

DIARIO DE LA GUERRA AEREA EN ASTURIAS

1934/1937

Por Artemio Mortera Pérez

7ª entrega

GUERRA EN LOS CIELOS DE ASTURIAS 1934/1937

II. PERIODO ENTRE GUERRAS

A finales de la década de los “veinte” del pasado siglo se despertó en diferentes autoridades locales asturianas el interés por disponer de aeródromos capaces de convertirse en un futuro en destinos de líneas aéreas. Con esta intención, en 1927, el Ayuntamiento de Llanera cedía al Estado unos terrenos en la Morgal considerados muy idóneos para el aterrizaje de los aviones de la época (1).

Por su parte, una comisión del Ayuntamiento de Llanes viajaba a Madrid en 1932 para entrevistarse con el entonces Director General de Aeronáutica Civil, don Arturo Álvarez-Buylla Godino, en petición de una mayor categoría y, en consecuencia, de un mejor equipamiento del terreno de vuelo existente en la llamada Cuesta de Cué, a raíz de la cual se solicitaron al consistorio llanisco los oportunos datos para evaluar las posibilidades de dicho terreno. A partir de ese momento se irían cruzando una serie de solicitudes, así como ofertas del terreno al Ministerio de la Guerra, sobre las que volveremos más adelante, que se complementaron

1 “La evolución del paisaje en un espacio periurbano: Lugones-Posada de Llanera (Asturias)”, en “Ería” (Universidad de Oviedo), nº 57, pág. 27

con la aprobación de algún que otro presupuesto municipal para el inicio de unas mínimas obras indispensables: pequeños desmontes, instalación de una manga de viento, alguna señalización (2).

A despertar ese interés por la Aviación había contribuido no poco la llegada a Llanes el 17 de agosto de 1931 de una avioneta Potez 36.14, matrícula F-ALAC (3), propiedad del piloto francés Pierre Desmazières, acompañado por el llanisco, Benjamín Gutiérrez Junco (4). Curiosamente, el aterrizaje no tuvo lugar en la Cuesta de Cué, sino en el prado de Malzapatu, a las afueras de la población, en la salida hacia Poo, acondicionado previamente. Sería en los días siguientes cuando Desmazières “descubrió” el campo de Cué, comenzando a utilizarlo entusiasmado para dar bautizos del aire a vecinos de Llanes, al “módico” precio de cinco duros vuelo.

2 En 1933 se destinaban 5.000 pesetas del presupuesto municipal llanisco a la mejora del campo de vuelo de la Cuesta de Cué: instalación de una manga, un urinario y establecimiento de una cierta vigilancia por un guarda jurado durante el verano

3 Número de fabricación 2043 (motor Renault de 95 HP). Se trataba de la misma avioneta en que Desmazières había realizado entre diciembre de 1930 y marzo de 1931 un raid a Madagascar, en unión de René Lefèvre, que pilotaba a su vez la avioneta del mismo tipo F'-AJZZ

4 Nacido en Parres, había huido a Francia en 1921, para evadirse del servicio militar. Allí estableció contactos con el mundo aeronáutico, acompañando a Desmazières como mecánico en el citado vuelo París-Madagascar.



Benjamín Gutiérrez Junco fotografiado en el prado de Malzapatu junto a la Potez 36 en su primer vuelo a Llanes



Desmazières (primero por la derecha) y Gutiérrez Junco (a su izquierda) en el Cuesta de Cué, durante su estancia en Llanes en agosto de 1931

Lo cierto es que la llegada de la Potez constituía todo un acontecimiento, ya que, desde aquel lejano 1919 en que Leónce Garnier (“mosiú Garnié”, para los asturianos) realizara el primer vuelo desde la Cuesta de Cué, habían sido muy pocos los que desde allí se efectuaron. El más destacado el del piloto santanderino Teodosio Pombo, contratado para lanzar flores desde el aire sobre la Virgen de la Guía el día de su festividad, 8 de septiembre de 1930, realizando varios vuelos de prueba con su Messerschmitt M.23b, matrícula EC-PAP, acompañado por algunas

autoridades locales que, finalmente, se saldarían con la imposibilidad de volar el día de la fiesta.

A partir de la visita de Gutiérrez Junco, se dispararon los acontecimientos. En junio de 1932, aterrizaba en la Cuesta de Cué un Breguet XIX de la Aviación Militar pilotado por el capitán Pérez Prado en comisión para visitar Asturias con el encargo de buscar parajes aptos para las operaciones de vuelo. La impresión que la causó el campo de la Cuesta de Cué fue magnífica, informando a sus superiores de sus buenas condiciones, no para establecer una base aérea, sino para convertirlo en aeródromo de socorro, y a la Federación Aeronáutica Española de su aptitud para acoger un final de etapa de la II Vuelta Aérea a España, que iba a celebrarse próximamente. Esta posibilidad fue aceptada, aunque no pudo realizarse al haber sido suspendida la citada Vuelta, si bien tendría lugar al año siguiente.



El capitán Pérez Prado (en el centro, en mono de vuelo) a su llegada a la Cuesta de Cué en junio de 1932, objeto de la curiosidad de las “fuerzas vivas” locales. Segundo por la derecha, con sombrero, el alcalde de Llanes don Clemente Merodio.

En ese mismo año aterrizó en Cué una patrulla de la Aviación Militar formada por tres Breguet XIX, tripulados por los comandantes Rodríguez y Díaz de Lecea, González Gallarza y Fernández Mulero.



En 1932/33 volaban a Asturias con una cierta frecuencia los Breguet XIX militares. Vemos aquí uno de ellos en la Cuesta de Cué (arriba) y otro en un campo improvisado en Ribadeo (abajo)

Otros pilotos que comenzaron a ser habituales en la Cuesta de Cué fueron José Yanguas Yáñez, con su De Havilland Dh.80A Puss Moth, matrícula EC-NNA, y Ricardo García Portilla (“Rico”), natural de Cué, emigrado a Méjico, que, cuando viajaba a España, traía con él su avión embarcado. Más circunstancial e imprevisto fue el aterrizaje, en octubre de 1933, de una avioneta con matrícula norteamericana, en la que volaba una pareja de recién casados en viaje aéreo por Europa –y, en esta ocasión, concretamente hacia Barcelona–, a quienes la niebla hizo perder el rumbo.

La visión de las marcas de identificación como aeródromo auxiliar de la Cuesta de Cué, supuso un alivio ante una situación que empezaba a resultarles peligrosa. En el campo de vuelo fueron atendidos por el piloto José Yanguas que les proporcionó combustible y la orientación precisa para proseguir su viaje.

En 1933, ya tenían la consideración “de servicio” el campo de Llanera, próximo a Oviedo y Lugones, para la Aviación Militar y el de Llanes para la civil. En ese mismo año tuvo lugar la II Vuelta Aérea a España, en la que el aeródromo de Cué fue elegido como final de etapa. Participaban en ésta tres avionetas de turismo y tres Breguet militares, pilotados por el teniente Doménech y Ramírez de Arellano, el capitán Pérez Pardo y, una vez más, el comandante Fernández Mulero, que hicieron en al aeródromo llanisco la escala prevista.

Como hemos visto en el capítulo anterior, en octubre de 1934, las condiciones meteorológicas supusieron una seria dificultad para los aviones que, desde la Base Aérea de León, debían trasponer la cordillera Cantábrica para actuar contra los revolucionarios asturianos. En diferentes ocasiones en el transcurso de las operaciones se consideró la posibilidad de preparar un campo de vuelo al Norte de la divisoria –en Llanera, en Gijón, en Llanes...– sin que finalmente hubiera necesidad de llevarlo a cabo. El hecho de que la Cuesta de Cué se incluyera en esos estudios es la única relación que tuvo con la Revolución de Octubre, pese a la leyenda de una participación real que actualmente se ha difundido, sobre todo en la zona de Llanes.

Tras la dicha revolución de 1934, personal técnico de Aviación efectuó una inspección en el aeródromo, que ya figuraba en las cartas aeronáuticas de navegación, asegurándose que existía el proyecto de asignarle categoría de “eventual militar”, para lo cual se proyectaba dotarle de polvorín, depósito de combustible y casa-vivienda para un guarda. Ante estas noticias, el Ayuntamiento de Llanes, como ya se ha dicho, ofertó al Ministerio de la Guerra la cesión de los terrenos, acompañando la propuesta de los oportunos planos y documentación. Sin embargo, ni hubo una respuesta a dicha proposición ni se llevó a cabo obra alguna de las anunciadas. Lo único que se hizo antes de 1936 fue desviar una línea de tendido eléctrico que constituía un obstáculo para el tráfico del campo.



Benjamín Gutiérrez Junco despegando con su Potez EC-AUU del aeródromo de Lamiaco (Vizcaya)

Entretanto, el tan citado aeródromo continuaba siendo utilizado como base habitual para sus vuelos por Benjamín Gutiérrez Junco, que había obtenido el título de piloto y adquirido la “famosa” Potez F-ALAC en septiembre de 1933, inscribiéndola a su nombre con la matrícula española EC-AUU, con la que solía recorrer la cornisa cantábrica, aterrizando en

terrenos de fortuna, aparte de viajes a Francia, país con el que no deseaba perder sus relaciones aeronáuticas. En febrero de 1935 trasladaría a Llanes a un cámara de la UFA, importante empresa cinematográfica alemana, con el que realizó una serie de vuelos en los que se tomaron las primeras filmaciones aéreas de Asturias (5). También utilizaron el aeródromo de Cué doña María de la Salud Bernaldo de Quirós, primera mujer española que obtuvo el título de piloto de aeroplano y, en el verano de 1934, doña Marcelina Martínez Ruiz que tomó tierra en la Cuesta de Cué con un aparato Bristol (6).

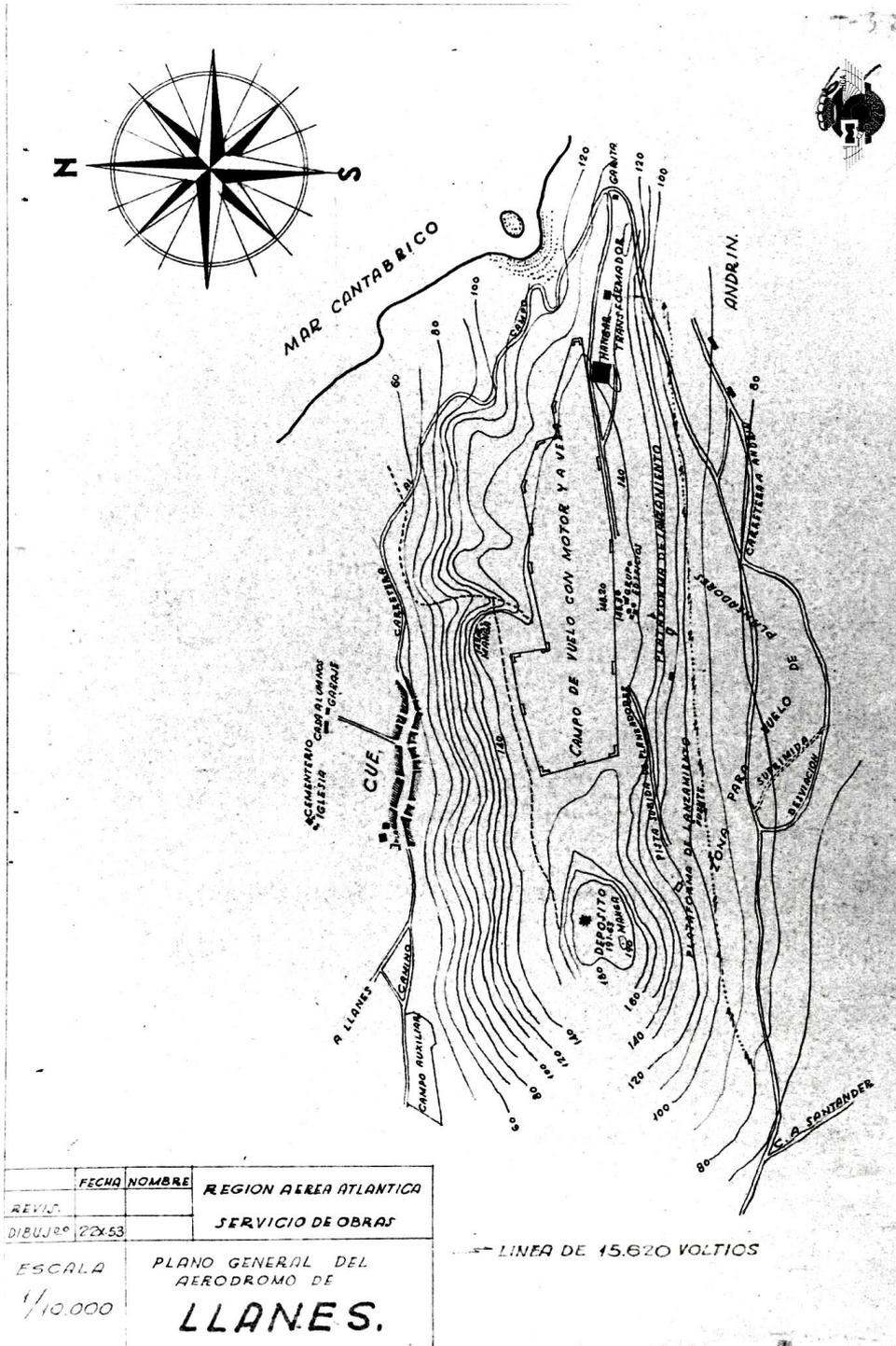
El aeródromo de Cué resultaba, cuando menos, muy peculiar, pues se trataba de un llano situado en una meseta de unos 140 metros de altura (7) circundado prácticamente en todo su perímetro por fuertes pendientes sólo algo más suaves en su extremo Este al que llega la carretera que comunica Cué con Andrín, salvando un collado desde el cual se accede al campo. La dirección del mismo, casi paralelo a la costa, era de Este a Oeste, teniendo la llanada unos mil metros de longitud y cerca de trescientos de anchura, con el mar Cantábrico al Norte y al Sur la Sierra de Cuera, de la que lo separaba el valle que acoge el pueblo de San Roque del Acebal. No es, pues, de extrañar que el piloto republicano Francisco Tarazona lo comparara con un portaaviones y el de la Legión Cóndor Adolf Galland con una azotea. Los vientos dominantes eran del Norte y Noroeste, lo que

5 Actualmente perdidas; lo que nos priva de unas vistas aéreas de época del aeródromo de Cué que, sin duda, figurarían entre ellas.

6 Higinio del Río Pérez. “Joaquín Ortiz. Un arquitecto racionalista”. Pág. 202

7 137 en la zona de acceso al campo y 176 en la cota más alta (Canto de Jario) ya fuera del terreno de vuelo.

suponía que despegues y aterrizajes debían realizarse frecuentemente con viento cruzado.



| FECHA | NOMBRE | REGION AEREA ATLANTICA |
|----------|--|------------------------|
| REVIS. | | SERVICIO DE OBRAS |
| DIBUJO | 22X53 | |
| ESCALA | PLANO GENERAL DEL AERODROMO DE LLANES. | |
| 1/10.000 | | |

LÍNEA DE 15.620 VOLTIOS

Plano del aeródromo de La Cuesta de Cue. Aunque su trazado se remonta a los primeros años “cuarenta”, las curvas de nivel nos permiten hacernos idea de la naturaleza del terreno y al mismo tiempo apreciar las obras levantadas en él durante la guerra. Datación: la REGION AEREA ATLANTICA, por cuyo Servicio de Obras fue dibujado, se creó el 17 de octubre de 1940, por lo que es posterior a ese fecha. (Cortesía de Ramón Duarte Alvarez)

Como compensación a estos inconvenientes, el suelo era de hierba y turba, muy firme y no se encharcaba, lo que permitía operar desde el mismo a polimotores de considerable peso. En conjunto, el saldo era positivo siendo, de hecho, más bien escasos los accidentes ocurridos en él durante la guerra.

En cuanto al terreno de vuelo de la Morgal, en Llanera –que durante la guerra jugaría un papel incomparablemente menor que el de Llanes– se había por fin decidido convertirlo en un aeródromo auxiliar, adjudicándose las obras para su acondicionamiento a don Segundo García Gudiaga en febrero de 1936. El estallido de la contienda civil impediría que los trabajos llegaran apenas a iniciarse.