



Las bombas de la aviación republicana caen sobre el Cuartel de Santa Clara. (Foto Archivo Municipal de Oviedo. Colección Adolfo Armán)

5 de septiembre.-

El sargento Benjamín Gutiérrez Junco trasladaba a Llanes desde Lamiaco el Breguet XIX 12-202; el primero de este tipo que se recibía en Asturias. Había llegado el día 3 al aeródromo bilbaíno desde Getafe, cargado con municiones y pilotado por el brigada José Rivera Llorente, al que ya hemos visto actuando en el Norte unos días antes como tripulante del Douglas DC.2 EC-XAX que bombardeó Ferrol.

Oviedo fue nuevamente bombardeado entre las 13,05 y las 18,50 sucesivamente con uno o, cuando más, dos aviones que lanzaron sobre la ciudad unas 150 bombas, causando cuantiosos daños materiales y once víctimas entre la población civil (6 muertos y 5 heridos).

Así describía el bombardeo LA PRENSA del siguiente día 6: *“Debido la escasa visibilidad, nuestros aparatos comenzaron su acción algo más tarde que ayer. Su labor fue intensa, sin embargo. Dos aviones a la vez batían implacablemente los diversos objetivos... Desde nuestras avanzadillas, los milicianos siguen jubilosos y con regocijo las evoluciones de los bravos aviadores leales. Hasta hay poetas que componen coplas alusivas (...)... hace dos días que no se da agua al vecindario. Los sufrimientos morales y materiales de los ovetenses son verdaderamente espantosos”*.

Efetivamente, el observatorio de la Catedral no recoge actividad aérea alguna durante la mañana; inexistente, como afirmaba LA PENSA a causa de la niebla, pero una vez despejada ésta, va informando:

“A las 13,05 aparece el trimotor 20-5 (Fokker F.VIIb de la Aviación Militar) por encima de Trubia dando varias vueltas y luego pasa a gran velocidad sobre Oviedo dejando caer en la Audiencia tres bombas y otras en el Cuartel de Asalto (Cuartel de Santa Clara), retirándose a las 13,30.

A las 13,40 otro avión rojo acompañado de un trimotor que arrojan entre ambos unas 92 bombas en diferentes calles y edificios.”

A las 14,00 aparece otro trimotor rojo y arroja sobre la población unas 30 bombas.

A las 15,10, por detrás del Naranco, aparece el trimotor rojo dejando caer otras 19 bombas

A las 15,50, el otro trimotor y el biplano con franjas rojas y blancas (el D.H.89 Dragon Rapide N° 1).

A las 16 otra vez. - A las 17 otra vez. - A las 18 otra vez y a las 18,50 otra vez, arrojando en conjunto unas 150 bombas.”

Exclusivamente en lo que a aviación se refiere, pues también dan parte de los cañoneos, que no faltaron en la jornada, complementando el ataque aéreo.

La gente abandonó los refugios cuando sonó la señal que anunciaba el final del bombardeo, formándose espontáneamente una manifestación que, dando “vivas” patrióticos, se dirigió al cuartel de Pelayo, donde pidió se le uniera la banda de Música del Regimiento Milán, acudiendo con ella al Gobierno Civil, al Cuartel de Asalto, al Cuartel de la Guardia Civil, hasta llegar a la Fábrica de la Vega, sede de la Comandancia Militar, en la que el coronel Aranda les dirigió palabras de sosiego, y confianza, disolviéndose a continuación.

En cuanto a los bombarderos republicanos, nuevamente encontraron la ocasión de combinar sus ataques a la capital asturiana con el acoso a la columna de la costa en las proximidades de Cudillero.

6 de septiembre.-

La aviación de Llanes bombardeó la ciudad desde las 07,00 a las 12,30, empleando sus aviones de uno en uno –salvo la primera incursión llevada a cabo por dos aparatos– para mantener sobre la misma una presencia continuada. Las bajas son pocas porque la gente ya no se toma los ataques a broma y permanece sepultada en los sótanos. El detalle de estos ataques nos lo proporciona el parte del observatorio de la Catedral:

“A las 7 aparece el avión rojo y el biplano arrojando unas 18 bombas.

A las 8 aparece el trimotor arrojando unas 20 bombas.

A las 9 aparece el biplano arrojando unas 19 bombas.

A las 9,40 aparece el trimotor 20-5 arrojando unas 26 bombas.

A las 10 aparece el trimotor 20-1 arrojando unas 32 bombas.

A las 11 el biplano rojo arrojando unas 20 bombas.

A las 12 aparece el trimotor 20-5 arrojando unas 28 bombas.

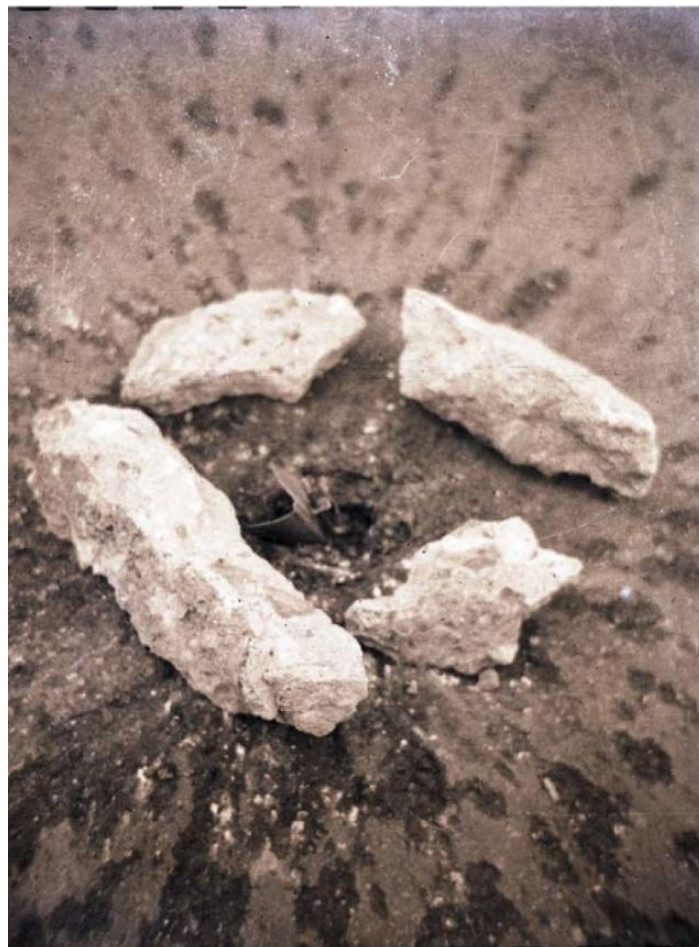
A las 12,30 aparece el trimotor 20-1 arrojando unas 33 bombas.”



El Fokker F.VIIb 20-1, empleado por los republicanos en estos bombardeos. Conserva los emblemas de la Aviación Militar de preguerra sobre los que se han pintado las bandas rojas.

Como puede verse, los aviones empleados en el bombardeo fueron los Fokker F.VII militares 20-1 y 20-5, el DH.89 M Dragon Rapide N° 1 (el biplano) y otro sin identificar al que denominan simplemente “el avión rojo”, que podría ser el Breguet XIX 12-202, llegado la víspera. El DH.89 M arroja habitualmente una carga de 20 bombas y los trimotores en torno a las 30. El tiempo entre servicios de un mismo aparato es aproximadamente de dos horas, empleado en la ida y vuelta a Carreño y el necesario para reabastecerse allí de municiones y combustible. Así, vemos que el DH.89 se presenta sobre Oviedo a las 07,00, a las 09,00 y a las 11,00; el Fokker 20-5, a las 09,40 y a las 12,00 y, el 20-1, a las 08,00, las 10,00 y las 12,30 h.

Los aviones republicanos aún disfrutaron de suficiente disponibilidad para hostigar a la columna gallega de la costa, que sufrió su acoso durante toda la jornada. La batería de montaña de cañones Schneider de 7 cm. del Parque de Artillería de La Coruña resultó especialmente afectada al ser sorprendida al descubierto en las inmediaciones de Cudillero, sufriendo numerosas bajas tanto en su personal como entre el ganado.



Una de las bombas arrojadas el día 6 cayó en la explanada frente a la iglesia de San Juan el Real, incrustándose en el pavimento sin llegar a explotar. (Foto Museo del Pueblo de Asturias, Gijón. Colección Florentino López)



Fokker F.XII, ex British Airways, con los emblemas nacionales. No debe confundirse con el 20-5 republicano, que era un F.VIIb, originario de L.A.P.E.

Guillermo García Martínez (67), tomándolo sin duda del diario REGION. que se expresaba en los mismos términos, nos dice que la interrupción de los bombardeos republicanos sobre Oviedo en esta jornada poco después del mediodía se debió a la llegada de aparatos nacionales de León y que los bombardeos volverían a reanudarse a las 19,00 h cuando no hubo duda de que aquellos habían abandonado el espacio aéreo asturiano. Los aparatos nacionales que sobrevolaron Asturias fueron el Fokker F.XII 20-5 –el único que había alcanzado la España nacional de los cuatro aparatos de este tipo adquiridos en Inglaterra–, que había llegado a León esa misma mañana pilotado por el capitán Navarro Garnica y realizado inmediatamente un bombardeo del aeródromo de Carreño, llevando como copiloto al también capitán Jiménez Ugarte, jefe de los Breguet de León y los tres Junkers Ju.52 de la 2ª Escuadrilla (aparatos 22-63, 22-64 y 22-65. Primeros pilotos Alfonso Carrillo, Eustaquio Ruiz de Alda y Luis Bengoechea; segundos pilotos Abel Masjuán, Fernando Flores y sargento

67 “Los Defensores del Cerco de Oviedo”, págs. 113-114

Quintín Segovia) que igualmente habían llegado a la Virgen del Camino en esa misma jornada, en la que trataron de efectuar un servicio sobre Gijón que frustraron las espesas nubes y la niebla. Lograron sobrevolar la cordillera y alcanzar el mar, pero tuvieron que regresar a la base con la carga de bombas a bordo (68).

No deja de ser extraño que el observatorio de la Catedral no recoja esta presencia ni el bombardeo republicano de la tarde.

La Aviación nacional, como iremos viendo, acudiría a Oviedo cada vez que la republicana intensificaba sus ataques sobre la ciudad y su frente defensivo. Si bien, generalmente, con algún retraso en razón a la importancia de las operaciones en que se hallara implicada en otros teatros de operaciones.

Junkers Ju-52/3m

Pese a que se trataba del bombardero estándar de la nueva Luftwaffe en 1936, no era en realidad sino un avión de transporte reacondicionado. Como transporte había sido proyectado y así estaba empleándose para trasladar a la Península las tropas del Ejército español presentes en Marruecos desde que comenzaron a llegar a España en vuelo, a razón de dos diarios, a partir del 29 de julio. Era un trimotor monoplano de ala baja cantiléver, de estructura metálica reforzada y todo él recubierto por una característica chapa de duroaluminio corrugada. Su tren de aterrizaje era fijo con las ruedas en dos patas/trípodes independientes y ruedecilla de cola. Montaba tres motores BMW 132A-3 radiales de 660 caballos de potencia unitaria, con los que alcanzaba una velocidad máxima de 270

68 José Larios. “Combate sobre España”, pág. 80

km/h, quedándose la de crucero en 225 km/h. Como bombardeo resultaba un aparato desfasado, por sus pobres prestaciones y la debilidad de su armamento, que se tratará a continuación. Pronto demostró en España que no era capaz de operar frente a los cazas de nueva generación, pudiendo hacerlo únicamente en su ausencia de ellos o en circunstancias de superioridad aérea total. Sus mayores virtudes eran la robustez, la fiabilidad y la seguridad.

El 8 de agosto, se retiraban nueve Junkers del “Puente Aéreo” sobre el Estrecho, para convertirlos en bombarderos. En un principio, hasta que estuvieron disponibles los conjuntos de transformación, actuaron en su nueva misión con las habituales soluciones precarias que apresuradamente se aplicaban en España. Así lo describe José Larios que actuaba de bombardero en uno de los Junkers de esta 2ª Escuadrilla: *“... (se abrió) una especie de trampilla en el suelo del avión. Las bombas iban apiladas a ambos lados. Mi misión consistía en sentarme en el suelo, con las piernas fuera, colgando en el espacio, de manera que pudiera ver bien la tierra debajo y hacia adelante. Cuando nos aproximábamos al objetivo, dos miembros de la tripulación iban dándome las bombas, que pesaban entre los 10 y los 50 kilos. Yo tenía que juzgar instintivamente cual era el mejor momento para empezar a lanzarlas sobre el blanco. Todo resultaba un tanto primitivo, pero con un poco de práctica logramos ser diestros y obtener buenos resultados.”* (69)

69 José Larios. “Combate sobre España”, págs. 76-77



La Aviación nacional, al retirar los Junkers Ju.52 del “puente aéreo” del Estrecho, para utilizarlos como bombarderos, los organizó en patrullas de tres aparatos, designadas enfáticamente escuadrillas