciones y nos desarmaron, nos quitaron las pistolas. A mí me llegaron a poner una pistola en la cabeza para que entregara el arma, ya que la tenía debajo de la almohada. Una vez que nos quitaron las pistolas, se volvieron a ir y nos dejaron solos.*

Yo quería escaparme para África, a Orán, con algún avión. Así que una vez que nos quedamos solos otra vez, por la noche, le dije a un compañero, Tabares se llamaba, que fuéramos a coger un avión. Bajamos con una linterna y llegamos hasta donde estaban los aviones. Cuando llegamos los aviones estaban sin hélice. Les habían quitado las hélices a los aviones, estaban los Moscas sin las hélices. No podíamos escaparnos. Había

allí también un trimotor francés. Era un avión de pasajeros. Subimos a él e intentamos ponerlo en marcha. Pero nada, que no podíamos. Habían hecho lo mismo que con los otros aviones, lo habían inutilizado, le habían quitado una pieza y el avión no se ponía en marcha. Nos podíamos haber escapado, estábamos solos, pero sin aviones ¿A dónde ibas? Ya entró la mañana y que seguían sin venir. Y a las doce volvieron a aparecer los mismos, nos preguntaron si estábamos bien, a lo que contestamos que sí. En esta visita nos quitaron la ropa de vuelo, las gafas de sol, y un traje de gala de las Fuerzas Aéreas de la República. Una vez que nos quitaron las cosas se volvieron a ir. A las cinco de la tarde volvieron, nos metieron en un camión y nos llevaron a una lonja de pescadores. Otra vez nos dejaron allí solos. Al poco tiempo nos llevaron a Cartagena, al Fuerte General Fajardo".

Un caso parecido al de Juan Goicoechea fue el de Patrocinio Romero. Este piloto estaba en el campo de Rabasa, en Alicante, cuando terminó la guerra. Su idea, como la de muchos, era marchar a Orán en vuelo, pero hubo un rifirrafe con los mecánicos, pues éstos se negaron a repostar los aviones con los que los pilotos se hubieran escapado. Los mecánicos argüían que si se iban los pilotos, los franquistas podrían tomar represalias contra ellos. Por tanto, una vez ocupado el campo por los sublevados, Patrocinio fue hecho prisionero y llevado al castillo de Santa Bárbara, en Alicante. Al igual que sus otros compañeros, fueron despojados de todo lo que podía ser de valor con absoluta impunidad. De esta manera relata el final de la guerra:

"*Al terminar la ofensiva de Extremadura, preludio de la terminación de la Guerra Civil, nos trasladamos al aeródromo de Rabasa (Alicante), donde permanecí hasta la ocupación de dicho campo por las fuerzas enemigas. Mi idea y la de mi buen amigo Torres, que es el que se quedó al cargo de los que no fuimos a entregarnos a Barajas, era el esperar a la 3ª Escuadrilla que estaba en Valencia con el fin de repostar gasolina y, desde Rabasa, marchar a Orán; pero cuando tomaron tierra y pedimos gasolina para la tercera, surgió un mecánico negándose a que repostaran, alegando que si nos marchábamos los pilotos podían ser ellos motivo de represalias. Consideramos que no era el momento de liarse a tiros con unos antiguos compañeros y optamos por entregarnos al día siguiente a las fuerzas de ocupación.*

Una vez efectuada esta entrega de aviones y de personal, yo pasé en compañía de otros compañeros al Castillo de Santa Bárbara de Alicante, donde fuimos despojados de los

efectos personales que les apetecieron a los que se hacían cargo de nuestra custodia, posteriormente pasamos al ruedo de la plaza de toros, durmiendo en la arena con sólo una manta que compartía con mi buen amigo y compañero Ramón Sellabona, uno de los muchos catalanes extraordinarios que yo he conocido en mi vida y que siempre recordaré con mucho cariño"[258].

Álvaro Muñoz terminó su periplo bélico en el aeródromo de Rabasa. Siguiendo la pauta de otros compañeros, pensó en huir de España con su avión, ya fuera a Francia o a Orán. Al final, no pudieron marchar ni a un sitio ni a otro. La razón estriba en que cuando aterrizó en Rabasa, el campo ya estaba ocupado por los vencedores y los estaban esperando, por lo que fue detenido allí mismo. Su testimonio tiene un punto de rabia:

"*Cuando llegan en la vida momentos como aquellos, en que nos han despojado de todos los atributos que nos conceden categoría y autoridad, hay que atrincherarse, para enfrentarse con la realidad adversa, en la condición más primitiva e íntima que debe ser congenital en el hombre, es decir, hay que apoyarse en la hombría.*

El último vuelo de la 3ª Escuadrilla de Chatos fue corto, fue muy corto. Desde la Señera (Valencia) a la Rabasa (Alicante), o sea, poco más de un cuarto de hora. Y sin embargo, fue proyectado para ser mucho más largo: estaba todo dispuesto para salir hacia Francia. Este viaje, que en circunstancias normales hubiera sido descabellado, entonces no pasaba de ser una aventura, una aventura más de la guerra.

Todos los factores a tener muy en cuenta y determinantes de riesgos muy notorios, como eran: el atravesar en pleno día la zona enemiga, la mucha distancia, dado el mal estado mecánico de algunos aviones, el tiempo que pudiéramos encontrar en los Pirineos, etc.; optamos por considerarlos como 'imponderables' y meterlos en el 'saco de la suerte'. Pero repito, era la guerra, y sobre todo era el final de la guerra. No había para nosotros más imperativo inmediato que el de salir de España; sabíamos lo que nos esperaba si no lo lográbamos.

Todo a punto para despegar cuando me llamaron por teléfono, diciendo que Viñals había ido a Barajas y que fuéramos a Rabasa donde repostaríamos y nos iríamos juntos a Orán. Nada más aterrizar en Rabasa, me di cuenta que habíamos caído en una ratonera. En

[258] *Alas Gloriosas* (nº 19), 1982.

cuanto paramos los motores, empezaron a entrar en el campo, por distintos puntos, falangistas con metralletas: estaban esperándonos…"[259].

Casos similares a los anteriores fueron los de Celestino Díaz[260] y Salvador Marzana[261] que se entregaron en sus respectivas bases para ser recluidos luego en prisiones franquistas.

Pero hubo otros aviadores que sí pudieron pasar a Argelia, concretamente a Orán, escapando de la represión que estaba ejerciendo el bando vencedor sobre la población y los combatientes republicanos. Entre éstos tenemos al mecánico Luis Sancho. En los últimos días de la guerra, Luis Sancho estaba destinado en el aeródromo de Lorca. Entre los pilotos y los mecánicos que allí había planificaron escapar con los aviones de entrenamiento hacia Argelia. Éstos eran de doble mando, por lo que podían viajar dos personas. Luis Sancho refiere la persecución que sufrieron los comunistas al final de la guerra, concretamente a partir del golpe de Estado del coronel Casado. La Junta de Defensa, desde el mismo momento de su instauración, llevó a cabo una política de persecución de los comunistas, fusilando a algunos y encarcelando al resto. De hecho, cuando los franquistas entraron en Madrid había todavía militantes comunistas detenidos en las cárceles madrileñas. Saiz Cidoncha afirma que Casado encarceló a los comunistas con la intención de ofrecérselos a Franco en los días que habrían de llegar, de cara a una negociación con Burgos (SAIZ CIDONCHA, CARLOS: 2006, 922). Paul Preston abunda también en la idea del anticomunismo de Casado que llega a comparar con el que manifestaba Franco. En esta línea, precisa que no se entiende el golpe de Estado de Casado contra Negrín sino es por este anticomunismo visceral, ya que la promulgación por parte del gobierno de Burgos de la Ley de Responsabilidades Políticas "*hacía culpables a todos los republicanos del delito de rebelión militar*" (PRESTON, PAUL: 2014, 60) y, por tanto, los márgenes de negociación acerca de una paz pactada con el enemigo no eran posibles; Franco sólo deseaba la rendición incondicional de los ejércitos republicanos. Luis Sancho y los que huyeron con él tuvieron que engañar y reducir por la fuerza a algunos elementos de la base para poder escapar a Argelia. Una vez llegados a Argelia, lo que hubiera parecido que era un pasaporte hacia la libertad, huyendo de la represión de los vencedores, se convertiría, como veremos en el próximo capítulo, en un

[259] *Alas Gloriosas* (nº 21-22), 1982.
[260] *Revista Ícaro* (nº 89), 2006.
[261] *Revista Ícaro* (nº 61), 1999.

calvario en los campos de trabajo que habilitaron los franceses en África para los republicanos españoles huidos:

"*Casi al final de la guerra nos trasladaron de San Javier a El Palmar y, por último, a Lorca. En Lorca, me enteré por el jefe de la base, que era un capitán, de que había una orden de detener a todos los comunistas. Cuando me enteré, se lo comuniqué a un amigo mío de la base de Lorca que era comunista. Le dije que iban a detener a todos los comunistas. Para que no se escapase nadie, eran ya los últimos días de la guerra, el capitán ordenó que quitáramos una pieza de cada uno de los aviones de entrenamiento llamada aparato de ruptura de la magneto y que se las entregáramos a él en una bolsa y, cuando fueran los aviones a volar de nuevo se les pondrían otra vez, y así todos los días. En esto nos reunimos los pilotos y los mecánicos y decidimos escaparnos en los aviones hacia Argelia. Lo que no había previsto el jefe de la base era que en los almacenes había piezas de recambio de las que nos había ordenado quitar. Así que decidimos ir al almacén y coger piezas de repuesto y ponerlas en los aviones. De esta manera, un día quitamos los aparatos de ruptura de los aviones y se los entregamos al capitán. Cuando se fueron a comer en el autobús, nosotros nos escondimos. Allí, en la base, cogimos al teniente, al sargento y a todos los soldados y los metimos en una habitación y los encerramos allí. Le dijimos al teniente que nosotros no queríamos hacerles nada malo, que lo que queríamos era salir de allí, cuanto antes mejor. Así que mientras estaban encerrados, los mecánicos nos pusimos a montar el aparato de ruptura de la magneto que faltaba en los motores de los aviones y que habíamos cogido del almacén. Mientras nosotros montábamos las piezas, los pilotos llenaban de gasolina los depósitos de los aviones. Nos escapamos seis pilotos con seis mecánicos. Al ser aviones de entrenamiento eran de doble mando por lo que podían ir dos personas. En su uso normal iban el alumno y el profesor. Salimos con seis avionetas de entrenamiento. Los pilotos eran todos voluntarios que habían terminado el curso de piloto y estaban pendientes de salir destinados al frente. La guerra la perdimos, además de por los temas militares, por la división que había entre los diferentes partidos políticos. Entonces había muchas envidias, el día que se elimine la envidia en España este país será otra cosa. Además estaba la quinta columna, en San Javier estaba por todos los sitios, allí se sospechaba de todos.*

Salimos de Lorca y nos dirigimos a África, a Argelia. La idea era llegar a Orán pero nos desviamos, no encontrábamos Orán y fuimos a parar, si miramos un mapa de Argelia, a la izquierda de Orán. La verdad es que no íbamos preparados, no llevábamos cartas de navegación ni nada. Allí no había lugar para tomar tierra, así que aterrizamos en una villa. El avión en el que iba yo no tuvo ninguna avería. La villa donde aterrizamos era de un español de Almería y aquel hombre nos aconsejó que tuviéramos cuidado, que estaban persiguiendo a los comunistas en Argelia".

El piloto de Natachas, Emilio Gazol, en los días finales de la guerra, estaba destinado en el aeródromo de Tomelloso, libre de realizar servicios. Detalla de forma breve como era la vida cotidiana de los aviadores en este pueblo y su relación con los vecinos que residían aquí. A pesar de las penurias de la guerra, la gente seguía con su vida e intentaba divertirse en medio de la desolación:

"*Nuestro mando inmediato ordena el traslado de nuestra escuadrilla a Tomelloso (Ciudad Real) en los primeros días de marzo. Objetivo según mi opinión: ¿Descansar quizá para reflexionar sobre el cariz que va tomando la guerra? No sé. Lo que fue seguro es que durante unos días no estábamos pendientes de efectuar servicios de guerra. Libertad completa para actuar a nuestro capricho durante el ocio a que estábamos sometidos. Visitas constantes y asiduas a bares, tabernas, bodegas, casas públicas, etc. Unas vacaciones inolvidables y de gratos recuerdos.*

En lo que respecta al personal volante, pilotos, observadores, bombarderos, casi todos tuvimos buenas relaciones con la juventud, especialmente con el sexo femenino. No juzguéis en demasía la intimidad, pero sí la camaradería, pues a cualquier hora del día y por cualquier rincón de la localidad nos encontrábamos riendo en grupos más o menos compactos, haciendo cada uno la improvisación de chistes, anécdotas y chascarrillos para el regocijo de todos"[262].

Debido a los sucesos de Cartagena, la escuadrilla de Emilio Gazol fue trasladada a San Pedro del Pinatar, en Murcia, para ayudar a sofocar la sublevación que había estallado a primeros de marzo de 1939. No llegaron a intervenir directamente en la ciudad de Cartagena, pero si participaron en el hostigamiento a los barcos franquistas de transporte

[262] *Alas Gloriosas* (nº 5-6), 1979.

que pretendían desembarcar tropas en la citada ciudad. En San Pedro del Pinatar, los superiores les indicaron que tenían que ir a Tablada a entregar los aviones, a lo que ellos se negaron. Esta escuadrilla decide que no se va a entregar a los franquistas y que va a marchar en vuelo hacia Argelia. Relata Emilio los problemas que hubo para poder huir, ya que fueron presionados por elementos del ejército de tierra destinados en Cartagena para que los sacaran de España y los llevaran. También tuvieron problemas con los mecánicos y armeros que intentaron evitar que huyeran. Hay que comprender la desesperación de las personas ante la disyuntiva de no poder huir y de enfrentarse a las consecuencias de ser apresado por las tropas franquistas. Al final, los pilotos de *Natacha* se conjuraron con sus observadores y pudieron escapar a Argelia, concretamente a Orán. Así describe la huida hacia Argelia:

"*Pues bien, al día siguiente se nos requiere a primera hora para que recojamos nuestras cosas del hotel en que estábamos alojados, pues había traslado de la escuadrilla. No nos notifican el destino y, una vez en el aire, se pone rumbo a San Pedro del Pinatar. (...) Al aterrizar y sin haber descendido del avión, viene corriendo un armero que había llegado con antelación (el cuerpo de tren salía con seis u ocho horas de adelanto) y me dice: 'No baje, hay que cargar con urgencia los aviones de bombas y repostarlos para actuar sobre Cartagena, pues se han sublevado las fuerzas'. ¡Qué sorpresa tan sorprendente! No se llegó a bombardear Cartagena, aunque en días posteriores tuvimos que hacer reconocimientos en el mar y bombardeos a la flota enemiga que merodeaba por el puerto de Cartagena con la idea de desembarcar tropas. (...)*

En uno de los últimos días de nuestra estancia nos reunió el jefe de la escuadrilla para hacernos saber que el mando superior, habiendo contactado con las fuerzas de Franco sobre armisticio y habiéndose llegado a un acuerdo, ordenaba que los aviones republicanos tomasen tierra en zona nacional y que a nosotros nos tocaba tomar tierra en Tablada (Sevilla). Uno de los pilotos, y quizás el más caracterizado por estar más al tanto de los acontecimientos de la guerra, García Genovés, recriminó a nuestro jefe, diciéndole que era un iluso, puesto que él sabía confidencialmente que no había armisticio y que, por tanto, su avión no tomaría tierra en Tablada, sino que pondría rumbo a Argelia. La mayoría nos solidarizamos con García Genovés.

No hubo lugar a grandes polémicas y así quedó la cuestión. A los dos días y siendo las seis de la mañana, aparecieron por nuestra residencia los mandos de una división del

Ejército de Tierra y que pertenecían al Cuerpo que mandaba el coronel Galán. Nos intimidaron para que abandonásemos España, que ellos nos acompañarían y que, para evitar desmanes entre el personal (solamente nos habían convocado a los pilotos), no dijésemos nada a los observadores, puesto que las plazas de avión las ocuparían ellos. Por mi parte diré que con la prudencia necesaria, contacté con algunos de mis compañeros observadores, diciéndoles: Preparaos que nos vamos.

Era el 28 de marzo. Nos trasladamos cada piloto a su avión; allí se hallaba una escuadra de soldados y algún comisario, cabo o sargento, para evitar que nadie tocase el avión hasta que llegase el comandante. A mi avión llegó el capitán o comandante Tapia (supe su nombre en Orán) y ordenó la retirada de la escuadra. El bombardero y compañero desconectó las espoletas de las bombas para lanzarlas y evitar, así, el peso de las mismas y no tener que lanzarlas al mar, a la vez que se aligeraba la carga del avión. Con las prisas, quedó una agarrada, que la dejamos, pues no suponía riesgo al aterrizar.

Llegó el camión 'trinquete' de la puesta en marcha y, desde la cabina, ordené que quitaran los calzos. Subieron a bordo el bombardero, Tapia y un comisario político. Despegué como pude. Los mecánicos y armeros, al advertir que era una fuga al extranjero, hicieron circular por el aeródromo cuantos vehículos disponían, al objeto de impedir, si podían, que los aviones despegaran.

Ya estábamos en el aire. Ya éramos libres de nuestra entrega y la de los aviones al ejército de Franco. En el mar divisamos unos barcos, y siendo nuestra ruta la vertical de ellos, los rodeamos para evitar cualquier agresión sobre nosotros".[263]

El piloto M. Borge fue otro de los que consiguió alcanzar Argelia, concretamente en un avión francés *Latecoere*. La parte más importante de su testimonio la dedica a reflexionar de forma crítica sobre el hecho de la entrega de los aviones y si esa acción era realmente un sacrificio o un suicidio, ya que en su opinión no se podía esperar nada de los vencedores, pues no habría magnanimidad para los vencidos. Es muy crítico con las negociaciones de la Junta de Casado con el gobierno de Burgos. En este sentido, asevera que el nunca creyó en una paz honrosa y le duele que algunos compañeros se dejaran

[263] *Alas Gloriosas* (nº 5-6, 1979)

convencer por aquellos cantos de sirena. Pero dejemos que M. Borge explique con sus propias palabras su opinión acerca del fin de la guerra:

"*Según describen los que realizaron la entrega de los aviones, parece que habían recibido órdenes de la Junta de Gobierno, es decir, de la Junta de Casado como la llamamos nosotros, y ellos consideran que era un último sacrificio que les pedía la República, como un último acto de obediencia y disciplina; otros lo veían como un acto de caballerosidad del vencido al vencedor, que el primero entrega la espada a su adversario es un acto de gallardía para unos, o para obtener su indulgencia para otros. Existían también otros que deseaban hacer méritos ante sus nuevos amos. Esta bien claro que los compañeros que han escrito los artículos realizaron ese acto con la mayor buena fe y ellos mismos describen que bien caro lo pagaron, ya que lejos de la acogida que ellos esperaban, que si no era con flores, tampoco era que les recibiera la 'Legión Cóndor' maltratándoles de palabra y allí mismo les despojaron de los equipos de vuelo y otras cosas personales. Ni que decir tiene que, tanto yo como la mayoría de los compañeros que me rodeaban en Los Alcázares, no compartíamos esa opinión de entrega, no esperábamos nada de la 'magnanimidad' de nuestros enemigos y, como sólo teníamos un avión capaz de varias horas de autonomía, en lugar de entregarlo, al contrario, nos concertábamos para aprovecharlo en salvar al mayor número de compañeros posible y así evitar represalias que seguramente vendrían por haber mantenido nuestra lealtad y nuestra fidelidad a la República. Por lo que es de las transacciones de la Junta de Casado y comparsas, cuando hablaban de una 'paz honrosa' no creímos naturalmente ni una palabra, pero hubo desgraciadamente algunos compañeros que picaron y yo mismo oí a alguno decir que a los profesionales nos dejarían en Aviación y que nos dejarían con los mismos grados que habíamos obtenido. Este criterio contribuyó grandemente a que muchos compañeros que hubieran podido salir no lo hicieron y pagaran con su vida esa creencia, y otros con muchos años de cárcel, no quiero citar nombres, pero cada uno de nosotros mantiene en su mente algunos casos. También el miedo a lo desconocido, a salir de nuestro país que naturalmente no es cosa fácil*"[264].

Mediante engaños y subterfugios consiguieron poner en marcha el *Latecoere,* pues previamente el jefe del aeródromo le había ordenado quitar la hélice para que no pudiera

[264] *Alas Gloriosas* (nº 19), 1982.

despegar. Esta acción fue algo común en muchos aeródromos republicanos para evitar las fugas de última hora.

Debido a su excepcionalidad, me gustaría transcribir la opinión del armero Modesto Muñoz en relación con el golpe de Estado de Casado. Digo excepcionalidad, pues es el único testimonio que se muestra claramente a favor de la Junta de Defensa frente al gobierno del doctor Negrín. Así se expresa Modesto Muñoz:

"*El 15 de marzo de 1939 ante el continuo avance de las fuerzas enemigas, tanto en los frentes de guerra del Norte como del Sur y para evitar más derramamiento de sangre, el coronel Don Segismundo Casado, mediante un golpe de Estado en Madrid, tomó el poder del gobierno de la República y formó un Consejo Nacional de Defensa que derrocó en sus funciones al gobierno comunista que presidía el doctor Negrín, que por aquella fecha tenía su sede en Valencia.*

El 15 de marzo de 1939, el coronel Casado como Jefe del Consejo Nacional de Defensa, dio la orden de que todo el personal especialista del Ejército de Aviación de la República en situación de disponible, por no tener aviones a los que prestar servicio, se concentraran en el Aeródromo de Alcantarilla (Murcia) y esperasen allí el desenlace que tuvieran los acuerdos sobre la rendición del ejército republicano, y en este aeródromo, al mando de nuestros respectivos jefes superiores, esperamos con nerviosismo la terminación de la guerra…

Con el personal llegado de otros aeródromos, formábamos un numeroso grupo de cabos, sargentos, jefes y oficiales, todos especialistas del ejército de Aviación de la República a la espera de los trámites que el coronel Casado y el general Franco tomaran sobre el final de la guerra.

El coronel Casado, para evitar más derramamiento de sangre inútil, proponía una paz honrosa, con las condiciones de dar un plazo de 6 días para que el personal que lo deseara se pudiera marchar al extranjero.

El general Franco, cuyo ejército en aquellos momentos no tenía oposición y ocupaban pueblos y ciudades, rechazó la propuesta del coronel Casado y exigió que, en el plazo de 24 horas, se rindiera todo el personal de aviación de la República con sus respectivos

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

aviones y en los frentes de guerra se rindieran todos sus mandos, sin condiciones de ninguna clase, considerándose como 'prisioneros de guerra' "[265].

Modesto Muñoz terminó la guerra en la base de Alcantarilla, Murcia. No llegó a pasar cárcel porque tuvo la gran suerte de caer en gracia al comandante que ocupó la base. Cumplió el servicio militar en el Ejército del Aire franquista y después rehízo su vida.

CONCLUSIONES

Una vez informados de los diversos "*finales de la guerra*" por parte de los aviadores protagonistas de los hechos, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

1.- A pesar del desarrollo de la guerra contrario a los intereses de la República, la mayoría de ellos, salvo alguna excepción, siempre adoptaron una actitud positiva ante el conflicto. Hasta el último momento pensaron que la victoria era posible y mantuvieron el entusiasmo por la causa hasta su final mismo. Hay que destacar, en relación con esta actitud tan positiva, que la edad de los aviadores ayudaba mucho en la conservación de ese espíritu combativo hasta el último momento con el espíritu y la actitud que los ayudaría posteriormente a afrontar una realidad despiadada.

2.- Nunca tuvieron un sentimiento de inferioridad técnica frente a los ejércitos sublevados. Lo que sí reconocen es que el ejército franquista fue superior en todo momento en armamento, aunque los aviadores hablan muy bien del material del que ellos disponían. No pensaron nunca que el material aéreo de las Fuerzas Aéreas de la República fuera inferior al de sus enemigos sino que, en la mayoría de las ocasiones, sobre todo en la segunda parte de la guerra, no disponían de las unidades suficientes para enfrentarse a la superioridad aérea de los insurgentes.

3.- En relación con lo anterior, deploran la postura francesa de no dejar pasar el material bélico que tenían almacenado en la frontera catalana, justo en el momento de la ofensiva sobre Cataluña a finales de 1938.

4.- Todos tienen plena conciencia de que su causa era la justa: por la democracia y la libertad frente al fascismo. Están absolutamente convencidos de que llevaban la razón en el conflicto, sintiéndose defraudados por las democracias occidentales.

[265] *Revista Ícaro* (nº 101), 2010.

5.- De algunos testimonios se desprende la idea de que la derrota no fue culpa de los combatientes sino de los políticos que no hicieron bien las cosas (sobre todo la división política de la República). Todos se muestran muy orgullosos de su paso por las Fuerzas Aéreas de la República y creen que cumplieron con su deber hasta el último momento.

6.- En los momentos finales en la mente de la mayoría de los aviadores, estuvo la idea de huir de España para escapar de la represión franquista.

7.- Salvo una excepción que he citado, todos muestran un rechazo del golpe de Estado del coronel Casado contra el gobierno de Negrín. Ninguno creía en las bondades de una paz pactada sin represalias. De ahí la conexión de este punto con el anterior en el sentido de que la mayoría pensaba huir de España para evitar ser encarcelados o algo peor.

8.- En los casos en los que los protagonistas son detenidos en las bases donde estaban destinados por parte de las tropas franquistas, fueron sometidos a todo tipo de saqueo de sus objetos personales con total impunidad y como una forma de denigrar al enemigo vencido.

9.- Todos los que terminaron la guerra en Cataluña informan de la sensación de orden en la retirada del ejército republicano hacia la frontera francesa.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

10.- También en el caso catalán los informantes coinciden en lo terrible de la visión de las masas de civiles y militares transitando por las carreteras y los caminos catalanes rumbo a la frontera y, por tanto, al exilio, mientras sufrían constantes ataques de la aviación franquista.

11.- Mencionan el desencanto absoluto por la recepción y el trato dado en Francia a los refugiados españoles tras la retirada de Cataluña y destacan la falta de humanidad y de respeto hacia personas que han luchado por la democracia justo en la patria de los derechos del hombre. En todos los que fueron internados en Argelés sur Mer está la imagen de los soldados senegaleses que vigilaban el citado campo de concentración como representación de la ignominia a la que fueron sometidos los españoles que estaban tras las alambradas.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

IV.- LA REPRESIÓN PADECIDA DESPUÉS DE LA GUERRA POR LOS AVIADORES

Para el colectivo de los aviadores republicanos, así como para otros combatientes o civiles inmersos en el conflicto, la guerra terminó en dos momentos diferentes. Un primer momento corresponde a la retirada de Cataluña por parte de las fuerzas republicanas, por la cual los miembros de las Fuerzas Aéreas de la República que se encontraban en aquella región pasaron a Francia en febrero de 1939, antes de que los ejércitos franquistas ocuparan la totalidad de aquel territorio. Un segundo momento, coincide con el final definitivo de la guerra a finales de marzo de 1939. De todos es conocido que el último parte de guerra del general Franco, dando por finalizada la guerra con la derrota de la República, lleva fecha de 1 de abril de 1939, data que se ha dado como oficial de la finalización de la contienda civil.

Los que atravesaron la frontera franco-catalana en febrero de 1939, una vez ya en Francia, se llevaron un gran fiasco. Ya se ha visto en el capítulo anterior que no fueron recibidos, por decirlo de un modo amable, con muy buenas maneras por las autoridades francesas. Todo lo contrario, fueron recluidos en campos de concentración. Primero de forma improvisada y, más tarde, ya sistemática, en condiciones infrahumanas[266]. Según Francisco Moreno, en cifras, unos 470.000 españoles habían traspasado la frontera francesa en febrero de 1939 tras la retirada total de Cataluña, a los que hay que sumar los 45.000 que ya estaban desde finales de 1938 y otros 12.000 que consiguieron salir del puerto de Alicante antes de que se cerrara, definitivamente, la posibilidad de huir por barco de aquella ciudad levantina. De este contingente de refugiados, 170.000 eran mujeres, niños y ancianos. De la citada cantidad de refugiados, regresarían a España aproximadamente la mitad (MORENO, FRANCISCO: 1999, 282). De modo parecido se trató a los españoles republicanos que huyeron hacia Argelia[267] en los últimos días de marzo, concretamente hacia Orán, donde serían recluidos en campos de concentración y obligados posteriormente a realizar trabajos forzados. Francisco Moreno describe de forma clara y rotunda la situación de los refugiados españoles en Francia: "*El miedo a las*

[266] Los franceses, para alojar a los españoles que huían de la represión franquista, habilitaron más de una decena de campos en el Sur del país. Algunos de los campos fueron tristemente más célebres que otros; aquí se citan algunos ejemplos: Argelés-sur-Mer, Gurs, Vernet d'Arriege, Septfonds, Latour-de Carol, Saint-Cyprien, Bacares, Rivesaltes, entre otros.

[267] Argelia, en aquellos momentos, era una colonia francesa.

represalias de los vencedores motivó, en gran medida, aquel exilio masivo de españoles. Miles de personas, abatidas y exhaustas, creyeron encontrar amparo al otro lado de nuestras fronteras; pero se equivocaron. Un cúmulo de calamidades sin cuento se cebó con aquellos españoles, convertidos en apátridas errantes, perseguidos por la sombra del fascismo en toda Europa" (MORENO, FRANCISCO: 1999, 283). Si utilizáramos el lenguaje actual estaríamos hablando de una auténtica catástrofe humanitaria de refugiados tal como la que están sufriendo los habitantes de Siria que huyen de la guerra.

El piloto de caza, Juan Sayós, había llegado herido al campo de concentración de Argelés-sur-Mer. Este campo se hizo célebre por las lamentables condiciones en las que se apiñaban los miles de españoles allí internados. Se situó sobre una playa, por lo que los internos estaban expuestos a la humedad procedente del mar y al inclemente viento Mistral, también conocido como cierzo en Aragón. En el campo estaban desprovistos de todo lo básico de modo que los internados se encontraban en una situación de subalimentación que conllevaba la aparición de enfermedades que llevaron a la muerte a muchos de ellos. Asimismo, había déficit de agua dulce, tal como lo atestiguan los informantes que afirman que se bebía agua del mar extraída con unas bombas que habían instalado los franceses, lo que causaba diarreas que derivaban en disentería y, que, en muchos casos, producía la muerte. Todo este terrible panorama estaba aderezado con las tropas senegalesas y marroquíes que vigilaban a los refugiados a los que, por su situación, se los podía considerar prisioneros y no refugiados. De esta manera tan explícita describe Juan Sayós como era la situación en el campo de Argelés-sur-Mer:

"*Cuando ya se apiñaban allí más de ochenta mil y los franceses pudieron calcular la superficie que ocupaban, levantaron a su alrededor una red de alambres de espino y clavaron en la arena, a pocos metros del mar, una cuantas bombas de accionamiento manual que extraían un agua espesa y salobre, único líquido con el que podíamos calmar la sed, si bien, lo pagábamos con unas diarreas violentísimas. Para alimentarnos, los primeros días adosaban unos camiones al lado externo de las alambradas y nos arrojaban panes por encima de éstas, como quien da de comer a las fieras. La gente, enloquecida por el hambre, asaltaba los camiones y peleaba para conseguir los panes, y mientras los más fuertes obtenían varios, los demás se morían de miseria. Un espectáculo denigrante para todos y, en este caso, no hablo de los franceses. No había nada para protegernos contra el frío en aquellas noches de febrero, y nos vimos obligados a*

afrontarlas al aire libre. El único recurso consistía en excavar hoyos en la arena y meterse en ellos. Cada mañana se descubrían personas a las que el hoyo les había servido de tumba" (SAYÓS, JUAN: 1999, 201-202).

También refiere Juan Sayós en sus memorias cómo las personas encerradas en el campo de Argelés saltaban las alambradas que rodeaban al recinto habilitado para buscar madera o cualquier otro material con el que hacer algo parecido a un alojamiento con el que guarecerse del frío y de la humedad. Por otra parte, lleva a cabo una mirada crítica acerca del variopinto personal que se amontonaba en el campo:

"*Obligados por la necesidad, algunos construían lamentables barracas con las cañas, hierbas y maderas que, exponiéndose a los castigos, podían recoger en el otro lado de las alambradas y, al poco tiempo, el aspecto del campo fue el de un poblado salvaje. Un aduar en el que se amontonaban los ejemplares humanos más antagónicos: profesores de universidad, pistoleros, campesinos, artistas, militares profesionales, obreros, cacos, maestros de escuela… todos mezclados entre la misma arena y compartiendo idénticas miserias, pero el juego de la afinidad y las repulsiones no tardó en hacerse notar y también el de la picaresca y las influencias*". (SAYÓS, JUAN: 1999, 203).

Es lugar común en los testimonios de los aviadores que, cuando llegaban a un campo de concentración, se buscaran entre ellos en busca de apoyo y de solidaridad. En situaciones tan dramáticas como las que tuvieron que vivir los aviadores republicanos refugiados en Francia, el rodearse de personas de su ámbito y con las que se comparte muchas cosas en común ayudaba a sobrellevar esa situación excepcional. En el caso de los aviadores en Argelés, en palabras de Juan Sayós, éstos fueron organizados y disciplinados por el coronel Urzaiz. El citado coronel consiguió algunas mejoras para los aviadores, mencionadas por Sayós:

"*Urzaiz hizo valer su autoridad para reunir a todo el personal de aviación entrado por diferentes lugares de la frontera y alojarlo ordenadamente en un ángulo del arenal, demostrando en cualquier ocasión que se trataba de un cuerpo militar auténtico, sin punto de semejanza con la gente que se negaba a aceptar la disciplina. Nos presentaba en correcta formación cuando venía a visitarnos algún oficial francés y, de este modo, consiguió algunas mejoras para nosotros. De momento, improvisamos tiendas de campaña con telas de los paracaídas procedentes de un camión de aviación que, una vez*

cruzada la frontera, consiguió llegar hasta Argelés, donde fueron conducidos también los pilotos que, en el último instante habían entrado volando con sus aparatos y tomado tierra en el aeródromo de Tolouse" (SAYÓS, JUAN: 1999, 203).

El piloto de caza Juan Lario, como el resto, fue internado en Argelés-sur-Mer en cuanto cruzó la frontera hispano-francesa. Decidido a no soportar las condiciones miserables de vida que se daban en aquel campo tomó la decisión de fugarse. Según lo escrito en sus memorias, no era difícil fugarse de Argelés, ya que al principio no tenía ni alambrada. Tras una serie de peripecias por el Sur de Francia, por la que deambulaban los huidos republicanos españoles, y conseguir hacerse con un pasaporte en el Consulado español en Perpiñán, fue detenido de nuevo por las autoridades francesas y devuelto a Argelés. A los españoles refugiados no se les dejaba circular libremente por Francia; Juan Lario afirma que una de las cosas que los franceses habían concedido a los refugiados era que si alguien se hacía responsable del alojamiento y manutención de la persona, ésta podría residir fuera de los campos de concentración y tener una relativa libertad de movimientos. Describe con precisión como los franceses iban organizando el campo para terminar con el desbarajuste que se había vivido en los primeros días y como se había integrado con sus compañeros aviadores. Asimismo, detalla la dieta que consumían los recluidos en el campo:

"*Sobre los galopantes acontecimientos de la primera semana de nuestra forzada invasión, las autoridades habían dividido el territorio de la extensa playa en cuadriláteros llamados 'zonas' y subdivididos en otros menores, designados como 'islotes', y todo ello marcado con determinadas siglas. Decidieron los franceses, juntamente con los representantes españoles elegidos como jefes de zona, que las agrupaciones permanecieran en las cuadrículas, según la especialidad militar de los excombatientes.*

Para el arma de aviación, fue destinado un sitio bastante privilegiado con respecto a las diversas especialidades del ejército de Tierra. Situado en el límite Oeste y adyacente a la entrada principal, en cierto modo se encontraba defendido de la fresca brisa del mar, que azotaba implacablemente las primeras improvisadas tiendas de campaña cercanas a la orilla.

Al llegar allí me encontré con una gran cantidad de amigos pilotos y mecánicos, amén del personal de mi escuadrilla, que decidieron aguantar desde los primeros momentos de su llegada a la playa, acoplándose como mejor pudieron. Los míos habían levantado una tienda de campaña con una agujereada lona que consiguieron en el asalto a uno de los camiones que, con frecuencia, llegaban al campo procedentes de España.

Otros pilotos, evacuados de Figueras con los vehículos de sus respectivas escuadrillas, cruzando la frontera por Le Perthus, consiguieron transportar diversidad de materiales, entre los que se contaban gran cantidad de paracaídas. Desplegados y bien sujetos con las cuerdas y un mástil central, cortado de dos cercanos árboles, estas tiendas eran las más confortables. En tiempo lluvioso aguantaban eficazmente y, además, no dejaban pasar el aire, que azotaba a casi todas las horas del día.

Mi gente ofreciéronme una plaza en la improvisada tienda de campaña, que acepté con sumo gusto. También me informaron que ya hacía dos días que se había organizado una cocina, proporcionando por la mañana café, y al mediodía una comida caliente, consistente en unas cuantas lentejas caldorras cogidas de nuestra intendencia. El agua para la condimentación era extraída por medio de unas bombas aspirantes instaladas en la misma playa. Como puede suponerse, el líquido era extraordinariamente salobre, pues no era ni más ni menos que agua de mar infiltrada en las capas arenosas de la playa. Sin duda se creerá que estos alimentos ya constituían algo dirigido a mitigar las penalidades de los primeros días. Sin embargo, las autoridades francesas ignoraban, quizá, que habían puesto a punto un nuevo método para martirizar simultáneamente a decenas de miles de seres (en el campo de Argelés había unas cien mil personas)" (LARIO, JUAN: 1973, 359-360).

Juan Lario refiere, asimismo, las insalubres condiciones de higiene que se vivían en el campo:

"*Frecuentes diarreas atormentaban a gran cantidad de refugiados, degenerando en la mayoría de los casos en disentería. Los organismos comenzaron a debilitarse al tiempo que la lucha por la existencia se puso en la orden del día. (...) A la escasez de alimentos había que añadir la abundancia de parásitos, que de modo ascendente comenzaron a imperar sobre nuestros alojamientos y vestimentas*" (LARIO, JUAN: 1973, 360).

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Juan Lario volvió a evadirse por segunda vez del campo de Argelés con el objetivo de llegar a París y, de nuevo, fue detenido por los gendarmes franceses que lo devolvieron por segunda vez al campo de concentración. De esta tercera etapa de residencia en el campo, incide en la actividad cultural que se desarrollaba en aquél y que era promovida por la gente de la cultura allí recluida. En el fondo, se seguía con la tradición republicana de apoyo a la cultura y a la educación en general:

"*En el terreno de nuestra organización interior, necesario es hacer destacar que los mayores esfuerzos fueron dirigidos al desarrollo de toda clase de actividades informativas, culturales, físicas y artísticas.*

Uno de los primeros núcleos en lanzarse por estos senderos fueron los excombatientes de las brigadas internacionales que, desde los primeros instantes de su permanencia en los campos de concentración, se manifestaron como excelentes y disciplinados organizadores.

Entre los miles de refugiados abundaban hombres que en la zona gubernamental representaron a las ciencias, a las artes, a las letras y a la política. Digamos de paso que durante todo el tiempo de la confinación estas personas desarrollaron sus actividades con la anormalidad inherente a las condiciones creadas.

Aparecieron periódicos murales, donde se exponían artículos y comentarios de nuestra pretérita, presente y futura vida, ilustrados con caricaturas y dibujos; fueron organizados concursos de diversa índole, recitaban los poetas, los cantantes interpretaban sus mejores canciones, acompañados por excelentes músicos; los compositores creaban buena música, y los escultores ejecutaban interesantes esculturas de barro o arena. Y todas estas actividades se realizaban al aire libre, o bien en la intimidad de los nuevos barracones construidos aceleradamente por equipos de especialistas franceses, ayudados por voluntariosos refugiados. Paralelamente, y en los días de buen tiempo, se organizaban juegos y competiciones deportivas, donde se ponía de manifiesto la habilidad y dominio de la cultura física por jóvenes y maduros". (LARIO, JUAN: 1973, 371).

El piloto José María Bravo, también internado en Argelés, abunda en lo dicho por sus compañeros, subrayando que, a pesar de los cambios que los franceses habían ido

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

introduciendo en el campo de concentración, "*Argelés seguía siendo un desastre para los más desprotegidos y más débiles, que no tenían otro remedio que comer lo que les daban, obedecer y sufrir la ominosa opresión de los vigilantes negros y marroquíes. (...) Las noticias eran muy alarmantes, ya que las autoridades francesas procuraban por todos los medios presionarnos para que volviéramos a España, cosa a la que no estábamos dispuestos, ya que sabíamos lo nos esperaba allí*" (BRAVO, JOSÉ MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: 2007, 159).

Pedro Muñoz, piloto de bombardero, también terminó en Argelés-sur-Mer, una vez pasada la frontera. Coincide en todo con lo narrado por sus compañeros en lo concerniente a la sufrida situación que padecían los internados en el campo de concentración. Relata como intentaban mantener una mínima higiene, para no ser devorados por los parásitos que infestaban aquellas playas. Describe, asimismo, los estragos que hacían la disentería y otras enfermedades y la falta de medios y de infraestructuras para combatirlas:

"*Nosotros, más o menos, todos los días hervíamos la ropa con agua de mar para que no tuviera piojos en unas cazuelas que se habían traído de las cocinas. Recuerdo que a los guardias de asalto que había allí con su uniforme azul les corrían los piojos por la espalda, por encima del uniforme. Allí había mucha disentería y los negros que nos guardaban, que como he dicho no llevaban balas pero llevaban la bayoneta puesta, nos pinchaban en el culo porque te ponías a hacer tus cosas ya que allí había muchas diarreas. Luego pusieron unas letrinas, pero la gente iba donde podía. Pero cuando hacías eso, los negros te pinchaban en el culo. Ahora lo piensas y te ríes, pero fueron momentos terribles, eso hay que vivirlo. La gente se ponía enferma y no había con que curarla, se morían de tifus, se morían de todo*".

Ramón Ros Pérez, acerca de su estancia en Argelés, realiza una crítica muy dura a la democrática Francia por el trato recibido por los republicanos españoles refugiados en ese país. La reflexión que realiza ilustra la imagen que, de Francia, tenían en aquellos momentos la mayoría de los españoles huidos:

"*Después, la retirada de Barcelona, Figueras, Vilajuiga; luego Francia, Argelés, Gurs, Set Fons y Aux Armes.*

En los días de Argelés Sur Mer, alguien a quien todos recordamos escribió: 'Yo amaba a Francia, porque la creía humana, espiritual y gloriosa: los Derechos del Hombre; París, y ese soberbio solitario que es la Revolución Francesa fulgurando en el índice evolutivo de la humanidad. Pero acabo de saber que este país es el más inhumano de nuestro inhumano planeta'. Se refería al trato canallesco que recibimos los cerca de 400.000 españoles tirados en pleno invierno por las playas francesas. ¿Quién tuvo culpa de esto? Seguramente el demonio".[268]

Siguiendo la estela del testimonio anterior, el aviador Francisco Sauri hace un canto heroico y de resistencia, pero sobre todo reivindicativo, de los refugiados españoles en loss campos de concentración franceses. Es un modelo de actitud y pensamiento extensible a la mayoría de los aviadores españoles recluidos en los camps:

"*Y desde allí, cerrando los ojos ante la inmensa ingratitud humana y abierto el corazón a la esperanza, emprendimos la marcha hacia el inhóspito campo de concentración de Argelés sur Mer.*

Ni la infrahumana permanencia allí, ni el desconsiderado trato recibido por nuestros cancerberos uniformados fue capaz de doblegar aquel ejército disperso y derrotado, pero nunca vencido. ¡El orgullo español es indomable!

Interminables horas, días y semanas, sin más techo que el cielo frío y triste del invierno, sin más alimentos que los que escaparon a la vista del gendarme francés, sin más carne que la ofrecida por los famélicos jamelgos dispersos por el campo, sin más calor que el de las pestilentes hogueras alimentadas con los trozos de neumático de nuestros vehículos, sin más agua que dada por unas miserables bombas clavadas a escasos metros de la playa; salitrosa, repugnante, foco de mortales trastornos intestinales, sin pan, sin instalaciones sanitarias. ¡Sin nada, como bestias!

Y enmarcando el panorama de tan feliz idilio, tres hileras de alambre espinoso, 'defendidas' por gendarmes, senegaleses y 'spais'.

[268] *Revista Ícaro* (nº 42), 1995.

Y dentro de este infierno de escarnio, una multitud con su pecho desnudo supo darle cara al fascismo internacional y a sus secuaces, durante casi tres años, apenas sin armas ni alimentos, con la fuerza sublime emanada de una causa justa"[269].

Existen testimonios, ya sean propios o de terceros, de otros aviadores que también estuvieron recluidos en Argelés-sur-Mer como Ángel Sanz, Blas Castejón, Antonio García Cano, J. Burrell, Ramón Jiménez Marañón, Vicente Gandía, Antonio García Cano, entre otros, que se reiteran en las mismas ideas que las aportadas por sus compañeros.

La primera etapa de Ernesto Marimón en Francia no había sido tan mala como la de sus colegas de armas. Como ya se ha señalado en el capítulo anterior, él y sus compañeros habían sido tratados con una cierta deferencia por las autoridades francesas hasta que se negaron a enrolarse en la Legión Extranjera y partir hacia Indochina. Conocida la negativa por parte de los militares franceses, éstos decidieron internarlos en el campo de concentración de Vernet d'Ariege. Por lo que cuenta Ernesto, ni el trato ni las condiciones en las que se encontraron fueron tan denigrantes como en Argelés-sur-Mer; de hecho llegaron, incluso, a vacunarles. Ernesto describe de forma breve su paso por Vernet d'Ariege:

"Los resultados fueron inmediatos, nos metieron en unos autobuses, en esta ocasión no de lujo como los que utilizaron para llevarnos a la base militar, sino con barrotes de hierro en las ventanillas, por si tratábamos de escapar por ellas. El destino fue un pequeño campo de concentración llamado Vernet D'Ariege, que no disponía más que de una cabina de madera donde se guarecían los militares que custodiaban el campo, una cantina y un médico. A nosotros nos instalaron en unas grandes tiendas de campaña muy sólidas y muy bien construidas en las que había un jergón para cada persona. En cada tienda cabía una escuadrilla. Nos instalamos por separado las tres escuadrillas de Super Chatos y allí estuvimos mientras se terminaba de construir el enorme campo de concentración de Gurs, al que, posteriormente, seríamos trasladados. En Vernet D'Ariege nos vacunaron a todos. Tengo entre mis documentos el certificado de vacunación de este campo. La estancia en este campo no fue muy larga".

[269] *Alas Plegadas* (nº 1-bis), 1974.

Ángel Sanz, como otros muchos miles de españoles republicanos, pasó la frontera catalana hacia Francia en el mes de febrero de 1939. Una vez en territorio francés, fue detenido y llevado al campo de Argelés sur Mer. En el citado campo, estuvo recluido hasta el mes de abril en que fue trasladado al campo de Gurs, situado en Los Pirineos, cercano a la frontera con la provincia de Huesca. Gurs, junto con Argelés-sur-Mer, fue el campo de concentración, lamentablemente, más célebre en el que estuvieron recluidos los republicanos españoles. Según los testimonios de varios aviadores, en Gurs internaron a los integrantes de las Fuerzas Aéreas de la República, del Ejército Vasco (gudaris) y de las Brigadas Internacionales. Posteriormente, ya comenzada la II Guerra Mundial, Gurs fue un campo de internamiento para judíos. Muchos de ellos, avanzada la II Guerra Mundial, serían reenviados a los campos de exterminio nazis situados en el Este de Europa. El campo de Gurs estaba más '*preparado*' para recibir a los refugiados que los improvisados campos de internamiento que los franceses habían montado sobre la marcha tras el éxodo de Cataluña. Así describe Ángel este campo:

"*El campo de Gurs ya tenía barracas, en cada barraca estaríamos unos cuarenta aproximadamente; se dormía en el suelo con una manta. Allí, en Gurs, yo empecé a buscarme la vida inmediatamente. (...) La vida en el campo de concentración era una vida de perros, muriéndote de hambre. Y lo aliviabas algo porque, en la zona de servicios, había algún piloto que era el que traía los suministros y, en el Hospital, estaba empleado Zambudio*[270]*. Siguiendo con el campo de concentración, pues lo que nos podemos imaginar, miseria, piojos, ratas y hambre. (...) Para dormir más cómodamente, nos hacíamos una especie de cama con madera y alambres de espino que robábamos; nos enseñaron a hacerlas los de las Brigadas Internacionales. A estos alambres de espino le quitábamos la espina y con este alambre hacíamos el colchón. Yo estos colchones los perdía, porque cada vez que me escapaba*[271] *me lo quitaban y tenía que volver a hacer otro. Si no iba a estar mucho tiempo en el campo de concentración no me lo hacía y dormía en el suelo*".

Ángel Sanz llegó a construir una vida al margen del campo de concentración. Es decir, consiguió residir en domicilios particulares y obtener trabajos remunerados. Confiesa que, algunas veces, la policía le atrapaba y le devolvían al campo de concentración. En

[270] Miguel Zambudio era un piloto de caza republicano compañero y amigo de Ángel Sanz.
[271] Ángel Sanz afirma que se escapó once veces del campo de Gurs.

una de las escapadas, fue detenido por la policía francesa, pero esta vez no fue devuelto a Gurs sino que fue llevado a la cárcel de la ciudad de Pau. En el presidio de esta ciudad conoció a un joven judío con el que hizo una gran amistad y al que, posteriormente, ayudaría a fugarse para que no fuera trasladado por los nazis a los campos de exterminio. En su testimonio, hace una descripción muy dura de la cárcel de Pau y que deja muy mal parado al sistema penitenciario francés de entonces:

"*Así que me llevaron a la cárcel de Pau. La cárcel de Pau era de lo más indecente que había, mucho peor que el campo de concentración. Allí había piojos a miles, nada más tumbarte en la cama los piojos te comían. Además, por la noche, la cabeza se te llenaba de liendres; en una noche la cabeza se te llenaba de liendres. Fue algo horrible. Me condenaron a ocho días nada más, pero fueron mucho peor que el año que estuve en Pamplona*[272]*. El trato en la cárcel de Pau era inhumano, los guardianes eran unos bestias, verdaderos sanguinarios, fue algo horrible y de allí salí con otra persona, un chico muy joven, tenía dieciocho años y era judío. Le habían cogido pasando de la zona ocupada por los alemanes a la Francia libre y le habían metido en la cárcel. Le condenaron a un mes de cárcel y justo cumplió su condena cuando a mí me tocaba salir y, entonces, él como judío, también tenía que ir al campo de concentración. Recuerdo que se llamaba Luis Gasca. Luego, después, me lo encontré en París*".

Tras la derrota del ejército francés en 1940 a manos del ejército alemán, un nuevo gobierno francés, encabezado por el mariscal Petain, firmó un armisticio con los alemanes por el cual Francia quedaba dividida en dos partes: una controlada directamente por el ejército alemán y otra, denominada la Francia de Vichy[273] (llamada así porque el gobierno se instaló en esta ciudad), nominalmente independiente pero muy vinculada a la Alemania nazi. El armisticio significó el final de la Tercera Republica Francesa. El vínculo con Alemania llevó a Petain, nombrado jefe del Estado de Vichy, y a su primer ministro, Pierre Laval, a una política antisemita. En el marco de la política de persecución de los judíos en Francia, el campo de Gurs fue utilizado para recluir a los judíos. Ángel Sanz fue testigo de estas actuaciones de persecución de los judíos. En líneas anteriores se ha comentado que en la cárcel de Pau había conocido a un joven judío con el que había hecho amistad y que, al salir ambos de la cárcel, habían sido enviados de nuevo a Gurs. En una

[272] Ángel Sanz, una vez vuelto a España, estuvo internado en la cárcel de Pamplona.
[273] Fue un Estado de muy corta vida de claras connotaciones fascistas en el cual se persiguió a los partidos de izquierda.

de sus escapadas, Ángel Sanz se enteró de que estaban deportando judíos hacia Alemania, a los campos de exterminio, y decidió ayudar a su amigo a fugarse para que no cayese en manos alemanas. Así fue la peripecia seguida por Ángel para salvar a su buen amigo judío:

"*Otra de las veces que me escapé, estando en Oloron, me enteré de que a los judíos los estaban sacando del campo de concentración de Gurs y, en vagones de ganado, se los estaban llevando a Alemania a otro campo de concentración y que allí los mataban a todos. Y en eso me acordé de Gasca y pensé que a ese pobre hombre se lo iban a llevar y lo iban a matar. Así que, entonces, un día cogí un paquete con un poco de comida y me fui al campo de concentración a solicitar una visita con Luis Gasca. Estaba temeroso, yo estaba escapado y encima con el acento francés que tenía yo, pero los gendarmes no me detuvieron. Solicité ver a Luis Gasca y al poco tiempo salió él. Le dije a Gasca que le llevaba un paquete de comida y que tenía que escapar del campo porque estaba en peligro, que se estaban llevando a los judíos a Alemania y que allí los mataban a todos. Le hice un dibujo por donde tenía que escaparse. El lugar de escape era la zona de servicios porque por aquella zona el espesor de la alambrada era menor. Además, le di un papel donde le indicaba en qué lugar me escondía para que fuera allí cuando se fugase. A los dos o tres días llegó Gasca con otro prisionero a las seis de la mañana a donde yo vivía. Allí los tuve escondidos*".

En un primer momento, pensó en incorporarlos a una de las compañías de trabajadores militarizadas que organizaban los franceses con los internos, pero la gestión resultó un fracaso porque en aquellas compañías no se admitían judíos. Ante este contratiempo, Ángel preparó una fuga en toda regla para el joven judío y su amigo que resultó un éxito:

"*Gasca me había contado que tenía familia en Cannes, en la Costa Azul y por Oloron pasaba un tren con el cual se podía llegar a Cannes. Pero el problema es que la estación de Oloron estaba llena de alemanes y policías franceses, o sea, que no había manera de pasar por allí. Pero me fijé que cuando el tren llegaba a la estación y paraba, la cola del tren se quedaba en un paso a nivel. Era un paso a nivel en una carretera y también para los peatones. Entonces estuve observando unos días y vi que el tren se paraba cinco minutos y a los cinco minutos tocaban un pito y enseguida arrancaba. Pensé que podía escapar en aquel tren. Así que nos pusimos de acuerdo, él se quedó en una esquina, un poco retirado y yo me acerqué a la barrera del paso a nivel. Llegó el tren y paró los cinco*

minutos de siempre y, cuando tocó el pito de salida, le dije a Gasca que viniera, cruzó y eran vagones con puertas, cada departamento tenía una puerta, eran de aquellos vagones antiguos que ya no existen. Abrimos una puerta, se coló en el departamento. Total, que consiguió llegar a Cannes y logró salvarse".

La situación de Ángel Sanz en Gurs y en la cercana localidad de Oloron-Sainte-Marie, que era donde residía cuando se fugaba del campo, se hizo complicada por el acoso que comenzó a sufrir por parte de la Gestapo. Si la situación de los españoles refugiados en Francia nunca había sido buena, el inicio de la II Guerra Mundial y la consiguiente derrota francesa con su correspondiente armisticio franco-alemán complicaron mucho más las cosas. Ante la nueva situación creada, el gobierno de Franco se apresuró a entrar en contacto con las tropas de ocupación nazis en Francia y también con el gobierno de Vichy. El interés del gobierno de Franco radicaba exclusivamente en una serie de republicanos señalados. De esta manera, "*unos oficiales de la Dirección General de Seguridad fueron enviados a París para completar la extradición en la Francia ocupada de un número de líderes republicanos recientemente arrestados"* (PRESTON, PAUL: 2011, 640). Asimismo, el gobierno de Madrid envió una lista al gobierno de Vichy en la que se incluían los nombres de 3.000 republicanos que deseaba que fueran extraditados a España: "*La respuesta oficial de Vichy fue tibia e insistió en que los expedientes se estudiarían de manera individual. La mayor parte de las solicitudes de extradición fueron infructuosas*" (PRESTON, PAUL: 2011, 644). Es decir, al gobierno de Franco sólo le interesaban una serie de refugiados españoles republicanos residentes en Francia muy significados[274]. La suerte del resto de los republicanos españoles en Francia no le importaba, se desentendió de ellos, considerándolos apátridas. A favor de los refugiados españoles hay que destacar el movimiento diplomático iniciado por parte del gobierno mejicano, el cual, ante la amenaza que pendía sobre aquéllos hizo saber al gobierno de Vichy que todos los republicanos españoles en Francia quedaban bajo protección diplomática del Estado de Méjico. La postura del gobierno mejicano ayudó a que miles de republicanos pudiesen marchar de Francia hasta el mes de diciembre de 1942; en esta fecha, se produjo la ocupación alemana de la Francia de Vichy, hecho que hizo que se cortaran las relaciones diplomáticas entre ambos (PRESTON, PAUL: 2011, 639).

[274] De esta manera fueron extraditados por los nazis a España personalidades como el presidente de la Generalitar Lluis Companys o los políticos socialistas Cruz Salido o Julián Zugazagoitia. Los tres serían juzgados en consejo de guerra y fusilados.

Refiere Ángel Sanz que sería detenido e interrogado un par de veces por la Gestapo en la población de Oloron. En una de estas detenciones, los alemanes, al registrar la casa donde vivía, encontraron el libro de vuelo y descubrieron que había sido piloto republicano. Asimismo, le hicieron preguntas acerca de personas relacionadas con la resistencia francesa. Debido a esta presión por parte de la policía alemana, decidió huir hacia España en compañía de un policía francés al que había conocido en Oloron. Esta vez se escaparía del campo de Gurs definitivamente. Así explica Ángel Sanz cómo se escapaba del campo:

"*A mí nunca me soltaron del campo de concentración, del campo te llevaban a las compañías de trabajadores, por tanto lo que había que hacer era librarse de las compañías de trabajadores*[275]*. Yo lo que hacía para que no me cogieran era tirarme por la ventanilla de un aseo, decía que iba a mear y me escapaba. Una de las veces me tenían cercado, pero la ventanilla era tan pequeña que no podía meter los brazos. Lo hice con los brazos pegados al cuerpo y, cuando por la fuerza de la gravedad el cuerpo fue hacia abajo, entré en picado de cabeza contra el suelo. Me hice un chichón enorme. Me quedé medio atontado, casi perdí el conocimiento, no sé si llegué a perderlo del todo, pero, cuando me espabilé, salí corriendo y me escapé. Yo nunca fui a las compañías de trabajadores.*

En el campo de concentración, había mucha vigilancia y estaba custodiado por gendarmes y guardias móviles. Era muy difícil escaparse, lo que pasa es que yo había encontrado el truco a través de mis amigos, los que trabajaban en la zona de servicios, que se habían dado cuenta de que el espesor de la alambrada en aquella parte era más pequeño y era más fácil arrastrarse y salir".

Tras pasar varias peripecias, Ángel Sanz y el policía francés consiguieron cruzar de forma clandestina la frontera y pasar a España. Cuando viajaban en un autobús fueron detenidos por la Guardia Civil. Una vez que se separaron, el policía francés se unió a los partidarios de De Gaulle que había en España y Ángel fue internado en la prisión de Pamplona:

"*El autocar paró, pero dentro del autocar estaba la Guardia Civil y ahí me cogieron. Pasó que en el autocar, al lado del guardia civil, iba una señora que no hacía más que mirarnos y cuchichear con el guardia. Así que el guardia civil se me acercó y me dijo*

[275] Primero los franceses y luego los alemanes sacaron a los republicanos españoles de los campos de concentración y los utilizaban como mano de obra para la realización de trabajos de fortificación militar.

que aquella señora era la mujer del sargento del puesto de la Guardia Civil y que le había dicho que nos pidiera los papeles, que estaba segura que nosotros dos veníamos de Francia. El hombre se vio obligado a pedirnos la documentación. Me detuvo, pero antes me dijo que si podía ayudarme en algo que se lo dijera a él. Le dije que sí, que avisara a mi padre y que le dijera donde iba a estar, en el cuartelillo, o donde me fuera a llevar, así que le di el teléfono de mi padre en Madrid. Al día siguiente, apareció mi padre, por lo que el guardia civil había llamado. Le dije qué le debía por las conferencias a Madrid, contestándome que nada, no me quiso cobrar por las conferencias. Me abracé a mi padre, me despedí de él y me llevaron a la cárcel. Tengo que decir que era un guardia civil bueno. Respecto al francés que venía conmigo le dije que era un policía y que quería establecer contacto con los representantes de De Gaulle en España; por entonces ya había representantes de De Gaulle en España. Había que hacerlo así porque sino la policía española te devolvía a Francia, te cogían los alemanes y te fusilaban. Yo fui a la cárcel de Pamplona".

Ernesto Marimón, tras pasar por el campo de Vernet d'Areige, fue trasladado a Gurs. Allí se instalaría en uno de los barracones, en unión de los compañeros de su antigua escuadrilla de caza. Ernesto, al describir la precaria situación en Gurs, es escueto pero muy claro:

"*La vida en Gurs era, sobre todo, pasar hambre. Nos daban muy mal de comer y todos perdimos muchos kilos. A pesar de lo delgados que estábamos, jugábamos todos los días a Voley Ball. Hacíamos campeonatos entre barracones y, cuando decidí venirme a España, no querían que me marchara porque íbamos ganando el campeonato y yo, por mi altura, era el principal pívot del equipo. En Gurs, estuve cerca de siete meses*".

Tanto en el exilio como en España la solidaridad familiar era básica de cara a la supervivencia de los presos, debido a la subalimentación que padecían. La no existencia de esta ayuda podía llevar al preso a enfermar y, en el peor de los casos, a la muerte. La ayuda podía consistir en alimentos o dinero para poder comprarlos. Generalmente, el que tenía dinero y adquiría alimentos o cualquier otro producto lo compartía con los compañeros más cercanos. Existía, tanto en los campos de concentración como en las prisiones, un gran sentimiento de solidaridad que hacía la vida más llevadera en unos momentos muy difíciles. Ernesto Marimón consiguió ponerse en contacto con unos familiares que residían en Argel y pudieron remitirle dinero con lo que pudo adquirir

alimentos y tabaco que repartía con sus compañeros. Así habla de la solidaridad Ernesto Marimón:

"*Yo tenía familia en Argel, contacté con ellos y me mandaron algo de dinero, con lo cual, y siempre contando con mis compañeros, comprábamos tabaco en la cantina y nos repartíamos los cigarrillos de la marca Gaulois o los paquetes de tabaco de hebra y papel de fumar. Pero lo principal era que, de vez en cuando, comprábamos patatas y huevos en la cantina y nos hacíamos tortillas de patatas, lo que para nosotros era un exquisito manjar. No estaban tan buenas como las de casa porque las patatas estaban fritas con grasa vegetal que pedíamos a los compañeros que estaban en la cocina. Nos dejaban también una sartén y, en el espacio que había entre los barracones, hacíamos con piedras un hogaril y allí nos cocinábamos nuestra tortilla. (…) A pesar de las estrecheces que pasamos, no tengo un mal recuerdo de Gurs. Allí conocí una nueva etapa de mi vida, había mucho apoyo y solidaridad entre nosotros en unos momentos en que más lo necesitas. Recibías ese apoyo y también lo dabas, y pensabas que no estabas solo. Eso era muy bonito y no lo olvidas nunca*".

Ernesto Marimón presintió que las cosas se estaban poniendo muy feas en Europa con el inicio de la guerra mundial, por lo que decidió volver a España. Podía haber ido a Argel, donde residía un hermano de su madre y desde esta ciudad pasar a Cuba. Pero, al estar su madre y su hermana en España, decidió regresar a su país. Así que planteó sus intenciones a la dirección del campo de Gurs, a las que ésta dio el sí, facilitándole los billetes para viajar hasta la frontera de Irún y, de esta manera, poder entrar en España, donde todavía le quedaba sufrir una temporada de prisión.

Juan Sayós llegó a Gurs procedente de Argelés-sur-Mer. En sus memorias, se detiene para referir cómo eran las construcciones del campo y cómo se encontraban anímicamente los reclusos:

"*Los barracones estaban recubiertos por fuera con cartón asfaltado que, con su negrura, les confería un aspecto marcadamente funerario. Dentro de cada uno de ellos, podían alojarse hasta unos cincuenta hombres que disponían, como único mobiliario, de una colchoneta de paja colocada directamente sobre el suelo. Esta región es muy lluviosa y ello nos obligaba a pasar días y días apiñados en el interior de las barracas, convertidos en manojos de nervios, mas, a pesar de una convivencia tan incómoda, las peleas no eran*

muy frecuentes, tal vez porque estábamos reunidos por unidades y la guerra había creado entre nosotros unos vínculos más estrechos de lo que pudiera parecer. En el fondo, seguíamos considerándonos aviadores en activo, como si la derrota hubiese sido un episodio superable" (SAYÓS, JUAN: 1999, 207).

Juan hace mención a la salud física y, sobre todo mental, de los internados en el campo de Gurs. Refiere una situación terrible para alguna de las personas que no pudieron soportar la presión de la reclusión y terminaron, desgraciadamente, muy mal. Destaca que el apoyo mutuo y la actividad física y mental eran las mejores armas para combatir los desequilibrios en la personalidad que podían surgir a causa del internamiento. La escasa alimentación y los sufrimientos hacían mucha mella en los españoles recluidos en los campos en todos los ámbitos de su salud. Así lo refiere él:

"*Inactivos y mal alimentados –aunque peor sería más tarde- vivíamos todos en un estado de frenesí y hubo quien, debido a la anemia y a la tensión, llegó a enloquecer. Observamos que el que se aislaba de los compañeros y se pasaba el día echado en su yacija, aparentemente desinteresado de todo, acababa por sufrir un ataque de locura que obligaba a llevarlo a la enfermería y reducirlo. El mejor sistema para evitarlo consistía en crearse gran número de ocupaciones. Personalmente, no temía que me ocurriese ningún accidente de esta índole, porque, junto con los compañeros supervivientes de la escuadrilla, formábamos un grupo estrechamente unido para ayudarnos mutuamente. Ellos se dedicaban preferentemente a los trabajos mecánicos, y yo a intentar recuperar el movimiento del brazo*[276] *y al estudio intensivo de la electrónica. A pesar de todo, el tiempo nos parecía petrificado*" (SAYÓS, JUAN: 1999, 208).

Se refiere también al asunto de las compañías de trabajadores militarizados dedicadas a las construcciones e industrias militares francesas, ya citadas brevemente por Ángel Sanz. Los franceses se aprovecharon de la mano de obra barata que suponían los internos españoles en sus campos de concentración. De esta manera relata Juan Sayós como se incorporaban los internos a estas compañías de trabajadores:

"*Francia podía prescindir de aviadores españoles, pero no de trabajadores para las industrias de guerra. Se hicieron convocatorias dirigidas principalmente a los mecánicos*

[276] Se refiere a la herida sufrida durante la guerra.

y todos los de aviación se presentaron inmediatamente, al igual que muchos pilotos que no lo eran, pero que, en los barracones y con limas que pudieron obtener, se adiestraban en ajustar piezas de hierro. Era preciso realizar una prueba de taller del mismo campo y los que tenían cierta habilidad manual, si no se calificaban a la primera vez lo hacían a la tercera. Poco a poco desfilaron muchos, en su mayor parte destinados a la fábrica Dewoitine, de Tolouse, y a mediados de otoño sólo quedamos en el campo, entre los aviadores poco diestros y los tarados a consecuencia de enfermedades o de heridas de guerra, los cuales, a pesar de la ya evidente indiferencia de los franceses, seguíamos cultivando lo que en términos militares se denomina espíritu de cuerpo. (…) *A partir de aquella fecha unos, encuadrados en compañías enviadas a construir inútiles fortificaciones en el norte de Francia, y otros en fábricas de material de guerra, íbamos a cubrir una etapa que, en ciertas ocasiones, sería tan dura como las que habíamos atravesado antes, pero que ya no tendría ningún punto de contacto con la aviación. (...) Hubo compañeros que, con el tiempo, consiguieron situarse satisfactoriamente en Francia y crear una familia. Otros tendríamos que arrastrarnos varios años por campos de concentración mucho peores que los descritos y alguno, más desdichado, terminó sus días en las cámaras de exterminio alemanas*" (SAYÓS, JUAN: 1999, 210-213).

Juan Lario, también ingresado en Gurs proveniente de Argelés-sur-Mer, relata las presiones realizadas sobre las autoridades del campo por parte de los internos para que se abriera una oficina postal con la finalidad de ponerse en contacto con los familiares o amigos. Asimismo, menciona cómo se organizaron para rellenar los formularios con el objetivo de conseguir trasladarse, el que lo deseara, a algún país que estuviera interesado en acogeros. Francia daba facilidades para su salida, como ya se ha observado en el caso de Ernesto Marimón. Era una forma de ir adelgazando por parte del gobierno francés el número de internos en los campos de concentración. Fueron Méjico y la Unión Soviética los principales países que ofrecieron su territorio para acoger a los españoles republicanos residentes en territorio francés. De los que emigraron a la URSS, la mayoría de ellos participaron activamente en la II Guerra Mundial encuadrados en las filas del Ejército Rojo. De hecho, Juan Lario fue uno de ellos. Del mismo modo, un gran número de republicanos españoles que habían sido recluidos en los campos de concentración lucharon en las filas francesas contra los ejércitos nazis, ya fuera en la Resistencia o en las filas de De Gaulle. De este modo explica Juan Lario los aspectos mencionados:

"*Siendo más intensivos los contactos con el exterior, logramos organizarnos con más perfección y efectividad. También pudo conseguirse, a fuer de intensas presiones sobre las autoridades francesas, una oficina postal, que permitió ponernos en contacto con amigos y familiares en España. Gracias a esta concesión, nuestra aislada existencia se hizo más llevadera, al conocer el destino de propios y extraños. (...)*

Llevadas así nuestras actividades, conseguimos distribuir por todos los barracones los impresos necesarios con objeto de elegir el país al cual se deseaba emigrar (Méjico, Argentina, URSS, etc.)

Prontamente, comenzaron a salir las primeras expediciones, organizadas por las Embajadas de diversos países, en colaboración con las autoridades francesas, que vieron en esta clase de medidas la tabla de salvación para este mal encajado problema de los refugiados (meses después los españoles que todavía permanecían en este campamento se prestaron voluntariamente para empuñar las armas en defensa de los intereses de la República Francesa" (LARIO, JUAN: 1973, 377-378).

El piloto de *Katiuska*, Pedro Muñoz, también interno en Gurs, relata cómo los militares franceses iban al campo con la intención de reclutarlos y llevarlos a Indochina como pilotos. Era la repetición de la oferta, que ya le habían hecho a Ernesto Miramón y a sus compañeros al poco de llegar a Francia. Al igual que ellos, Pedro Muñoz rechazó la oferta. Al ejército francés le interesaban pilotos ya fogueados en combate y, por esta razón, estaba tan interesado en ellos. Describe también como intentaron convencerlos mejorando sensiblemente la alimentación. Al final, como se negaron, la dieta volvió a lo de siempre, es decir, a la subalimentación. De esta forma narra Pedro Muñoz aquel intento de reclutamiento en Gurs:

"*A Gurs iban jefes y oficiales de las fuerzas aéreas francesas porque los jóvenes españoles éramos muy golosos. Ahora explico por qué. Entonces, Francia tenía una guerra en Indochina, era cuando estaba empezando el follón en Indochina, y necesitaban pilotos y todos los días venían volando cuatro o cinco Dewoittines. Esos días nos trajeron carne, garbanzos, lentejas y, la verdad, es que comimos bien. Lo que querían era que nos apuntáramos como voluntarios a la Legión Extranjera Francesa para ir a Indochina a luchar. Nos querían llevar porque todos ya habíamos combatido en el frente y teníamos experiencia. Un día, un compañero, Zarauza, le dijo a un teniente coronel francés que en*

la frontera había cuatro o cinco Moscas, que armaran a uno de ellos y que él iba a luchar con dos o tres Dewoittines también armados, a ver quien ganaba y que de esa manera aprenderían a combatir. Los franceses dijeron de Zarauza que estaba loco y ya no volvieron. Al día siguiente de aquello ni carne, ni garbanzos, ni nada. Nadie se apuntó a la Legión Francesa. Zarauza era un gran tipo, siempre decía que el que quisiera aprender a combatir aprendía en la guerra, ahí era donde se aprendía a combatir. Zarauza tenía razón porque a combatir se aprendía en el aire cuando te jugabas la vida, no cuando estabas en tierra, cuando te enseñaban la teoría. Zarauza decía que había que combatir para aprender a combatir y que sino combatías te derribaban".

El piloto Francisco Alférez Jiménez narra otra ocasión en la que una serie de oficiales del ejército francés fueron a Gurs con la finalidad de alistar pilotos españoles para la Legión Extranjera. Según relata, debió ser después de lo narrado por Pedro Muñoz, porque, siguiendo el relato de Francisco, los alemanes ya habían invadido Bélgica y se encaminaban hacia la frontera francesa, habiendo sobrepasado ya la Línea Maginot. Según el testimonio de Francisco Alférez, les obligaron a elegir, o volver a España o engancharse como pilotos con el ejército francés. Acordaron los pilotos españoles aceptar la oferta y ofrecerse para luchar contra los alemanes. Días más tarde pasaron el reconocimiento médico pertinente para poder ponerse a disposición de las autoridades militares francesas. Pero la rapidez de la invasión por parte alemana dio al traste con el proyecto, rechazando, como es lógico por otra parte, las nuevas autoridades de Vichy el reclutamiento de los pilotos republicanos españoles, ideológicamente no fiables:

"*La guerra europea había comenzado hacia un mes y medio. Más o menos, y estábamos a mediados de octubre de 1939 en el campo de Gurs (Oloron Saint Marie) en el departamento de los Pirineos Atlánticos. En este campo, nos encontrábamos toda la aviación republicana: pilotos, mecánicos, armeros, etc.., además de las Brigadas Internacionales y de los carabineros.*

Los alemanes habían invadido Holanda y Bélgica, y Francia estaba amenazada por el Oeste, dejando atrás la Línea Maginot.

Una mañana de un día cualquiera de octubre, al amanecer, los gendarmes nos despertaron y nos sacaron del barracón, 'Vite, vite', 'Depéche vu'. Seguidamente nos formaron a todos en la calle central del campo. No sabíamos nada de lo que estaba

pasando, pero llegando al final, vimos con estupor dos letreros, a la derecha 'España' y a la izquierda 'Legión extranjera'. Teníamos que escoger, después de consultar con el teniente coronel que nos representaba, qué camino deseábamos elegir. Entre todos acordamos ofrecernos al gobierno francés para luchar contra los alemanes. Así se lo hizo saber nuestro jefe al capitán de la gendarmería que mandaba en el campo. Este comprendió nuestra situación y nos liberó de la obligación impuesta, quedando que ya nos daría la respuesta después de consultar con sus superiores. Pasaron unos días y una mañana oímos ruido de motores de aviación. Casi sin darnos cuenta, una patrulla de 'Moran Saunier', cazas monoplanos franceses, pasaron a gran velocidad y en vuelo rasante. Podéis haceros una idea de la alegría que sentimos al pensar que, con esta demostración, habían aceptado nuestra propuesta. Pasaron los días y nosotros, expectantes, esperábamos noticias, las cuales, por suerte, llegaron pronto. Tres días más tarde acudió al campo un grupo de médicos de la aviación francesa que nos reconocieron pronto (a los pilotos) para ver si estábamos aptos para volar (¡Vaya si lo estábamos!), pero había una condición: teníamos que crear la aviación de la legión extranjera puesto que un extranjero no podía entrar en el ejército de los franceses. Finalmente aceptamos, pero, nuestro gozo en un pozo.

Los alemanes invadieron rápidamente la mitad del país y toda la costa atlántica. El nuevo gobierno de Vichy acabó con nuestras ilusiones de volver a volar. Por eso y de la misma manera las Fuerzas Aéreas de la la República Española 'FARE' 2 se hubieran convertido en Fuerzas Aéreas de la Legión Extranjera 'FALE' "[277].

Muy dura sería la experiencia del mecánico Eusebio Pérez Martín, el cual, tras pasar por el campo de concentración de Gurs, terminó siendo internado en el campo de exterminio nazi de Mauthausen. Estando en Gurs, fue destinado a una compañía de trabajo militarizada que fue enviada a realizar trabajos en la región de Cognac. Ante el avance alemán, el oficial francés al mando les liberó de sus obligaciones. Les ofreció dos posibilidades: marchar con él en retirada o dirigirse a otro lugar o quedarse donde estaban, es decir, hacer lo que ellos desearan. Eusebio decidió quedarse donde estaban:

[277] *Revista Ícaro* (nº 69), 2001.

"*Salimos de allí*[278] *como compañía militarizada de trabajo un grupo compuesto por 150 hombres, chóferes, radiotelegrafistas, mecánicos, oficiales de aviación. (…) Allí metimos pico y pala en invierno para hacer la carretera de entrada a un campo de aviación.*

Al cabo de un mes, los hermanos Demarret, empresarios, tenían el contrato para armar un hangar cuádruple y las edificaciones posteriores que eran los talleres. Ellos nos vieron trabajando como esclavos y contactaron al oficial de aviación que nos mandaba y le solicitó personal para contratarlo. Y así fue, nos contrató a ocho, eso fue, a conveniencia de él y del oficial al mando, cuestión de dinero.

Nos fuimos ocho a montar hangares, conseguimos buena comida hasta que llegaron los alemanes, que ya estaban cerca de Cognac. El teniente que estaba al cargo de la compañía, que era un oficial de aviación, nos reunió y nos dijo: 'Señores, los alemanes están cerca, y les eximo de su responsabilidad, ustedes pueden hacer lo que quieran, la compañía va a evacuar, nosotros vamos a ir para el sur y para y el oeste, los que quieran venir con nosotros pueden hacerlo, los que se quieran ir por su cuenta también pueden hacerlo'. Y efectivamente, al día siguiente la compañía partió y nosotros decidimos quedarnos allí, regados, unos trabajando en casas de campo y otros sin hacer nada, pero estuvimos unos días escondidos en casa de un belga"[279]

Eusebio pensaba que no habría represalias por parte de los alemanes, ya que los paisanos del lugar decían que se estaban portando bien con la población. Por esta razón, Eusebio salió de su escondite. La situación se complicó a causa de la muerte de un militar alemán por un disparo. Se corrió el rumor de que podían haber sido españoles, por lo que fueron detenidos por gendarmes franceses. Fueron trasladados a la ciudad de Angulema donde fue obligado a entrar en un tren en compañía de otros españoles procedentes de otro campo de concentración. Pensaba que iban a dirigirlos hacia algún lugar de Francia, pero fueron llevados a Alemania. De Alemania partirían hacia Austria donde serían internados en el campo de Mauthausen. Describe el desarrollo del viaje y, cómo al llegar al campo de exterminio, fueron separados los hombres y los muchachos ya de cierta edad de las mujeres y los niños. Eusebio saldría de Mauthausen una vez fue liberado el campo de concentración por las tropas aliadas. Así relata Eusebio el viaje hasta Mauthausen:

[278] Se refiere al campo de Gurs.
[279] *Revista Ícaro* (nº 110), 2013.

"*Nos llevaron a Angulema. Era un tren de pasajeros; cuando llegó a una doble vía con un tren de mercancías al lado, nos dijeron que debíamos pasarnos para el otro tren, que pasáramos a buscar comida y cobija. Íbamos bastante bien, en cada vagón, nos dieron pan, queso, salchichón y la idea era que nos iban a llevar para la zona libre, pero cuando arrancamos, de noche, llevábamos guardias delante y comenzaron a aparecer las dudas, ¿Qué pasará? ¿A dónde vamos? Imaginábamos que, como llevábamos mujeres y niños que habíamos recogido en Angulema, iríamos a la zona libre, había más de dos mil españoles en familia en Angulema provenientes del campo de concentración de Les Alliers.*

Nosotros fuimos en el tren como gente civil, que si nos llevaban a trabajar a la frontera para los planes de guerra era la versión que había, pero cuando pasamos la frontera y nos metimos ya en Alemania, entonces circuló un rumor de que había un convenio alemán-ruso y nos estaban reclamando los rusos y nos iban a dar entrada libre a la Unión Soviética. Llegamos a Munich de noche y allí nos dieron un plato de sopa, que la tomó quién quiso pues todavía nos quedaba comida.

Había familias, niños de todas las edades. Mucho tiempo estuvo el tren parado tanto de día como de noche hasta que llegamos una noche a una estación. Allí nos quedamos durmiendo en el vagón y, a la mañana siguiente, nos despertaron unos gritos en alemán; yo me asomé por la ventana, a la rejilla y vi fusiles montados en los hombros de soldados, capos que batían a prisioneros a palo limpio. Yo me volví al vagón y dije: 'Señores hemos llegado a nuestro destino'. Todo el mundo se asomó y decían, '¡No! ¡Que va! No puede ser', mientras yo pensaba, de aquí nosotros no pasamos. Y efectivamente, a las 8:30 de la mañana rodearon el tren y a las 9:00 nos trajeron unos calderos con comida, comida buena, no como la del campo que era agua. Y a las 9 o algo así llegaron unos oficiales, uno por cada vagón, abrieron las puertas, y por estatura nos obligaron a bajar. Agarraban muchachos de 13 o 14 años que eran desarrollados y también los bajaban como hombres, y a las mujeres y a los menores los dejaron en el tren.

Eso fue un horror, cuando nos formaron a culatazo limpio en filas de cinco en la estación y nos dijeron: 'Marchen'. Ese tren era bueno, horrible…, la gritería de las madres, hijos, hermanas, de los que quedaron en el tren. En el trayecto hacia el campo me saqué la cartera, tenía la documentación que me identificaba como suboficial de la aviación republicana, fui rompiendo todo y tirándolo al suelo sin que me vieran, porque tenía unos

SS al lado. Cuando llegamos al campo ¡que impresión! Y no era tanto pues sólo había alambradas, no había todos esos torreones pues todos los hicimos nosotros, los españoles, con piedras subidas de la cantera al hombro por la escalera de los 186 escalones"[280].

El tema de los españoles recluidos en campos de exterminio alemanes es un asunto, relativamente, poco conocido. Se dan cifras, por ejemplo, Francisco Moreno, citando a Mariano Constante, afirma que fueron deportados a Mauthausen unos 15.000 españoles, de los cuales sobrevivieron aproximadamente la mitad. No sólo hubo españoles en Mauthausen, sino que también estuvieron recluidos en Dachau y Buchenwald (MORENO, FRANCISCO: 1999, 285-286). Asimismo, Francisco Moreno se refiere en su relato al viaje al infierno que realizó Eusebio Pérez en el que narra el terrible fin que sufrieron las mujeres y los niños pequeños, una vez los separaron en Mauthausen: "*Pero lo más terrible fue que niños españoles acabaran en los campos de exterminio nazis. Así ocurrió, por ejemplo, en la triste expedición de Angulema (Francia), en la que 200 españoles, incluidos 40 muchachos y niños, fueron entregados a los alemanes, con destino a los campos de exterminio. Llegaron a Mauthausen el 24 de agosto de 1940. Ahí quedaron los hombres, junto a los 24 muchachos mayores. La mitad de ellos fueron gaseados en Gusen. Las mujeres y las 16 niñas y niños más pequeños fueron a Ravensbrück donde fueron todos exterminados. Y no fue el único caso*" (MORENO, FRANCISCO: 1999, 287).

Paul Preston, en relación con el tema de los españoles internos en los campos de concentración nazis, asevera que lo sucedido con los españoles en los campos de exterminio sólo fue posible "*gracias a la aquiescencia del gobierno de Franco al recibir noticia de las capturas. (…) Por consiguiente, los prisioneros españoles fueron tratados como apátridas y trasladados desde los campos habilitados en el frente a diferentes campos de concentración. (…) Alrededor de un 60 por ciento de los republicanos españoles internados en campos alemanes perdieron la vida en Mauthausen*" (PRESTON, PAUL: 2011, 668).

Otro punto de destino de los españoles republicanos que huían de España fue Argelia, concretamente la ciudad de Orán. Hacia allí partieron barcos que salieron de los puertos

[280] *Revista Ícaro* (nº 110), 2013.

levantinos y, en esa dirección, volaron también algunos pilotos que se negaron a entregar los aviones a las tropas franquistas, tal como exigía el Consejo de Defensa de Casado. Este contingente de refugiados saldría de España coincidiendo con el final de la Guerra Civil. El recibimiento ofrecido por los franceses a los españoles en Argelia fue muy parecido al que ya habían vivido en la metrópoli los huidos por Cataluña, es decir, no fueron tratados con "*amabilidad*". Una de los aviadores que voló hacia Argelia huyendo de las tropas franquistas fue el mecánico alicantino Luis Sancho. Ya se ha indicado que éste había llegado a la costa africana como acompañante de un piloto en un avión de entrenamiento de dos plazas. Al poco de pisar la tierra argelina, fue detenido por las autoridades francesas y llevado a prisión. De lo que es la prisión hace una descripción muy negativa, no tanto del trato recibido, ya que les permitieron asearse y fueron vacunados contra el tifus. Por otra parte, en su testimonio cita a un barco con refugiados españoles anclado en la rada de Orán del cual no dejaban desembarcar a los pasajeros. Podría tratarse del Stanbrook[281], uno de los últimos barcos que consiguieron salir de Alicante hacia África con refugiados españoles. Además, hace una dura crítica a los organismos de ayuda que la República dispuso para asistir a los refugiados españoles en el exilio como fueron el JARE[282] y el SERE[283]. Así relata Luis Sancho sus primeros tiempos en Orán:

"*Nos cogieron los franceses en el pueblo donde habíamos caído y los gendarmes franceses nos llevaron a la cárcel de Orán. ¡Vaya cárcel aquélla! Era una cárcel horrible. Eran espacios como de diez metros por veinte con cuatro agujeros para hacer nuestras necesidades. Estaba construida toda de cemento. No había ni camas ni nada. Allí las pasamos muy mal. La comida en la cárcel era muy mala, pero el trato que nos dieron no fue demasiado malo. Recuerdo que, cuando llegamos a la cárcel, nos hicieron desnudarnos y había allí una mujer muy gorda que estaba dándonos con una vara en la espalda para que nos laváramos bien. Allí, en la cárcel, también nos pusieron vacunas. En la cárcel de Orán estaríamos unos dos meses. Cuando estábamos en la cárcel nos*

[281] Laura Gassó, hija del piloto Antonio Gassó, en el prólogo del libro dedicado al diario de su padre, refiere que Antonio Gassó fue uno de los pasajeros que iba en el *Stanbrook*. Siguiendo a Laura Gasso, el barco estuvo retenido en el puerto de Orán durante un mes largo, hasta que, por una epidemia de tifus, permitieron el desembarco de las personas que iban a bordo (3.028 pasajeros). Los pasajeros, durante el mes largo que estuvo, padecieron muchas penalidades, ya que no tenían ni alimentos ni agua suficiente. Sólo alivió su situación la solidaridad de los civiles oraneses que se acercaban al barco llevando viandas, agua y medicinas. (GASSO, LAURA: 2013, 22).
[282] *Junta de Auxilio a los Republicanos Españoles* (JARE).
[283] *Servicio de Evacuación de Refugiados Españoles* (SERE).

comentaban que había un barco de españoles refugiados en el puerto de Orán que había venido de Alicante y que no les dejaban desembarcar[284]*. La comida se la llevaban por la noche y la subían por la popa del barco. También las personas que estaban en el barco las pasaron muy mal. No sé los meses que estuvieron para desembarcar. En Argelia no nos ayudó nadie, había una oficina del JARE y otra del SERE, pero no hicieron nada por nosotros. Queríamos que nos llevaran a Méjico o a Rusia, pero no lo hicieron. Sólo una vez nos dieron siete u ocho botes de leche, nada más que eso. No nos ayudaron, era como si no hubiésemos existido. Nos dejaron morir allí, porque allí murieron muchos españoles. Pero yo tuve suerte, hubo amigos míos que se quedaron en España al acabar la guerra y que decían que a ellos no les iba a pasar nada y, al final, los cogieron y los fusilaron. Unos que han ganado una guerra no perdonan nada*".

Tras salir de la cárcel en Orán, Luis Sancho sufrió una suerte de "*turismo*", llamémosle "*concentracionario*", a causa del cual pasó por una serie de campos de concentración hasta terminar en uno de muy triste recuerdo para los españoles internados en él, llamado Bou Arfa. Este sería el campo base a partir del cual los presos españoles iniciarían la construcción del tren Transahariano, que debía llegar hasta el río Níger. La situación padecida por los españoles en los campos africanos fue mucho peor que en la metrópoli. Al respecto, Francisco Moreno afirma que en "*los campos de concentración del Norte de África se cometieron excesos más inhumanos si cabe. En este caso sí podemos afirmar que la Francia del gobierno de Vichy practicó una auténtica política de exterminio*" (MORENO, FRANCISCO: 1999, 285). Así detalla Luis Sancho su itinerario por los diferentes centros de reclusión hasta llegar a Bou Arfa, en Marruecos:

"*Después de estar en la cárcel, nos metieron en un tren y nos llevaron a un pueblo que se llamaba Boghar. Y de ese pueblo fuimos andando a un monte donde había un campo de refugiados donde anteriormente habían estado rusos blancos que habían escapado de la Revolución Rusa de 1917. Aquel era el campo de Suzzoni. Allí estuvimos un tiempo y nos teníamos que ir hacia el desierto del Sáhara. Fuimos después al campo de Camp Morand que estaba más al Sur. Aquel era un campo muy grande y nos metieron en barracones de madera. Allí estuvimos un tiempo y, desde allí, una vez nos organizaron, nos llevaron en tren a Oujda y desde Oujda, en camiones, a Bou Arfa*".

[284] Los barcos de refugiados republicanos que llegaron a Orán procedentes de Valencia o Alicante tenían que pasar un tiempo de cuarentena en el puerto.

Como ya se ha señalado, las condiciones en los campos de trabajo saharianos eran inhumanas y el trato que se ofrecía a los reclusos era despiadado[285]. Luis Sancho describe la organización de los campamentos a medida que se avanzaba en la construcción del Transahariano. Asimismo, refiere los productos alimenticios que constituían la misérrima dieta de los trabajadores que construían el tren. Como en otras muchas ocasiones, Luis apela a la dignidad para no rebajarse a sus carceleros franceses:

"*Y desde allí*[286] *teníamos que atravesar el desierto del Sáhara hasta el río Níger para construir el ferrocarril. Para la construcción del ferrocarril, se organizaban campamentos cada cinco kilómetros. Cada campamento de éstos tenía unas treinta o cuarenta tiendas de campaña de ésas que tienen un palo en medio. Cada campamento construía los cinco kilómetros que le correspondían. Cuando se terminaban esos cinco kilómetros te llevaban más adelante. Por obligación, cada grupo de tres personas tenía que picar tres metros cúbicos de tierra todos los días. Cuando terminabas, volvías al campamento. Había algunos que si se les había dado bien a las cinco de la tarde volvían; había gente de campo que picaba de miedo. Allí estábamos gente de todas las profesiones, había mecánicos, electricistas, médicos, ingenieros, de todo había allí. Comíamos cebollas, arroz, sardinas, nabos. Allí no podías guardar el pan en las tiendas de campaña y, si lo guardabas, tenías que enrollarlo en un trapo porque sino se secaba y no había quien lo comiera. Para beber, nos daban un litro de agua para todo el día. Cuando empezó a funcionar el tren, algunos maquinistas eran españoles y nos daban agua y también nos decían en broma que no dejáramos el tren sin agua. Un compañero escribió una carta a Argel pidiendo, por favor, que le mandaran bicarbonato para el estómago. Le enviaron un saco entero, tuvimos bicarbonato para todos. Cuando no había bicarbonato y teníamos molestias en el estómago, nos tomábamos polvos de arena del desierto. Había algunos que, por estar un poco mejor, se rebajaban a los franceses. Uno de los que hacía esto era un diputado andaluz. Este le limpiaba los pies al capitán francés; que sinvergüenza, simplemente por estar un poco mejor*".

Relata Luis cómo era la situación personal de los que allí trabajaban, y la define de forma rotunda: eran presos y, además, "*peligrosos*". Refiere también las condiciones de

[285] "*Las condiciones de vida en los campos eran duras, poca y deficiente comida, agua escasa, temperaturas extremas sin protección, trabajos forzados, humillaciones, palizas, disciplina, cárcel, campos de castigo…"* (GASSO, LAURA: 2013, 22).
[286] Se refiere al campo de Bou Arfa.

vigilancia a las que eran sometidos por parte de los militares franceses. Otro aspecto terrible citado por Luis Sancho era la incomunicación con los familiares en España por medio del correo. Afirma que había veces que los sobres que llegaban a los presos estaban vacíos porque la censura franquista los había interceptado. La causa radicaba en que, a su juicio, no era pertinente lo que iba escrito en la misiva. Por otro lado, pone una nota de humor en relación a un sello con la efigie de Franco al revés, ya que la posición del sello, según algún compañero, podía significar que la caída de Franco estaba cercana. Así narra en primera persona Luis la situación en la que vivía en el desierto:

"*Allí estábamos como presos. Además los refugiados españoles estábamos considerados como peligrosos. En estos campos nos vigilaban senegaleses, marroquíes y franceses. Los senegaleses siempre llevaban la vigilancia exterior, mientras que los franceses se comunicaban con nosotros ya que había algunos que sabían hablar algo de castellano. En el desierto la vigilancia era menor porque aunque te escaparas no llegarías a ningún sitio. Nunca salíamos de los campamentos porque la ciudad más cercana estaba a setenta u ochenta kilómetros. En el desierto solo había arena y cielo. La arena quemaba. Da lástima la cantidad de españoles que murieron en el desierto, ¿Por qué? y ¿Para quién? Hacer todas estas cosas para quién. Cuando llegaba el cartero con el correo y decía el nombre de las personas, mucha gente se quedaba llorando porque cuando abrían el sobre para sacar la carta se encontraban con que no había nada dentro. El sobre llegaba, pero vacío. Lo que hacían en España era abrir las cartas que iban hacia África, las miraban y, si lo consideraban pertinente, la censura dejaba vacío el sobre. No teníamos información de nada. Recuerdo una anécdota por la que, en una ocasión, le llegó un sobre a un compañero con el sello puesto al revés. Entonces en los sellos aparecía la imagen de Franco. Mi compañero decía que, si su mujer había puesto el sello al revés, eso quería decir que Franco había caído o estaba a punto de caer y nosotros nos lo creíamos*".

Pasado un tiempo, abandonaría la construcción del ferrocarril para ir a trabajar como mecánico a las minas de carbón de Jerada, en Marruecos. Afirma que en las minas se comía mejor que en el Transahariano, pero que no les pagaban nada. Allí tuvo la desgracia de contraer el tifus del que fue tratado en Argelia. Todavía no se había producido el desembarco aliado en el Norte de África y, por tanto, aquella zona pertenecía al gobierno de la Francia de Vichy, por lo que, como relata Luis se perseguía a los comunistas. El

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

desembarco aliado de noviembre de 1942 propició la liberación de los españoles de los campos de concentración y fue el punto de partida para que Luis Sancho abandonara el África francesa para dirigirse de nuevo a España:

"*Estando trabajando en el ferrocarril me enteré de que hacían falta mineros para las minas de Jerada, en Marruecos, y allí nos apuntamos unos cuantos. Yo de mecánico y el resto de compañeros míos de mineros. Estas minas se encontraban justo en la frontera entre Marruecos y Argelia. Allí estuve trabajando bastante tiempo. Como he dicho en las minas estuve de mecánico y estuve reparando los motores diésel de las máquinas que tiraban de las vagonetas de carbón de la mina y también estuve trabajando reparando averías eléctricas. En la mina se comía bien, pero no nos pagaban nada. En las minas siempre estábamos vigilados, si uno se fugaba lo perseguían. En aquellos momentos en Francia, con la II Guerra Mundial, una parte de Francia estaba ocupada por los alemanes y otra era la Francia libre de Vichy en la que gobernaba Petain. Pues en la mina perseguían a los que eran comunistas. Yo tenía un compañero que era comunista y lo escondimos para que no lo cogieran. Si lo llegan a coger, lo hubieran matado a palos. Recuerdo que en el comedor había una foto de Petain y le tirábamos de todo, tomates o lo que hubiera. Estando en la mina cogimos el tifus tres o cuatro españoles. Nos llevaron a un hospital de la Legión Extranjera que estaba en Sidi Bel Abbes, en Argelia. Teníamos una fiebre altísima y allí nos ponían inyecciones contra el tifus. Estando en el hospital se presentó un enfermero catalán que nos dijo que se había enterado de que había cuatro españoles en el hospital. Nos dijo que no nos preocupáramos y, desde que conocimos a este catalán, empezamos a mejorar notablemente. Nos alimentaba muy bien, iba a la cocina, cogía lo que podía y nos lo traía a nosotros. Para que digan de los catalanes, yo nunca podré hablar mal de los catalanes.*

Una vez que salimos del hospital, volvimos a la mina de carbón a Jerada. Aquello era ya casi la última hora de nuestra estancia en Marruecos y Argelia. Llevaríamos allí unos cuatro años o poco más. Así que decidimos volvernos para España. Pensábamos que, como no habíamos hecho nada malo, podríamos volver a España sin miedo. Así que un chico de Soria y yo decidimos volver a España".

Luis Sancho volvió a España, en concreto a su domicilio en Alicante, tras pasar una pequeña odisea hasta que consiguió llegar a su destino. Se presentó a la policía acompañado de un cura amigo de la familia. Fue juzgado en Rabasa pero no sufrió pena

de prisión, sino que lo único que tenía que hacer era presentarse periódicamente en comisaría. Lo que sí le endosaron fue que tenía que hacer el servicio militar en el ejército franquista, ya que como él mismo dice había hecho la guerra pero no había realizado el servicio militar. Destinado en Cádiz, una vez terminado aquel, reinició su vida.

La otra faceta de la represión tuvo lugar al terminar la guerra dentro de nuestras fronteras. Ya se ha citado en el capítulo anterior que los esfuerzos, primero del Doctor Negrín y después del coronel Casado, para llegar a una paz negociada en la que no hubiera represalias cayeron en saco roto porque lo único que deseaba el general Franco era la rendición incondicional del ejército de la República. Este hecho supuso el inicio de uno de los períodos más ominosos de la historia de España, caracterizado por una cruel represión y por ansias de venganza por parte de los vencedores sobre los vencidos. Para los derrotados, el final de la guerra no trajo la paz, todo lo contrario, para los vencedores "*la guerra contra la República iba a prolongarse por otros medios; no en los frentes de batalla, sino en los tribunales militares, las cárceles, los campos de concentración, los batallones de trabajo, e incluso entre los exiliados*" (PRESTON, PAUL: 2011, 615). Lo que realmente les sucede a los franquistas es que "*al llegar la posguerra, los vencedores aún no sienten segura la consecución de sus objetivos: han desarticulado los partidos y las organizaciones obreras, pero falta la aniquilación completa. (...) falta la demolición total del movimiento obrero, del que aún temen que sea capaz de reverdecer y reorganizarse. Esto es lo que pretende evitar con una feroz persecución: la reorganización futura del oponente*". (MORENO, FRANCISCO: 1999, 277). En resumidas cuentas, nos hallamos ante una situación en la cual los triunfadores del conflicto civil tienen como objetivo básico barrer de la faz española los ideales que alumbraron la República española del año 1931, utilizando para ello todos los resortes del Estado, incluida la eliminación física del adversario. Francisco Moreno utiliza el concepto, que a mí personalmente me gusta mucho, de "*racismo cultural*" contra el hombre moderno, progresista, laico, liberal o marxista que la España tradicional, conservadora y católica no podía admitir (MORENO, FRANCISCO: 1999, 289).

España se convirtió en un gran presidio en el que proliferaron los centros de reclusión repartidos por toda la geografía española. Francisco Moreno, citando a Joan Llarch, contabiliza en 700.000 los prisioneros republicanos en manos de los vencedores al finalizar la guerra (MORENO, FRANCISCO: 1999, 279), recluidos la mayoría en

campos de concentración con el objetivo de ser clasificados en diferentes categorías para ejercer sobre ellos el nivel de represión que el régimen considerase pertinente; a algunos simplemente los asesinaban. En cuanto a los presos internados en las cárceles, el número máximo se dio en el año 1940, cuando la cifra ascienda a 280.000 (MORENO, FRANCISCO: 1999, 288). A partir de esta fecha, el número de los reclusos republicanos en las prisiones iría disminuyendo paulatinamente debido a la política de adelgazamiento del número de presos llevada cabo por el nuevo régimen.

Este régimen surgido de la guerra civil, desde el primer momento, instituyó una serie de mecanismos jurídicos, policiales y administrativos para desarrollar la labor de represión: La Causa General, la Ley de Responsabilidades Políticas, el Tribunal para la Represión de la Masonería y el Comunismo y la Delegación del Estado para la Recuperación de Documentos, que sería base del futuro Archivo de la Guerra Civil de Salamanca. En el fondo de todo, lo que subyace es un afán de venganza social y de clase por parte de los vencedores. Las clases poseedoras volvían a manejar los resortes políticos, sociales y económicos del nuevo Estado, pero esta vez con su enemigo de clase postrado, vencido, encerrado en cárceles y en campos de concentración. En palabras del profesor Tuñón de Lara, "*Sociológicamente la España de los años cuarenta significaba pura y llanamente que se había restaurado la situación anterior a 1931*" (TUÑÓN DE LARA, MANUEL: 1976, 111). Todo este entramado del nuevo régimen nació legitimado por la Iglesia.

Este negro panorama fue el que tuvieron que afrontar los aviadores que se habían quedado en España, ya fuera obligados o por propia voluntad. El piloto de *Katiuskas*, Gregorio Gutiérrez, como ya se sabe, era uno de los que había entregado el avión en Barajas en base a los acuerdos del Consejo de Defensa de Casado con el gobierno de Burgos. Una vez desarmados y desvalijados, los aviadores fueron llevados en autobuses a la prisión de Porlier, en Madrid. Las condiciones de las prisiones en la posguerra española eran terribles, ya que el sistema penitenciario español no estaba preparado para recibir tal cantidad de presos. La realidad de los centros de reclusión, ya fueran prisiones o campos de concentración, se puede resumir en tres palabras: hacinamiento, insalubridad y malnutrición, lo que suponía un alto porcentaje de muertes por enfermedad dentro de los centros de reclusión. Gregorio nos describe muy acertadamente el escenario que se encontró cuando fue internado en Porlier:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*Aquello no era una cárcel, era un colegio de una orden religiosa y los cristales de las ventanas no existían. En las aulas o habitaciones donde nos metieron, había unas colchonetas arrugadas con más mugre que…, eran colchonetas de esparto, de paja de esparto y, mientras nosotros estuvimos allí, nadie se preocupó de que iba a venir la noche y que teníamos que arreglarnos con lo que teníamos allí. Llega la hora de comer y no hay que comer, no hay comida, pues claro, para los que estaban allí antes sí tenían comida, ya que esto no es un hotel sino que tienen que darte de alta, luego pasar a suministros y hasta que llega esto estuvimos dos días y pico. Entonces, cuando les llega el rancho a los comunistas que están allí, la mayoría lo despreciaban. La comida consistía en unos guisantes con una capa de grasa encima y cosas negras. Las cosas negras eran los gusanos, eran los bichos que tienen los guisantes dentro, flotaban allí, porque todos los guisantes tenían bichos. Lo que es el instinto de conservación; allí todo el mundo se tiraba a las calderas y con lo que se tenía en las manos comían. Llegó la noche y, en la habitación donde yo estaba, las ventanas de arriba no tenían cristales y por la noche hacía un frío terrible y, como no teníamos nada con que cubrirnos, y allí apiñados unos con otros nos dábamos calor*".

Relata Gregorio la red de solidaridades que se creó en torno a los presos republicanos, tanto dentro de la cárcel como las externas, léase compañeros en el interior de la prisión o la familia y los amigos en el exterior, así como la forma de hacer llegar mensajes a los allegados para que tuvieran noticia de su situación carcelaria burlando los controles penitenciarios. Gregorio tuvo suerte porque su familia residía en Madrid y podía enviarle comida (que repartía entre sus compañeros) y ropa limpia de vez en cuando. El que las familias pudieran hacer llegar los paquetes de comida a los presos era un gran esfuerzo para ellas en un período como es el de la posguerra en el que las carencias de todo tipo eran moneda común entre las clases trabajadoras. Así narra Gregorio cómo se puso en contacto con su familia:

"*Me dice que no me preocupe, que él se encarga*[287]*. Éste y los otros ya debían llevar bastante tiempo dentro por el hecho de que la familia ya le llevaba ropa limpia. Entonces, entre los dobladillos de las camisetas, en papel de fumar, escribían notas y se metían dentro. La familia sacaba la nota y… Total, que me dice que no me preocupara, que él*

[287] En la cárcel de Porlier, Gregorio Gutiérrez se encontró con un antiguo cliente de la taberna que regentaba su familia y que, además, vivía en las cercanías de su casa. Este hombre será el que ponga en contacto a Gregorio con su familia en Madrid.

se ocupaba. Al poco tiempo me llaman y era un paquete para mí: una manta, un paquete cuarterón de tabaco y un pan con una tortilla. En resumidas cuentas, pues aquello tuve que repartirlo entre todos. Entonces mi familia ya sabía que estaba yo allí".

La presión ideológica sobre los presos era tremenda para buscar, en última instancia, su "*arrepentimiento*" e integración en lo que los vencedores llamaban el nuevo Estado. En este sentido y en palabras de Mirta Núñez, "*en el micromundo carcelario el procedimiento estaba integrado por numerosas estaciones de bombeo ideológico, tanto político como religioso y moral. El sistema carcelario se transformaba en laboratorio para probar la permeabilidad de la población a la acción gubernamental. Ésta tocaba dos teclas, la física y la espiritual, para presionarlas o aporrearlas, en función de los objetivos buscados*" (NÚÑEZ, MIRTA: 2004, 15). Los medios para llevar a cabo esta presión y conducir al preso a la degradación y, por ende, a su desmovilización, eran la sumisión física, el hambre, la desatención médica y la suciedad corporal; a estos factores hay que añadir la utilización de la incertidumbre como arma, sobre todo en los casos de los condenados a muerte. Es decir, estamos ante una "*acción deliberada, planificada, estudiada para el aniquilamiento, la destrucción física y moral de los vencidos*" (NÚÑEZ, MIRTA: 2004, 25). La Iglesia jugaba un papel fundamental en este aspecto de la presión ideológica sobre el recluso. El hecho de que un preso se prestara al juego de los vencedores, tenía su recompensa (por ejemplo, ir a misa en la prisión), tal como lo especifica Gregorio Gutiérrez en su testimonio:

"*El Director de la cárcel era Don Amancio Tomé, era un santurrón. Organizó todo aquello. Lo primero que hicieron fue que aprendiéramos a cantar el Cara al Sol y todo el mundo a cantar el Cara al Sol. El domingo a misa. Había gente que se apuntaba al coro para cantar canciones en la misa y de esa manera se les daba un trato de favor. A mi me gustaba ir los domingos a misa porque había una orquesta, o llámale como quieras, que a mi me sonaba muy bien, o sea, que debía haber bastantes instrumentos y durante el tiempo que duraba la misa tocaban música clásica. Yo, es que desde pequeñín he sido un melómano y, además, como mi afición fue la radio y en aquella época lo que se retransmitía por radio, más que nada, era zarzuela y música clásica y como yo era un aficionado a la música clásica, era lo que más oía. Notaba que era un descanso para mi interior oír a Beethoven o cualquier otro*".

De la prisión de Porlier Gregorio fue trasladado a Valencia, en concreto a la Cárcel Modelo para ser sometido a consejo de guerra. Allí tuvo la suerte de entrar en contacto con la novia de un compañero de Porlier que le proporcionó comida y le lavaba la ropa. Volvemos a encontrarnos con las solidaridades, tan importantes en momentos tan duros. De la Modelo de Valencia Gregorio habla de su masificación y de la gran cantidad de piojos que había. Describe cómo era el locutorio de la cárcel, que tal como lo describe, debía ser una inmensa jaula de grillos:

"*En Julio o Agosto, no me acuerdo bien, tengo la documentación en casa, nos trasladan a Valencia, a la Cárcel Modelo para hacernos el Consejo de Guerra allí. El Tribunal de Aviación estaba en Valencia.(…) Una vez estando ya en Valencia con más plomo*[288] *que…, los sacábamos a puñados, los pisábamos…, allí no teníamos quién nos lavara la ropa. Cuando un día me llaman al locutorio. El locutorio era lo siguiente: Había una alambrada, una separación y otra alambrada con una separación de un metro o más. Entonces la gente se apiñaba de un lado y en el otro lado pues lo mismo. Todo el mundo chillaba, allí no había quien se entendiera. Es que había mucha gente, éramos cuatro mil allí metidos. En Madrid éramos menos, uno entraba en el locutorio y podía hablar tranquilamente, pero en Valencia era tal el follón que había… Total, en resumidas cuentas, que cuando ya me llaman empiezo a mirar, no nos conocíamos. Era una chavala, una chica magnífica, muy maja. Me llama '¿Eres Gregorio?' Le contesto que sí y me dice que le saque la ropa para que me la lave. Desde entonces esta chica, que se llamaba Maruja, muy valenciana ella, me mandaba comida y me lavaba la ropa. Me preparaba unas comidas extraordinarias, ella misma me preparaba las comidas. Yo salí de la cárcel en el año 1941 y esta mujer no dejó ni un solo día de mandarme la comida*".

En el consejo de guerra a que fue sometido, fue condenado a pena de muerte que, más tarde le sería conmutada. Como era habitual en aquellos juicios sumarísimos, los reclusos republicanos eran juzgados en grupos sin matizar demasiado los cargos que se les imputaban[289], de hecho en estos juicios colectivos, algunos reos tenían cargos diferentes. Realmente eran farsas legales que buscaban la represalia política del vencido en las que se llevaba a cabo lo que el ministro y cuñado de Franco, Ramón Serrano Suñer, denominó

[288] Se refiere a los piojos.

[289] Francisco Moreno afirma que "*todo era esperpéntico en el desarrollo de los juicios, un mero trámite para la eliminación física, sin aportación de pruebas, sin esfuerzo por esclarecer los hechos y sin apoyos por parte del defensor, un miembro del tribunal que no cumplía misión alguna"* (MORENO, FRANCISCO: 1999, 322).

la "*justicia al revés*"[290] . Se los acusaba del delito de "rebelión militar" de acuerdo con el Código de Justicia Militar, cuando realmente los que se habían levantado contra el gobierno legalmente establecido por unas urnas eran los vencedores de la Guerra Civil. El hecho de que fueran juzgados por tribunales militares era debido a que en España el gobierno de Franco, a pesar de haber terminado la Guerra Civil, mantuvo la declaración de estado de guerra que había proclamado en julio de 1936. El estado de guerra lo dilataría hasta el año 1948. Gregorio describe muy brevemente su paso por el consejo de guerra:

"*Lo del Consejo de Guerra fue una farsa completamente. Nos llevaron en camiones descubiertos con las manos atadas custodiados por la Guardia Civil, que además se enteraron que éramos aviadores y la Guardia Civil había sufrido un bombardeo en el cuartel de Cabra, en la provincia de Córdoba y habían muerto algunos guardias civiles. Nos apretaban las manos y nos decían, "tu serás, tú habrás sido alguno de los que habrán bombardeado Cabra". Cuando llegamos al juicio, nos desataron. El juicio me correspondió con varios compañeros como Cecilio o Arquímedes, casi todos de Katiuskas. En el juicio me dicen '¿Usted por qué no se pasó a nuestro bando?' Digo, 'hombre de Dios, por la misma razón de que los que estaban volando con ustedes no se pasaron al nuestro'. Todo aquello era una farsa. Condenado a muerte, eso ya lo sabíamos*".

Fue de nuevo devuelto a la Modelo de Valencia e ingresado en la tercera galería de la cárcel, que era el lugar donde instalaban a los condenados a muerte. A partir del momento en que se volvía de nuevo a la prisión, se iniciaba un período de incertidumbre y de espera terrible para el condenado a la última pena. El tiempo que transcurría entre la sentencia podía ser muy variado, había personas que podían llegar a esperar hasta un año a que se ejecutase la sentencia u otras que eran ejecutadas en los días siguientes, como pudieron ser los casos de Lluis Companys o Julián Zugazagoitia. Lo que es incuestionable es que el recluso entraba en un terrible escenario de espera. Gregorio describe cómo era el

[290] El profesor Santos Juliá en un artículo escrito acerca de la represión franquista reproduce lo que Serrano Súñer entendía por justicia al revés: "*Se estableció que los 'rebeldes' eran los frente-populistas, olvidando que la rebeldía contra una situación que se estimaba injusta –rebeldía santa en la idea de muchos- estaba jurídicamente en el Alzamiento Nacional. Razón de la que resulta que los rebeldes contra el Gobierno del Estado constituido –republicano- eran, a tenor del Código de Justicia Militar, los que se alzaron y todos los que les asistimos y colaboramos, y que no podían ser jurídicamente tales quienes estaban con el Gobierno 'constituido' "* (JULIA, SANTOS: 2008, 385-410).

espantoso momento de las sacas en las celdas para llevar a los reos condenados al paredón:

"*Cuando empezaban a sacar gente yo miraba por el periscopio*[291] *y decía, vienen a por tal, están en tal celda…, venían el oficial de prisiones y la Guardia Civil. Había gritos y lamentaciones, mis hijos… En esas circunstancias estábamos. (…) Muchos de ellos, la mayoría, habían sido denunciados*[292] *por nada. Había otros que decían, yo me he cargado a Fulano y sé que me van a fusilar. Había de todo. En una de las sacas, dependía del oficial, si serían cabrones, llegaban con la lista y empezaban Antonio…. y se quedaban parados, un nombre muy corriente, es fácil que hubiera varios, con ese recochineo, era terrible. Otras veces llegaban y abrían una vez, y pensabas, han pasado, ya no vuelven; pero al rato volvían a abrir para llevarse a otro. Una vez el chaval jovencito, el cojo, le dice a un oficial, oiga '¿Quiere usted hacer el favor de mirar los que haya de esta celda? Mire si hay alguno más y nos quedamos tranquilos los demás'. El otro pasa la vista por la lista y dice, no de aquí ya no. Bueno, vale, menos mal y nos preparamos para hacer cualquier cosa. Al poco rato vuelven y dicen, Fulano de tal, y sale el chico de la muleta; no he visto salir una persona con ese valor, coge sus muletas y dice 'chachos, que tengáis más suerte que yo', con una entereza, que vamos…..*".

Me gustaría intercalar en el marco de la narración de Gregorio Gutiérrez otro testimonio de cómo eran las sacas de los condenados a muerte por los consejos de guerra en la cárcel Modelo de Valencia. Se trata de la información proporcionada por el aviador León Valeriano Montoya, que fue testigo del momento en que llamaron a un piloto de bombardero, amigo suyo, llamado Arquímedes para llevarle ante el paredón. El mismo León estaba condenado a muerte y en la terrible espera de la ejecución de la sentencia. De este modo relata León Valeriano Montoya los espantosos y dramáticos momentos de la saca de su compañero Arquímedes Gómez, que se puede hacer extensible al resto de los miles de ejecutados "*legales"*[293] por los tribunales franquistas:

[291] Gregorio Gutiérrez se hizo un periscopio casero para poder ver a través del ventanuco el pasillo sin que le vieran a él.

[292] "*Desde las instancias oficiales se alentó la denuncia entre la población, un factor crucial para engrosar el corpus de pruebas, hasta el punto de que no delatar invitaba a la 'sospecha'. (…) Cualquier denuncia, por rocambolesca que fuera, desembocaba en arrestos, interrogatorios, tortura y, a menudo, ejecuciones. (…) En estas actitudes se reflejaba en la práctica la homogeneización de la culpa, que era el mensaje subyacente de la Causa General: todos los vencidos eran culpables de todos y cada uno de los crímenes cometidos durante la guerra en la zona republicana*" (PRESTON, PAUL: 2011, 652).

[293] Cuando utilizo la palabra legales me refiero a que las condenas a muerte fueron impuestas por un tribunal militar, lo cual no quiere decir que estuvieran sujetas a derecho.

"*Sería el mes de octubre o noviembre de 1939. En una estrecha y oscura celda de la Cárcel Modelo de Valencia, concretamente en la 31, estábamos encerrados como condenados a muerte, tres aviadores, Ferrer, Lizaga y yo, juntamente con otras trece personas, todas ellas civiles, y en su mayoría vecinos de Castellón de Rugat, Ayelo del Malferit y Albaida.*

A fuerza de ver un día y otro abrirse la puerta de la celda y aparecer la siniestra figura del oficial de turno, leyendo los nombres que figuraban en un papel que ufanamente mostraba y que debían salir para ser fusilados, y sin que ni una ni otra vez oyéramos pronunciar el nuestro, los tres nos íbamos haciendo a la idea de que el temido momento nunca, nunca llegaría para nosotros. En nuestro interior teníamos la esperanza de no tener que traspasar el dintel de la puerta encaminándonos a 'capilla'. Esperanza fundada en que ninguno de los aviadores que estábamos condenados había sido ejecutado.

Una noche cerraron del todo las puertas de las celdas de la planta baja, las de los condenados a muerte. Esta acción preludiaba, como siempre, que 'había saca', que irían celda por celda nombrando uno, dos, tres, cuatro… para llevarlos a Paterna y allí ser ejecutados. En la celda que yo estaba, en la 31, por esta sola vez tuvimos la suerte de no oír descorrerse el cerrojo ni tampoco la voz grave y al mismo tiempo alegre del oficial de turno. Pensábamos todos que teníamos una noche más de vida, que un día más veríamos la luz del amanecer. Nuestras alegres, si así se pueden llamar, y esperanzadoras ilusiones se vieron turbadas en el impresionante silencio que reinaba, por una llamada diciendo 'Lizaga, Ferrer, Montoya, que tengáis mejor suerte que yo'. Quién eres, preguntamos. Arquímedes nos respondió. Dónde vas, insistimos y entre el ruido producido por sus pasos al echar a andar, nos contestó 'ya os lo podéis figurar, que tengáis más suerte que yo'.

Sus últimas palabras nos sumieron en un mar de confusiones. Llegamos a sentir miedo. Vimos acercarse nuestro final. Hasta ahora a ningún aviador habían fusilado. Toda la noche la pasamos sin dormir. ¡Pobre Arquímedes!, nos decíamos. Nos parecía una pesadilla todo lo que había ocurrido hacía sólo unos minutos"[294].

[294] *Alas Gloriosas* (nº 7), 1980.

Pero volvamos a la historia de Gregorio. Estando en la galería de los condenados a muerte de la Modelo de Valencia, recibió la noticia de que la pena de muerte a la que había sido condenado por el consejo de guerra había sido conmutada por una de reclusión de 25 años. Por esta razón, fue trasladado para cumplir su condena a la prisión de San Miguel de los Reyes. Allí se encontró con antiguos compañeros de armas y decidió ponerse a estudiar para aprovechar el tiempo. Las clases las daban profesores que estaban presos. Gregorio, de esta manera, comenzó a recibir clases de Matemáticas y Física. Asimismo, organizaban tertulias antes de acostarse. Apunta en su testimonio una cuestión muy interesante: comenta que desde su casa le mandaban libros técnicos, pero que antes de que le llegasen a él tenían que pasar el visto bueno del cura de la prisión. En este sentido, la prisión tenía un doble objetivo: administrar el "*castigo merecido*" por haber pertenecido al ejército de la República, pero también, como ya se ha comentado anteriormente, ejercer una presión ideológica con la finalidad de que los menos recalcitrantes en sus ideas pudiesen abjurar de ellas, al menos en las formas. La Iglesia jugaba un papel fundamental en este terreno y uno de sus elementos era, por supuesto, el control de las lecturas de los presos, todas acordes con la doctrina imperante en el nuevo Estado. En sentido contrario, los presos republicanos que tenían las ideas más claras, para defenderse de esta ofensiva de tipo ideológico y moral se organizaban y se mantenían unidos, porque el aislamiento podía llevarte a lo que buscaban las autoridades franquistas, "*el desfallecimiento moral*" como lo define Mirta Núñez. De este modo narra Gregorio como se dedicó a formarse en la cárcel:

"*San Miguel de los Reyes era otro tipo de prisión. Allí la gente ya estaba condenada y allí no era nada más que transcurrir el tiempo, pasar el tiempo. Cuando ingreso en San Miguel de los Reyes veo a muchos compañeros. (…)Yo siempre he sido de las personas que me he acoplado a todas las situaciones, no me valen de nada las lamentaciones, si yo hubiera hecho esto o si yo hubiera hecho lo otro. Yo me encontraba en esas circunstancias y había que pensar cómo se podía pasar mejor. Me dijeron que había unas clases, que había unas aulas en las que los profesores eran reclusos también, pero que eran profesores de verdad. A estos profesores les venía muy bien, porque tenían ciertos beneficios y, además, no perdían la práctica de dar clase. Yo tenía entonces mucha formación práctica, pero me faltaba formación teórica, sobre todo en Matemáticas y entonces me apunté a Matemáticas y a Física. Las clases se daban en unas aulas con sus pupitres y pizarra y el material que necesitabas te lo vendían allí como los lápices y*

cuadernos. Las clases eran gratis, el profesor no cobraba nada y a la dirección de la prisión le interesaba mucho más tener a la gente empleada en algo, ocupada a fin de cuentas. Cuando se abría la matrícula, el aula se llenaba, cabríamos unos treinta. Pero a medida que iba transcurriendo el tiempo, la gente lo iba dejando y al final quedábamos cuatro; eso ocurrió varias veces. Yo estaba disfrutando. No tenía ni tiempo para escribir una carta a casa porque le habíamos dicho al profesor que nos pusiese ejercicios para fuera de las clases. No tenía tiempo más que para hacer ejercicios y coger libros. Ahí aprendí Álgebra, Geometría, Trigonometría, ecuaciones, logaritmos… A mí, particularmente, me enseñó mucho. Otra cosa eran las tertulias de por la noche antes de acostarse. Se formaban corrillos en unas naves grandes que había y los corrillos se transformaban en tertulias. Había abogados, ingenieros…. Estas tertulias eran muy interesantes".

Meses más tarde, Gregorio Gutiérrez se benefició de otra conmutación de pena: de 25 años se la rebajaron a 8 años de prisión. Debido a esta circunstancia, fue trasladado a otra cárcel, Santa María de Puig, un antiguo monasterio ubicado entre Valencia y Sagunto. Allí Gregorio siguió aprovechando el tiempo dedicándose a sus estudios tal como lo había hecho en San Miguel de los Reyes. Aquí consiguió un destino como electricista lo que le permitió salir en algunas ocasiones de la prisión. Cita Gregorio que, en esta prisión, se produjo una epidemia de tifus y que él mismo contrajo el paludismo. La escasa salubridad de los centros penitenciarios franquistas en los años cuarenta, unida a una escasa alimentación y al hacinamiento daba lugar a la aparición de epidemias. De hecho, entre la población penitenciaria fueron más las víctimas por enfermedad que por ejecuciones (PRESTON, PAUL: 2011, 660). De este modo describe Gregorio Gutiérrez como fue la epidemia de tifus y la razón por la que contrajo el paludismo en Santa María del Puig:

"*Pero allí había un gran hacinamiento de personas y se declaró una epidemia de tifus por el hacinamiento y la falta de higiene. No veas la cantidad de gente que empezó a salir de allí con los pies por delante, muchos. Se creyó que la epidemia vino de un pozo que teníamos allí por lo que lo cerraron, pero al agua del grifo le echaron tal cantidad de cloro que el agua sabía a lejía, aquello no había quien lo bebiera. (…) Pero al poco tiempo caí yo. Pero yo caí por otra cosa, tuve paludismo. Allí había campos de arroz encharcados y había mosquitos a montones y te picaban; total que enfermo de paludismo. Entonces, el paludismo era una enfermedad corriente entre la población, pero una cosa*

es estar libre y otra es estar metido en una cárcel donde no hay higiene ni nada. El paludismo se combatía con quinina. A mí incluso me llegaron a poner unas inyecciones".

Debido a un indulto de los que concedía Franco, en este caso para penas inferiores a 12 años, Gregorio Gutiérrez saldría de la cárcel en libertad condicional en el año 1941. Debido a que tenía que incorporarse a filas para realizar el servicio militar en los batallones disciplinarios, decidió alistarse a la Legión, y a partir de ahí rehacer su vida, pero esa ya es otra historia.

El valenciano Miguel Chasán se entregó voluntariamente tras ver un anuncio en el periódico en que se decía que los pilotos republicanos tenían que presentarse en unas dependencias en Valencia. Allí fue interrogado por lo que debía ser un juez instructor, que se portó bien, dentro de lo que cabía esperar en tales circunstancias. En este sentido, apunta Francisco Moreno que los jueces instructores de los juzgados militares "*solían ser personas emparentadas con víctimas de derechas, con lo que la pasión vengativa estaba asegurada*" (MORENO, FRANCISCO: 1999, 317). Incide el mismo autor que había veces que participaban en las torturas a las que eran sometidos algunos prisioneros republicanos. Una vez interrogado, el juez envió a casa a Miguel, pero al cabo de unos días apareció una pareja de guardias civiles para llevárselo a prisión, en concreto a la Modelo de Valencia y, después, a Santa María del Puig antes de juzgarlo en consejo de guerra. Tras pasar el consejo de guerra en Valencia, fue condenado a 30 años de prisión y enviado a San Miguel de los Reyes. De su estancia aquí recuerda la solidaridad que había entre los pilotos allí recluidos y la influencia que tenían en el interior de la prisión:

"*Cuando un preso viene de otra cárcel, como era mi caso, lo ponían en prevención por si tenía alguna enfermedad y, además, le cortaban el pelo. Así que yo llegué a San Miguel y me metieron en el cuarto. Íbamos unos cinco o seis, de pilotos iba yo solo. Llamaron a uno, entró, pelo al rape, llamaron a otro, pelo al rape y así sucesivamente. Pero cuando me iba a tocar a mí entró un auxiliar con un cesto de comida y me lo entregó. En San Miguel los pilotos mandaban mucho. Casi mandaban más que el Director. Los compañeros sabían que había llegado y me mandaron el cesto de comida porque sabían que en el Puig se comía muy mal*. (…) *En la cárcel de San Miguel de los Reyes habría unos 10.000 presos y en aquella prisión los pilotos eran los más influyentes, se decía que si se quería conseguir algo que se hablara con los pilotos. Fue llegar allí y al día siguiente estaba trabajando con ellos como un piloto más*".

Al igual que Gregorio Gutiérrez, Miguel Chasán se benefició de los indultos y en el año 1941 saldría de la cárcel.

Francisco Cortés, tras finalizar la guerra, fue interrogado por un teniente jurídico del ejército de Franco, pero, al igual que le sucedió a Miguel Chasán, tuvo suerte porque adoptó una buena actitud con él teniendo en cuenta el ambiente represivo y de venganza que se vivía al final de la guerra. El teniente jurídico le proveyó de un salvoconducto y le dijo que se condujera a Madrid. Cortés, en aquellos momentos, estaba en situación de procesado, por lo que cuando llegó a Madrid se presentó en la Jefatura de Aviación donde, por suerte, no lo detuvieron. Siguió viviendo en casa de sus padres ganándose la vida en el negocio familiar. Habían pasado varios meses cuando fue llamado a juicio para someterse al consejo de guerra acusado, como todos los que pasaban por los tribunales militares, de auxilio a la rebelión. Describe brevemente, pero con claridad, cómo se desarrolló el consejo de guerra, que puede ser considerado de libro, ya que no tuvo ocasión de intervinir para defenderse. Destacar también que estos tribunales no hacían indagación alguna sobre las acusaciones que pudieran afectar a los procesados, a lo que se puede añadir el papel nulo, por lo que se desprende de los testimonios de los aviadores, que jugaban los abogados defensores que, en muchas ocasiones, se ponían en contra del encausado. Fue condenado a seis años, pero no pisaría la cárcel:

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

"*Varios meses después me citaron en la Calle de la Princesa en un edificio que estaba cerca del actual Hotel Meliá. Allí estaban los Juzgados de Aviación para oficiales. Lo que iban a hacer era juzgarme. Fui acompañado por mi tío. Entré en el edificio y me llevaron a un calabozo. De allí salí custodiado por cuatro soldados armados con fusiles, como si fuera un criminal. En la sala me sentaron en un banquillo. Enfrente había una mesa de unos doce metros de largo ocupada por el personal que tenía que juzgarme y que me acusaba de Auxilio a la Rebelión. En la vista yo no dije nada, ni siquiera para defenderme, lo dijeron todo ellos. La duración de todo esto fue de unos cuarenta minutos. Una vez terminado el juicio, salí de la sala y, pasada una hora, me llamaron y me dijeron la sentencia. La sentencia era de seis años y un día de prisión. Yo estaba convencido de que me iban a detener, pero no fue así. Luego subí al piso superior del juzgado para firmar mi sentencia. Yo pensaba que me iba a quedar preso. La sorpresa fue que había un decreto firmado por el Caudillo que decía que las sentencias menores de seis años y*

un día quedaban en prisión atenuada. Esta formalidad consistía en estar bajo vigilancia de las autoridades en el propio domicilio sin necesidad de ingresar en prisión".

El piloto navarro de *Moscas* Juan Gocicoechea, una vez detenido en una de las bases de aviación murcianas, fue trasladado a la ciudad de Cartagena donde fue internado en el Fuerte General Fajardo. Allí estuvo preso un año. Como en casos anteriores, la subalimentación y la falta de un sistema de higiene mínima era lo que caracterizaba al establecimiento penitenciario en el que penaba Juan Goicoechea. Él ilustra de una forma rotunda ambos temas, pero, además, agrega un terrible comentario acerca de lo poco que valía la vida de un recluso republicano en relación con un caso de "*tiro al blanco*" en un ejercicio total de impunidad por parte del guardián:

"*En el General Fajardo nos tuvieron un año. Allí solo comíamos garbanzos, lentejas, nabos y cebollas cocidas y, muchos días, sin pan. Allí, cuando teníamos que hacer nuestras necesidades, íbamos a un bidón de doscientos litros que habían puesto en medio del fuerte y, para hacer nuestras cosas, teníamos que subirnos a una barra y desde esa barra hacerlas. Todos los días sacábamos el bidón de los orines por las mañanas entre cuatro reclusos. Lo llevábamos con una barra de hierro, dos de cada lado. Siempre llevábamos dos soldados de escolta que nos vigilaban. Recuerdo que una noche se corrió la barra y un recluso se cayó dentro del bidón. Como el bidón estaba lleno de orín, el acido le escocía y el recluso venga a chillar. Así que le quitamos la ropa, le lavamos bien con agua y con una manta le hicimos una chaqueta en forma de abrigo. Se lo pudimos hacer porque allí había sastres presos, gracias a eso pudimos vestirlo bien. Unos días después de aquello, un compañero nuestro fue víctima de un disparo en la cabeza por parte de un soldado de la guarnición del Fuerte. El soldado disparó por una ventanilla del Fuerte cuando mi amigo estaba paseando con otro compañero de la prisión. Al otro no le mataron porque era más bajo, de esa forma se salvó*".

De Cartagena fue enviado a la prisión provincial de Murcia donde fue testigo de un hecho que era habitual en las prisiones y en los campos de concentración. Volvemos a reflexionar acerca de que la vida de los republicanos españoles no valía nada, te la podían dar o quitar en cuestión de minutos. En el caso que nos atañe, según cuenta Juan, hubo un intento de fuga. Los intentos de fuga, generalmente, se pagaban con la vida, aunque había veces que "*sólo*" quedaban en palizas e imposición de un castigo muy duro. En el presente suceso, se procedió al fusilamiento de cinco reclusos por el citado intento de

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

fuga. Había veces que ni siquiera los fusilados eran los responsables del hecho inculpatorio, pero había que dar un escarmiento y, éste, la mayoría de las veces, se daba con la presencia del resto de la población penitenciaria para que todos aprendieran la lección:

"*Del Fuerte General Fajardo en Cartagena me llevaron a la cárcel Provincial de Murcia. Allí pasé dos meses con cuatro mil reclusos. En aquella cárcel me sorprendió la gran cantidad de homosexuales que había. Tenían un patio expresamente para ellos. En esta cárcel, un día, con el cuento de que había habido un intento de fuga, nos sacaron al patio a los cuatro mil reclusos. Nos formaron a todos bien juntos. Luego llegaron unos doce guardias civiles, pusieron unos sacos contra la pared, sacaron a cinco reclusos y los fusilaron allí mismo. Uno de los reclusos, que se dedicaba a la limpieza, quedó vivo, volvieron a disparar otra vez, esta vez cayó pero seguía vivo. Al final llegó un teniente coronel y le metió todo el cargador en la cabeza. Después dijo que si alguien quería fugarse que haría lo mismo con el que lo intentara. Hubo muchos reclusos que cayeron desmayados por la tragedia*".

El "*turismo*" penitenciario de Juan Goicoechea parecía no tener fin. De la cárcel de Murcia le trasladaron a un penal de Alicante donde pasó pocos días. Fue conducido a Madrid, en concreto, a la cárcel de Yeserías, en compañía de setenta mujeres presas. En Madrid, según sus palabras, estuvo mes y medio para ser llevado, de nuevo, con las setenta mujeres a la ciudad de Pamplona. En su relato, describe los malos modos cuando eran trasladados, a lo que añade que siempre iban amarrados de pies y manos para no escaparse, lo que hacía que dolieran las articulaciones. Refiere, además, la crueldad del sistema penitenciario franquista, que no sólo condenaba a los reos, sino también a sus familias. En el caso que cita, cuenta que las setenta mujeres que lo acompañaban procedían de Málaga y se las llevaban a la cárcel de Pamplona para que sus familias, debido a la distancia, no pudieran ir a visitarlas y ayudarlas. Ya se ha comentado lo importante de las solidaridades familiares con los presos en materia de alimentación, higiene y apoyo moral, debido a las pésimas condiciones de las cárceles franquistas:

"*Las setenta presas que venían conmigo eran de Málaga y las traían a Pamplona. Esto lo hacían con la finalidad de que las familias no pudieran ir a verlas por la larga distancia que había entre ambas ciudades. Esto hacían, si en la guerra se llega a luchar contra otro país no se hubiera obrado de forma tan cruel*".

Juan fue sometido a consejo de guerra en Pamplona y condenado a catorce años y once meses de prisión, pero, por los beneficios de un indulto, solamente pasó dos años y medio. De la cárcel de Pamplona vuelve a citar las ejecuciones que se producían y se escandaliza, con razón, de que hubiera personas, sobre todo mujeres, que se acercaban a presenciar las ejecuciones. Esto no era raro al principio de la guerra en el bando de los sublevados. Muchas ejecuciones de republicanos se realizaban en lugares públicos. Fueron tristemente célebres las ejecuciones públicas en Valladolid al comienzo de la guerra que podían ser comparadas, salvando las distancias espacio-temporales, con los espectáculos que montaba la Inquisición cuando ejecutaba a los herejes en las hogueras en los autos de fe. Así relata Juan Goicoechea estos tristes sucesos, realizando una comparación muy pedagógica con el mundo de los animales:

"*En la cárcel de Pamplona, se comía mejor que en las cárceles que había estado anteriormente. En cuanto al trato, era similar que el de las otras cárceles. Casi todos los días, por la mañana temprano, sacaban a ocho o diez reclusos para fusilarlos. Había gente de la calle para ver la ejecución, particularmente mujeres, no sé de qué casta serían, pero los animales son mejores que las personas. Yo he presenciado cómo actúan los animales. Recuerdo una vez que había un puente que parte de él se lo había llevado el agua. Quedó el puente con una pasarela estrecha. Entonces, llegaron unas vacas, debían ser unas veinte aproximadamente. Se paran y se ponen en fila india, a ninguna se le ocurrió pasar en grupo y es más, en los sitios peligrosos no se cornean nunca, tienen un conocimiento que no tenemos las personas. Y, si por casualidad, una cae, la otra empieza a llamarla. Esto lo digo por aquello que vi en la prisión, aquella gente que iba a ver los fusilamientos no eran buenas personas. Y voy a decir una cosa, para conocer bien a las personas lo primero que hay que hacer es pasar por tres sitios: la guerra, la cárcel y un hospital. Ahí es donde se ven los verdaderos amigos y las buenas o malas personas*".

Tras salir de la cárcel, Juan Goicoechea volvió a su pueblo, a Alsasua. Al poco tiempo, como no había hecho el servicio militar con el ejército de Franco, tuvo que realizarlo en los Batallones Disciplinarios de Soldados Trabajadores, ya que se le consideraba no afecto al régimen. Esta era otra forma de castigar a los que habían luchado con la

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

República. Les obligaban a hacer un servicio militar[295], cuando ya habían hecho una guerra de casi tres años. Esta medida, cuanto menos, es cruel y vengativa. De esta manera "*el soldado, con su vida civil pospuesta indefinidamente hasta mandato superior, no siempre quedaba al servicio de la Patria, sino del mando de turno que le utilizaba para labores domésticas o negocios particulares. A todo ello, por supuesto 'chitón' si no se quería acabar aún peor de lo que se estaba*" (NÚÑEZ, MIRTA: 2000, 13)[296]. Gutmaro Gómez Bravo da la cifra de 50.000 jóvenes menores de 25 años como integrados en los citados batallones, todos ellos, por supuesto, clasificados como desafectos (GÓMEZ BRAVO, GUTMARO: 2012, 586). Los jóvenes incluidos en estos batallones disciplinarios se dedicaban a hacer obras públicas o fortificaciones militares a un coste mínimo.

Juan Goicoechea tuvo que presentarse en la localidad alavesa de Nanclares de Oca y luego le trasladaron al Cuartel de Unamuno. Tiene muy mal recuerdo del paso por este cuartel donde recibió malos tratos por parte de un oficial. Los soldados de los batallones disciplinarios estaban sometidos a una dura disciplina y eran comunes los malos tratos físicos y psicológicos. Así narra Juan sus primeros días en el batallón disciplinario y su primer episodio de maltrato, porque habría más:

"*Nos presentamos y nos dijeron que, al día siguiente, teníamos que presentarnos en Nanclares de Oca al Batallón Disciplinario. Allí estuvimos unos diez días y luego nos llevaron al Cuartel de Unamuno. Allí lo pasamos fatal. Recuerdo un día estando en formación para coger la comida, a un compañero mío le dio por coger comida una segunda vez, tenía mucha hambre. Yo le hice una seña y le dije que se pusiera delante de mí, pero al llegar a la perola, un chivato le dijo al capitán que mi compañero iba coger rancho por segunda vez y que yo había sido quien le había dejado ponerse otra vez en la fila. A mi compañero le llenaron el plato y a mí me sacaron de la fila. El capitán le dijo al cabo que trajera un palo y que me diera dos golpes en la espalda. Al darme el primer golpe hice un gesto de dolor y entonces el capitán dijo que me dieran cuatro golpes más. Me los dio y me dejó marcada la espalda durante unos cuantos días. Después me hicieron dar diez vueltas al patio, cada vuelta tenía un kilómetro y yo di once vueltas. Al llegar donde estaba el capitán me preguntó que cuántas vueltas había dado, a lo que le contesté*

[295] El servicio militar en los Batallones Disciplinarios de Soldados Trabajadores duraba aproximadamente tres años (NÚÑEZ, MIRTA: 2000, 13).
[296] Mirta Núñez escribe el prólogo de la obra de Rafael Torres, "*Los esclavos de Franco*".

que once. Le dije que no había parado en la vuelta diez por si acaso, que más vale que sobrara. Me mandó a prisión y el mismo día a las cuatro de la tarde llegó un sargento y me dijo que le acompañara, que el comandante quería hablar conmigo. (…) No había manera de abrirme el apetito, estuve unos días sin comer mucho, no tenía hambre".

En base a su testimonio, estuvo trabajando en Vizcaya en la construcción de un puente para poder instalar una batería de costa frente al Mar Cantábrico. Más tarde, fue destinado a las obras del aeropuerto bilbaíno de Sondica. Todos los días iban desde Sondica al frontón del pueblo de la localidad donde residían. De Sondica sería trasladado a otro lugar, cerca de Gorbea. Allí cita otro episodio de malos tratos relacionado también con la comida, en el que entran en juego unas monjas. La comida era una obsesión para la mayoría. No hay que olvidar que, aunque nominalmente estaban haciendo el servicio militar, en el fondo eran presos condenados a trabajos forzados. Este es el relato del episodio de humillación por el simple hecho de comerse unas remolachas:

"*Otro día, estando en Gorbea, había allí unas monjas que tenían ganado de leche, algunos cerdos y una finca sembrada de remolacha para los ganados. Un día se les ocurrió a unos cuantos coger unas cuantas remolachas para comérselas y, claro, se las comieron. Las monjas que, se enteraron, se lo dijeron a los jefes y estos pusieron un castigo muy severo a los que se habían comido las remolachas. Les pusieron un saco de cuarenta y cinco kilos en la espalda durante el día y la noche. Algunos acabaron en el Hospital de Zumaya, de éstos creo que dos terminaron tuberculosos. Como me licenciaron antes que a ellos no se qué pasó realmente con estas personas*".

Una vez licenciado de los batallones disciplinarios, Juan Goicoechea volvería a la vida civil con la intención de comenzar una nueva vida.

Amancio Baltanás, también supo lo que era el "*turismo*" penitenciario, pues desde su primer ingreso en prisión pasó por diferentes centros de reclusión. Amancio fue de los aviadores que se entregaron en Barajas y, por tanto, conducido a la prisión de Porlier. Fue juzgado en Madrid y, según sus palabras, le procesaron dos veces. Fue condenado a muerte sin saberlo, nadie se lo comunicó. Sería afortunado porque luego su pena fue conmutada por una de 30 años. Hemos hablado ya de la incertidumbre como arma, pues aquí se presenta de nuevo. Los reclusos republicanos vivían en una permanente incertidumbre, no sólo los condenados a muerte a la espera de la ejecución de la sentencia,

también los que esperaban la celebración del consejo de guerra, ya que la mayoría de las veces no sabían ni cuándo se iba a celebrar ni qué cargos había contra ellos. El caso de Amancio es más terrible aún, pues no tuvo conocimiento de la pena a la que había sido condenado. A fin de cuentas, era un sistema judicial viciado desde sus fundamentos en el que no se respetaba ninguna garantía jurídica de los procesados. De esta manera narra Amancio Baltanás su paso por el consejo de guerra:

"*A mi me juzgaron en Madrid. Me juzgaron dos veces. Me hicieron primero un juicio y luego me llevaron otra vez a juicio no sé por qué motivo, ya que me dijeron las mismas cosas, me pidieron las mismas cosas. Nunca me pidieron la pena de muerte, sino que el Tribunal la asumía por detrás. El primer defensor que tuve me pidió dos años de prisión y el otro, el segundo, me pidió ocho años. Este defensor dijo que por los delitos que tenía no era para condenarme a muerte, pero que tenía que pasar por la cárcel. Luego me conmutaron la pena de muerte. Me enteré de que estaba condenado a pena de muerte cuando me indultaron de la pena de muerte. Fueron muchos meses desde que me juzgaron hasta que me dieron el indulto de la pena de muerte. Vinieron unos cuantos compañeros que estaban trabajando allí en las oficinas de Porlier. Ellos tenían poquita condena. Y un día viene uno de ellos corriendo con un papel con el indulto de la pena de muerte y me dice que parecía mentira que no les hubiera dicho que estaba condenado a muerte. Les contesté que yo tampoco lo sabía, que a mí me habían pedido treinta años. Nunca me lo dijeron. Me comentaron el testimonio de la sentencia por la cual me conmutaban la pena de muerte por una pena de treinta años. (…) Estuve ocho meses sin saber qué estaba condenado a muerte. No se lo dijeron a nadie. Mi familia que fue a preguntar y nunca jamás le dijeron que estaba condenado a muerte, sino que estaba condenado a dos años de pena*".

Una vez condenado, en primera instancia iba a ser enviado a la prisión del Hacho, en Ceuta, pero gracias a compañeros que trabajaban en las oficinas de la prisión, hicieron desaparecer el expediente y fue enviado al hospital de Segovia. Hubo dos razones para enviarle a esta ciudad: la primera, que tuviera un mejor destino y, la segunda, que organizara allí a los elementos del Partido Comunista, del que era militante. A pesar de la terrible represión que sufrieron los diversos partidos políticos que habían apoyado a la República y, en especial, el Partido Comunista, inmediatamente comienzan a reorganizarse para mantener viva la llama de la oposición a la dictadura. Se organizaron

en las cárceles, en los campos de concentración, en las ciudades. Eso sí, con estructuras muy endebles que la policía desarticulaba con relativa facilidad. Cuando caía la dirección o una simple célula de un partido o un sindicato, nuevamente se rehacía para dar continuidad a la acción política. La oposición más seria al franquismo dentro de nuestras fronteras en los años de la posguerra fue protagonizada por las guerrillas (comunistas, socialistas y anarquistas), llamadas coloquialmente "*los maquis*". Actuaron en diversas provincias de España hasta bien entrada la década de los cincuenta, sin inquietar seriamente en ningún momento la estabilidad del régimen franquista. En la situación particular de Amancio vuelven a entrar en juego los apoyos y las lealtades para afrontar mejor las situaciones complicadas que se les presentaban a los presos republicanos:

"*A mi me mandaban al Hacho, en África y, yo dije, a África no voy. Les dije a mis compañeros que estaban en las oficinas que hicieran algo y uno de ellos me envió mi expediente para que yo lo escondiera y no lo encontraran. Cuando ya pasó aquella expedición y otras que hubo me dijeron que dónde quería ir. En eso me llamaron por otro sitio, me llamó un camarada del Partido Comunista que andaba por allí y me dice que quería que fuera a Segovia. Me dijo que era un hospital de tuberculosos y que él esperaba ir allí también si no le mataban. Este camarada era Eugenio Mesón, que era un líder de la Juventud Socialista Unificada. Fui a Segovia con otros dos compañeros del partido para organizar allí el Partido Comunista. En Segovia estuve más de dos años*".

Amancio recaló en Segovia con la consideración de enfermo. Pero en un reconocimiento médico fue descubierto, ya que comprobaron que no tenía nada y fue enviado al penal de Burgos.

"*A Segovia fui como enfermo. La prisión de Segovia la habilitaron como hospital penitenciario. En Segovia había cuatro médicos presos que hacían reconocimientos. Uno de estos médicos presos era un médico que lo habíamos tenido en aviación en Asturias. (...) Cuando se retiró el médico oficial que tenía el hospital, que era una persona que no se metía en nada, vino un médico nuevo y pasó reconocimiento a todo el mundo. Me dijeron que no tenía nada y me preguntaron que por qué me habían llevado a mí al hospital. Les contesté que había estado enfermo de bronquitis. Al no estar enfermo me trasladaron a Burgos*".

En el penal de Burgos, fue seleccionado para ir destinado a una colonia penitenciaria en Asturias donde trabajaría en una mina gestionada por los jesuitas. El servicio de Colonias Penitenciarias Militarizadas fue creado el 8 de septiembre de 1939. En un principio fueron creadas para "*llevar adelante los proyectos de obras públicas como las presas de los ríos Guadiana, Tajo, Guadalquivir y Jarama*" (PRESTON, PAUL: 2011, 659). Pero los trabajadores forzados también se utilizaron para trabajar en la empresa privada, como puede ser el caso de Amancio. Como afirma Mirta Núñez, "*económicamente se trataba de utilizar esa masa de un cuarto de millón de encarcelados en la inmediata posguerra para la realización de obras de infraestructuras estatales pero donde también estuviera presente la empresa privada, para darle un bocado de la tarta carcelaria. Empresas privadas muy conocidas construyen su enorme fortuna con el sudor de los presos*" (NUÑEZ, MIRTA: 2000, 21). El régimen de la colonia penitenciaria era más abierto que el de la prisión, por lo que los presos lo preferían a la cárcel. Había que trabajar nueve horas diarias, pero tenían cierta libertad para salir. Amancio sería castigado en la colonia penitenciaria y devuelto a la prisión de Burgos donde estuvo estudiando inglés y contabilidad. Así narra Amancio su experiencia en la colonia penitenciaria:

"Estando en Burgos me dicen que me habían nombrado para ir a trabajar. Como vieron que era joven me llamaron. Estuve en Asturias en una mina de carbón trabajando nueve meses. Era una colonia penitenciaria. La mina era propiedad de los jesuitas, que eran los que pagaban al Estado por nuestro trabajo. Allí trabajábamos nueve horas diarias, siete de jornada y dos extraordinarias. A los nueve meses un guardián se enfadó conmigo y me castigaron. No sé por qué se enfadaron conmigo. Dijeron que le había faltado al respeto o no sé qué. El caso es que era un domingo y no tenía trabajo y me fui con unos compañeros y regresé a la una de la noche con un tal Reina, que era de Granada. Allí podíamos entrar y salir libremente. Bueno, pues a mí y a Reina los guardianes nos mandaron de nuevo a Burgos castigados y a los otros dos que venían con nosotros no los castigaron y los dejaron allí. Yo creo que el castigo pudo venir porque los guardianes querían que me encargara, aparte del trabajo de la mina, de temas de papeleos de la colonia penitenciaria y yo les dije que no, que si tenía que ir a la mina no iba a trabajar en el papeleo".

El régimen franquista, ante la gran cantidad de prisioneros internos en sus cárceles, pensó que había que rentabilizar económicamente aquella masa carcelaria utilizando a los

presos como mano de obra barata para la realización de trabajos de la más diversa índole, ya fueran empresas de carácter público o privado. Hubo diversas modalidades de trabajos forzados por parte de los presos: Batallones de Trabajo, Regiones Devastadas, Colonias penitenciarias, Batallones Disciplinarios de Soldados Trabajadores y, el más elaborado y desarrollado de todos, que fue el Patronato de Redención de Penas por el Trabajo[297]. Este último, para Mirta Núñez, constituyó "*la fachada magnánima y piadosa que el régimen necesitaba*". El Patronato fue concebido como una gracia y destinado a "*aquellos presos políticos, hombres y mujeres, 'libres de delitos de sangre', que podían desempeñar un trabajo con alguna remuneración allí donde fueran destinados. (…) No sólo se trataba de lograr un rendimiento económico de los encarcelados sino también de aligerar las prisiones del colapso que sufrían como consecuencia de la política oficial*" (NÚÑEZ, MIRTA: 2004, 38-39). La diferencia entre los encuadrados en el Patronato y el resto de fórmulas de trabajos forzados, era que los primeros tenían una pequeña retribución[298] y que por cada día trabajado redimían pena.

Amancio Baltanás salió de la cárcel el 5 de junio de 1946, pasando en prisión más de siete años. El tiempo que permaneció en prisión siguió con su militancia en el Partido Comunista. Volvió a Ciudad Real, a la casa de sus padres.

El piloto de caza Simón Fiestas, tras entregar su avión en Barajas a finales de marzo de 1939, fue ingresado en la prisión de Porlier junto a sus compañeros. Trasladado a Valencia, fue ingresado en la cárcel Modelo a la espera del juicio que se celebró, como él mismo cuenta, el 29 de octubre de 1939. Salió del consejo de guerra con una condena de veinte años. Comenzó, como el resto de sus compañeros aviadores, un periplo carcelario que le llevó a conocer distintas cárceles como Santa María del Puig y San Miguel de los Reyes y, por último, la prisión de Capuchinos en la localidad de Teruel. En esta última prisión, le concederían la libertad condicional con destierro incluido. Del testimonio de Simón conmueve cuando cuenta que, para trasladarles a la estación de ferrocarril de Valencia para tomar el tren con destino a Teruel, fueron en cuerda de presos a través de las calles de Valencia. La escena parece sacada de una película medieval. Pero eso es lo que buscaban las autoridades franquistas, la humillación del vencido, pasearle por la

[297] Se creó en plena Guerra Civil, en el mes de octubre del año 1938.
[298] El sueldo era de dos pesetas al día, de las que 1,50 quedaba para el Estado en concepto de manutención del preso y los 50 céntimos restantes se pasaba a la familia del preso para ayudar a su mantenimiento. El salario subía hasta las 4 pesetas si el recluso estaba casado y 1 peseta más por hijo. Fuente: Francisco Moreno: *La represión en la posguerra*. En "*Víctimas de la Guerra Civil*" (337).

ciudad degradado y arrebatarle su condición de persona. El destierro, al que fue condenado Simón Fiestas, era otra de las fórmulas de castigo, una vez se había cumplido la pena en prisión. El destierro conllevaba desarraigar al preso, que se veía socialmente aislado y, por ende, con muchas más dificultades para encontrar trabajo y rehacer su vida, ya muy complicada de por sí por el simple hecho de haber luchado en el bando republicano. Lo dejaban alejado de su familia y allegados y, por tanto, la solidaridad familiar o de las amistades se hacía mucho más difícil al tener cientos de kilómetros por medio. Así narra su peripecia carcelaria Simón Fiestas:

"*Después nos trasladaron en camiones descubiertos a la prisión de Porlier. Pasábamos por un Madrid triste y apagado. Comenzaba un periplo penitenciario que me hizo pasar cuatro años en diferentes prisiones. De Porlier fuimos trasladados a Valencia donde se celebró el Consejo de Guerra el veintinueve de Octubre de mil novecientos treinta y nueve por el que fui condenado a veinte años de prisión. De la prisión Celular de Valencia pasé a la prisión del El Puig, de ahí a San Miguel de los Reyes, también en Valencia y finalmente, en cuerda de presos, en filas de dos, caminando por las calles hasta la estación de Valencia en que nos trasladaron en tren a la prisión de Capuchinos en la ciudad de Teruel. Hasta que el quince de Noviembre de mil novecientos cuarenta y dos me concedieron la libertad condicional, con destierro incluido a doscientos cincuenta kilómetros del domicilio habitual*".

Una vez salió de prisión, decidió vivir en Teruel. Se le ocurrió hacer un viaje por sorpresa a Tarrasa para a ver a su familia, pero una vez en la citada localidad fue denunciado por haber transgredido la orden de destierro, por lo que tuvo que volver a ingresar en prisión. Tras salir nuevamente de prisión, fue llamado para realizar el servicio militar en los Batallones Disciplinarios de Soldados Trabajadores. Estuvo destinado en Lora del Río. Tras pasar los tres años pertinentes, fue licenciado, volviendo a su casa en Terrasa:

"*Me fui a vivir a Teruel a una pensión. Entonces llevaba cuatro años sin ver a mi familia por lo que hice un viaje sorpresa a Terrasa en la Navidad de 1942. Pero me denunciaron y me volvieron a detener por haber violado la situación de destierro. Pero una vez en la calle tuve otra desagradable sorpresa, tenía que hacer el servicio militar. Me llevaron a un campo de concentración a Lora del Río, provincia de Sevilla, a un batallón de trabajadores hasta que me licencié en el año mil novecientos cuarenta y seis*".

Joaquín Calvo fue ingresado en la madrileña cárcel de Porlier, después de haber entregado su avión en Barajas. Relata Joaquín que, al tener el empleo de oficial (terminó la guerra como teniente), fue llevado a las plantas superiores de la prisión que era el lugar donde instalaban a los militares con graduación y a los políticos. Allí conocería al líder socialista Julián Besteiro, el único componente de la Junta de Defensa del coronel Casado que se quedó en Madrid una vez finalizada la guerra:

"*Nos metieron en Porlier. Eran tres o cuatro plantas. En la última planta estaban los políticos más famosos y militares ya con graduación y, entonces, a nosotros, a los de aviación, a los oficiales, nos metieron en esa planta. Yo ya era teniente y Viñals era teniente también. Los que éramos oficiales nos subieron con los políticos que estaban allí. Eran socialistas, estaba Julián Besteiro. A mi me enseñó a jugar al ajedrez Julián Besteiro, que estaba siempre en cama. Yo conviví con todos aquellos políticos. Luego a algunos de ellos los fusilaron. Don Julián Besteiro era un hombre fabuloso, más que un político parecía un cura de buena fe, era un hombre tan modoso, y a mí me enseñó a jugar al ajedrez. Yo no sabía jugar, y como estaba allí, y como yo era tan jovencillo en comparación a todos ellos, me tenían todos mucha simpatía. Don Julián Besteiro siempre estaba en cama, en una cama que era un catre, pero allí conviví con ellos. Había allí muchos políticos más, algunos después desaparecieron*".

Joaquín fue trasladado de Porlier a la ciudad de Valencia (cárcel Modelo) para ser juzgado en consejo de guerra en esta última ciudad, al igual que muchos de sus compañeros. Como sus camaradas de armas, sufrió un juicio colectivo, tal como eran la mayoría de los consejos de guerra. Cita el papel jugado tanto por el fiscal como por el abogado defensor de entre los diferentes miembros que componían el tribunal[299]. Menciona que apareció en el juicio una tía suya que era monja y él piensa que la pena que pidió el fiscal estuvo condicionada por la labor que pudo llevar a cabo la citada monja en su favor. En aquellos momentos de extrema represión, estaba muy en boga una palabra, "*aval*". Cuando los republicanos eran detenidos e internados, ya fuera en prisiones o en campos de concentración, los prisioneros tenían derecho a buscar personas que "avalaran" que no

[299] "*Los tribunales militares podían ser permanentes (los de capitales y pueblos importantes) y ambulantes (celebraban sesiones de pueblo en pueblo). La composición de estos tribunales era la siguiente: un presidente, tres vocales, un ponente, un fiscal y un defensor. En total, siete miembros, todos militares, salvo rara excepción.* (…) *El presidente del tribunal era casi siempre un jefe (comandante, teniente coronel o coronel) y, además personas de probados méritos ante el régimen*". (MORENO, FRANCISCO: 1999, 317)

habían cometido delitos de sangre o que, simplemente, hablaran bien del recluso con la finalidad de que el tribunal lo tomase en consideración. Un buen aval podía salvar la vida del republicano preso. Los avales más comunes eran los miembros del clero (el cura del pueblo o del barrio si era una ciudad), la Guardia Civil, las autoridades locales y las personas de derechas influyentes en su ámbito. De hecho "*todos eran culpables mientras los avales y los informes favorables no demostraran lo* contrario" (MORENO, FRANCISCO: 1999, 279). Por tanto, Joaquín Calvo tuvo su aval en su tía monja, a la que, probablemente, le deba que no le pidiesen la pena de muerte. Por otro lado, afirma que sus propios compañeros comenzaron a insultarle, a llamarle fascista y otros improperios por el tema de su tía y porque sólo le habían pedido doce años de condena. Así relata Joaquín Calvo su paso por el tribunal en Valencia:

"*Cuando nos juzgaron a nosotros en Valencia lo publicó la prensa, éramos muy populares. Fue mi familia. Mi consejo duró toda la mañana y toda la tarde. Allí había familias de valencianos. Había muchos valencianos ya que hubo muchos pilotos valencianos. El defensor nuestro era un alférez provisional que era tonto y el fiscal era un coronel que, posteriormente, fue el director contra la Masonería y el Comunismo. Era más listo que el hambre, tuvimos un fiscal que era un lince y el abogado defensor era un alférez provisional un poco tonto, menos mal que luego no sirvió de nada. Además, el fiscal me pidió 12 años y un día porque había una tía mía que fue al consejo y era monja. Yo no sé si sería por eso, porque luego cuando salimos de allí, que nos llevaron otra vez a la Modelo de Valencia, los compañeros me decían, 'tú eres un facha, tú eres un...'. El fiscal me pidió doce años, y luego, cuando ya vino la sentencia en firme, me pasaron de doce años a veinticinco años y a Viñals*[300] *de pena de muerte que le pedían le pasaron a veinticinco años. Es decir, que a él y a mí nos metieron veinticinco. A otros les pidieron menos años. A mi me subieron a veinticinco años y a Viñals le bajaron la pena*".

Una vez condenado por el consejo de guerra, fue trasladado a San Miguel de los Reyes. Allí, para recibir un trato mejor, se apuntó a cantar en el coro:

"*En la cárcel vivía como un preso cualquiera. Nosotros, en San Miguel de los Reyes, teníamos que buscar la manera de comer mejor, más de lo que nos daban. Entonces nos enchufábamos en destinos y, como cuando fuimos nosotros, claro, los destinos estaban*

[300] Era el jefe de la 2ª Escuadrilla de *Chatos*, donde volaba Joaquín Calvo.

todos ocupados. A mi me metieron en el coro a cantar porque nos daban dos cazos de comida. Yo fui cantante del coro. En la cárcel conocí personajes y hombres ilustres, hasta toreros. (…) En el trato a los presos había de todo. Había carceleros que eran más humanos y otros menos, por eso procurábamos enchufarnos en lo que pudiésemos, en destinos y esas cosas".

Joaquín Calvo era de origen valenciano y, por tanto, tenía familia en aquella provincia. Por esta razón, tuvo la gran suerte de recibir paquetes de comida con los que aumentar la precaria dieta que les daban en el penal. Relata la solidaridad y la amistad que existía entre los miembros presos de la aviación republicana. Esta unión y hermandad era el arma que tenían los presos para resistir el acoso que recibían por parte de las instituciones para anularlos mentalmente:

"*Como soy valenciano y tenía familia en Valencia, entonces mis primos y familiares me llevaban la cesta, es decir, me llevaban comida de lo que podían y los que no tenían pues lo repartíamos con ellos. Teníamos mucha humanidad y los de aviación, que éramos unos cuantos, teníamos una gran hermandad, nos llevábamos muy bien*".

Al igual que sus compañeros, se benefició de las rebajas de condena que decretaba Franco. Debido a ésta le quedaron ocho años por lo que fue trasladado a Santa María del Puig. Las rebajas de pena y los indultos que concedía Franco no eran a causa de su humanidad, sino de la necesidad que había de ir aligerando el hacinamiento que sufrían los centros penitenciarios y, además, esto disminuía el gasto en mantenimiento y alimentación. Estando en Santa María del Puig, por equivocación, le enviaron a Barcelona como si fuera arquitecto para participar en la construcción de unos cuarteles. Una vez resuelto el entuerto con el comandante responsable, fue internado en la prisión de San Elías, en la misma ciudad de Barcelona. Lo que hacía era que durante el día se iba a casa de un primo suyo que residía allí y, luego por la tarde, regresaba a la prisión a dormir. Pasado un tiempo, ya no pudo salir y le dieron un destino en la citada cárcel, el cual consistía en leer las listas de los presos que iban a comunicar con las visitas. Debido a que contrajo el paludismo dentro de la prisión, le pidió al director que le dejara que le tratara un primo médico que vivía en Barcelona. El director dio su permiso y fue el punto de partida para una muy buena relación entre el director y Joaquín, lo que le conllevó beneficios penitenciarios. Joaquín saldría de prisión en el año 1941 desde donde se

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

encaminó a su casa en Madrid. De esta manera relata Joaquín su experiencia en la cárcel de San Elías:

"*Estando en la prisión me dio paludismo. Lo cogí estando en Extremadura, era verano, en el frente, es decir, cuando estábamos en la guerra y cogí una enfermedad que llamaban tercianas, que era paludismo. Y, entonces, cada año, me daba y, entonces, estando en prisión ese año me dio. Entonces, le dije al director, como ya me conocía porque ya estaba en un destino, ya estaba enchufadillo, que tenía un primo que era médico. Le llamaron, vino mi primo, me trató, me sacó sangre del dedo y me dieron medicinas para quitarme el paludismo. El director de la cárcel tenía un hijo enfermo, estaba enfermo de blenorragia. Entonces, el hombre sabía que mi primo era médico y, claro, como le dijo mi primo que me tenía que tratar, hicieron algo de amistad. Le dijo que su hijo estaba enfermo y que si le podía tratar, y le trató y mi primo curó a su hijo. Entonces, el director estaba tan contento por eso que le dijo a mi primo qué podía hacer por él. Mi primo dijo, no, ahí tiene usted a lo que tiene que tratar bien, refiriéndose a mí. Entonces el hombre me tenía muy considerado y estaba ya como de ayudante con su mujer. Me mandaba a los recados y todo. Y ese fue mi destino allí hasta que salí en libertad en el año 41, me parece. Salí la noche de San Juan, que en Barcelona es fiesta. Salí en libertad condicional que se llamaba y me vine ya a Madrid, a mi casa, a mi domicilio*".

Una vez en Madrid, Joaquín Calvo fue llamado a realizar el servicio militar en los Batallones Disciplinarios de Soldados Trabajadores. Tuvo más suerte que otros compañeros, pues se pudo colocar en la oficina de la compañía y, por tanto, no tuvo que soportar el duro trabajo físico que conllevaba el estar destinado en uno de estos batallones. Hace una descripción detallada de cómo fue su paso por el batallón y cómo eran las condiciones de vida en él, tales como la retribución de los soldados trabajadores, la vigilancia a la eran sometidos, el régimen de permisos, el tipo de obra que hacían, los lugares donde estuvo destinado y el tiempo que pasó allí. En suma, destaca que, aunque las condiciones no eran buenas, se estaba mejor que en la cárcel. Así relata su paso por los batallones:

"*Y entonces me fui a hacer el servicio militar porque en el año ese se incorporaban las quintas del 40 y del 41 de zona roja que llamaban. Yo era del 40, y como yo tenía ya la condena y todas esas cosas, entonces fui a un batallón de trabajadores, batallón disciplinario de soldados trabajadores penados. Cuando se incorporó la quinta, que fue*

en el año 41 o 42, me incorporé yo. Cuando llegamos allí, a la Caja de Reclutas, a nosotros, a mí, a los que estaban en mis condiciones, como ya he dicho, nos mandaban a unos batallones especiales que llamaban batallones disciplinarios de soldados trabajadores penados. Bueno pues allí fui. No teníamos ni fusiles ni esas cosas. Quintos de nuestra misma época hacían de vigilantes nuestros y entonces estuve hasta que licenciaron a la quinta del 40, que me parece que fue en el año 45. Ya en el batallón y al ver la cultura mía, me coloqué en la oficina del batallón y terminé siendo yo el jefe del batallón. Era soldado trabajador disciplinario, es decir, que no teníamos permiso ni nada, pero yo me venía a Madrid porque era casi el jefe del batallón. Era el oficinista, pero ya todos descansaban sus obligaciones en mí. Los soldados trabajadores trabajaban, pero estaban mejor que en la cárcel, qué duda cabe. Teníamos vigilantes que eran otros soldados, pero esos sí que salían, nosotros no teníamos permiso. El capitán de la compañía y el comandante del batallón tenían tanta confianza en mí que hasta hicieron que imitase la firma porque ni siquiera iban.

Yo, de trabajador, nada. Siempre en la oficina, nada más llegar como ya he dicho. Estuvimos en Rota, en el Pirineo, en Orgañá, cerca de Francia. Allí se hacían trabajos militares, instalaciones de artillería, siempre trabajos militares. Las obras se hacían a través de encargados de obras civiles. Entonces, lo que correspondía a sueldos de trabajadores se traspasaba a los soldados que tenían una mejora. Así en vez de los dos reales de rancho y sobra, pues entonces tenían dos o tres pesetas y tenían una ayuda, pero dependíamos de la disciplina militar. Yo, como me puse en la oficina y el comandante y el capitán confiaron en mí y yo llevaba bien todo pues yo era el amo. También algunas veces que venían cosas en contra de alguien, como yo lo veía antes que ellos lo tapaba y, de ese alguien, no se enteraban que venía para que se lo arrestase o que eran informes peligrosos. Yo lo archivaba, lo ocultaba.

Estuvimos hasta el año 45, me parece. Habíamos ingresado en el 42, que es cuando se movilizaron las quintas del 40 y 41 de zona roja y la del 42 y 43 normales. A nosotros nos llamaban la "Quinta del Mes que Viene" porque decían que el mes que viene nos licenciamos, de tantas veces que lo dijeron".

El mecánico Antonio Vilella tuvo suerte porque no llegó a pisar la cárcel. Fue sometido a consejo de guerra, pero sólo lo condenaron a cuatro años, por lo que no fue enviado a prisión a causa de una rebaja de penas dictada por el gobierno de Franco. Como todos,

luego fue llamado a realizar el servicio militar y destinado en los Batallones de Soldados Trabajadores. Él reflexiona sobre la época de su paso por los batallones como muy triste, pero que se mantuvo firme en sus ideales y que no pudieron arrebatárselos:

"*En aquella época también me llamaron para incorporarme a los batallones disciplinarios de trabajadores. Fui a un campo de concentración en Reus. De allí me llevaron a la frontera con Francia a hacer trincheras. A los que intentaban escaparse hacia Francia les hacían trabajar con sacos a la espalda sujetos con alambre. Más tarde estuve trabajando por la parte de Tortosa reconstruyendo carreteras. Tuve suerte de que me ficharan como conductor de un camión de los que trabajaban allí. Allí pasé tres años largos y tristes. Me hundieron, me costó mucho recuperar el entusiasmo y el optimismo, yo creo que esto nos afectó mucho a todos. En aquella España gris vivía como si flotara en una burbuja, me sentía extraño entre la gente y esta experiencia también la han sentido otros. Pero siempre conservé el ideal, siempre con el ideal de izquierdas*".

Ángel Sanz y Ernesto Marimón fueron dos pilotos que vivieron experiencias penitenciarias en Francia y en España. Su paso por los campos de concentración franceses ya se han citado líneas más arriba. Por una cuestión de método no incluí en su momento el internamiento de ambos en España, una vez volvieron a nuestro país procedentes de los campos franceses. Por tanto, voy a hacer mención de ellos y de su experiencia en las cárceles españolas.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Como se recordará, Ángel Sanz, cuando volvió de Francia, fue detenido y llevado a la prisión de Pamplona. En la capital navarra prestó declaración, pero nunca fue llevado ante un consejo de guerra. Además, tuvo la suerte, como Joaquín Calvo, de que le avaló un cura de Vallecas y los informes que envió la Falange no fueron negativos. A pesar de todo, estuvo un año preso en Pamplona. No habla mal de la cárcel y de esta manera refiere su estancia aquí, donde se puso a estudiar:

"*Yo fui a la cárcel de Pamplona. A mí no llegaron a juzgarme, no encontraron causa contra mí. Yo dije que había sido alumno piloto y que no había hecho más. Además, recibí un certificado del cura del Puente de Vallecas en el que decía que era un buen cristiano, el cura me hizo un aval diciendo que era un buen cristiano y que iba a misa, cuando yo en mi vida he ido a misa. Los de Falange también comunicaron que no me conocían y, por tanto, no hicieron nada contra mí. Así que no tuve ningún informe malo, pero a pesar*

de eso estuve un año encerrado en la cárcel de Pamplona. La cárcel de Pamplona era una cárcel muy humana. El servicio penitenciario español era más humano que el francés. En temas penales los franceses tenían que aprender de los españoles. En las colonias han tenido unos penales terribles, metían a la gente para morir. Las cárceles francesas son horribles, allí nadie limpiaba. En Pamplona, estábamos obligados a limpiar todos los días y a dejarla como un espejo. Además no había piojos en la cárcel. Allí, en la cárce,l hacían escuelas. Los que daban las clases eran profesores y catedráticos que estaban presos y yo recibí clases de Don Nicolás, que era el catedrático que teníamos allí. Recuerdo que, en cierta ocasión, nos hizo un dictado y uno puso error con "h" y Don Nicolás dijo 'Hay errores que parecen horrores'. Allí aprendí Contabilidad, terminé el curso de Contabilidad, lo terminé con Don Nicolás".

Una vez fuera de la cárcel, fue reclamado para realizar el servicio militar en los Batallones de Soldados Trabajadores, pero no acudió a la llamada. Se escondió en Madrid con la ayuda de su familia, iniciándose en su vida una nueva etapa llena de incertidumbres que terminaría con una nueva vuelta a Francia.

Como Ángel Sanz, Ernesto Marimón, por razones distintas a las del primero, decidió volver a España, tras pasar por los campos de concentración franceses. Cuenta que fue su madre a buscarle a la frontera, pero la mujer estaba en San Sebastián pues le habían dicho que los trenes salían desde la capital donostiarra. Pero Ernesto partió de Irún y, por esa razón, no se encontraron e hicieron el viaje separados. Menciona también que tardó tres días en llegar hasta su ciudad, Alicante, hecho que demuestra en qué estado estaban todavía las comunicaciones ferroviarias en España después de la guerra:

"*Mi madre, por su parte, había decidido ir a recogerme, pero ella se fue a San Sebastián a buscarme pues le habían dicho que muchos iban a coger allí el tren, pero yo partí de Irún, así que no nos vimos. Fue una pena que hiciéramos el viaje cada uno por nuestra cuenta, ya que ella llevaba comida para los dos. El viaje hasta Alicante duró tres días porque había que esperar en las salas de las estaciones, en muchas ocasiones. Los trenes eran de mercancías y pasajeros y, por tanto, eran lentísimos*".

Una vez en Alicante, se presentó ante el Gobernador Militar, tal como le habían indicado en Irún. Pensó en no presentarse, pero los amigos le aconsejaron que lo hiciera. El gobernador, de malos modos, decidió enviarle a prisión aún cuando era acompañado de

un amigo que era falangista, es decir, que llevaba un buen aval para haber podido evitar que lo enviaran a prisión. Así relata Ernesto Marimón el momento de su detención en Alicante:

"*De Irún yo traía una documentación en la que se decía que tenía que presentarme ante el Gobernador Militar de la plaza. Estuve pensando si presentarme o no, pero los amigos me aconsejaron que era mejor que fuera. Lo cierto era que cabían dos posibilidades, que de Irún hubieran mandado la documentación y, por tanto, me estuvieran esperando, o que no la hubieran mandado. Ante la duda, me presenté con uno de mis amigos que era falangista y muy influyente. Cuando me vio y examinó la documentación, el Gobernador Militar estalló en cólera manifestando que cómo era posible que un piloto rojo estuviera en la calle. Inmediatamente, sin avisar a mi familia, sin ropa y sin nada, desde allí mismo me llevaron a la cárcel. El amigo que me acompañaba, que era falangista, discutió con el gobernador, casi se pegan. Al final, el Gobernador Militar ordenó a mi amigo que fuera a mi casa para decirle a mi familia que ingresaba en la cárcel por orden suya*".

La familia de Ernesto Marimón, como hacían la mayoría de las familias que tenían presos, comenzaron a mover los hilos que fueran pertinentes para sacar a Ernesto de la cárcel de Alicante o, por lo menos, mejorar su situación penitenciaria. Su hermana consiguió ponerse en contacto con un sacerdote conocido de Ernesto que intercedió por él y, por lo menos, pudo sacarle de la cárcel y llevarle a los fosos del castillo de San Fernando. En la parte negativa del traslado hay que mencionar que le pegaron la sarna:

"*Mi familia removió cielo y tierra para que yo pudiera salir de allí, y al cabo de estar allí un mes, mi hermana decidió contarle mi situación a un sacerdote que había sido profesor mío de francés en el Instituto y que era conocido de mi familia. Este sacerdote se había embarcado al principio de la guerra en un barco que salió de Alicante con curas, monjas y falangistas y que desembarcó en Cádiz, que era zona nacional. Este profesor me apreciaba mucho e intercedió para que me trasladaran de la cárcel a los fosos del castillo de San Fernando. En los fosos del castillo, por lo menos, estabas al aire y al sol. Allí me pegaron la sarna porque me tocó dormir al lado de un chico joven que la tenía. En la cárcel, la familia me traía comida que yo compartía con mis compañeros porque el rancho allí era malísimo. También me trajeron ungüentos para que se me quitara la sarna*".

El mencionado sacerdote siguió presionando hasta que consiguió la libertad condicional[301] para Ernesto Marimón. La libertad condicional, junto con los decretos de rebaja de penas o indultos, era un recurso jurídico para reducir el hacinamiento en las cárceles (NÚÑEZ, MIRTA: 2004, 42). Pero no era fácil obtenerla sino se tenían unos buenos avales. Francisco Moreno, en relación con este tema, afirma que "*en la concesión de la libertad condicional todo dependía del llamado 'trío local' (alcalde, jefe de Falange y comandante de puesto de la Guardia Civil. También intervenía el cura párroco). Según los informes que remitían a la prisión, así se resolvía el expediente del preso*" (MORENO, FRANCISCO: 1999, 299). Aún cuando el preso obtenía la libertad condicional, su vida no era fácil, ya que, en muchos casos, la concesión de la libertad condicional iba acompañada de una orden de destierro. A este hecho se unían también la falta de trabajo[302], el rechazo de los vecinos, la vigilancia continua de la Guardia Civil ante la que había que presentarse con mucha asiduidad, y de las autoridades de los pueblos. Todos estos condicionantes, en demasiadas ocasiones, hacían la vida imposible para los que disfrutaban de la libertad condicional (NÚMEZ, MIRTA: 2000, 13). De esta manera relata Ernesto la consecución de su libertad condicional:

"*En los fosos estuve dos meses más y, durante ese tiempo, el cura amigo estuvo haciendo gestiones para que me sacaran, pero no le hacían caso, hasta que un día cansado de esta situación se fue al Gobierno Militar. Allí les comunicó que había una persona que había sido alumno suyo y que deseaba que le soltaran en libertad provisional. Aquel sacerdote siguió presionando diciendo que si a mí no me soltaban que le cogieran preso a él porque si él daba la cara por un alumno suyo y no le hacían caso es que él no era una persona de fiar y que, por esa razón, él tenía que estar en la cárcel también. A las veinticuatro horas ya estaba en casa. Salí en libertad provisional presentándome en comisaría una vez a la semana; así estuve dos meses. Luego, una vez al mes y al segundo mes, me dijeron que no volviera más. Como he dicho antes, estaría unos tres meses en la cárcel. En total estaría, entre los dos sitios, unos tres meses en la cárcel*".

Mientras permanecía encerrado en la cárcel, le tomaron declaración unos policías con vistas a pasar el consejo de guerra correspondiente. Gracias a los avales del sacerdote

[301] Las libertades condicionales, las rebajas de pena o los indultos no llevaban consigo la supresión de los antecedentes penales, que se mantenían. Es decir, no era una amnistía (NUÑEZ, MIRTA: 2000, 13).

[302] Era mucho más difícil para un excombatiente republicano o simplemente ser una persona que había manifestado simpatías por la República encontrar trabajo. La etiqueta de "*rojo*" era como un sambenito que hacía la vida muy difícil en aquellos terribles años cuarenta.

mencionado y de sus amigos falangistas consiguió que le condenaran a una pena menor. Además, no tuvo que ir a hacer el servicio militar, como sí lo hicieron otros compañeros suyos, a los Batallones Disciplinarios de Soldados Trabajadores, ya que era hijo de madre viuda:

"*Estando en la cárcel habían venido a verme unos policías a tomarme declaración, preguntándome quién era, dónde había estado en el frente, etc…, para formarme el consejo de guerra. Y así fue, a los tres o cuatro meses tuve el consejo de guerra en Valencia. Yo llevé los avales y me condenaron a seis meses y un día de prisión menor sin tener que presentarme en ningún sitio. En la sentencia, se decía que yo era 'una persona de buena conducta moral, social y de trabajo' y que nunca había tomado parte en los desmanes contra la Iglesia y las personas. Salí muy bien, porque muchos amigos míos estuvieron algún tiempo en la cárcel, pero yo tuve la suerte de que sacaran la cara por mí los amigos que me conocían bien. Del servicio militar de tres años que muchos de mis compañeros se vieron obligados a realizar bajo la dictadura de Franco, me libré por mi condición de hijo de viuda*".

Me gustaría terminar en el ámbito de los testimonios, transcribiendo un fragmento conmovedor de un texto publicado en la revista *Alas Plegadas* por Jaime Mata que trata de la solidaridad y la unión que hubo entre los miembros del Arma de Aviación durante su estancia en las cárceles y los campos de concentración, y de la hermandad de estos aviadores con el resto de los presos que sufrían su infortunio en las prisiones franquistas. Esta hermandad y solidaridad fueron las claves para que no caer en la desilusión y el desánimo, tanto ideológico como moral, que buscaban las autoridades franquistas en relación con los presos republicanos. Desde esta perspectiva, refiere el testo mencionado:

"*Durante los primeros años de la era franquista, me cupo la suerte de poder viajar por distintas regiones de nuestra patria, siempre a cuenta del Estado y protegido por miembros de la Benemérita.*

Generalmente debía hacerlo con las manos juntas, como si implorara algo, aunque, para mi comodidad, me las sujetaban en esta posición con unos brazaletes-anillas o pulseras niqueladas que resultaban más vistosos que cómodos.

Mis viajes se iniciaron en el puerto de Alicante; Campo de los Almendros; Albatera (leer Max Aub); Porta-Coelli; Castillo del Puig; Torrijos (Toledo); provincial de Oviedo; Algeciras; Lora del Río y, finalmente, la mal llamada 'libertad'.

Sirvan estas palabras como preámbulo al canto que quisiera hacer al hermoso comportamiento y compañerismo que ha existido entre todos los que habíamos tenido la dicha de militar en el Arma de Aviación.

En cualquier punto de los que he mencionado, como en cualquier otro centro penitenciario del país, tan abundantes en aquellas fechas, siempre encontré a algún compañero de aviación presto a darme su aliento. Donde había varios existía un grupo. Grupo unido, que compartía sus alegrías, sus inquietudes, sus escasas vituallas, sus pesares y, sobre todo, su hambre.

Aquel grupo, cuando tenía cierta entidad por su número, era el comentario del resto de la población penal. Generalmente la admiración y, en algunas ocasiones, hasta la envidia.

Como es natural, en ninguna prisión nuestra presencia llegaba a representar el 1% del censo de la población penal. La mayoría eran personas civiles presos por sus ideas antifascistas. Los había también comunes, y el resto eran antiguos combatientes de las distintas armas del vencido ejército republicano.

Ni la marina, ni la infantería, ni otra arma alguna, conservaron los nexos de unión que mantuvimos nosotros los aviadores.

Generalmente, se nos criticaba que siempre hablásemos de nuestros temas. En parte tenían razón, pero la realidad es que no estábamos cerrados a nadie. Cientos de compañeros de infortunio podría yo citar que, sin tener nada que ver con el mundo de los aeroplanos, llegaron a formar equipo con nosotros. Quién de los compañeros que estuvimos en Albatera no recuerda con nostalgia y lágrimas en los ojos a tan buenos compañeros y magníficos camaradas como Juan Larranz (Juanito), Bernardo San Miguel, etc.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Creo que éstos, y otros muchos, admiraron más en nosotros al compacto grupo de infortunio que formábamos que nuestras hazañas aéreas, contadas mil veces y exageradas en más de una ocasión.

Quizás nuestra actuación en la campaña no fue tan heroica como ahora pensamos y relatamos. O quizá, qué duda cabe, pudiera haber sido más eficaz. Hoy la contamos no tal como fue, sino más bien tal y como ahora quisiéramos que hubiese sido. Todos somos conscientes de que nuestro trabajo pudo ser más efectivo.

Pero lo que si ha sido insuperable es el comportamiento en las difíciles horas del infortunio. Chiquillos de 20 años enfrentados a un Tribunal Militar, compuestos por hombres maduros peinando canas, cargados de relucientes condecoraciones en sus flamantes uniformes, sosteniendo en sus manos un Código de Justicia Militar, que decían interpretar, osaron condenarnos por auxilio, adhesión o participación en una rebelión militar. Estos chicos, digo, solos, sin haber tenido acceso antes a un defensor ni privado ni de oficio a quien poder exponer sus motivos y sus razones; sin un familiar entre el público porque se sabía el día de la vista hasta unos momentos antes; sin una cara amiga que, con su mirada, pudiera infundir un poco de valor, hicieron frente a aquel trance y lo aceptaron con más dignidad y honor de los que cabría esperar en un hombre maduro. Y sólo tenían 20 años.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

¡Aviadores de la República!: Cualquiera que fuera vuestra especialidad, vuestra misión en la contienda, más o menos eficaces en la lucha, creo que la página más hermosa que habéis escrito, ha sido vuestro comportamiento en la posguerra, vuestra dignidad en los años de infortunio, vuestro comportamiento hasta el día de hoy. Admirable y admirado por propios y extraños, puede y debe servir de ejemplo a las actuales y futuras generaciones.

Pido excusas a este otro gran número de compañeros que tuvieron la fortuna de poder exiliarse y cuyo comportamiento, según me consta, ha sido parejo, dentro de las distintas características históricas y vitales, al de los que fuimos prisioneros del franquismo. Pero el canto de gloria que ellos se merecen no puedo hacerlo yo, sino quienes compartieron con ellos la zozobra y el riesgo del peregrinaje por todos los países del mundo, o quienes fueron testigos del sacrificio de muchos de ellos, que, en la posterior confrontación

contra el fascismo, dieron sus vidas en los frentes de Europa, lejos siempre de su amada patria"[303].

CONCLUSIONES

De este modo, en cuanto al tema de la represión posterior a la guerra sufrida por los aviadores podemos extraer las siguientes conclusiones:

1.- Una vez recluidos, ya fuera en campos de concentración o cárceles, en España o en el extranjero, los aviadores siempre tuvieron una gran hermandad y solidaridad entre ellos que les ayudó a sobrellevar una situación muy dura.

2.- Tras la finalización de la guerra, las redes de solidaridad familiar o de amistad funcionaron de tal manera que, en la mayoría de los casos, suponía la supervivencia del preso y el mantenimiento de una higiene mínima, léase, envíos de paquetes de comida, ropa de abrigo y lavado de prendas.

3.- Entre los miembros del Arma de Aviación existió un espíritu de cuerpo en sentido positivo que se mostraba por el orgullo que mostraban los aviadores de pertenecer a la aviación republicana. Siempre se sintieron aviadores sin aviones, lo que les ayudó a mantener la dignidad en unas condiciones terribles.

4.- Nunca abandonaron sus posiciones ideológicas ni fueron anulados política y moralmente por las nuevas autoridades franquistas, que es lo que perseguían con su política penitenciaria.

5.- En el caso de los que padecieron reclusión en los campos de concentración franceses, ya fuera en la metrópoli o en las posesiones del Norte de África, hay un sentimiento de irritación muy grande por el tratamiento dado por las autoridades francesas a los refugiados republicanos españoles.

6.- Todos se hacen eco de las condiciones miserables en las que desenvolvieron ya fuera en las cárceles o en los campos de concentración en España o en Francia.

[303] *Alas Plegadas* (nº 7), 1976.

7.- Todos denuncian el maltrato que observaron en las cárceles y en los campos de concentración, así como la proliferación de enfermedades que llevaban a la muerte a muchísima gente, sin que las autoridades penitenciarias, francesas o españolas, hicieran algo para evitarlo. Algunos de los pilotos padecieron algunas de las enfermedades endémicas de las cárceles como el tifus o el paludismo.

8.- Todos, sin excepción, fueron sometidos a consejo de guerra bajo la acusación de auxilio a la rebelión lo que los dejaba perplejos, cuando ellos habían sido fieles al gobierno legalmente establecido.

9.- Todos se beneficiaron de las rebajas de penas y los indultos decretados por el general Franco, por lo que, salvo alguna excepción, salieron en libertad en un tiempo relativamente corto.

10.- Salvo algunas excepciones, la mayoría tuvieron que realizar el servicio militar en el ejército de Franco al salir de la cárcel. Al ser considerados no adictos al régimen, fueron enviados a realizar trabajos forzados en los denominados Batallones Disciplinarios de Soldados Trabajadores.

11.- Es posible que sus memorias estén algo idealizadas, tal y como sugiere el último de los protagonistas al que me he referido, pero en todo caso la autenticidad y fuerza de sus revelaciones queda patente.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

V.- EPÍLOGO

A modo de culminación de la investigación me gustaría indicar, de forma breve, cómo rehicieron sus vidas algunos de los informantes tras cumplir los períodos de reclusión, más o menos largos, a los que fueron condenados. Se trata de obtener una visión más completa de la vida de los aviadores protagonistas del estudio.

AMANCIO BALTANÁS

Tras salir de la prisión, volvió a Ciudad Real con su familia. Con sus antecedentes republicanos, nadie le daba trabajo, así que decidió trasladarse a Murcia. Allí se puso a trabajar con su hermano en el negocio de la fruta. Realizó diversas tareas en este ámbito, desde el envasado en cajas para la exportación, hasta su transporte a diversos lugares de España para su comercialización.

Cuando abrieron el mercado de abastos en Ciudad Real, solicitó un puesto en el citado mercado y, a partir de ese momento, se convirtió en frutero.

Después de pasar unos años como frutero, volvió a Murcia donde se colocó en una finca como portero por mediación de su hermana. Se jubiló en Murcia.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

JOAQUÍN CALVO

A la finalización del servicio militar en los Batallones Disciplinarios de Soldados Trabajadores volvió a su casa y, al poco tiempo, se empleó como ordenanza en la Editorial Aguilar, en Madrid. En esta empresa, desarrollaría toda su carrera profesional jubilándose en la citada editorial.

FRANCISCO CORTÉS

Con el final de la guerra, volvió a su pueblo natal, Pozuelo de Alarcón, en la provincia de Madrid. En Pozuelo, se reincorporó al negocio familiar: una tienda de alimentación.

Pasado un tiempo, dejó el negocio familiar e intentó entrar en la compañía Iberia como conductor, pero las plazas vacantes eran para excombatientes del ejército de Franco. Al

fallar lo de Iberia, en compañía de un socio, montó una empresa de cerámica. La empresa no duró mucho, pues los socios no se entendieron bien.

Mientras tenía la fábrica, hizo un curso de electricidad y electrónica y, una vez terminado, se dedicó a la reparación y construcción de aparatos de radio. Esta actividad la realizaba cuando le dejaba tiempo libre las ocupaciones relacionadas con la fábrica.

Más tarde, ya en solitario, creó otra empresa dedicada a la misma actividad que la anterior. Aquí estaría trabajando unos 15 años con su hermano. Por diversas razones, decidió dejar la empresa y se colocó como dependiente en una tienda de ultramarinos en Vallecas. Su vida laboral terminará en la empresa de transporte de viajeros Llorente donde se jubilará.

MIGUEL CHASÁN

Tras cumplir la pena de prisión impuesta, fue requerido para realizar el servicio militar en los Batallones Disciplinarios, pero no atendió al requerimiento y, sorprendentemente, las autoridades dejaron de molestarle.

Intentó ingresar en Iberia como piloto civil a través de una convocatoria realizada por la compañía de aviación. Le rechazaron porque las horas de vuelo las había realizado en el bando republicano.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Tras el fiasco de hacerse piloto civil, se compró un camión y se dedicó a la actividad del transporte de mercancías por carretera. Llegó a tener tres camiones.

Miguel tenía un hermano que se había exiliado en Venezuela y le hizo la propuesta de emigrar al citado país. El negocio del transporte no iba demasiado bien, así que tomó la decisión de marchar al país sudamericano. Se instaló en la capital, en Caracas. Allí, por mediación de un amigo, se colocó en una escuela de vuelo. Pero tuvo que dejarla porque no tenía los documentos acreditativos que justificaran que era piloto.

Más tarde, un par de empresarios, uno catalán y otro venezolano, le propusieron ser el encargado de un autolavado que iban a establecer en Caracas y, además, como complemento le cedieron un local para montar el negocio que al le pareciera más conveniente. Fue una tienda de repuestos de automóviles. Por tanto, era el encargado del autolavado y regenteaba el negocio de repuestos.

Muerto Franco, volvió a España donde se jubiló.

LUIS FIGUEROA

Pasó por los Batallones Disciplinarios y, una vez licenciado, volvió a Madrid. Consiguió un trabajo como conductor asalariado en un taxi. Años después le compraría el taxi a la persona para la que había trabajado. Se jubilaría trabajando su taxi.

JUAN GOICOECHEA

Tras licenciarse de los Batallones disciplinarios, comenzó a trabajar en la construcción de la fábrica de Orbegozo en Zumárraga. Más tarde, con la misma empresa, desarrolló su actividad en una cantera.

Luego se colocó en una fundición, en la localidad de Lacunza, en Navarra. De su etapa en esta empresa recuerda que, por haber sido republicano, le pagaban menos que a los demás operarios de la fundición.

Dejó la fundición y marchó a Barcelona para dedicarse al montaje de básculas de la marca Berkel. Pasado un mes, volvió a su pueblo, a Alsasua, donde trabajaría sucesivamente en dos fundiciones, jubilándose en la última de ellas.

JUAN FRANCISCO GÓMEZ

Juan Francisco Gómez perteneció, como ya se sabe, a la 4ª Promoción de Kirovabad. Fue de los que decidió quedarse en la Unión Soviética. Consiguió un empleo en la ciudad de Jarkov en una fábrica de cosechadoras. Con el inicio de la II Guerra Mundial, la fábrica fue trasladada a la ciudad de Gorki donde, en vez de fabricar cosechadoras, comenzaron a producir motos de uso militar.

Mientras trabajaba en esta fábrica, se enroló en el ejército soviético para combatir a los alemanes. Primero estuvo como guerrillero y luego, tras superar un pequeño curso, como piloto de caza de las fuerzas aéreas soviéticas.

Tras la finalización de la guerra, fue licenciado del ejército. Poco después consiguió un empleo en la ciudad de Padols, concretamente, en una fábrica de máquinas de coser.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Pasado un tiempo marchó a Cuba para trabajar en la compañía soviética de aviación civil Aeroflot. Allí permaneció seis años, tras los cuales volvió a Moscú. De nuevo en Moscú, trabajó en la Embajada de Cuba en la Unión Soviética como jefe de abastecimientos. Juan Francisco se jubiló en la URSS, volviendo posteriormente a España una vez muerto el dictador.

GREGORIO GUTIÉRREZ

Tras finalizar la condena de prisión, Gregorio, con tal de no ir a los Batallones Disciplinarios a realizar el servicio militar, se alistó a la Legión como voluntario. En este cuerpo militar estuvo tres años.

Después de licenciarse, retomó su actividad de antes de la guerra: técnico de radio. En Madrid, en su domicilio particular, montó el primer taller. Más tarde, cogió un local en la Calle Alcalde Sainz de Baranda y, allí, estableció su taller. Cuando comenzó a funcionar Radio Intercontinental, se incorporó a la citada emisora como técnico. La razón de su entrada en la empresa radiofónica se debió a que allí trabajaba un antiguo compañero de su escuadrilla de *Katiuskas*, llamado Ballester, que le ofreció el puesto de trabajo. De esta manera, dejó el taller e inició su singladura en la emisora y allí permaneció hasta su jubilación.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

JOSÉ LLORET

José Lloret perteneció a la 4ª Promoción de Kirovabad, por lo que se tuvo que quedar en la Unión Soviética. En un primer momento, tenía decidido salir de la URSS, pero al final tomó la decisión de quedarse. Comenzó a trabajar en la ciudad de Voroshilovgrado en una fábrica de locomotoras.

Dejó la fábrica y marchó a Jarkov donde ingresó en la universidad para estudiar idiomas. Con la invasión alemana de 1941, se alistó al ejército soviético en un batallón contra tanques. Fue herido y trasladado a retaguardia. Mientras se recuperaba, hizo un curso de monitor instructor fisioterapeuta. Este curso le valió para colocarse como monitor en un hospital militar.

Después, trabajó para el Socorro Rojo Internacional en la ciudad georgiana de Tblisi dedicándose a la atención de niños.

Pasada su etapa en el Socorro Rojo, comenzó a trabajar en una fábrica de aviones, también en Tblisi. Tras dos años en esta fábrica, fue trasladado a Moscú. Mientras estaba en la fábrica, ingresó en la Escuela Superior de Aeronáutica de Moscú.

Dejó la fábrica para poder volver a España, pero el retorno se demoró 10 años. En este período de tiempo estuvo trabajando, primero, en una fábrica de conjuntos hidráulicos y, después, como traductor en una editorial.

En el año 1966, volvió a España y se instaló en Valencia. En esta ciudad comenzó a trabajar en una empresa dedicada a la industria del frío. Al cabo de un tiempo, pasaría a otra empresa donde se jubilaría.

ERNESTO MARIMÓN

Tras salir de la cárcel, realizó estudios de Contabilidad. Después, sería contratado en la empresa de papelería que regentaba su tío en Alicante donde permanecería toda su vida laboral. En la citada empresa de papelería se jubilaría.

PEDRO MUÑOZ

El piloto de katiuskas Pedro Muñoz tras ser liberado del campo de concentración de Gurs, emigró a la Unión Soviética. Una vez pasada una temporada de descanso en Jarkov, marchó a la ciudad de Rostov a trabajar en una empresa de maquinaria agrícola.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Con el comienzo de las hostilidades entre la Unión Soviética y la Alemania nazi, en el año 1941, la fábrica en la que trabajaba Pedro fue llevada más allá de los Urales. Él, por otra parte, fue trasladado al Cáucaso donde ocupó un puesto de electricista en una mina de Cinc.

Como muchos otros españoles residentes en la URSS, se alistó al ejército soviético sirviendo en una unidad de guerrilleros. Más tarde, sería destinado a un batallón de la NKVD[304] donde sería destinado a la vigilancia del Kremlin.

Seis meses antes de terminar la guerra, Pedro fue licenciado del ejército soviético y enviado a trabajar a una fábrica de aviones en Moscú.

[304] NKVD: Comisariado del Pueblo para Asuntos Internos.

Tras un intento por regresar a España de forma legal, el gobierno de Franco le negó la entrada en el país. Como se había despedido voluntariamente de la empresa de aviación para volver a España se tuvo que buscar un nuevo empleo: comenzó a trabajar en otra empresa de mecánico.

Más adelante, volvió a cambiar de empresa, empleándose como mecanógrafo en la Agencia Tass.

Posteriormente, sería enviado a la Cuba de Fidel Castro como traductor para temas técnicos y militares. En la isla permanecería dos años. Una vez de nuevo en Moscú se reincorporó a la Agencia Tass.

Pasado un tiempo, recibió una oferta para volver a trabajar en Cuba en una fábrica de automóviles con tecnología soviética.

De Cuba regresaría definitivamente a España, donde se colocó como contable en una empresa donde se jubilaría.

LUIS SANCHO

Una vez liberado de los campos de trabajo de Argelia y Marruecos, retornó a España, concretamente, a Alicante. Como otros muchos compañeros de armas fue obligado a realizar el servicio militar con el ejército de Franco. Tuvo la suerte de que no fue enviado a los Batallones Disciplinarios, sino que se incorporó a una unidad de infantería, concretamente en ametralladoras, en Cádiz.

Una vez licenciado, regresó, de nuevo, a Alicante y se puso a trabajar en una empresa de envasado de caballa. Pasado un tiempo, cambió de trabajo y se empleó en una fábrica de cerámica.

Debido a problemas políticos (colaboraba en la distribución de Mundo Obrero), tuvo que huir, primero, a Granada y, luego, a Cádiz. En esta ciudad, pudo emplearse como carpintero.

De Cádiz se trasladó a Madrid, donde trabajó en la construcción de una fábrica en el pueblo de Torrejón de Ardoz. En este pueblo, se instaló una buena temporada con su familia.

Mientras trabajaba en la construcción de la citada fábrica, salió un anuncio en la prensa por el que solicitaban mecánicos electricistas para ir a trabajar a Guinea. Se presentó a los exámenes y aprobó. Marchó a Guinea Ecuatorial, entonces colonia española, y comenzó a trabajar en una empresa dedicada a la telefonía llamada Torres Quevedo. Más tarde, pasó a una empresa de desguace de buques. Pasado un tiempo, entró como personal civil del Ministerio del Aire trabajando en el aeropuerto, concretamente, en la central eléctrica.

Paralelamente a su trabajo en el aeropuerto de Guinea, se dedicaba, junto con su mujer y tres socios vascos, a la pesca y distribución de pescado fresco.

Poco antes de la independencia de Guinea Ecuatorial, pidió el traslado al aeropuerto alicantino de El Altet donde se jubilaría.

ÁNGEL SANZ

Tras salir de la cárcel de Pamplona, fue requerido para realizar el servicio militar en los Batallones Disciplinarios. Decidió no ir y se escondió, aunque fueron varias veces a buscarle. Mientras era buscado para que cumpliera el servicio militar, realizó unos cursos de técnico de radio y, cuando los terminó, comenzó a construir y vender receptores de radio.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Como las autoridades no cesaban en su búsqueda para enviarle a los Batallones Disciplinarios, se marchó a Cáceres, ya que aceptó la oferta de un hombre que le ponía un local y le compraba todos los aparatos que construyera. Por un problema con la policía, tuvo que volver a Madrid donde siguió fabricando aparatos de radio. Pero, de nuevo, la policía volvió a buscarle y decidió fugarse a Francia. En Francia, crearía una empresa en la que trabajaría hasta su jubilación.

JUSTO CÉSAR SOL

Después de su breve período de detención, volvió a Getafe al domicilio familiar donde residía su madre. Una vez en Getafe, comenzó a trabajar en la empresa Construcciones Aeronáuticas (CASA).

Tras pasar cinco o seis meses en CASA, se empleó en la fábrica de Telefunken, también en Getafe. Mientras trabajaba en esta empresa, preparó las oposiciones para el Servicio de Vigilancia Especial de Tasas. Una vez aprobada la oposición, fue destinado a Cuenca y después a Jaén.

En Jaén, con el tiempo, sería profesor interino en la Escuela de Ingeniería y en una escuela de Formación Profesional, ya que, mientras trabajaba, había realizado estudios universitarios. Asimismo montó con un compañero de carrera una oficina de proyectos. En Jaén se jubilaría.

ANTONIO VILELLA

Tras terminar la guerra y pasar por los Batallones Disciplinarios, fue chatarrero, anticuario, taxista y, por último, en compañía de unos socios, fundó una empresa de camiones que trabajaba en el Puerto de Barcelona.

Fue el presidente de la empresa de camiones hasta que le llegó la hora de la jubilación.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

VI.- CONCLUSIONES: IDEALES DE LIBERTAD Y DEMOCRACIA Y MEMORIA COLECTIVA VIVIDA DE LOS AVIADORES REPUBLICANOS

No cabe duda de que la Guerra Civil Española marcó la vida de todos y cada uno de los españoles que tuvieron la desgracia de padecerla, ya fuera en primera línea de combate o en la retaguardia. En el caso que nos ocupa, la contienda supuso una experiencia traumática y al mismo tiempo heroica, para toda una generación de jóvenes que asomaban con ilusión a la vida; ésta es la llamada, por Santiago Carrillo, "*generación de la guerra*". A esta generación pertenecen los aviadores republicanos protagonistas de nuestro estudio. Fueron de esos miles de españoles que vivieron la guerra en sus propias carnes, siendo, a la postre, víctimas de ella por partida doble: primero, por haberla padecido y, segundo, por pertenecer al bando perdedor.

El hecho de que durante la guerra adquirieran la condición de especialistas en el Arma de Aviación tuvo mucho que ver con los antecedentes familiares de cada uno. Es decir, la situación socio-laboral de los padres va a determinar su empleo en las Fuerzas Aéreas de la República durante la guerra, ya que va a permitir que tengan unos conocimientos básicos con los que enfrentarse a los exámenes culturales propuestos por las autoridades republicanas para el ingreso en las diferentes academias militares. Así, de las narraciones se extrae la información de que la mayoría accedieron a los estudios primarios, abandonando la escuela entre los 12 y los 14 años para incorporarse al mundo del trabajo como aprendices en diversas ocupaciones. Existe un pequeño grupo, vinculado a negocios familiares, cuya edad de incorporación al trabajo es anterior a los 12 años al permitirlo la legislación vigente del momento. Un porcentaje mucho menor seguiría sus estudios de bachiller en el instituto y una exigua minoría llegaría a acceder a los estudios universitarios. De los relatos se deduce que todos tuvieron una educación básica, no dándose ningún caso de analfabetismo, situación que no hubiera sido nada extraña en la época a la que nos estamos refiriendo. Hay una cuestión que me gustaría resaltar en relación con la educación de los aviadores y la geografía. Y es que existen pocos aviadores del estudio que procedan de las regiones del Sur de España, léase Andalucía y Extremadura. Las razones de este hecho pueden radicar en dos causas: la primera, puramente bélica, ya que la mayor parte de Andalucía y Extremadura estaban ocupadas por los sublevados, lo que hacía que las personas que habitaban estos territorios no

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

pudieran incorporarse al ejército republicano; la segunda, que tradicionalmente eran regiones donde la tasa de analfabetismo era muy alta y, por tanto, no tenían la preparación suficiente para presentarse a las pruebas de acceso. Es un tema que queda abierto y en el que se podría profundizar en un futuro.

Los aviadores, en líneas generales son personas intelectualmente muy inquietas y dinámicas. Hago esta afirmación porque, una buena parte de ellos, compaginaron su actividad laboral habitual con estudios vespertinos o nocturnos. Las materias cursadas, habitualmente, en academias o centros de enseñanza de carácter privado, eran en su mayoría de temática técnica. Estos estudios realizados fuera del horario de trabajo serán la base sobre la que algunos aviadores construirán su futuro laboral antes y después de la guerra. Asimismo, estos conocimientos de naturaleza técnica adquiridos en el período anterior a la contienda serán trascendentales, unidos a la formación básica obtenida previamente, para ingresar en las escuelas militares durante el tiempo de guerra, en particular para las especialidades de mecánico y armero.

Pero su interés por el conocimiento no es privativo del período anterior a la Guerra Civil. Una vez terminada la contienda y, mientras cumplían las penas impuestas por los consejos de guerra, un buen número de aviadores continuaron estudiando en las prisiones donde estaban internados. Las clases recibidas en la prisión eran de carácter más académico que técnico (Lengua, Matemáticas, Contabilidad, Idiomas) y estaban impartidas por reclusos que anteriormente habían sido docentes.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Esta personalidad activa y dinámica de los aviadores se plasma también en su afición por las actividades de ocio y tiempo libre. De las narraciones se deduce la práctica de deportes como el ciclismo, el fútbol e, incluso, el esquí, o el gusto por el excursionismo de fin de semana o el senderismo en la montaña. En el mundo de las aficiones o intereses de los aviadores en el período de preguerra existe una nota común: la atracción, más o menos o marcada pero generalizada, por el mundo de la aviación. Pero de los testimonios se extrae que este universo, entendido en el sentido de cómo alcanzar la condición de piloto, estaba lejos de sus posibilidades debido a la clase social a la que pertenece la mayoría. Algunos de estos aviadores, por ejemplo, para acercarse al universo aeronáutico, se alistaron como soldados voluntarios en el Arma de Aviación antes de la guerra.

De todo lo anterior se puede inferir que la situación económica de las familias de los aviadores era, en líneas generales, desahogada; evidentemente, cabe matizar que unas familias más que otras en función de los ingresos. No es la misma renta la que recibe un trabajador especialista de una fábrica que un miembro de la clase media o el que regenta un pequeño negocio. Pero de los relatos no se desprende la existencia de angustias económicas graves en los aviadores. Esta situación de relativa tranquilidad económica familiar hace que los futuros militares, aunque tengan una tarea laboral desde una edad temprana, se puedan dedicar a actividades culturales y formativas, así como a la realización de prácticas de ocio y tiempo libre. Es decir, en sus familias no existe la presión que tenían que soportar otras acuciadas por las penurias socioeconómicas, léase por ejemplo los jornaleros andaluces y extremeños. Por tanto, si no se hubieran dado las condiciones socioeconómicas de solvencia económica en las familias de los aviadores, la mayoría de ellos, posiblemente, no hubieran alcanzado los empleos que consiguieron durante la guerra en el Arma de Aviación.

Los años treinta en España estuvieron cargados de ideología y a ello no fueron ajenos ni los aviadores ni los padres y madres de éstos. De las narraciones se extrae que más de la mitad de los padres sobre los que se ofrece información acerca de sus posiciones políticas entrarían en lo que se podría llamar el cosmos progresista, en nuestro caso concreto, socialista o republicano de izquierdas. Esta inclinación hacia las posturas políticas citadas no quiere decir que esto se tradujera en una militancia activa en alguna organización política, aunque si se dan algunos casos de ello. Cabe destacar también que no existe ningún testimonio donde se afirme de forma rotunda que se trata de una familia conservadora en el plano político. De entre los que no se definen de izquierdas, se puede deducir que eran personas no comprometidas políticamente o que sus hijos no tenían conocimiento en qué lugar del espectro político se alineaban sus padres.

La ideología paterna, en casos concretos, va a influir en los hijos que, desde su juventud, se van a identificar, de forma clara, con los postulados de izquierda. Postura ésta que, en algunos casos, llevará a los futuros aviadores a militar en sindicatos de clase y en partidos de izquierda. Es de destacar algunos testimonios en los que los informantes afirman no tener una idea clara de la política, situación que puede parecer paradójica en una sociedad altamente politizada e ideologizada como era la de la II República Española. Pero una cuestión sí que está clara: aún en el caso de no tener muy definidas las ideas políticas,

todos los aviadores presentes en el estudio acudieron en defensa de la República en el momento del golpe de Estado. Esto supone la existencia, en los menos politizados, de un poso ideológico de carácter progresista que hace que al inicio de la guerra se decanten por las ideas de libertad y progreso, no participando de los postulados de los sublevados ni cayendo en la indiferencia ante los dos bandos contendientes.

Al factor ideológico hay que sumar el sociológico en el sentido de que la mayoría procede de clases sociales populares, muy penetradas por la izquierda, y los pertenecientes a la clase media formaban parte de la burguesía ilustrada republicana laica y progresista, y es por eso que sin pensarlo, se pusieron a disposición del gobierno de la República. Además, se puede afirmar que la experiencia de la guerra y de la postguerra los reafirmará en las posiciones de izquierda, incluso en los que las tenían más difusas. Este compromiso con las ideas generales del progresismo en todas sus variantes las mantendrán hasta la actualidad como una de las señas de identidad básicas de los aviadores republicanos; ideas políticas que no son patrimonio de ningún partido en concreto sino del progresismo y de la izquierda en general.

El estallido de la guerra va a obligar a todos los aviadores a replantearse su vida. Y es que la guerra va a cortar de raíz todos los proyectos de vida que habían puesto en marcha en su juventud. No olvidemos que tuvieron que romper con todo lo que había habido de cotidiano en su existencia y enfrentarse a las incertidumbres que suponía una guerra en defensa de la República. La mayoría de ellos pensaba que la guerra sería corta; que en unas semanas el gobierno terminaría con la intentona golpista. Pero la intervención extranjera nazi-fascista y la resistencia republicana alargaron la guerra hasta casi los tres años.

La incorporación de los aviadores a los frentes de lucha se produjo básicamente de cuatro formas: 1ª) el alistamiento en las milicias de los partidos políticos fieles y de los sindicatos que defendían la legalidad republicana y que, posteriormente, fueron integradas en las diferentes unidades del Ejército Popular de la República; 2ª) el alistamiento en alguna de las unidades militares organizadas que aún eran fieles al gobierno de la República; 3ª) la incorporación a las Fuerzas Armadas de la República de los que sin haber pasado antes por el frente aprobaron los exámenes de ingreso en las academias; 4) los que ya eran militares en el momento del golpe y que siguieron fieles a la República en sus respectivas unidades.

De las narraciones se desprende que todos eran partidarios de la creación de un ejército regular profesionalizado y disciplinado que pudiera hacer frente, de una manera eficaz, al más preparado ejército sublevado. De hecho, nunca van a criticar la disciplina cuartelera, sino que están a favor de ella como un medio para hacer que el ejército funcione mejor.

La guerra no va a adormecer el citado espíritu inquieto de los protagonistas de esta tesis doctoral. En otra faceta de ese espíritu activo y dinámico que los caracteriza, durante la guerra no van a perder la oportunidad de acercarse al mundo de la aviación. En el momento en el que el gobierno de la República publique las sucesivas convocatorias para el ingreso en las diferentes academias militares, nuestros protagonistas, sin pensarlo ni un instante, presentarán sus instancias con la finalidad de conseguir entrar como alumnos en alguno de los centros habilitados para la formación de especialistas. Es decir, no se conformaron con ser simples soldados sino que buscaban algo más. La mayoría tenía predilección por ser piloto, y dentro de este empleo, piloto de caza.

La constitución del Ejército Popular de la República bajo el gobierno de Largo Caballero va a representar una revolución a escala sociológica en el mundo militar. El hecho en si mismo de la guerra va a permitir que personas que, por su posición en la pirámide social, nunca llegarían a alcanzar ciertos empleos militares, logren grados muy importantes en la estructura de las Fuerzas Armadas. De esta manera, ciertos jefes de milicias de la primera hora de la guerra van a llegar a dirigir grandes unidades militares del ejército, léase Modesto, Cipriano Mera o Tagüeña, entre otros.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

En el caso que nos atañe, especialmente los pilotos, pero también los observadores van a ser partícipes directos de la citada revolución sociológica. Hasta el momento de la guerra, salvo muy contadas excepciones, la aviación, tanto la civil como la militar, era un coto cerrado para las clases acomodadas. El mundo de los observadores, sin ser tan exclusivo como el de los pilotos, también tenía sus limitaciones, ya que para entrar en las academias españolas hacía falta estar en posesión de un título universitario, condición que reducía sensiblemente los posibles candidatos. Pero, en el Arma de Aviación, donde se va a producir un cambio radical en el origen social de sus miembros es en el ámbito de los pilotos. La mayoría de los componentes de las nuevas hornadas de pilotos republicanos formados durante la guerra procedían de clases populares que se encuadraron, junto con los antiguos pilotos profesionales de carrera de antes de la guerra, en la renovada Arma

de Aviación de la República. Es decir, las nuevas academias militares de este Arma facultadas fueron un factor importantísimo de democratización de las Fuerzas Armadas, ya que fueron el lugar en el que convergieron personas de diferentes orígenes sociales escogidas por su aptitud y no por una determinada posición social, como había ocurrido anteriormente en el ejército español. En efecto, hasta ese momento, la mayoría de los oficiales de carrera del ejército provenían de familias de orígenes sociales acomodados que funcionaban casi como una casta. En las academias militares de preguerra, ingresaban las familias que lo habían hecho siempre, pues las dinastías militares se reproducían a lo largo del tiempo. La guerra va a acabar con esta situación en la zona republicana en la que las escuelas se van a abrir a todo el abanico social, siempre que fueran fieles al ideario republicano. El hecho de la democratización no se va a dar sólo en aviación, sino también en otras armas, con el establecimiento de las escuelas de guerra en las que se formaban los oficiales que iban a comandar las nuevas unidades del ejército republicano.

Por tanto, la guerra va a abrir un horizonte profesional a las clases populares en el ejército. Recordemos que hasta ese momento su papel en la milicia había sido el de servir como tropa o como clases de tropa y que éstos pasados muchos años alcanzaban el empleo de suboficial. En el mejor de los casos, los más preparados ingresaban en las escalas de especialistas desarrollando la mayor parte de su carrera militar como suboficiales en sus respectivos cuerpos. En aviación y en la marina, donde existen un buen número de empleos para especialistas, la mayoría de ellos fueron fieles a la República en el momento del golpe. Por ejemplo, el origen de que la mayoría de la flota quedara en manos republicanas radica en una causa de orden social, ya que sería la suboficialidad la que se haría responsable de los barcos, frente a una oficialidad de mentalidad muy reaccionaria. Al nutrirse esta suboficialidad de personas de origen social popular, su mentalidad era republicana y, por eso, reaccionaron ante el hecho del golpe de Estado destituyendo a los mandos de sus respectivos barcos.

Aún siendo un ejército muy democratizado, de las narraciones se extrae un cierto disgusto por parte de los nuevos pilotos respecto a los que ya lo eran antes del inicio de la contienda, ya que percibieron que existían ciertas actitudes clasistas por parte de los "antiguos pilotos". De hecho, algunos jóvenes tenían la percepción de que los de carrera de antes de la guerra los consideraban como de segunda clase, que no tenían el pedigrí que poseían ellos. Otro punto de fricción que aparece en los relatos se refiere a que los

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

pilotos de preguerra, generalmente pasados los primeros meses de la contienda, van a ir ocupando puestos de carácter burocrático en la retaguardia, sin que ocupen los puestos de combate que serán tomados por los jóvenes egresados de las academias durante la guerra, cuestión ésta que a los últimos no les parece de recibo. A esta situación hay que añadir que, cuando iban a realizar gestiones de tipo administrativo, los pilotos dedicados a tareas burocráticas y por tanto, alejados del frente, mantenían una actitud altiva respecto a los jóvenes pilotos que estaba luchando en el frente. Es decir, existía un espíritu clasista y corporativo en el marco de la aviación de la República por parte de algunos pilotos de carrera. Pero el fenómeno al que se alude no ocurría con otros empleos de especialistas, ya que éstos, históricamente, habían sido ejercidos por elementos de las clases populares. Me refiero, claro está, a los armeros, mecánicos, radiotelegrafistas, conductores, etc.

Este clasismo podría sacar a la luz una brecha social entre ambos sectores de pilotos. No en balde el clasismo y el corporativismo activo entre los pilotos anteriores a la guerra se puede interpretar como una resistencia a la citada democratización de las Fuerzas Armadas que se estaba produciendo muy rápidamente y que los militares de carrera no podían digerir fácilmente. Les costaba asumir que un chaval de 20 años alcanzara, por ejemplo, el grado militar de oficial en un período relativamente corto de tiempo por méritos de guerra. Mientras que ellos, para llegar a ser oficial, habían pasado un determinado número de años en la academia militar correspondiente y seguir un estricto orden de ascensos, en base al escalafón de cada cuerpo o arma. Por tanto, es posible que los consideraran unos intrusos o unos advenedizos y que no debían tener los mismos derechos en materia de ascensos que ellos, cuya condición era la de militares de carrera. Una plasmación de este espíritu corporativo fue la publicación de una normativa por la cual, a la hora de los ascensos, tenían prioridad los pilotos de antes de la guerra, lo que motivó un gran malestar entre los jóvenes que se jugaban la vida a diario y que reclamaban igualdad de trato ante los ascensos. Como ya se ha citado, ante la amenaza de plante de los pilotos formados durante la guerra, la normativa se reformó, pero, aún así, mantuvo sus tintes corporativistas a favor de los pilotos de preguerra. No se puede olvidar que alcanzar la condición de piloto suponía un ascenso en la escala social y que los nuevos pilotos, quizás, inconscientemente, estaban interiorizando su nueva situación en la Fuerzas Armadas de la República: no es lo mismo ser un soldado de tierra que un piloto militar. Es un tema sobre el que se debería profundizar para hallar más claves sobre él, ya

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

que pocos pilotos han mencionado la citada cuestión; parece como si hubiera un manto que la ocultara para que no salga a la luz.

En relación con el acceso a las academias, la mayoría de los aviadores coinciden en manifestar que el examen teórico que tuvieron que pasar era relativamente fácil para personas con una formación básica y que a las pruebas se presentaban miles de jóvenes, la mayoría, como ya se ha citado, con la ilusión de hacerse pilotos. Lugar común entre los aviadores es que la gran criba se hacía en la prueba físico-médica, en la que se eliminaba a la mayoría de los aspirantes.

En general, todos tienen una percepción muy positiva del profesorado que impartía las clases en las diferentes academias, ya fuera en España o en el extranjero (Unión Soviética o Francia). Los aviadores opinan que los profesores eran muy buenos profesionales y que tenían una gran calidad, tanto en su faceta docente como en la humana. Este hecho hacía que una formación que, en general, solía ser muy acelerada y estresante, fuera llevada por los alumnos mucho mejor, pues la consideraran muy gratificante. En el caso de la Escuela de Mecánicos de Godella, los testimonios de sus antiguos alumnos casi llegan a su idealización, sobre todo cuando se refieren a sus instalaciones, al sistema de enseñanza y al profesorado. Se deduce de las informaciones dadas que existía un sentimiento paternalista, en el mejor sentido de la palabra, por parte del equipo docente de Godella hacia sus alumnos, a los que trataban casi como a sus propios hijos.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

La guerra supuso para los combatientes del ejército republicano la entrada en contacto con una realidad muy diferente a la española: me refiero a la llegada de los militares rusos a las unidades militares republicanas en el papel de asesores o de combatientes. En el caso de los aviadores, la relación con los soviéticos, en algunos casos, viene de los primeros momentos de la actuación soviética en España, con la llegada del material militar a la Península a través de los puertos levantinos. La relación de los aviadores españoles con los soviéticos se produjo en dos escenarios diferentes: 1) las academias militares soviéticas y 2) la convivencia con los rusos en las escuadrillas de combate.

De los testimonios, se extrae que la relación con los soviéticos, tanto en las academias militares como luego en las escuadrillas de combate, siempre fue buena. Los aviadores destacan de los soviéticos su abnegación, su profesionalidad y la disciplina que manifestaban. Además, nunca hubo problemas políticos con ellos ya que en España se

ceñían al guión que les indicaba su comisario político y, es opinión generalizada, que tanto en Jarkov como en Kirovabad no se presionó políticamente a los alumnos en la línea prescrita por el gobierno de Moscú. De esta manera, se puede concluir que la relación entre los españoles y los soviéticos en el Arma de Aviación fue afable y de leal colaboración.

En relación también con la Unión Soviética, cabe destacar que los días pasados en Moscú por los aviadores, ya fuera en la ida o en la vuelta hacia las academias, fue una experiencia iniciática para muchos de ellos. Todos volvieron impresionados de los logros de la Unión Soviética, así como de la afabilidad y la educación de sus habitantes. Es más, no existe ningún comentario negativo acerca del régimen soviético, máxime cuando la mayoría de los testimonios son de personas no afines al Partido Comunista: así pues, se explayan en las bondades del régimen. Hay pocas menciones a las purgas de carácter político llevadas a cabo por el régimen estalinista. Lo que subyace en la idealización que hacen los aviadores se puede reducir a dos cuestiones: por un lado, que era la única potencia extranjera que estaba ayudando de forma eficaz a la República y, por otro, que, para la gran mayoría, era la primera vez que salían de España y todo lo que es distinto y novedoso impresiona y, más, cuando eres joven.

Existe una nota psicológica positiva entre los pilotos y los observadores: la experiencia del primer vuelo. Si nos hemos referido a la experiencia de Moscú como iniciática, la del primer vuelo de los futuros pilotos y observadores no fue menor. De todos los testimonios se extrae que fue una vivencia única, irrepetible e, incluso, algunos llegan a manifestar que se sentían como "*Dios en el cielo*". Todos los relatos referidos a este tema reflejan una gran emoción y una gran felicidad por el objetivo conseguido.

Por otra parte, también existe la nota psicológica negativa por parte de los observadores en relación con la formación en Jarkov. De sus testimonios se extrae, salvo alguna excepción, que experimentaron una gran frustración por el hecho de no conseguir hacerse pilotos. A esto hay que unir que, una vez terminada su formación en la academia ucraniana y al llegar a España, no se les reconoció, como ellos esperaban, el grado militar de teniente. En un primer momento, les dieron el empleo de cabo para después, rectificar y otorgarles el de sargento. En resumidas cuentas, no consiguieron el empleo de oficial como era su deseo. Pero, en el fondo, lo que subyace, al margen de la frustración profesional de no alcanzar el objetivo perseguido, es una frustración de tipo social. Y es

que no han alcanzado el estatus que tiene un piloto cuando ha sido algo que han tenido al alcance de la mano, y se lo han arrebatado en el último momento. Por tanto, es un colectivo con un cierto resentimiento a causa de no haber alcanzado la condición de piloto y porque según él, no se le ha reconocido el importante papel que jugó como tripulantes encargados de la navegación de los bombarderos, mientras que sí se otorgó siempre el papel de protagonistas a los pilotos.

Las ideas del miedo y de la muerte son algo consustancial al universo vital del personal volante del Arma de Aviación. No las mencionan demasiado en sus relatos y, cuando lo hacen, es para admitir que sentían miedo, pero que había que sobreponerse a él. Algún piloto llega a confesar que experimentaba más miedo antes de subirse al avión cuando la misión ya había sido encomendada que en el momento de la ejecución de la misma, ya que se estaba tan concentrado que en lo que menos en que se pensaba era en el miedo. En cuanto a la muerte, la perciben como algo cotidiano, como lo que tiene que ocurrir en tiempo de guerra, al igual que las victorias y las derrotas: se está inmerso en una guerra y es algo inherente a ella.

Un aspecto muy importante a considerar entre los aviadores fue su estado de ánimo y la moral durante la guerra. Conforme pasaban los meses, la contienda se fue poniendo muy cuesta arriba para las armas republicanas, ya que se iba perdiendo terreno irremisiblemente y, por tanto, las opciones de victoria se escapaban. A pesar del resultado adverso de la lucha, la mayoría de los aviadores, salvo alguna excepción, siempre mantuvieron una actitud positiva hacia el conflicto. En su fuero interno pensaban que la victoria era posible y que había posibilidades de ganar con tal de que los franceses dejasen pasar el material militar soviético que retenían en las fronteras franco-españolas. Todavía, a principios de 1939, con Cataluña ya en manos de los sublevados, albergaban esperanzas en la victoria y, sobre todo, en la resistencia. En la fe en el triunfo final influía mucho la edad de los informantes. En efecto, la circunstancia de tener 20 años de edad hacía que el espíritu combativo se mantuviera vivo y que las esperanzas permanecieran en pie. Esta actitud y el espíritu de lucha los ayudaría en un futuro próximo a encarar una realidad dura y despiadada como la que se encontrarían al término de la guerra. Pero en todo caso, los testimonios de los aviadores la fe en la victoria, indica el alto grado de idealismo que profesaban.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

A pesar de la derrota final de los ejércitos de la República, los aviadores nunca tuvieron un sentimiento de inferioridad técnica frente al enemigo. En este sentido, no creen que el material bélico utilizado por la República fuera inferior al de los sublevados. Los aviadores siempre han mostrado una buena opinión de carácter técnico en relación con los aviones que su ejército dispuso para el combate. Lo que denuncian la mayoría de ellos es la falta de aparatos suficientes para enfrentarse a la aviación sublevada. A este hecho, unen una actitud muy crítica con Francia a la que culpan en gran parte de la falta de suministros a que estuvo sometida la República. Tienen muy claro que, si durante la ofensiva de Cataluña, Francia hubiera dejado pasar el material inmovilizado en la frontera, el resultado de la misma quizás hubiera sido diferente. En este caso, lo que ponen sobre la mesa es que, si la República hubiera resistido unos meses más, se hubiera enlazado con la II Guerra Mundial, con lo que hubiera cambiado la actitud de las democracias occidentales, en particular Francia e Inglaterra, hacia la República. Nunca se sabrá, porque llevando a cabo un ejercicio de adivinación de intenciones, no sabemos si Hitler hubiera invadido Polonia antes de dejar cerrada la Guerra Civil Española. El comienzo del gran conflicto internacional entre las democracias y las potencias fascistas siempre fue la gran esperanza de Negrín para salvar a la República, de ahí su política de resistencia a ultranza.

Además, psicológicamente, los aviadores se sentían muy fuertes. Tienen plena conciencia de lo justo de su causa: la lucha de la democracia y la libertad contra el fascismo y, por tanto, no alojaban ninguna duda sobre la legitimidad de su causa. En torno a esta legitimidad aparece, de nuevo, su disgusto por lo que consideran una deslealtad la actitud de las democracias con la República. Se rebelan con impotencia ante el hecho consumado de la No Intervención, no entienden por qué Francia e Inglaterra dieron la espalda al gobierno legítimo cuando en el suelo español estaban en juego todos los valores ligados a la democracia.

Ante la frustración experimentada por el abandono de las potencias democráticas occidentales, levantan la cabeza y expresan que ellos no fueron los responsables de la derrota. Se sienten orgullosos de su paso por las Fuerzas Aéreas de la República y asumen, con sana arrogancia, que combatieron y cumplieron con su deber hasta el último momento. El desencanto de la derrota hace que algunos informantes amplíen las causas del fracaso bélico a los políticos republicanos. Les achacan que no hicieron bien las cosas

y denuncian la división política que sufría la República, situación que, precisamente, no ayudó a ganar la guerra a las armas leales.

El cumplimiento del deber y la afinidad ideológica y política con la República son factores claves y, ya citados, para entender la voluntad de resistencia hasta el último momento. Pero hay que añadir una tercera que me parece muy importante. La derrota de las armas republicanas conllevaría la destrucción del mundo en el que habían transcurrido sus vidas hasta ese momento. Además, el hecho de la guerra, en especial, en el caso de los pilotos, les había abierto nuevos horizontes sociales y profesionales una vez hubiera concluido aquélla. Por tanto, había que luchar hasta el final por un modelo político y social que les había dado la oportunidad de cumplir sus sueños de juventud. A lo anterior había que sumar el ascenso en la escala social. De esta manera, luchaban también por el mantenimiento de un estatus y una posición social que, sin duda, perderían una vez terminara la guerra. Esta circunstancia les obligaría a comenzar de nuevo en un mundo hostil. Además, la rendición de los ejércitos republicanos conduciría a la desaparición de gran parte del universo vital que había caracterizado su existencia hasta ese momento. Las bases sobre las que se habían apoyado en su primera juventud para iniciar su proyecto de vida, en su mayoría, quedarían barridas por la derrota, lo que los dejaría en una situación complicada en un hipotético mundo de posguerra. Muchos de ellos, con su ingreso en la aviación republicana, habían conseguido un empleo y alcanzado un grado militar impensable en otra situación y, por tanto, preveían que esta situación podría prorrogarse en tiempo de paz y procurarse con ello un proyecto de vida en las Fuerzas Aéreas de la República. De hecho, en el caso de la previsible derrota, percibían al posible nuevo régimen que podría nacer de la victoria de los sublevados como algo totalmente ajeno a ellos en lo tocante a los valores básicos de la sociedad donde habían crecido. De esta manera, cuando sienten que se acerca el final de la guerra y la consideran irremisiblemente perdida, la opción más válida es la de huir de España; unos lo conseguirán, otros no. Además, concurría otra razón objetiva muy poderosa, la represión que caería sobre ellos una vez terminada la guerra por parte de las nuevas autoridades.

Se ha mencionado que los aviadores eran partidarios de un ejército profesionalizado y disciplinado. En este sentido, cuando describen la vida en las escuadrillas se dibuja un cuadro caracterizado por la disciplina y la sistematización en todas las tareas que se llevaban a cabo en el seno de aquéllas. En todos los testimonios se da la imagen de

unidades militares que funcionaban con método, no dejando nada a la improvisación. Cabe destacar, al respecto, que los aviadores se sentían bien en este ambiente donde reinaba el rigor, el orden y la disciplina. La guerra y, en particular, el contacto con el Arma de Aviación habían hecho que se imbuyeran de la mentalidad militar. No hay que olvidar que son personas que, en su mayoría, procedían del ámbito civil y, que si no se hubiese producido la guerra, ni por asomo, se hubieran alistado al ejército, incluso me atrevería a decir que hubieran tenido cierta aversión a todo lo que supusiera la disciplina militar. Por tanto, la contienda va a moldear su personalidad de tal manera que interiorizan la mentalidad militar con absoluta naturalidad. Ya se ha mencionado que con total seguridad, si la República hubiese triunfado en la contienda, muchos de los aviadores hubieran continuado su carrera militar en las Fuerzas Aéreas de la República dejando a un lado sus ocupaciones anteriores a la guerra.

Al buen hacer que imperaba en el funcionamiento de las escuadrillas hay que añadir el ambiente de sana camaradería que existía entre los componentes de las mismas. El personal de las escuadrillas estaba imbuido de un alto espíritu de abnegación y sacrificio y la solidaridad era un valor muy interiorizado entre sus integrantes. Prueba de lo anterior son las relaciones fraternales que se llegaron a establecer entre los pilotos y sus mecánicos o armeros o entre los mismos pilotos. Se iba más allá de la profesionalidad, que ya estaba implícita, pues existía ese sentimiento de solidaridad ya mencionado que hacía que las labores técnicas desarrolladas fueran encaminadas siempre a proteger la vida del piloto y, a su vez, el piloto cumplía la misión de proteger la vida de los demás a los mandos de su avión.

El buen funcionamiento de las escuadrillas se puede extrapolar al resto de las armas y cuerpos del ejército republicanos. Éste, conforme avanzaba la guerra, alcanzó un buen grado de profesionalización y organización. A la vista están las operaciones del año 1938, tales como la ofensiva y retirada del Ebro, la contención de la ofensiva en Levante sobre Valencia o la ordenada retirada del ejército de Cataluña. El año anterior también había dado pruebas de organización y profesionalidad en las batallas del Jarama, Guadalajara o Brunete. Se habían dejado atrás las desbandadas de los batallones de milicianos que, en cuanto preveían que podían ser copados por el enemigo, huían sin orden ni concierto, abriendo amplias brechas por las que avanzaba el ejército sublevado.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Por tanto, nos encontramos con un ejército de nuevo cuño, organizado y operativo, que luchó hasta el último momento en condiciones muy desfavorables. Este nuevo ejército siempre adoleció de dos problemas durante toda la guerra: la falta de suministro constante de material bélico y una permanente falta de oficialidad intermedia (alféreces, tenientes o capitanes) realmente preparada para la guerra ofensiva. La República hizo un esfuerzo constante para paliar el déficit de oficiales a través de las escuelas de guerra que eran los centros donde se formaban los oficiales del Ejército Popular de la República, pero nunca fue suficiente. Estos dos factores lastraron de forma notable las ofensivas que lanzó el ejército de la República contra los sublevados que, en sus primeros momentos rompían las líneas enemigas y avanzaban sobre el terreno, pero al cabo del tiempo se estancaban en un punto determinado de la geografía no llegando nunca a alcanzar los objetivos previstos. Sin embargo, fue un ejército que siempre se mostró firme y eficaz en la guerra defensiva donde obtuvo grandes éxitos como la defensa de Madrid o la ofensiva sobre Valencia.

Otro de los problemas importantes a los que se enfrentó el ejército de la República y, en particular, el Arma de Aviación fue el espionaje por parte de los sublevados. Los aviadores eran perfectamente conscientes de que eran espiados de forma habitual por los servicios de información de los rebeldes. Tenían la absoluta seguridad de que el enemigo estaba dentro de sus filas y que enviaba información de forma sistemática a los suyos. Algunos de los espías eran militares profesionales del Arma de Aviación que, debido a una simple cuestión geográfica, se habían quedado en la zona republicana, pero comulgaban con las ideas de los franquistas y, por tanto, eran uno de los pilares de la Quinta Columna. Por esta razón, en todo momento hubo una gran desconfianza hacia los militares profesionales de antes de la guerra, lo que lastraba en muchas ocasiones la coordinación entre las diferentes unidades militares. A pesar de la certeza del espionaje, los aviadores iban al frente a cumplir sus misiones con abnegación aún sabiendo que el enemigo posiblemente ya conocía todos sus movimientos. No lo citan explícitamente, pero la distancia que se manifiesta entre los aviadores procedentes de promociones egresadas de las academias durante la guerra y los antiguos aviadores de carrera podría tener su origen en esa desconfianza original que se tenía, en general, hacia el militar profesional de preguerra por su posible alineación con los sublevados. Si a esta situación añadimos el tema del clasismo, el corporativismo, y que muchos de ellos ocupaban

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

puestos en la retaguardia, el germen del posible conflicto está servido entre ambos grupos de aviadores.

Pero, durante el período de guerra, no todo era luchar en la vida de los aviadores republicanos, ya que tenían su tiempo para el esparcimiento. De los testimonios se puede sacar la conclusión de que las diversiones con las que aprovechaban el poco tiempo libre del que disponían eran las clásicas de un joven de 20 años de edad, es decir, ir al cine o al teatro, pasear con chicas, ir a bailar, y, por supuesto, las ubicuas casas de citas que estaban por todos lados. En su recorrido por las localidades en busca de diversión, cabe destacar la triste percepción que tienen de ciudades como Valencia o Barcelona, ya muy castigadas por los meses de guerra, en particular por el tema de los suministros y los continuos bombardeos procedentes de la cercana isla de Mallorca.

El final de la guerra, con la consiguiente derrota, supuso para los aviadores la reclusión o el exilio. El exilio, en la mayoría de los casos, también supuso un período más o menos largo de reclusión. Se pueden indicar cuatro ubicaciones geográficas donde los aviadores estuvieron internados: 1) las cárceles y los campos de concentración españoles; 2) los campos de concentración franceses; 3) los campos de concentración y de trabajos forzados en Argelia y Marruecos, entonces colonias francesa y 4) los campos de exterminio de la Alemania nazi. De los testimonios se deducen las condiciones miserables, en el sentido más amplio del término, en las que vivieron los aviadores presos, ya fuera en las cárceles o los campos de concentración, sin hacer distingos de nacionalidad, ya fueran españoles, franceses o alemanes. Estremecen los relatos de enfermedades no tratadas, la subalimentación, las pésimas condiciones higiénicas, los malos tratos y la denigración. Toda esta situación llevaba a la muerte a una gran cantidad de presos y era otra forma de la pena de muerte, simplemente distinta a la que se imponía en los consejos de guerra.

En el caso concreto de España, uno de los fines de las instituciones penitenciarias franquistas era denigrar en lo posible al preso. El objetivo último era hacerle claudicar de sus ideas anteriores y "*reinsertarle*" en la nueva sociedad que estaban construyendo los vencedores de la guerra. Al margen de las autoridades penitenciarias, la Iglesia jugó un papel fundamental en el marco de la estructura carcelaria de postguerra en el ámbito de la "*reeducación*" de los presos republicanos en los principios cristianos. Los aviadores, debido a las redes de solidaridad creadas en el interior de las cárceles, la ayuda externa

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

de familiares y amigos y unas fuertes convicciones ideológicas, no se sometieron nunca a la presión ejercida por las autoridades franquistas. Se mantuvieron firmes en sus principios republicanos sin ninguna adscripción política concreta que se dilataron en el tiempo hasta la llegada de la democracia a España en la década de los setenta tras el fallecimiento del dictador. Además, como ya se ha indicado, se mantuvieron activos en el plano intelectual asistiendo a clases en sus períodos de reclusión y organizando tertulias donde se discutía de los temas de actualidad. De todo esto se puede sacar la conclusión de que soportaron con gran dignidad y entereza las arremetidas ideológicas de las autoridades franquistas que buscaban el desarme ideológico de los presos, que se derrumbaran. En mi opinión, al margen de la experiencia de la guerra que creó redes solidarias muy importantes, la experiencia carcelaria, con todas sus conexiones de carácter fraterno, está en la base de lo que sería luego el movimiento asociativo que llevarían a cabo los aviadores republicanos con un sustento ideológico muy claro que se reforzó en los años de reclusión. Es decir, el franquismo nunca consiguió, como sucedió en otros colectivos del espectro republicano, asimilar ideológicamente a los aviadores de la República, que se mantuvieron firmes en sus convicciones democráticas.

El desapego hacia todo lo que suponía el franquismo ya había tenido su antecedente en el período final de la guerra cuando la mayoría de los pilotos, en sus relatos, se manifiestan de forma clara y contundente contra el golpe de Estado de Casado, que como ya se sabe buscaba la paz negociada con Franco y un trato benevolente con los vencidos. Los aviadores nunca se creyeron estos cantos de sirena del coronel Casado, pues tenían muy claro cual era el porvenir que les esperaba si eran vencidos por el ejército franquista y, como ya se ha apuntado, el nuevo Estado franquista, echaba por tierra todas las aspiraciones vitales que se habían gestado durante la contienda. Se puede concluir afirmando que ni los consejos de guerra, ni las cárceles, ni los campos de concentración y los trabajos forzados consiguieron rendir la moral de los aviadores que veían en el proyecto de sociedad franquista algo radicalmente opuesto a lo que ellos entendían como proyecto de vida. Es verdad que luego se integraron en la sociedad de la posguerra, una vez concluyeron sus períodos de reclusión, pero nunca fueron asimilados, ya que mantuvieron durante los largos años de la dictadura la memoria republicana que salió a la luz pública una vez comenzó el período de la Transición.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Al tratarse de un grupo específico encuadrado en unos marcos espacial y temporal concretos con unas ideas, experiencias e intereses afines compartidos por la mayoría de ellos y al estar sus componentes organizados en una asociación, era lógica la existencia de una memoria colectiva.

En efecto, las ideas básicas de las que se nutre el colectivo es la del espíritu de cuerpo. Éste nació de la experiencia de la guerra y, más tarde, de la reclusión en cárceles y en campos de concentración. Este espíritu de cuerpo se tradujo, con el paso de los años, en unos sentimientos de amistad, de compañerismo y de solidaridad muy fuertes. Cuando reconstruyen el pasado en su memoria colectiva, tanto en los testimonios como en los artículos aparecidos en sus diferentes publicaciones, a lo que dan más importancia es a los sentimientos citados anteriormente. Junto a éstos, surge también el de la abnegación en el servicio de unos jóvenes de 20 años que, en muchos casos, pagaron con la muerte su fidelidad a la República.

Los aviadores republicanos, con la dictadura franquista todavía vigente, se agruparon en asociaciones en el exilio, siendo las más importantes las creadas en Méjico y Francia. Posteriormente, durante la Transición, se crearía la actual Asociación de Aviadores de la República (ADAR). Estas asociaciones, con sus boletines, fueron el vehículo por el cual se canalizó la memoria colectiva de los aviadores y, desde los cuales, se hizo una cierta política de la memoria para fijar los valores mencionados. El lema de la asociación de aviadores exiliados en Francia 'Alas Plegadas' –"*Para la reagrupación moral del Arma*"- resume de forma clara la intención de estas asociaciones que no era otra que la de asistir a los aviadores republicanos y canalizar de alguna manera sus ideas y pensamientos. La asamblea anual y la posterior comida de hermandad, al margen de discutir la gestión de la asociación, son los momentos donde se hace realidad la unión y la solidaridad entre los aviadores.

Una de las decisiones más importantes en el mantenimiento de la memoria colectiva de los aviadores de la República fue la creación del archivo de ADAR que se ha ido nutriendo, hasta la actualidad, con materiales de diferente naturaleza, tales como los documentos privados donados por los propios aviadores, los objetos personales, las fotografías, las monografías, los videos, las revistas, etc.; siempre con el telón de fondo de la aviación republicana durante la guerra. En base a este material se realizó una magna exposición itinerante titulada "*Aviadores de la República*" en la que se pasaba revista a

todo el universo de la aviación republicana. El archivo y la continuidad de la asociación realizan una función fundamental en la transmisión y el mantenimiento de la memoria colectiva de los aviadores a las siguientes generaciones. La memoria de los aviadores es una memoria vivida, lo que intenta reconstruir y transmitir ha sido experimentado por los protagonistas de los hechos. Pero en estos momentos, esa memoria colectiva vivida se ha transmitido a las siguientes dos generaciones, por lo que, para éstas, se ha tornado en memoria adquirida con todo lo que de cambio puede suponer este hecho.

Si seguimos la trayectoria de las publicaciones de los aviadores, observamos que el discurso va cambiando, cosa lógica, con el paso del tiempo. Se va a pasar del discurso más radical en lo político de los tiempos de la dictadura, en los que se pide sin ambages que hay que terminar con ella, a otro en el que se aboga por la reconciliación en el marco de una España democrática y que está fuertemente influido por la memoria oficial imperante durante la Transición y que alcanza aún nuestros días, en la que primaban, por una parte, las ideas de la reconciliación entre los dos bandos enfrentados en la Guerra Civil en una nueva España democrática amparada por la Constitución de 1978 y, por otra, la del "*todos fuimos culpables*" para reforzar el sentimiento de reconciliación. Esto hizo que se cayera en una especie de amnesia colectiva respecto al período republicano y al franquista en el marco de la memoria oficial. Fue como una situación de arranque desde un punto cero, en el que primaba la vista adelante y cerrar los ojos al pasado. Esta memoria oficial no llegó a calar del todo entre los aviadores, sobre todo en su segunda parte, la que hace referencia al olvido del período republicano, ya que ellos siempre se han sentido garantes de ese legado.

Otro de los temas importantes de mucho arraigo en la memoria colectiva es la ideología. La Asociación decide no estar adscrita a ningún partido, aunque los afiliados a ella, en su decisión personal, pueden tener la militancia política que deseen. Lo que une a los socios de ADAR son las ideas comunes de libertad y de democracia provenientes de la II República, al margen de los partidos políticos. Es decir, se engloba a todas las ideologías democráticas del espectro político, pero sin adscribirse a ninguna. Todo esto imbuido por el espíritu de reconciliación, siendo una de las bases de su política de la memoria, la fidelidad a los principios de 1978 con un espíritu abierto de integración en la nueva España democrática.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

La memoria colectiva reconstruye el pasado con una visión o interés de futuro. Pues bien, la memoria colectiva de los aviadores va a actuar como un catalizador a la hora de exigir sus derechos como miembros de las Fuerzas Aéreas de la República, una vez establecido el nuevo régimen democrático de 1978. Traducido a su vertiente práctica, sería el reconocimiento de sus grados militares y el derecho a una pensión por haber sido integrantes del ejército de la República. La reivindicación radicaba, fundamentalmente, en que exigían los mismos derechos que habían tenido los combatientes del ejército sublevado en 1936. Es otra de las facetas más importantes de su memoria colectiva: el sentirse miembros de un ejército perfectamente constituido y que servía los intereses del gobierno legítimo de la República. Por tanto, en su condición de militares profesionales, reivindicaron los mismos derechos que los miembros del ejército franquista como uno de los aspectos prácticos del mencionado espíritu de la reconciliación.

Toda memoria colectiva va creando sus propios mitos y sus lugares de la memoria para potenciar el recuerdo en el trabajo de reconstrucción del pasado. En cuanto a los mitos, hay personajes de la aviación republicana que han alcanzado ese estatus y de los que, con cierta asiduidad, aparecen artículos referentes a ellos por motivos diversos. Los más aludidos son, sin duda, Emilio Herrera Linares e Ignacio Hidalgo de Cisneros. Hechos de la Guerra Civil que se han convertido en mitos y que aparecen con frecuencia en las publicaciones son la defensa de Madrid de noviembre de 1936 y la batalla del Ebro[305]. Elevados a la categoría de mitos en la memoria colectiva republicana son también los aviones soviéticos que formaron parte de la aviación republicana, en especial tres modelos el I-15 "*Chato*", el I-16 "*Mosca*" y el bombardero SB-2 "*Katiuska*". En este sentido, cabe destacar que existe una gran ligazón afectiva entre los aviadores y sus aparatos, en especial los pilotos. El avión forma parte de su existencia, de hecho muchos de ellos tienen reproducciones en casa de los aviones que pilotaron durante la guerra. Pero no sólo se han convertido en un mito para la memoria colectiva de los aviadores, sino que ha traspasado ese ámbito y se puede decir que forman parte de la iconografía republicana, como unos agentes que desde el aire defendieron aquella legalidad frente al fascismo.

Otro mito, aunque no tan desarrollado, es el de la Unión Soviética. En todos los relatos hay una imagen idealizada del Estado soviético de los años treinta. En su memoria

[1] Cabe destacar, en este sentido, el acto de homenaje a los caídos en la Batalla del Ebro que se celebra cada año en la localidad de Gandesa.

colectiva, solo quedan imágenes de una Unión Soviética ideal, de juventud. Además, en las narraciones cuando se cita a la Unión Soviética o a los asesores y combatientes que vinieron a España, siempre es en sentido positivo. Es el rescoldo que queda en la memoria en el sentido de que fue el único país que ayudó a la República en los momentos difíciles. En el fondo, supone una vuelta la juventud, en la medida que están reconstruyendo una vivencia de cuando tenían 20 años en la vejez.

En relación a los lugares de la memoria, los aeródromos donde estuvieron ubicadas las escuadrillas de combate republicanas ocupan un lugar privilegiado en este sentido, léase los aeródromos de Sariñena, Celrá, Els Monjos, Rabasa, entre otros muchos. En algunos de estos lugares, se han colocado placas conmemorativas de la presencia de la aviación republicana durante la guerra. Al mismo nivel, se encuentran algunas escuelas que están en el imaginario colectivo de los aviadores, como puede ser la Academia de Kirovabad o la Escuela de Mecánicos de Godella.

Otros lugares de la memoria republicana muy importantes fueron los campos de concentración y las cárceles donde estuvieron recluidos los aviadores. Cabe destacar, de entre las cárceles españolas, las de Porlier en Madrid y San Miguel de los Reyes en Valencia donde estuvieron presos un buen número de aviadores republicanos. En cuanto a los campos de concentración, están más presentes en la memoria colectiva de los aviadores los campos de concentración franceses, en especial los de Gurs y Argelés-sur-Mer. Con Francia, en el imaginario de los aviadores, ocurre al contrario que lo sucedido con la Unión Soviética. Existe una imagen radicalmente negativa basada en la negativa a proporcionar armas a la República y debido al trato dado a los refugiados españoles que cruzaron la frontera huyendo de los franquistas. Esta imagen negativa de Francia en la memoria colectiva se extiende al resto de las potencias democráticas a las que se las considera partícipes del triunfo del fascismo en España.

Me gustaría terminar estas conclusiones afirmando que la experiencia de la guerra y de la reclusión de los aviadores republicanos fue muy dura y traumática, sobre todo si pensamos que eran jóvenes de alrededor de 20 años. Pero que, a pesar de haber padecido muchos infortunios y sufrido muchas penalidades, tras verse liberados de las cárceles, los campos de concentración, los Batallones Disciplinarios o de su participación en la Segunda Guerra Mundial, todos ellos rehicieron sus vidas con gran energía y con ganas de vivir, ya fuera en España o en cualquier país donde estuvieron exiliados. Por tanto, se

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

puede afirmar con rotundidad que la experiencia de la Guerra Civil Española y sus secuelas posteriores no pudieron vencer a aquellos jóvenes e intrépidos aviadores que, en base a una gran hermandad y solidaridad entre ellos, se mantuvieron siempre firmes en sus ideales de libertad y democracia, ya fuera en el exilio o bajo el negro manto de la dictadura en España.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

BIBLIOGRAFÍA

* ABELLÁN, ESTANISLAO: "Los Chatos en España (I)". En *Aeroplano* (7), 1989.

* ABEYA, RAFAEL: *La vida cotidiana durante la Guerra Civil. La España republicana*. Barcelona: Planeta, 2004.

* AGUILAR FERNÁNDEZ, PALOMA: *Memoria y olvido de la Guerra Civil española.* Madrid: Alianza Editorial, 1996.

* ALCALDE, JUAN J.: "Los servicios secretos en España (1936-1995): la represión contra el movimiento libertario español". Madrid: Theoria – Universidad Complutense, 2008.

* ALPERT, MICHAEL: *La Guerra Civil Española en el Mar*. Barcelona: Crítica, 2007.

* AMURRIO, JESUS: "Historia del Aeródromo de Los Alcazares". En *Aeroplano* (1), 1983.

* AROSTEGUI, JULIO: "Los componentes sociales y políticos". En *La Guerra Civil Española: 50 años después*. Barcelona: Labor, 1989.

* BEEVOR, ANTONY: *La Guerra Civil Española*. Barcelona: Crítica, 2005.

* BOURDIEU, PIERRE: "Acerca de las relaciones entre la sociología y la historia en Alemania y en Francia". En *Memoria Académica* (7), 2000.

* BRANCIFORTE, LAURA: *El Socorro Rojo Internacional en España (1923-1939): Relatos de solidaridad antifascista.* Madrid: Biblioteca Nueva, 2011.

* BRAUDEL, FERNAND: *La Historia y las Ciencias Sociales.* Madrid: Alianza Editorial, 1970.

* BRAVO, JOSÉ MARÍA y DE MADARIAGA, RAFAEL: *El Seis Doble: Bravo y los Moscas en la Guerra Civil Española y en la II Guerra Mundial.* Madrid: Craftair / Agudin, 2007.

* CALVO JUNG, CARMEN: *Los Últimos Aviadores de la República: La Cuarta Expedición a Kirovabad*. Madrid: Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2009.

* CAMARA BOTÍA, ALBERTO: "Los menores en la legislación laboral española". En *Anales de Historia Contemporánea* (19), 2003.

* CAPEL MARTÍNEZ, ROSA MARÍA: "Mujer y educación en el reinado de Alfonso XII: Análisis cuantitativo". En tesis doctoral "*La incorporación de la mujer a la sociedad en el reinado de Alfonso XIII*". 1980.

* CARDONA, GABRIEL: "Las operaciones militares". En "*La Guerra Civil Española: 50 años después*". Barcelona: Labor, 1989.

* CASTRO NOGUEIRA, MIGUEL ANGEL y CASTRO NOGUEIRA, LUIS: "Hacia una comprensión de la metodología cualitativa". En *Política y Sociedad* (Vol. 39, nº 2), 2002.

* DE LUIS MARTIN, FRANCISCO: "Socialismo y Educación: Las Escuelas Primarias Obreras". En *Centenario de la Casa del Pueblo de Madrid (1908-2008)*. Madrid: SECC, UGT-Madrid, Fundación Progreso y Cultura, 2008.

* DE PUELLES BENÍTEZ, MANUEL: *Historia de la Educación en España: De la Restauración a la Segunda República* (tomo III). Madrid: Centro de Publicaciones del Ministerio de Educación, 1989.

* DEL RIO SADORNIL, DIONISIO: "Elaboración de una historia de vida: complementariedad de fuentes y técnicas". En *Las historias de Vida y la Investigación Biográfica. Fundamentos y Metodología*. Madrid: UNED, 1996.

* EGIDO GALVEZ, INMACULADA: "La evolución de la enseñanza primaria en España: Organización de la etapa y programas de estudio". En *Tendencias Pedagógicas* (1), 1994.

* EIROA, MATILDE: "Brigadas Internacionales: la solidaridad de la izquierda". En *El Combate por la Historia*. Barcelona: Pasado y Presente, 2012.

* *Evolución del Sistema Educativo Español*. Madrid: Ministerio de Educación, Ciencia y Deporte/CIDE, 2004

* FOLGUERA, PILAR: *Cómo se hace historia oral*. Madrid: EUDEMA, 1994.

* FONTANA, JOSEP: "El Frente Popular". En *El Combate por la Historia*. Barcelona: Pasado y Presente, 2012.

* FRASER RONALD: *Recuérdalo tú y recuérdalo a otros: historia oral de la Guerra Civil Española*. Barcelona: Crítica, 2007.

* GARCIA, ANGEL: "Aeródromos murcianos: Alcantarilla y la Aviación". En *Aeroplano* (24), 2006.

* GARRIDO PALACIOS, MANOLO: "Historia de la Educación en España (1857-1975). Una visión hasta lo local". En *Contraluz* (2), 2005.

* GÓMEZ BRAVO, GUTMARO: "Venganza tras la victoria: la política represiva del franquismo (1939-1948)". En *El Combate por la Historia*. Barcelona: Pasado y Presente, 2012.

* GÓMEZ LLORENTE, LUIS: "La Casa del Pueblo y la Educación de los Trabajadores". En *Centenario de la Casa del Pueblo de Madrid (1908-2008)*. Madrid: SECC, UGT-Madrid, Fundación Progreso y Cultura, 2008.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

* GÓMEZ ORTIZ, J. M.: *Los Gobiernos Republicanos*. Barcelona: Bruguera, 1977.

* GONZÁLEZ CALLEJA, EDUARDO: "Conspiraciones. El acoso armado de las derechas a la democracia republicana". En *El Combate por la Historia*. Barcelona: Pasado y Presente, 2012.

* GONZÁLEZ CALLEJA, EDUARDO: *Memoria e Historia: Vademécum de conceptos y debates fundamentales*. Madrid: La Catarata, 2013.

* IORDACHE, LUIZA: "El exilio de los pilotos y marinos españoles en la Unión Soviética". En *Trocadero* (nº 25), 2013.

* JACKSON, GABRIEL: *La República Española y la Guerra Civil, 1931-1936*. Barcelona: Orbis, 1987.

* JOVER ZAMORA, JOSÉ MARÍA: "La época de la Restauración. Panorama político-social, 1875-1902". En *Historia de España* (Tomo 8). Barcelona: Labor, 1989.

* JULIA, SANTOS (coord.): *Víctimas de la Guerra Civil*. Madrid: Temas de Hoy, 1999.

*JULIA, SANTOS: "Víctimas del terror y la represión". En *Economía y economistas españoles durante la Guerra Civil*. Madrid: Real Academia de Ciencias Morales y Política y Galaxia Gutemberg / Círculo de Lectores, 2008.

* LARIO SANCHEZ, JUAN: *Habla un aviador de la República*. Madrid: Gráficas del Toro, 1973.

* MACIAS GÓMEZ, ESCOLÁSTICA: *La Educación Obrera y su Proyección en la Sociedad. Centenario de la Casa del Pueblo: 1908-2008. Un Siglo del Sindicato en Madrid*. Madrid: Universitas, 2008.

* MADARIAGA, RAFAEL: "Escuelas de Caza Republicanas". En *Aeroplano* (nº 12), 1994.

* MALERBE, PIERRE: "La Dictadura". En *Historia de España* (tomo 9). Barcelona: Labor, 1989.

* MARRAUD GONZÁLEZ, GERARDO: "En los orígenes de la Administración Sociolaboral: Del Instituto de Reformas Sociales al Ministerio de Trabajo". *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales* (extra nº 1), 2003.

* MEROÑO PELLICER, FRANCISCO: *Le llamaban el Diablo Rojo: Memorias de un piloto de caza en la Guerra Civil Española*. Madrid: Almena, 2004.

* MORADIELOS, ENRIQUE: "La No Intervención: una farsa política y diplomática". En *El Combate por la Historia*. Barcelona: Pasado y Presente, 2012.

* MORATALLA ISASI, SILVIA y DIAZ ALCARAZ, FRANCISCO: "La Segunda Enseñanza hasta la Dictadura de Primo de Rivera". En *Ensayos* (28), 2008.

Universidad de Alicante

* MORENO, FRANCISCO: "La represión en la posguerra". En *Víctimas de la Guerra Civil*. Madrid: Temas de Hoy, 1999.

*NUÑEZ DÍAZ-BALART, MIRTA: *Los años del terror: la estrategia de dominio y represión del general Franco*. Madrid: La Esfera de los Libros, 2004.

* OTERO CARVAJAL, LUIS ENRIQUE: "Ocio y Deporte en el nacimiento de la sociedad de masas. La socialización del deporte como práctica y espectáculo en la España del primer tercio del siglo XX". *Cuadernos de Historia Contemporánea* (nº 25), 2003.

* PAREJO LINARES: "Escuelas de Especialistas. Escuela de Mecánicos". En *Aeroplano* (17), 1999.

* PÉREZ GARZÓN, JUAN SISINIO: *Cuestiones sobre historia social. En la estela de Tuñon de Lara*. En Cuadernos de Historia Contemporánea (30), 2008.

* PRESTON, PAUL: *El holocausto español: odio y exterminio en la Guerra Civil y después*. Barcelona: Debate, 2011.

* PRESTON, PAUL: *Esperanzas e Ilusiones en un Nuevo Régimen. La República Reformista*. En "*El Combate por la Historia: La República, la Guerra Civil, el Franquismo*". Barcelona: Pasado y Presente, 2012.

* PRESTON, PAUL: *El final de la guerra: la última puñalada a la República*. Barcelona: Debate, 2014.

* PUIGSECH, JOSEP: *Claves sobre la presencia militar y diplomática soviética: el Kremlin nunca quiso dominar España*. En "*El Combate por la Historia*". Barcelona: Pasado y Presente, 2012.

* PUJADAS MUÑOZ, JUAN JOSÉ: *El método biográfico: el uso de las historias de vida en ciencias sociales*. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas, 1992.

* RÁFELES GIL, ANTONIO: *Sariñena, Alas Rojas (1936-Febrero 1937)*. En Aeroplano (nº 16), 1998.

* RAGUER, HILARI: *La Iglesia*. En "*El Combate por la Historia*". Barcelona: Pasado y Presente, 2012.

* RAMOS TORRE, RAMÓN: *Problemas textuales y metodológicos de la Sociología Histórica*. En Reis (63), 1993.

* RAMOS TORRE, RAMÓN: *En los márgenes de la sociología histórica: una aproximación a la disputa entre la sociología y la historia*. En Política y Sociedad (18), 1995.

* ROBERTS, JOHN M.: *Europa desde 1880 hasta 1945*. Madrid: Aguilar, 1980.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

* RODRÍGUEZ DÍAZ, ÁLVARO: *Trabajo y ocio: la civilización hacia el tiempo del deporte*. X Congreso de Historia del Deporte, 2005

* ROJO, JOSÉ ANDRÉS: *El Ejército Popular. Una construcción en el fragor del combate*. En "*El Combate por la Historia*". Barcelona: Pasado y Presente, 2012.

* SAIZ CIDONCHA, CARLOS: *Aviación Republicana: Historia de las Fuerzas Aéreas de la República Española (1931-1939)*. (Tomo I: *Desde el Alzamiento hasta la primavera de 1937*). Madrid: Almena Ediciones, 2006.

* SAIZ CIDONCHA, CARLOS: *Aviación Republicana: Historia de las Fuerzas Aéreas de la República (1931-1939)*. Tomo III (Apéndices). Madrid: Almena, 2006.

SAIZ CIDONCHA, CARLOS: *Aviación Republicana: Historia de las Fuerzas Aéreas de la República Española (1931-1939).* (Tomo III: Desde la Batalla del Ebro hasta el final de la guerra). Madrid: Almena, 2006.

* SANCHEZ AGESTA, LUIS: *Orígenes de la Política Social en la España de la Restauración*. Revista de Derecho Político (8), 1981.

* SÁNCHEZ CARMONA, JOSE R.: *Datos históricos sobre el Aeródromo de Cuatro Vientos*. Revista Aeroplano (6), 1986.

* SÁNCHEZ MÉNDEZ, JESUS y RODRIGO TOBAJAS, JUAN J.: *I Centenario de la creación del Aeródromo militar Campo del Ángel de Alcalá de Henares*. Revista Aeroplano (31), 2013.

*SANZ, ÁNGEL: *Memorias de un chico de Vallecas piloto de caza de la República*. Madrid, 2000.

* SAYÓS ESTIVILL, JUAN: *Un Aviador de la República*. Madrid: Craftair, 1999.

* TAYLOR, S.J. y BOGDAN, R.: *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. Barcelona: Paidós, 1994.

* TIANA FERRER, ALEJANDRO: *Educación obligatoria, asistencia escolar y trabajo infantil en España en el primer tercio del Siglo XX*. Historia de la educación: Revista interuniversitaria, 1987.

* TIANA FERRER, ALEJANDRO: *La Escuela Nueva*. En *Centenario de la Casa del Pueblo de Madrid (1908-2008)*. Madrid: SECC, UGT-Madrid, Fundación Progreso y Cultura, 2008

* TILLY, CHARLES: *Grandes estructuras, procesos amplios, comparaciones enormes*. Madrid: Alianza Editorial, 1991.

* TORRES, RAFAEL: *Los esclavos de Franco*. Madrid: Oberon, 2000.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

* TUÑÓN DE LARA, MANUEL: *La sociedad y las instituciones*. En "*La España de la Cruzada: Guerra Civil y primer franquismo*". Madrid: Historia 16, 1976

* TUÑÓN DE LARA, MANUEL: *Orígenes lejanos y próximos*. En "*La Guerra Civil Española: 50 años después*". Barcelona: Labor, 1989.

*TUÑÓN DE LARA, MANUEL y GARCIA NIETO, MARÍA DEL CARMEN: *La Guerra Civil*. En Historia de España (vol. 9). Barcelona: Labor, 1989.

* TUSELL, JAVIER: *Siglo XX*. *Manual de Historia de Historia de España* (tomo 6). Madrid: Historia 16, 1994.

* VILANOVA RIVAS, MERCEDES y MORENO JULIA, XAVIER: *Atlas del Analfabetismo en España: De 1887 hasta 1981*. Madrid: Centro de Publicaciones del Ministerio de Educación y Ciencia, 1992.

* VILAR, PIERRE: *La Guerra Civil Española*. Barcelona: Crítica, 1988.

* VILLARES, RAMON y BAHAMONDE, ÁNGEL: *El mundo contemporáneo: del siglo XIX al XX*. Madrid: Taurus, 2012.

* VIÑAS, ÁNGEL: *Los apoyos exteriores, palancas de la victoria y de la derrota*. En "*El Combate por la Historia*". Barcelona: Pasado y Presente, 2012.

* YANIZ VELASCO, FEDERICO: *Observadores desde el aire II. La formación de los observadores de aeroplano*. En Aeroplano (nº30), 2012.

* ZARAGOZA PELAYO, RAFAEL: *Las causas de la Guerra Civil Española desde la perspectiva actual: aproximación a los diversos enfoques históricos*. En Historia Actual On Line (14), 2007.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante