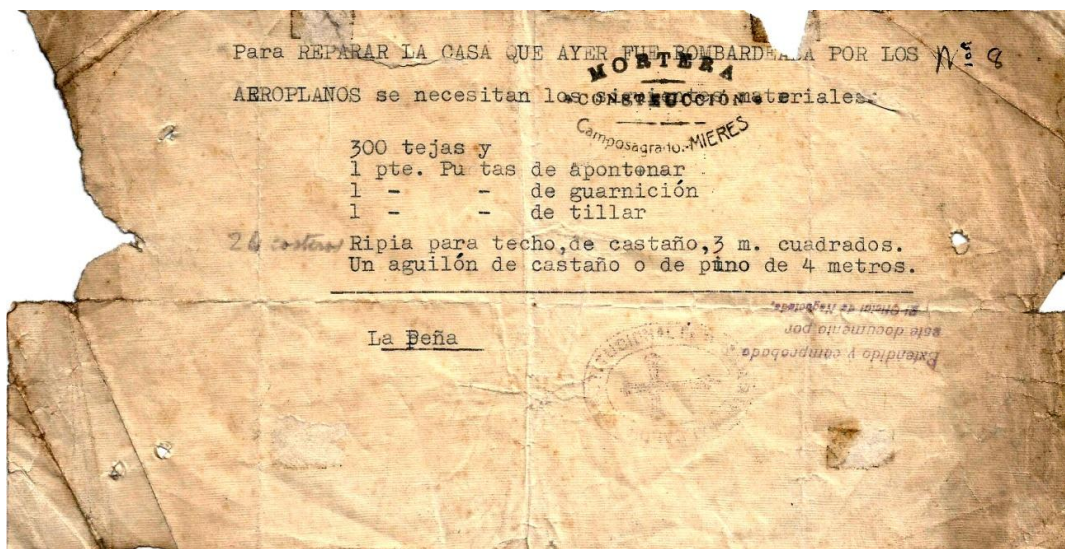


3ª entrega

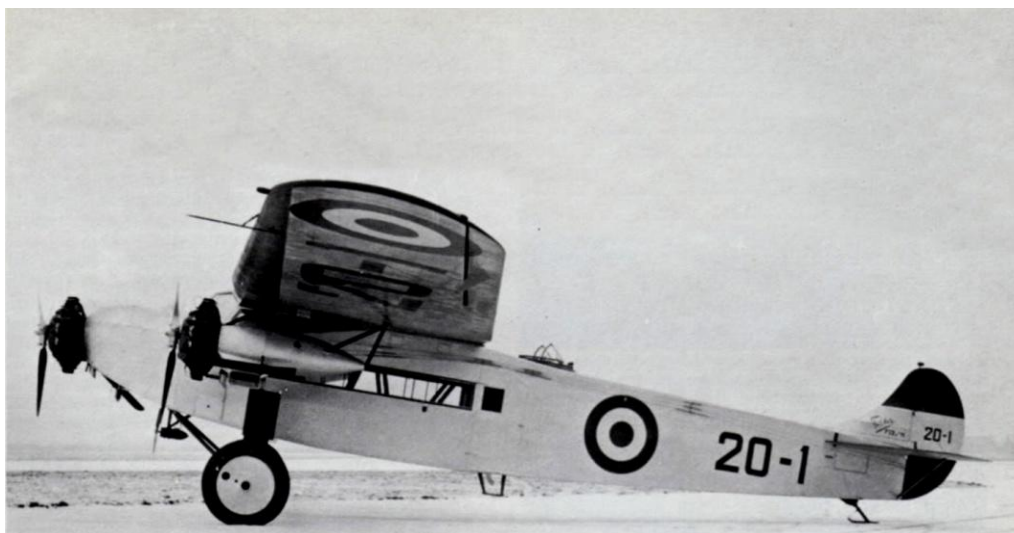


“Para REPARAR LA CASA QUE AYER FUE BOMBARDEADA POR LOS AEROPLANOS... (en) La Peña”, dice el “vale” nº 8 de los 57 con que el Comité Revolucionario de Mieres desvalijó el negocio de ferretería y materiales de construcción de mi abuelo, Francisco Mortera, único que hace referencia a los bombardeos de la localidad. Lamentablemente es también el único que no lleva fecha pero, teniendo en cuenta que los “vales” números 5, 6 y 7 son del día 6 de octubre y los números del 10 al 20 son del día 8, ese “AYER” debe sin duda referirse a los bombardeos del 7.

8 de octubre.- A primeras horas de la mañana despegaban de Getafe seis Breguet del Grupo 31 y desde Cuatro Vientos, un trimotor Fokker VII B 3m. militar (20-1) para cumplir las órdenes recibidas el día anterior. Poco después, con la idea de sumarse a los aparatos madrileños, salían de La Virgen del Camino otros doce Breguet del Grupo 21. Todos ellos iban armados con bombas y ametralladoras y, dos de los Breguet, portaban aparatos de radio para permanecer enlazados con el mando. La climatología no era propicia, pues Asturias estaba cubierta de nubes bajas, tal como refleja el Parte de Operaciones de la Aviación Militar:

Por cubrirse Asturias de un mar de nubes, sólo pudo hacerse un servicio de observación próxima con el resultado siguiente:

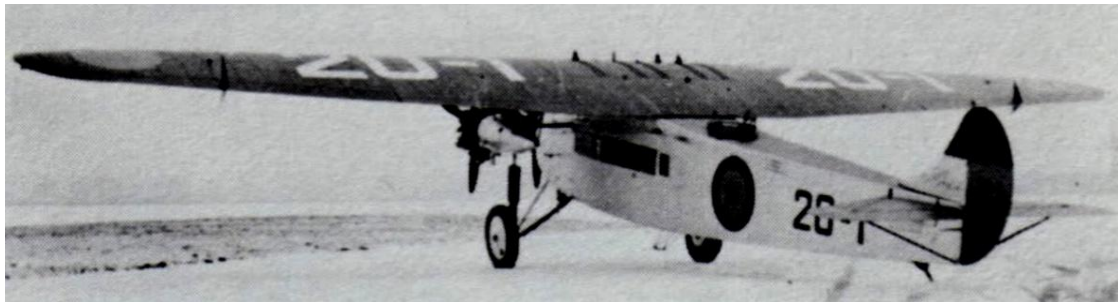
Columna Bosch. Entre Pola de Lena y Campomanes, con paneles indicando falta de municiones; sobre carretera Mieres-Oviedo se observó actividad por lo que fue bombardeada, así como una boca-mina con obreros que contestaron al fuego.



Cuatro vistas del primero y, por entonces único, Fokker F-VIIb3m/M (versión bombardero del F-VIIb3m) de que disponía la Aviación Militar . Flamante; recién llegado a España en enero de , donde recibió la matrícula 20-1. Se trataba del avión con número de fábrica 5353 y se le habían montado motores españoles Hispano Suiza 9Qd de 325 hp.



Junto con este aparato se adquirió la licencia de fabricación para otros tres cuya construcción correría a cargo de la firma Aeronáutica Industrial S.A. (A.I.S.A.) –antes, Loring–, de Carabanchel



En las fotografías se aprecia la torreta dorsal con anillo Scarff para ametralladoras; único puesto armado defensivo de que disponía el aparato.



Tras efectuar su primer servicio de guerra sobre Asturias, el trimotor Fokker de la Aviación Militar se incorporaba a la Base de León desde la que continuaría operando hasta la derrota de los revolucionarios.

El total de municiones consumidas en el día de hoy es de 90 bombas y 470 cartuchos”.

Al regreso de un servicio uno de los Breguet del Grupo 21 se estrellaba contra otro aparato del mismo tipo estacionado en el aeródromo resultando herido grave el piloto, capitán don Ramiro Jofré Jáudenes, y leve el observador, teniente don Javier Murcia Rubio.

En cuanto a los aviones del Grupo 31 llegados como refuerzo a la Base de León, conocemos por el parte emitido a su regreso a Getafe, el 20 de octubre, las matrículas y tripulantes de siete de ellos: el 31-161, piloto

comandante Maza y mecánico Genérez; 31-51, piloto capitán Turné y mecánico Ruano; 31-151, piloto sargento Aguayo y observador sargento 1º Velasco; 31-56, piloto subayudante Cremades y mecánico Ramírez; 31-113, piloto ayudante Nicolás y observador capitán Grande; 31-27, piloto capitán Bono, y 31-3, piloto ayudante Benavides y mecánico Jiménez. A los que cabría añadir el 31-2, de cuya presencia daremos noticias más adelante.

Al aeródromo de La Virgen del Camino llegaban en avión el jefe de la Escuadra Nº 1, teniente coronel don Antonio Camacho Benítez, y el segundo jefe de la misma, comandante don Eusebio Verda del Vado. Su misión consistía en destituir al jefe de la Base, comandante De la Puente, lo que realizaron inmediatamente de su llegada, sin la menor complicación (15). El comandante Verda, que había ostentado la jefatura de la Base con anterioridad a De la Puente y era, por tanto, conocedor tanto de sus instalaciones como de su personal, se hizo cargo provisionalmente del mando de la misma, comunicándoselo al general De la Cerda, al tiempo que se ponía a su disposición y le garantizaba el exacto cumplimiento de las órdenes que recibiera.

15 La destitución oficial tendría lugar por Orden Circular de 10 de octubre, publicada en el D.O. del Ministerio de la Guerra nº 238

<u>L E O N</u>		
Grupo nº 21(3 Escuadrillas B.XIX. Reconocimiento).		4 Escuadrillas de Breguet XIX (35 aviones).
<u>L O G R O N O</u>		
Grupo nº 23(3 Escuadrillas B.XIX. Reconocimiento).		3 Escuadrillas de Breguet XIX (21 aviones).
<u>B A R C E L O N A</u>		
Grupo nº 13(2 Escuadrillas de Nieuport. Casa).		1 Grupo de Casa.
<u>S E V I L L A</u>		
Grupo nº 22(2 Escuadrillas B.XIX).		1 Escuadrilla Breguet XIX. (5 aviones).
1 Escuadrilla(Nieuport de Casa).		1 Escuadrilla de Nieuport (Casa).
<u>CUATRO VIENTOS</u>		
1 Trimotor Fokker		1 Trimotor Fokker
<u>AVIONES CIVILES UTILIZADOS</u>		
2 Fokker de BAFE, que efectuarán un transporte de personal desde		

Estadillo que refleja las plantillas de los distintos Grupos, con expresión de las unidades que permanecían el 8 de octubre de 1934 en sus Bases; en plena revolución de Asturias

Para reforzar el personal de la Base de León llegaron en esta jornada diez pilotos, observadores y bombarderos del Grupo 22, de Sevilla, transportados por dos Fokker F.VIIb3m de la línea aérea L.A.P.E. (16)

Se ha escrito (17) que también acudió en refuerzo del Grupo de León una escuadrilla del Grupo Nº 22, de Sevilla, de la Escuadra Nº 2, basándose en el estadillo reproducido supra en el que puede verse como dicho Grupo disponía de dos escuadrillas Breguet XIX, pero que durante los hechos revolucionarios de octubre, únicamente estaba presente en Tablada una de

16 No está claro si estos dos aparatos fueron alquilados a la línea aérea para este transporte o si se consideraban ya incluidos en la orden de incautación que se haría oficial el día 12

17 Así, Rafael A. Permuy. ("Los Breguet XIX en la Revolución de Octubre de 1934", dentro de la obra "Enciclopedia de la Aviación Militar española". Volumen 5, pág. 1.382) o Emilio Herrera Alonso. "La Aviación en la Revolución de Octubre de 1934". En revista "Aeroplano", nº 18, pág. 36)

ellas con tan sólo cinco aparatos; sin embargo no he podido encontrar ningún documento o fotografía que probara la presencia de la otra en León. Lo cual no quiere decir que fuera imposible, pero no dejaría de ser absurdo que se enviaran pilotos y bombarderos en trimotores de L.A.P.E., si es que iban a enviarse también los Breguet. El “Noroeste”, de Gijón, del 31 de octubre de 1934 recogía las declaraciones a la prensa madrileña de uno de los aviadores que participaron en las operaciones en las que aseguraba que *“...entre los 36 aparatos que hubieron de concentrarse en la base de León, una tercera parte de ellos procedentes del grupo de Getafe, más cinco trimotores (tres de “Lape”); en total unos cuarenta aparatos...”* sin referencia alguna a los aviones sevillanos. Por otra parte, sabemos que el Grupo Nº 23, de Logroño, no envió escuadrilla expedicionaria alguna a León, sino a Barcelona y, no obstante, encontramos actuando desde la Base de la Virgen del Camino a dos de sus hombres –los sargentos pilotos y bombarderos Manuel Aguirre López y Jesús Benito López... ¿con Breguet del Grupo 23?

A 14,15 h. tomaba tierra en el aeródromo de León el autogiro La Cierva Mod. C.30, con matrícula EA-SCB y número de fabricación 757, de la Aeronáutica Naval, pilotado por el teniente de navío don Antonio Guitián acompañado del mecánico Gallego. Había despegado de Getafe a 11,00 h. y alcanzado su destino tras hacer una escala en Valladolid para reabastecerse de combustible (18).

18 Un segundo autogiro del mismo tipo, matrícula EA-SCA, permanecía, de momento, en Getafe a la espera de la llegada de una ruedecilla de cola desde Inglaterra para reponer la suya, dañada



A 14,15 h. del 8 de octubre llegaba a León el autogiro La Cierva EA-SCB, de la Aeronáutica Naval, tripulado por el teniente de navío Guitián.

9 de octubre.-

A 01,40 h. se recibía la Orden de Operaciones en la que se disponía que los vuelos de reconocimiento fueran efectuados por parejas de aviones y los de bombardeo por patrullas o escuadrillas, de acuerdo con la importancia del objetivo, llevando en todos los casos el mayor número de bombas y ametralladoras posible, y precisaba como objetivo principal de la jornada el bombardeo de Mieres, en el que debía emplearse el máximo de aparatos disponibles.

El jefe de la 8ª División, general De la Cerda, solicitaba el bombardeo urgente de Villablino y la carretera entre esta población y Páramo del Sil, donde se habían detectado grupo numerosos de revoltosos. El mal tiempo

reinante, dificultaría notablemente el cumplimiento de estas órdenes, aunque se intentaría con el mayor empeño. El parte de este día informaba:

“Sobre Ponferrada, sin encontrar novedad.

A las 12,30 horas se intentó efectuar reconocimiento sobre zona rebelde y columnas sin conseguirlo por el mar de nubes que cubría todo el terreno, no obstante llegar a rebasar la costa sin encontrar un sitio por donde poder atravesarlo.

Se intenta nuevamente el reconocimiento por la tarde, sin éxito.

En el primer vuelo efectuado se lanzaron, sobre la ruta Puente de los Fierros-Pola de Lena-Oviedo-Gijón, proclamas.”

Se enviaban a León, por carretera desde Burgos, 100 bombas Hispania A-5 (de 12 kg.), 4.000 cartuchos calibre 7,7 mm (.303 British) y 800 litros de aceite; por ferrocarril, otras mil bombas A-5 y, por vía aérea, en tres trimotores Fokker F-VIIb 3m de L.A.P.E. y, en el trimotor militar Junkers K.30, matrícula 49-1, mil kilos de bombas incendiarias (19), 13.000 cartuchos de 7,7 mm, y repuestos para lanza-bombas y ametralladoras Vickers y Darne. Asimismo, se desplazaron a León seis armeros para reforzar el personal de la Base.

19 En ningún momento se especifica el modelo de estas bombas, ni su peso, que pudiera permitirnos identificarlas. Probablemente se trataba de la bomba P. u. W. incendiaria de 20 kg., fabricada por E.I.S.A y Talleres de Guernica S.A. Se adecuaba perfectamente a los lanzabombas externos de los Breguet XIX y aún debía quedar en 1934 un buen remanente de las utilizadas en la campaña de Marruecos



Junto con el Fokker F-VII 20-1, la Aviación Militar española disponía por estas fechas de otro trimotor; un Junkers Mod. K.30, fabricado por la firma sueca A B Flygindustri con número de serie 949, versión militar del aparato comercial Junkers G-24 del que la Unión Aérea Española había operado cinco unidades que posteriormente heredó CLASSA y, finalmente, L.A.P.E. El K-30, al que le fue asignada la matrícula 49-1, montaba dos torretas dorsales con anillos Scarff para dos ametralladoras y una quinta máquina en un puesto ventral replegable.

En vista de las malas condiciones meteorológicas que dificultaban el aprovisionamiento de un grupo avanzado de tropas de la columna Bosch, aislado en Vega del Rey, el teniente observador de Aviación don Mariano González Cutre y Villaverde, enlace de la columna con el Mando aéreo, y el soldado, asimismo de Aviación, don Antonio Castro se ofrecieron voluntarios para llevarles un camión con víveres y municiones; consiguiendo atravesar los cuatro kilómetros que separan dicho pueblo de Campomanes pese a estar completamente batidos por fuego enemigo. Ambos serían recompensados con la Medalla Militar Individual que les fue impuesta en Madrid el 14 de abril de 1935.

10 de octubre.-

El Parte de Operaciones de la Aviación Militar va detallando los servicios efectuados a lo largo de la jornada:

“Apoyo a la Columna Bosch. Se bombardea entre Pola de Lena y Ujo un tren, lanzándole seis bombas. A las 12 se bombardea el barrio obrero de Mieres y el de Ujo, lanzándose 49 bombas, bombardeándose también alguna locomotora entre Pola de Lena y Mieres. Sobre Mieres se lanzan 30 bombas.

Línea Musel-Gijón-Oviedo. De las 11 a las 14 se arrojan 40 bombas a los grupos sediciosos situados al S.E. de Gijón e inmediaciones, que molestaban el avance de la columna desembarcada en el Musel. A las 14 se arrojan bombas sobre grupos sospechosos situados delante de la columna al S. de Gijón. De las 10 a las 16, para facilitar el avance de la columna entre Lugones y Oviedo, se bombardea con 11 bombas el frente hacia Oviedo, así como los caseríos y los arroyos próximos a la fuerza, que estaban llenos de gente. Se bombardean seis camiones en la carretera de Santander, en Noreña y tres camiones, dos coches ligeros y un grupo rebelde en Pola de Siero. A las 16,40 se vuelve a bombardear más camiones entre Lugones y Oviedo, lanzándose también bombas al S. del monte Naranco y S. de Oviedo en donde se observa gente en camiones con bandera roja, percibiéndose tiroteo intenso contra los aviones. El cuartel de Infantería indica con un panel una dirección y se bombardean los grupos rebeldes que allí se encontraban.

Barruelo y Guardo (Palencia) (20). Al N.O. de Barruelo, a las 12, se bombardean camiones rebeldes y se ametralla coche ligero por indicación de la tropa allí estacionada. En Guardo sin novedad

20 El día anterior, 8, una patrulla de Breguet XIX del Grupo N° 31 había realizado desde Getafe un servicio sobre Saldaña y Guardo (Palencia). En esta ocasión, el servicio sobre Barruelo y Guardo lo hizo una escuadrilla Breguet desde León. Ver Rafael A. Permuy. Ob. citada, págs. 1.385–1386.

Cuenca del Sil, Villablino. A las 8 se bombardea grupo rebelde en las proximidades de una mina por haberlo indicado por medio de paineles nuestra fuerza, así como también los alrededores de la carretera y minas próximas.

A la indicación de que se bombardee Villablino se reconoce, viéndose soldados en el pueblo, pero al no contestar a las señales de reconocimiento se bombardea el pueblo con 21 bombas. Por informe de la División, esta operación fue un éxito. También se tiró con ametralladora.

Resumen. Horas de vuelo efectuadas, 150. Bombas arrojadas, 298.

El ataque a Villablino fue el primer servicio de los aparatos de León, llevado a cabo a las 08,00 h. por ser el objetivo más cercano a la Base. A partir de las 10,00 h. ya estaban los aviones sobre la columna López Ochoa bombardeando sobre la carretera de Santander a Oviedo para facilitarle el avance hacia la capital asturiana. A las 11,00 h. seis Breguet, portando cada uno 12 bombas A-5 apoyaba el avance de la 6ª Bandera de la Legión –que había llegado en el crucero “Miguel de Cervantes” al Musel en la madrugada– y a media compañía de marinería del acorazado “Jaime I” que marchaban sobre Gijón, acabando con la resistencia de los rebeldes de la plaza. Darían igualmente apoyo al 1º Batallón del Rgto. de Infantería Nº 29 que se encontraba en la Venta de Veranes, al Sur de Gijón.



Imagen de Gijón tomada por los aviones de León

A las 12,00 h. (21) se procedía al bombardeo de Mieres, lanzando 30 bombas a lo largo de la antigua carretera general a Castilla (calle Ramón y Cajal) algunas de las cuales se desviaron alcanzando la calle Capitán Galán, paralela a la anterior. Se registraron las siguientes víctimas:

21 Curiosamente, la mayoría de los testimonios procedentes de los revolucionarios (P.e.j. Manuel Grossi, Informe de los Sindicatos de Asturias, León y Palencia...) aseguran que el bombardeo tuvo lugar a las 09,00 ó 09,30 horas

Muertos

José M ^a Campillo Fernández	23 años	C/Ramón y Cajal (Frente a la casa de Isaac Posada)
Fidel García Sánchez.	23 años	C/Ramón y Cajal (“ “ “ “ “ “)
Aurora Alcedo Tuñón		C/Ramón y Cajal (“ “ “ “ “ “)
Carlos González Álvarez	23 años	C/Ramón y Cajal (“ “ “ “ “ “)
Manuel Gutiérrez García	39 años	C/Ramón y Cajal (“ “ “ “ “ “)
Manuel Iglesias Arias.	24 años	C/Ramón y Cajal
Pedro Rodríguez Secades	66 años	C/Ramón y Cajal
Ramona Fernández Magdalena.	42 años.	C/Capitán Galán
Nicolás Villoria Fernández	10 años (Hijo de la anterior)	C/Capitán Galán
Juan Gutiérrez Rodríguez	5 años	C/Capitán Galán

Figuran, además, fallecidos (sin fecha) en la calle Capitán Galán los tres hermanos

María Luisa Martínez González.	10 años	
José Jesús Martínez González	7 años	
José Antonio Martínez González	6 años	

Fuera de la lista y sin indicación de fecha ni lugar.

Milagros Fuentes	25 años	
------------------	---------	--

Heridos

Visitación Posada Velasco	30 años. (Hija de Isaac Posada)	La Villa
Lolita Álvarez Posada.	8 años. (Hija de la anterior)	La Villa
Adolfo Antuña Iglesias	10 años	C/Ramón y Cajal (Frente a la casa de Isaac Posada)
Rosa M ^a Martínez Fernández.	13 años.	C/Ramón y Cajal (“ “ “ “ “ “)
Generosa García López.	37 años	C/Ramón y Cajal
Elia Gutiérrez Rodríguez	10 años	C/Capitán Galán
Sagrario Rodríguez.		C/Capitán Galán
Amparo Díaz Martínez	19 años	Estación del Vasco

Sin indicación de lugar

Adolfo Cuevas Suárez.	44 años e imprudentes	
Amalia Morán Fernández	14 años	
Nieves Fernández	10 años (Hija del fallecido José Fernández Álvarez)	
Fructuoso García Negral	47 años	

(Archivo Municipal del Ayuntamiento de Mieres)

Como puede verse, la mayor parte de las bajas se produjeron en dos grupos entre los que abundaban las mujeres y los niños, varios de ellos unidos por lazos familiares. ¿Qué hacía esa gente agrupada en medio de la

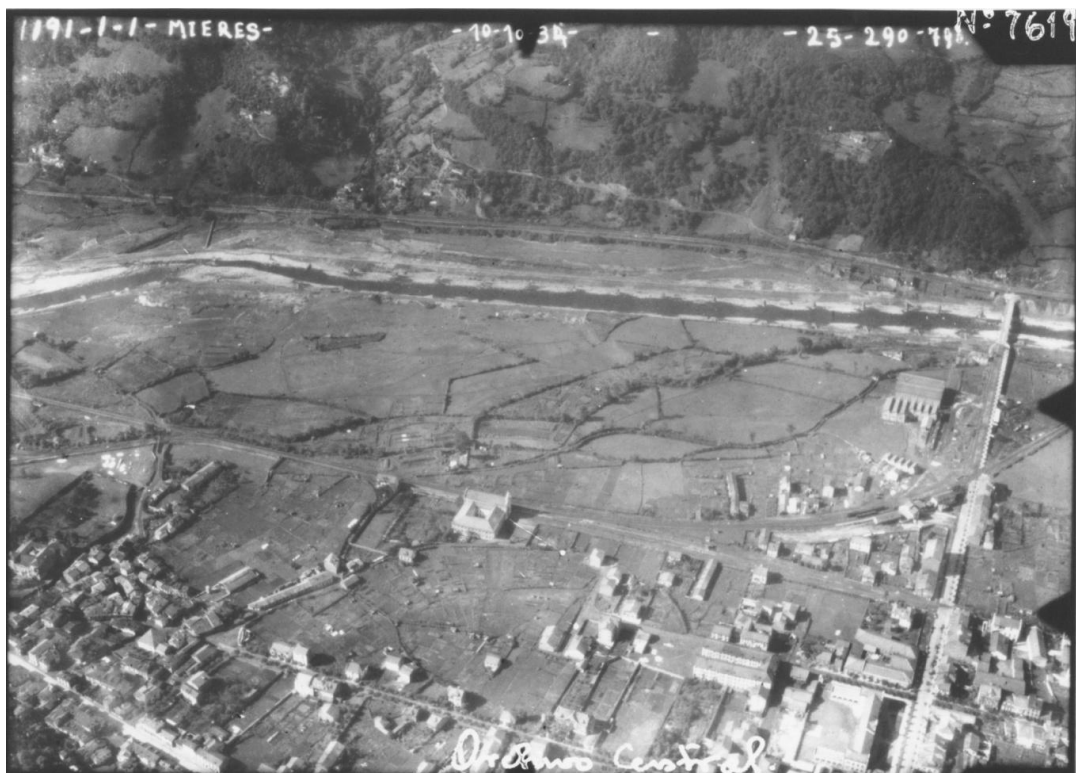


Fotografía de la zona de Mieres más castigada por el bombardeo del 10 de octubre, tomada por los mismos aviones que lo efectuaron. El óvalo en rojo señala, sobre la carretera general a Castilla, la casa de Isaac Posada, cuyo aspecto actual nos muestra la imagen en color.





Fotografía de Mieres tomadas por los aviones que llevaron a cabo el bombardeo del 10 de octubre.



La imagen nos muestra la parte Oeste de Mieres, donde sólo se contabilizó una mujer herida

calle? Da la sensación de que estuvieran contemplando desprevenidos e imprudentes el vuelo de los aparatos.

Otras 19 bombas se habían arrojado sobre Ujo; sobre un tren entre Pola de Lena y Ujo y sobre una locomotora entre Pola de Lena y Mieres.

Igualmente, a las 12,00 h los Breguet XIX bombardeaban y ametrallaban grupos y camiones en Barruelo de Santullán (Palencia). A 14,00 h volvían los aviones a bombardear a los revoltosos que hacían frente a la columna, ahora al mando del teniente coronel Yagüe, que avanzaba sobre Gijón y, a 16,40 h la carretera entre Lugones y Oviedo y alrededores de la capital asturiana.



Fuerzas de la columna López Ochoa en las inmediaciones de Oviedo

Uno de los aparatos que apoyaron el avance de las tropas que entraron en Gijón no regresó a la Base. Se trataba del Breguet XIX 31-2, del Grupo 31 de Getafe, pilotado por el capitán don Juan Bono Boix al que varios

disparos de fusil habían perforado su depósito de combustible, forzándole a un aterrizaje de emergencia en la playa de Gijón.

El teniente coronel Yagüe había tomado el mando de la columna legionaria, como se ha dicho, tras un complicado viaje. A las 08,00 había llegado a la Base de León, procedente de Getafe, a bordo de un Breguet XIX, con la misión de ponerse al frente de las fuerzas del Ejército de África que estaban desembarcando en El Musel (Gijón).



Breguet XIX del capitán Bono, en la playa de San Lorenzo de Gijón, retirado del agua de la pleamar con la ayuda de un grupo de civiles para evitar su deterioro.



Instantánea del 31-2 tomada inmediatamente a la anterior en la que puede apreciarse el montaje doble de ametralladoras Darne y adivinarse –más que verse– el visor de bombardeo “Warleta” en el costado derecho del fuselaje (sobre el guión).



El 10 de octubre coincidirían en la playa de Gijón el Breguet XIX 31-2, obligado a un aterrizaje forzoso por avería del motor, y el autogiro EA-SCB, que había llevado a El Musel al teniente coronel Yagüe

Como quiera que en Asturias no había ningún aeródromo que se adecuase al traslado oportuno del teniente coronel por aire y el viaje por carretera resultaba imposible o, al menos, muy problemático y lento, la Jefatura de las Fuerzas Aéreas dio, en la mañana, al teniente de navío Guitián la orden de llevarle en el autogiro EA-SCB hasta dejarle en un paraje próximo a las tropas que debía comandar. Poco antes de emprender el vuelo, se rompía la palanca de frenos del aparato; reparada provisionalmente, volvió a romperse al probar el motor. Decidiose entonces despegar sin frenos, embalando el rotor con las ruedas retenidas por los calzos, pero tampoco dio resultado, por lo que, fiado de su pericia en el pilotaje del aparato, el teniente de navío Guitián resolvió despegar

dejándole rodar por la pista hasta que el rotor alcanzara el número de vueltas preciso para alzar el vuelo. El despegue se vio dificultado además por la carga que llevaba –aparte de su pasajero, equipaje, herramientas, aceite y benzol– para poder operar una vez llegado a Asturias. Esta misma sobrecarga ralentizó su vuelo hasta el punto de emplear cuarenta y cinco minutos en ascender los 493 metros que median entre el aeródromo de La Virgen del Camino (a 918 m. de altura) y el puerto de Pajares (a 1.411) para poder salvar la cordillera. Una vez llegado a Gijón, Guitián eligió para aterrizar un prado inmediato a los depósitos de la C.A.M.P.S.A., próximo a El Musel (22); a poco, una camioneta recogía al teniente coronel para llevarlo hasta las fuerzas cuyo mando debía tomar.

22 Los depósitos de C.A.M.P.S.A. no se ubicaban, como ahora, en la parte alta de la Campa de Torres, sino en la llanada de El Natahoyo.