

10 de septiembre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 7 aparecen un biplano y los trimotores 20-5, 20-1 y EC-AUA arrojando unas cuentas bombas y líquidos inflamables sobre la población de Villafría y San Esteban, desapareciendo los trimotores por encima del Naranco y el otro por Lugones a las 7,50 (unas 60 bombas aproximadamente. (...)) Se ve que las bombas no son de tanta potencia (...)

A las 8 otra vez, pero son ahora cinco aparatos los que van y vienen a Carreño, cargan y descargan, y hacen esta operación a las nueve, a las diez, once y doce, tirando gran cantidad de metralla sobre la población civil.

Nos visitan los mismos, y el trimotor EC-1 hasta las 18,50 en total once veces, durante la tarde, arrojando aproximadamente durante dicho día, unas seiscientas bombas y líquidos inflamables (...) “...provocando –de acuerdo con el Diario de Operaciones de la 8ª División– *cuarenta y cuatro bajas en el elemento civil.*”

Resulta curiosa la presencia de un nuevo trimotor en el que, desde el observatorio leen, o creen leer, la matrícula civil EC-1, matrícula que no vuelve a aparecer más en los restantes partes del observatorio, lo que nos priva de más datos que tal vez hubieran permitido identificarlo. Desde luego, los únicos trimotores existentes en España con la matrícula civil EC eran los de L.A.P.E., que seguían enlazando Madrid con Asturias en misión de transporte, y tal vez se utilizara alguno de ellos eventualmente en una acción de bombardeo.



La Casa Chorín, Foncalada nº 1, donde se produjo la matanza del 10 de septiembre, fotografiada en 1937. Como puede verse, el edificio no sufrió prácticamente desperfectos externos, pero el estallido de la bomba –probablemente, de pequeño tamaño– en un espacio cerrado tuvo efectos devastadores. A la derecha vemos el aspecto actual del mismo edificio en el que apenas se han producido cambios.

El centro de la ciudad fue de nuevo la zona más afectada, produciéndose importantes destrozos en las calles Uría, Rosal y Caveda, en el Gobierno Civil, Hospicio y Carmelitas. Como se ha venido repitiendo, la gente permanecía recluida en los sótanos de las casas consideradas más resistentes, toda vez que en Oviedo se carecía de refugios especializados.

La medida había servido hasta la fecha para mantener las bajas de la población civil en un nivel moderado, pero no eliminaba las posibilidades de que ocurriera una catástrofe en cualquier momento, como ocurrió en esta jornada del 10 de septiembre. Una bomba penetró por el patio de luces de la casa nº 1 de la calle Foncalada (Casa Chorín) alcanzando directamente la cubierta del sótano, que perforó con facilidad, estallando

en el interior. No se pudo entonces –ni se podrá ya a estas alturas– concretar el número de muertos que produjo la explosión, pues muchos de los cadáveres quedaron tan destrozados que fue imposible saber cuántas personas albergaba el improvisado refugio. Se barajan cifras que oscilan entre los cincuenta y cinco y los ochenta y cinco fallecidos (75) de los que, días después, aún quedaban sin identificar en el depósito trece cadáveres (dos hombres, siete mujeres y –lo que es más difícilmente comprensible (76)– cuatro niños), así como restos de otra media docena más de cuerpos. Se sabe, en cambio, que fueron treinta y cinco los heridos que la bomba causó en la tragedia de Casa Chorín: la mayor de las ocasionadas por los bombardeos republicanos sobre Oviedo.

Para colmo de desgracias, se diagnosticaba el primer caso inequívoco de tifus. Las desastrosas condiciones en que sobrevivía la población civil y el deficiente suministro de agua –pese a los esfuerzos de higienización de la misma por parte de los técnicos municipales– hacían previsible la aparición de algún tipo de epidemias en un plazo más o menos largo. La tífica, que ahora comenzaba y sería causa de numerosas defunciones entre la población, ya no podría ser erradicada hasta después de la ruptura del cerco por las Columnas Gallegas.

75 José Manuel García Peruyera, hijo adoptivo del famoso “maquissard” Cristino García, que perdió a su madre, a sus abuelos y a dos hermanos en la “masacre” de Casa Chorín, hace subir a 110 la cifra de muertos en una entrevista concedida a “La Voz de Occidente” (septiembre de 2001).

76 Se supone que los niños están siempre a cargo de alguien. El hecho de que los pobres restos de cuatro de ellos permanecieran en el depósito de cadáveres sin que nadie los reclamara sugiere que sus familiares no podían hacerlo por haber resultado igualmente muertos o gravemente heridos: todo un símbolo de la tragedia sufrida por los ovetenses cercados.

El corresponsal de EL NOROESTE narraba así los ataques aéreos del día 10: *“Siguen cruzando el aire nuestros aviones en un inocente (sic) ir y venir... Sobre la ciudad hay ya como una espesa cortina producida por el humo de los proyectiles... van surgiendo igualmente columnas de humo reveladoras de que algunos edificios están ardiendo. La aviación va causando estragos tremendos en la ciudad... Los milicianos comentan los objetivos logrados... en la torre de la Catedral hay dos claras muestras de esa eficaz actuación. También la iglesia de San Juan ha sido uno de los blancos... Va cerrando la noche... Las columnas de humo que veíamos por la tarde se han convertido ahora... en llamaradas. El (incendio) que se observaba sobre el macizo del Campo de San Francisco toma caracteres imponentes. Las lenguas de fuego se alzan como maldiciones...”*. Refiere igualmente el cronista un combate aéreo que se produjo entre uno de los trimotores atacantes y “un aparato de caza enemigo” que, según él, se saldó con la huida de este último. En realidad, el “caza enemigo” era el bimotor “Dragón Rapide” nº 2, pilotado por el capitán José Muñoz Jiménez, al que la buena, o mala, fortuna llevó a sobrevolar Oviedo durante el ataque de la Aviación asturiana, no dudando en enfrentarse con el trimotor Fokker F.VII que pilotaba José M^a Carreras; seguramente el EC-A.U.A., en el que volaba desde que llegara a Asturias. Según testimonio del futuro “cazador” republicano José María Bravo Fernández (77), que volaba ese día en el Fokker como bombardero, los disparos del avión nacional *“mataron a casi toda la tripulación. Sólo*

77 Rafael A. Permuy. “José María Bravo. Piloto de caza en dos guerras”. Revista Española de Historia Militar, nº 34, pág. 212.

quedamos vivos el piloto y yo, aunque conseguimos llegar a La Albericia”.

La aviación gubernamental bombardeó Pravia *“sin consecuencias”*.

A las 7 h un avión republicano había bombardeado la 5ª Batería del 15 Rgto. Ligero que se encontraba sobre camiones en las proximidades de Salas.

La ofensiva republicana contra Oviedo daba sus últimos coletazos con un ataque contra el puesto avanzado de La Cruz y la loma del Canto, ambos en la falda del Naranco, sin conseguir el menor avance. La operación fue apoyada por un carro de combate Trubia Serie A y un tractor Landesa blindado y armado, que resultaron averiados y quedaron abandonados entre las dos líneas

11 de septiembre.-

Partes del observatorio de la Catedral:

“A las 7,20 nos visita el avión rojo (biplano) arrojando unas 24 bombas sobre la población.

A las 8,15 el trimotor rojo EC-AUA arrojando unas 30 bombas, también sobre la población.

A las 8,20 aparece el biplano, por la parte de San Claudio, arrojando unas 20 bombas, y desapareciendo en la misma dirección.”.

Parecía que este día 11 comenzaba con las mismas características del anterior, pero *“a las 8,45 pasa por aquí un trimotor de León y arroja unas cuantas bombas en Carreño, y hace su regreso a León”*; bombas que cortaron de raíz la presencia de los aparatos republicanos, que no volverían a presentarse sobre Oviedo en el resto de la jornada. Guillermo García

Martínez (78) afirma que la ciudad fue sobrevolado por “una escuadrilla de la base de León” y el Comunicado Oficial de la Comandancia de Asturias también habla de “nuestros trimotores”, en plural. Sin duda se trataría de los Ju.52 de la 1ª Escuadrilla (1E22) que, junto con tres Breguet XIX, eran los únicos presentes en La Virgen del Camino, toda vez que el Fokker F.XII había partido hacia Agoncillo (Logroño) y los “Dragones” N° 2 y N° 4 retornaban en esta misma fecha a Olmedo.

Faustino Vázquez Carril (79) anota en su diario una persecución sobre Trevías –con fuego de ametralladora– de un hidro Savoia S.62 por “un caza del Gobierno”. En estas fechas aún no había cazas gubernamentales en Asturias por lo que tuvo que tratarse del Breguet XIX 12-202 o del De Havilland Dragon de Hernandez Franch. Este último muy poco probable, pues su mayor velocidad no hubiera permitido zafarse al hidro, como afirma el testigo. También refiere la presencia de dos trimotores nacionales que sobrevolaron el pueblo en misión de reconocimiento.

12 de septiembre.-

La única referencia aeronáutica que figura en el parte de observatorio de la Catedral nos dice que *“A las 14,45, por detrás del Naranco, pasa un avión que no pudo identificarse, pero que parece rojo”*.

Los Ju.52 de la Escuadrilla 1E22 vuelven a bombardear el aeródromo de Carreño. Por lo visto el despliegue de los Junkers nacionales había logrado detener la ofensiva, tanto en el aire como en tierra, lo que iría siendo habitual cuando su presencia en León aumentaba ante el incremento del acoso de los aparatos republicanos a Oviedo, al que respondían

78 “Los Defensores del Cerco de Oviedo”, pág. 123

79 “Las Columnas Gallegas hacia Oviedo”, . pág. 168

bombardeando sus bases, lo que les obligaba, como en esta ocasión, a retirarse a La Albericia, en Santander.

Sin embargo, el Parte Oficial de Guerra del Ministerio de la Guerra asegura en la tarde que *“Aumenta la desmoralización de la guarnición de Oviedo a consecuencia de la intensidad del fuego de los aviadores leales y de los estragos que produce la epidemia”* y se reafirma en la noche: *“Oviedo ha sido bombardeado en la tarde de hoy por nuestra aviación y artillería”* El bombardeo de artillería era, desgraciadamente, cierto.

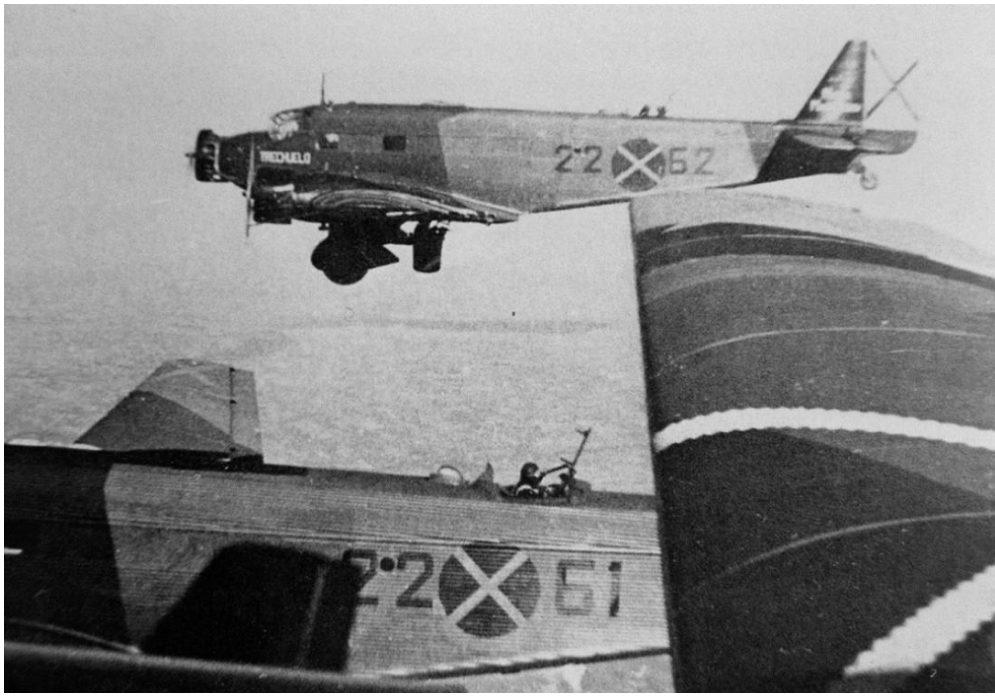
13 de septiembre.-

El parte del observatorio de la Catedral no incluye ninguna referencia aeronáutica. En relevo de los bombardeos aéreos republicanos, aumenta extraordinariamente la actuación de la artillería sobre la población los días 12, 13 –especialmente– y 14.

14 de septiembre.-

Sin actividad de los aparatos gubernamentales. No obstante, el Parte Oficial del Ministerio de la Guerra afirma que Oviedo ha sido bombardeado por su Aviación.

Los aviones de León bombardean, entre otros objetivos, la Fábrica de Trubia.



Junkers .Ju.52 3m de la 1ª Escuadrilla (1E22) con la librea con que actuaron sobre Asturias desde León, en tierra y en vuelo. En la imagen inferior el 22-61 –en primer término– presenta: delante del círculo negro una reparación de pintura.

15 de septiembre.- El observatorio de la Catedral da parte de que *“A las 12 aparece un avión rojo, que escupe varias bombas, de las cuales*

algunas fueron lanzadas sobre el Hospital y desaparece por Lugones hacia Carreño.

A las 13 aparece el avión rojo sobre Lugones, dio varias vueltas y desapareció.

A las 16,45, aparecen por la parte de León, dos trimotores nuestros con dirección a Grado”

Parte este muy escueto que el “comunicado oficial” que todos los días inserta el diario REGION nos permite ampliar con algunos detalles, al afirmar que el primer avión republicano lanzó cinco bombas cerca del Hospital Provincial y que otro aparato, que trataba de impedir la entrada de las Columnas Gallegas en Grado –población que ocupaban en esta jornada– huyó ante la presencia de los aviones de La Virgen del Camino y que uno de éstos, al sobrevolar el Naranco dejó caer dos bombas sobre las piezas de artillería allí emplazadas para hacer fuego contra Oviedo.

Parte emitido el día 16 por el Comandante Jefe del sector del puerto de Somiedo:

“En la noche de ayer voló sobre nuestras posiciones un aparato de aviación que iluminó las montañas con reflectores (¡!)

La Delegación de Orden Público recordaba a los ovetenses que los accesos a refugios y sótanos debían permanecer abiertos e iluminados durante la noche, para que la gente pudiera resguardarse en caso de ataque nocturno, y amenazaba con severas sanciones en caso de incumplimiento.

16 de septiembre.-

Parte del Observatorio de la Catedral:

“A las 9,50, aparece el biplano rojo, arroja varias bombas, y se retira por Lugones (unas 12 bombas).



Bombardeo de Trubia y su Fábrica de Artillería por los aparatos de León el 16 de septiembre de 1936

A las 10,15, por la parte de León, aparecen cuatro trimotores nuestros y dos cazas, bombardeando Ules, Naranco y Trubia, donde produjeron incendios en este último sitio, por la cantidad de humo que salía y luego siguieron hacia Gijón

Poco tiempo después un avión rojo vuela sobre Trubia observando lo que habían hecho los nuestros.”

La presencia simultánea de cuatro trimotores nacionales sobre Oviedo se debe a que se había unido a la 1ª Escuadrilla un cuarto Ju.52 –el 22-63–, pilotado por Augusto Puga. En cuanto a los “dos cazas, eran sin duda Breguet XIX de León ya que, hasta el momento, no habían actuado aparatos de caza, de uno u otro bando en la zona. Hemos visto como los bombarderos, nacionales o republicanos, iban a lo suyo, procurando no interferir con los contrarios. Esta situación se modificaría en breve. Por cierto, que la escasez de Breguet en la Base de León que, en estas fechas,

no pasaban de tres, hacía que los pilotos de la misma no despreciaran la menor ocasión de volar en los Junkers.

LA PRENSA, de Gijón, del día 17, corroboraba el bombardeo sobre Trubia con *“algunas bombas incendiarias”*, pero *“sin que consiguieran ningún objetivo (...) ni daño digno de mención”*.

El Comunicado Oficial de la Comandancia de Asturias, además de dar noticia del bombardeo de Trubia, afirmaba que también habría sido bombardeada la cuenca minera.

El Parte Oficial del Ministerio de la Guerra, informaba de un bombardeo sobre Oviedo *“esta tarde”* efectuado por *“tres aparatos leales”*, que no tuvo realmente lugar.

17 de septiembre.- No aparece ninguna referencia aeronáutica en el parte del observatorio de la Catedral. Lo cierto es que el día fue muy malo meteorológicamente, con mucha niebla y fuertes lluvias, pese a lo cual el cronista en el frente de EL NOROESTE aseguraba que un avión republicano había sobrevolado las columnas nacionales desafiando el riesgo de salir al aire con tan mal tiempo. .

El capitán Manuel Cascón Briega había llegado desde Madrid, donde estaba al mando del Grupo nº 11, de caza, para hacerse cargo de la jefatura de toda la Aviación republicana del Norte; desplazando a Navamuel, que de hecho actuaba como tal; algo a lo que este último se sometió de muy mal talante.

El Dragón de Hernández Franch se había trasladado al frente vasco, participando este día 17 en un bombardeo de la carretera Villarreal-Vitoria.