

16ª entrega

16 de agosto.-

A las 10,00 horas un avión nacional –probablemente el DH.89 N° 2, pilotado ahora por el capitán José Muñoz Jiménez, al que acompañaba el teniente Murcia, del Grupo de León– bombardeaba el cuartel de Asalto de Gijón, sin causar bajas (una bomba alcanzó la Escuela de Altos Estudios Mercantiles y otra el edificio de la calle Pidal donde estaba la cestería “La Vascongada”). A las 16,00 era un “trimotor” republicano el que dejaba caer siete bombas sobre Simancas y una sobre Zapadores sin producir tampoco víctimas. En la noche del 16 al 17 los defensores del cuartel de Zapadores –cuartel del Coto–, prácticamente destruido, y la Cárcel los abandonan, replegándose sobre el Simancas.

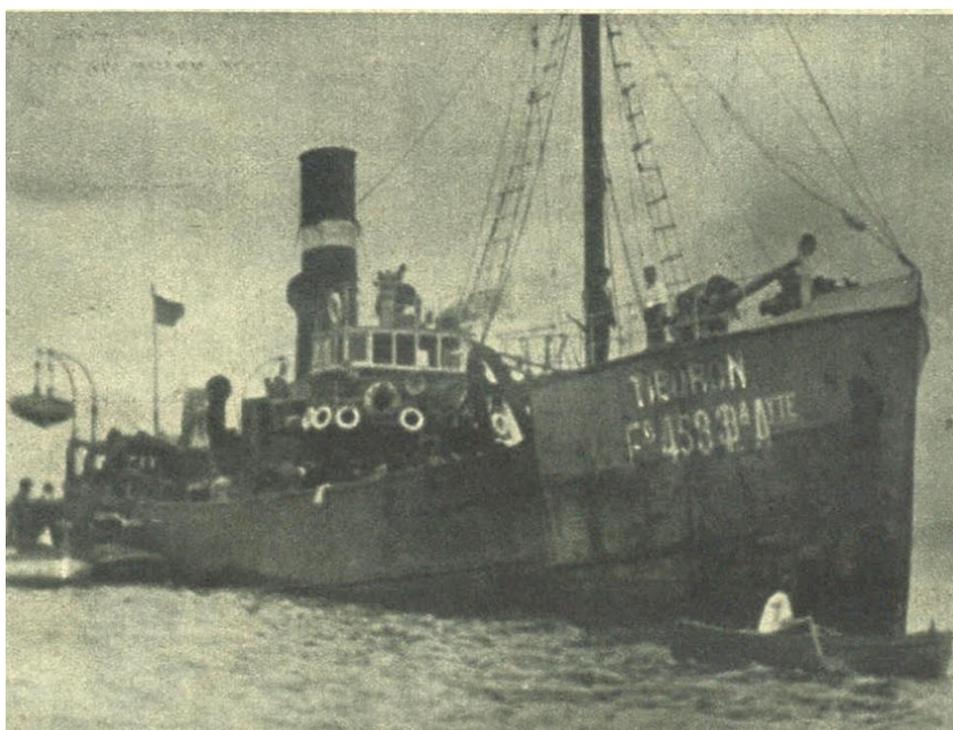


Estado en que se hallaba el cuartel del Coto, del Batallón de Zapadores N° 8, cuando sus defensores se replegaron sobre el de Simancas en la noche del 16 al 17 de agosto.

Aparatos de León contribuían a rechazar un ataque republicano contra Matallana (León).

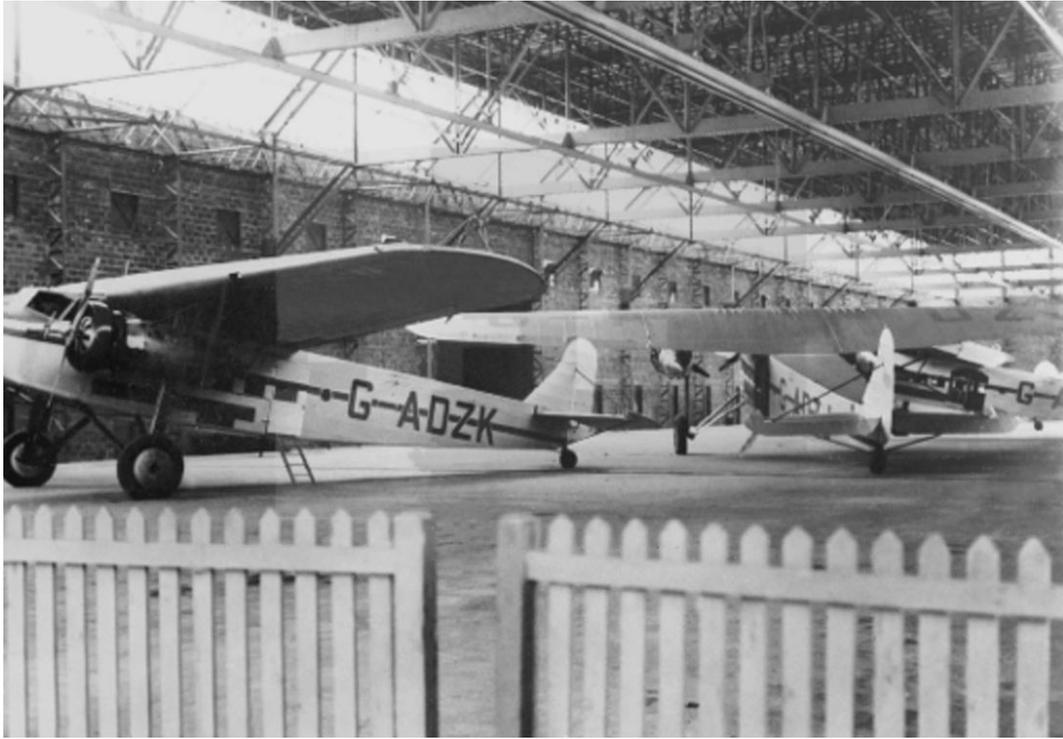
Se produce en esta jornada una acción que no tiene relación directa con Asturias, pero sí algunos de los participantes que la llevaron a cabo. El *bou* “Tiburón”, que patrullaba frente a la bahía de Santander, fue atacado por la Monospar ST.25 tripulada por Eloy Fernández Navamuel y Sebastián

Camacho Soriano, que arrojó sobre él su carga de bombas sin alcanzarlo, no obstante lo cual produjeron entre sus tripulantes un ataque de pánico y un tremendo desorden que el 1º maquinista, Juan Lobeiras, partidario a lo que parece de la causa republicana, aprovechó para convertirlo en motín y exigir al comandante, teniente de navío Montojo, la inmediata rendición y la entrega en Santander. El tiempo transcurrido en un forcejeo, tanto verbal como físico, dio lugar al regreso de la Monospar, que había acudido a La Albericia para reponer su carga de bombas, de las que, una vez alcanzada la vertical del *bou*, lanzó cuatro que tampoco impactarían el blanco, pero fueron suficientes para reforzar la revuelta y provocar la aparición incontrolada de trapos blancos en señal de rendición. La llegada de dos gasolineras y el bou “Alcaudón”, republicanos, decidieron la situación, acompañando al “Tiburón” al interior de la bahía donde materializaría su entrega.



El *bou* “Tiburón” ya en el puerto de Santander. Su captura proporcionaría a Navamuel una fama y un prestigio extraordinarios.

Partían de Inglaterra cuatro Fokker F.XII adquiridos a British Airways para la España nacional por el comandante Carmelo de las Morenas. Estos aparatos ya habían sido comprados con anterioridad para los nacionales por el piloto británico Mc Intosh y enviados a Burgos en un vuelo con escalas en París y Burdeos; escalas durante las cuales las autoridades francesas impidieron la continuación del viaje y forzaron su devolución a Inglaterra el 2 de agosto. Ahora se cubría su envío con una venta ficticia a una empresa minera polaca y los aparatos irían tripulados por pilotos de esa misma nacionalidad sin ninguna experiencia de vuelo en polimotores, por lo que el viaje terminó en desastre: uno de ellos (el G-ADZK, n/f. 5301) capotó al tratar de aterrizar en el aeródromo de Lagord, en La Rochelle, otro se estrelló e incendió en las proximidades del aeródromo de Parme-Biarritz (el G-ADZI, n/f. 5285) y un tercero (el G-ADZJ, n/f. 5292) tomó tierra en Burdeos, donde quedó inmovilizado por los franceses, de suerte que solo un F.XII (el G-ADZH, n/f. 5284) alcanzó su destino, aterrizando en Vitoria en esta fecha. El aviador polaco que lo tripulada consideró su llegada a España poco menos que un milagro y se negó a volver a subir a él, ni para trasladarlo a Burgos ni para dar explicaciones de doble mando al capitán Ángel Salas, que hubo de hacerse cargo de dicho traslado sin conocer en absoluto el aparato. En España fue matriculado 20-5.



Los cuatro Fokker XII adquiridos por los nacionales retenidos en Burdeos a la espera de su devolución a Inglaterra.

El Fokker XII era una variante sobredimensionada de F.VIIb, más grande, más rápido y más potente, pues montaba tres motores Pratt & Whitney Wasp de 425 cv que le facultaban para alcanzar una velocidad máxima de 230 km/h o de crucero de 205. Le fue abierto en el piso del fuselaje un agujero sobre el cual se colocó un lanza-bombas de contraplaqué, parecido al de los “Dragon” civiles, pero más grande, con capacidad para seis bombas de 50 kilos, del que se iban desprendiendo a voluntad con sólo quitar un pasador y accionar la barra en la que iban colgadas; inicialmente se ubicó, en el centro del fuselaje, siendo reemplazado, poco más tarde, por dos lanzabombas, uno en cada costado (50). Como quiera que el visor de bombardeo –tipo Warleta– iba en la cabina, el observador se ataba a la mano una cuerda que enlazaba con el

50 “Historia y Vida”, nº 77, pág. 94

pie del bombardero, al que mediante un tirón avisaba del momento preciso en que debía soltar las bombas.

17 de agosto.-

Un “trimotor” republicano sobrevoló el cuartel de Simancas sin llegar a bombardearlo.

18 de agosto.-

A las 10,15 h. un “trimotor” arrojó doce bombas sobre el Simancas, una de las cuales alcanzó la capilla privada del antiguo colegio de la Inmaculada, donde se guardaba la colección de arte reunida por Jovellanos. Ese mismo avión, repetía el bombardeo algo más tarde, juntamente con “otro aparato” que arrojó dos o tres bombas.

EL COMERCIO del día 19 refería que su presencia “...*fue anunciada al público por medio de la sirena de la Junta de Obras del Puerto, y ante este aviso la gente se recluyó en portales y pisos bajos de las casas por si se tratara de un avión enemigo, pero enseguida, al conocer que el aparato era leal, se dedicó a presenciar el bombardeo desde los lugares más estratégicos*”.

19 de agosto.-

La columna Arteaga tomaba el puerto de Leitariegos con el apoyo de los Br.XIX de León. Uno de ellos “... *capotó en las inmediaciones de Villablino (...), quedando destrozado pero los tripulantes resultaron ilesos.*” (Diario de Operaciones de la 8ª División). El apoyo de estos aparatos a la citada columna proseguiría con bombardeos a lo largo de la carretera que constituía su eje de avance - Villablino-Leitariegos-Cangas-La Espina- hasta el 24.

Un “trimotor” gubernamental bombardeó San Félix de Trevías.

Por la mañana, unos aparatos nacionales (51) lanzaron varias bombas sobre los depósitos de CAMPSA y depósito de máquinas del Ferrocarril del Norte, de Gijón, si bien, de acuerdo con LA PRENSA del día 20, *“...sin que ninguna de ellas cayera dentro de los mismos”* Asegura, asimismo, que uno de los aviones sobrevoló Candás, dejando caer una bomba sobre *“...el monte Fuxa, a la entrada del pueblo, sin causar ningún daño”*. El mismo periódico gijonés, nos informa que *“...por la tarde, hacia las cinco, la misma sirena (la de la Junta de Obras del Puerto) avisó al vecindario por haber sido avistado sobre Cabo Peñas un aparato, pero éste se perdió de vista inmediatamente sin llegar a volar sobre la población”*. El radio nº 45 del “Cervera”, transmitido al Jefe de la Flota a 18,55 identificaba al avión como republicano: *“Avión enemigo sobre Gijón con rumbo al Este”*.

El recién constituido Grupo Mixto, a base de la Escuadrilla Dragon Rapide –aparatos números 2 (capitán José Muñoz Jiménez), 3 (en revisión), 4 (capitán Gómez Martín) y 5 (capitán Vela Almazán) – y dos Nieuport 52 llegados desde el Sur, todos ellos a las órdenes del comandante Juan Antonio Ansaldo, se estableció en el aeródromo de Olmedo, que acababa de habilitarse, actuando desde el mismo tanto en los frentes del Centro, como en los del Norte; en estos últimos desde Logroño y León como puntos de apoyo.

51 Podría tratarse de los Fokker 20-2 (capitán Luis Navarro Garnica) y 20-3 (capitán Joaquín Tasso Izquierdo) que, según Jesús Salas (“Guerra Aérea. 1936/39”, Tomo I, pág.141), alternaron servicios hasta el día 21 desde Agoncillo (Logroño) sobre Gijón y Guipúzcoa.

20 de agosto.-

El ahora solitario reducto del cuartel de Simancas sufriría reiterados ataques durante toda la jornada con el propósito de acabar definitivamente con su resistencia. Todos ellos fueron precedidos por bombardeos de aviación; así, EL NOROESTE del día 21 nos informa de que el primero de tales bombardeos lo efectuó un aparato hacia 07,00 h. Este ataque no fue observado por el crucero “Almirante Cervera” que, a esas horas, se había alejado de Gijón en persecución de un barco que resultó ser el “Guimerá” (52). De nuevo frente a Gijón, iría dando cuenta de los siguientes bombardeos, mediante el Radio nº 51, transmitido a la Comandancia de Oviedo a 12,25 h *“En este momento avión enemigo bombardea intensamente Cuartel Simancas”* y el Radio nº 52, transmitido a 14,00 horas el Jefe de la Flota *“Avión enemigo acaba de tirar seis bombas gran potencia sobre Cuartel Simancas. No hizo por buque”*. Las bombas de los aviones y los proyectiles de artillería provocaron la muerte del teniente coronel Inocencio Suárez Palacio y del teniente de navío Juan Riva Suardiáez y heridas al capitán Cayetano Carrasco Grajera, a los tenientes Juan Martín Pérez y Segundo Arroyo Fernández y al alférez Felipe Campos. Ciertamente, a estas alturas ya no había sitio en el Simancas donde sus defensores pudieran ampararse con alguna seguridad; en cualquier caso, los oficiales heridos –salvo el alférez Campos– serían rematados al día siguiente por los asaltantes del cuartel.

Inmediatamente después del tercer bombardeo, el “Almirante Cervera”, sin haber hecho uso de sus cañones contra los sitiadores, partió rumbo

52 Uno de los primeros *bous* armados en Ferrol que, a su vez, acudía en demanda del “Cervera”, para ponerse a sus órdenes.

Oeste alertado por el *bou* “Denis” que venía persiguiendo a un mercante al que el crucero dio alcance a la altura de Avilés. Se trataba del “Arriluce” que venía desde Valencia al Cantábrico cargado con material de guerra. Ante los disparos de aviso del “Cervera”, el mercante trató de ganar la ría de Avilés, por lo que el buque nacional tiró a dar obligándole a varar en Cabo Negro, hacia donde envió el “mixto” con una dotación de presa que trajo al “Cervera” varios detenidos, entre ellos el capitán, el 1º maquinista y un pasajero. El resto de la tripulación consiguió huir a tierra aprovechando la presencia de un avión republicano que obligó al crucero a defenderse con sus antiaéreos. Ahora, el interés de este último no era otro que destruir al “Arriluce” y su carga por lo que ordenó al *bou* “Tritonia”, que se había incorporado al grupo, abrir fuego contra él, mientras el crucero rechazaba el ataque del aparato enemigo y de un segundo que se sumó al anterior (53)

21 de agosto.-

El Savoia S-19 sobrevuela al “Cervera” a las 06,05 h. A las 09,20 h. un aparato republicano atacó al crucero con seis bombas que cayeron por la popa del mismo; éste respondió con sus antiaéreos. A las 09,30 se divisaba un nuevo avión que no llevó a cabo acción alguna, opinándose en el “Cervera” *“que parece amigo”* y a las 09,40 otro *“del mismo tipo que el anterior”*.

53 Ver Artemio Mortera Pérez. “De Comandante Crucero “Cervera” a Comandante Militar Gijón...”, págs. 133-135



Ruinas del Cuartel de Simancas fotografiadas por David Seymour

En este día 21 los frentepopulistas tomaban el cuartel de Simancas sin que se efectuara acción aérea alguna contra el mismo. Posiblemente, a causa de la gran proximidad de las fuerzas propias al reducto, que hacía muy probable fueran alcanzadas por las bombas lanzadas por los aviones que las apoyaban.

22 de agosto.-

La columna Arteaga entraba en Cangas de Narcea con el apoyo de los Br.XIX de León y la oposición de la Aviación gubernamental.

El Savoia S-19 abandonaba Ribadeo con destino a Ferrol para someterse allí a una reparación del motor que le retendría sin volar varios días.

23 de agosto.-

La “Monospar” de Navamuel, llevando como observador a Camacho, atacaba frente a Santander al *bou* “Tritonia” (teniente de navío Félix Ozámiz) al que localizó, siguiendo las indicaciones de la emisora de T.S.H. de Cabo Mayor, cuando se hallaba en persecución del mercante noruego “Lenna E”. Sin duda pretendía obtener un triunfo similar al conseguido con el “Tiburón” hacía unos días. Precisamente este último, al servicio ahora de los gubernamentales, junto con otro *bou* armado –el “Alcaudón”– y el guardapescas V-8, zarparon de Santander al recibir el aviso para unirse a la pelea, al igual que acudieron los dos Fokker de Llanes (54). El “Tritonia” mantuvo a raya a los *bous* santanderinos con el fuego de su precaria artillería (dos cañones Vickers; uno de 76,2/50 y otro de 57/50) mientras maniobraba a las bombas de los aviones a los que trataba impedir que descendieran, a base de descargas de fusilería, ya que carecía de armamento antiaéreo. El combate, que se ha dado en clasificar como el primer encuentro aero-naval de la guerra en el Cantábrico, duro una media hora, hasta que la caída de la niebla permitió romper el contacto. El “Tritonia” no recibió ningún impacto directo, pero la metralla de las bombas que cayeron próximas le causó un muerto y tres heridos.

Un “trimotor” gubernamental efectuó dos ataques sobre Oviedo, uno en la mañana y otro por la tarde. En total arrojó medio centenar de bombas a

54 Fernando y Salvador Moreno de Alborán y de Reyna. “La Guerra silenciosa y silenciada”. Volumen I, pág. 601)

lo largo de todo el casco de la ciudad –Hospicio, los Postigos, Fozaneldi y Cerdeño– que causan numerosas bajas civiles; entre ellas, niños –Manuel Álvarez Longoria (7 años), Angelina Alonso Medina (12 años), Gregorio Díaz Martínez (15 años)– y mujeres –Manuela García (23 años)–, que estaban en una cola para el suministro de agua.



De Havilland D.H.89M Dragon N° 1 –o 22-1–, el único de los tres adquiridos por la Aviación Militar en preguerra que permaneció en Madrid.

Fuerzas de León ocupan el puerto de Somiedo con el apoyo de un Breguet XIX de la Virgen del Camino.

24 de agosto.-

Un Breguet de León, lanza en paracaídas material sanitario sobre Oviedo.