

33ª Entrega

3 de noviembre.-

El periódico EL COMERCIO del día 4 inserta unas noticias contradictorias en relación a la actividad de ambas aviaciones. Por un lado, publica el Parte Oficial de Guerra de Madrid en que se afirmaba: *”La aviación republicana ha operado durante todo el día sobre las columnas enemigas de la zona de Grado”*. Pero la crónica de “nuestros enviados especiales” a los frentes no sólo no recoge dicha actividad, sino que relata la actuación de la enemiga: *“Como a las doce de la mañana, unos aparatos facciosos se dejaron ver por la parte de Soto del Barco y Grullos y arrojaron algunas bombas. Fueron bombas perdidas pues cayeron en lugares aislados en los que ningún daño produjeron. Hacia las tres y media de la tarde otra vez vimos aparecer por la misma zona los aviones facciosos, que no lograron mejorar su actuación anterior.”*

En realidad, teniendo conocimiento en la Base de León de la presencia de los “Chatos” en La Albericia, se había optado por restringir los vuelos de los aviones disponibles, pues resultaba suicida efectuarlos sin protección de caza, de la que carecían.

5 de noviembre.-

El Parte Oficial de Guerra, de Madrid daba noticia de que *“En Asturias, bombardeo de contingentes enemigos por la aviación republicana”* y volvería a insistir el Parte Oficial del día 8: *En Asturias (...) la aviación republicana ha continuado su brillante labor sobre los focos enemigos.”*

Tales noticias no fueron recogidas por los correspondientes Partes Oficiales del Comité Provincial del Frante Popular, de Asturias, ni por la

prensa, por lo que muy probablemente no tuvieron lugar o su importancia fue tan nimia que fueron obviados, como correspondería a lo poco que podrían hacer los dos Breguet XIX presentes en Llanes.

7 de noviembre.-

Los Heinkel He.46 de la 1ª Escuadrilla se establecieron en Jarrio con mal pié, ya ue en la noche del 6 al 7 fueron víctimas de un fuerte temporal que arrancó uno de los aparatos de sus anclajes (a pesar de haberse empleado anclajes dobles), dejándolo inutilizado y averió a los otros tres, debiendo todos ellos ser desmontados y trasladados a La Virgen del Camino para su reparación.

13 de noviembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“Desde Luarca se ha visto cruzar en la tarde hoy un barco al parece extranjero (sic) cargado hacia Avilés dando conocimiento a Ferrol y ordenando a primera hora reconocimiento aéreo en Avilés y Gijón.”

14 de noviembre.-

Tomaba puerto en El Musel, de Gijón, el barco detectado la víspera. Se trataba del británico “Thorpehall”, que, transportaba, según LA PRENSA del día 15, *“...un cargamento de harina y trece toneladas de material sanitario”*. Su capitán, J. Andrews, fue recibido por el gobernador general Belarmino Tomás.

No hay constancia de que se llevara a cabo el reconocimiento aéreo ordenado el día anterior; probablemente no se realizaría –o fue infructuoso- toda vez que se tomó la decisión de bombardear los dos puertos –el de Gijón y el de Aviles- una vez que, suponiendo al barco cargado de material de guerra, fue considerado como un objetivo lo

suficientemente importante para arriesgar un servicio, aún en la precaria situación a que se ha hecho referencia.

15 de noviembre.-

Despegaban de León dos Fokker F.VIIIb –el 20-2 (Jesús Montesinos e Ignacio Ansaldo) y el 20-3 (Joaquín Tasso)-, el Fokker XII 20-5 (Julián del Val) y un Heinkel He-46 (Jesús Rubio Paz), probablemente el único que habían logrado poner en servicio tras la “debacle” del día 7, con la misión de bombardear los buques fondeados en Avilés y Gijón. La formación llegó a efectuar el bombardeo del puerto de Avilés pero, a continuación, ocurrió lo inevitable: aparecieron los “Chatos” y los aparatos nacionales tuvieron que retirarse precipitadamente para evitar ser abatidos. El Heinkel de Rubio Paz y el Fokker F.VIIIb 20-2 resultaron impactados por el fuego de los I.15, aunque ambos lograron tomar tierra en el aeródromo de Jarrio.

La prensa de Gijón echó las campanas al vuelo. EL COMERCIO del día 16 insertaba el Parte Oficial del Comité del Frente Popular de fecha 15, redactado en estos términos: *“Nuestros aparatos de caza sorprendieron a la altura de Ranón una escuadrilla de trimotores enemigos, persiguiéndolos y haciendo caer una de ellos al mar. El piloto se vio precisado a lanzarse al espacio en paracaídas. Otro de los trimotores dio sensibles muestras de haber resultado con graves averías. Los “cazas” no tuvieron novedad alguna.”*

Bajo un titular que rezaba *“Después de un emocionante combate nuestros cazas derriban un “Junker” (sic) enemigo y producen graves averías a otro.”*, publicaba la crónica “de nuestros enviados especiales al frente” con los detalles del combate:

“Poco después de las once de la mañana aparecieron sobre el cielo de San Juan de Nieva tres aparatos de bombardeo y uno de caza facciosos. Los aviones rebeldes describieron varios círculos sobre el puerto, dejando caer varias bombas sobre unos barracones viejos y produciéndose un pequeño incendio. Resultaron heridas leves cuatro personas, que fueron inmediatamente atendidas”. Continuaba describiendo el combate, con prolijos y complicados detalles hasta que el “aparato faccioso (...) seriamente tocado y dando tumbos de ala a ala, fue perdiendo altura. Sobre San Esteban de Pravia, cerca de Ranón, se vio perfectamente como el piloto, impotente para gobernar el aparato, que se iba a tierra irremisiblemente, se lanzaba al espacio provisto de paracaídas, yendo a caer mar adentro (...) En cuanto al aparato debió caer poco más allá de San Esteban de Pravia, también en el mar (...) otro aparato de caza leal se lanzó en persecución de los dos trimotores de caza (sic) que habían huido (...) uno de los atacados dio muy pronto muestras bien apreciables de que le habían hecho efecto los proyectiles. No obstante pudo ponerse junto con el otro fuera del alcance del caza, sin duda para tener que aterrizar en cortísimo plazo y quizá de mala manera. Tal había sido la calidad de las averías que le produjo el avión republicano. (...) El aparato derribado, como los otros dos, eran Junkers de gran potencia y considerables proporciones. Se cree que los tripulaban aviadores de nacionalidad alemana.”

Desde luego, los aparatos supuestamente derribados y alcanzados no eran Junkers, ya que en esos momentos no había ningún Ju.52 actuando en el Teatro de Operaciones del Norte, pues todos los existentes –seis escuadrillas de tres aviones, cuatro tripuladas por españoles y dos por

alemanes- estaban concentradas en el Centro, donde la batalla por Madrid se hallaba en pleno apogeo (8). Como se ha dicho, el Fokker, efectivamente averiado, no fue derribado, pese a los muchos testigos que aseguran haberlo visto, sino que pudo alcanzar el aeródromo de Jarrio y tomar tierra en él sin problemas, junto con el “caza” –en realidad, un Heinkel He.46-, asimismo tocado.

El Diario de Operaciones de la 8ª División incluía en su parte un informe extraño, aún teniendo en cuenta que era un documento de uso interno, fuera del alcance del público: *“La aviación propia está totalmente inutilizada por plazo diez o doce días a causa averías producidas por temporal aparatos de Navia trasladados a León para arreglar”*. Lo cual no era cierto del todo, salvo que pretenda referirse exclusivamente a los He.46 destacados en Jarrio, considerando a los aparatos de La Virgen del Camino –el Grupo Ansaldo- como una unidad eventual, fuera de su ámbito de jurisdicción.

16 de noviembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“A las nueve horas quince fue bombardeado el aeródromo de Navia por cinco aparatos enemigos entre ellos tres cazas rusos que ametrallaron aparatos en tierra, averiándolos ligeramente. Personal sin novedad.

Poco después fue bombardeado Salas y Lomortera (sic, por La Mortera) ocasionando tres bajas militares.

Después seis aparatos reconocieron Oviedo y a las trece un grupo de quince aparatos bombardeó diversos puntos capital y cercanías

8 En ese mismo día 15 las tropas de las columnas del Sur cruzaban el Manzanares

produciendo daños materiales, cuatro muertos población civil. La Aviación de Navia inutilizada a causa del temporal está en reparación y la de León aunque con buen deseo llegó luego cerca de Oviedo y al parecer se retiró por inferioridad.”

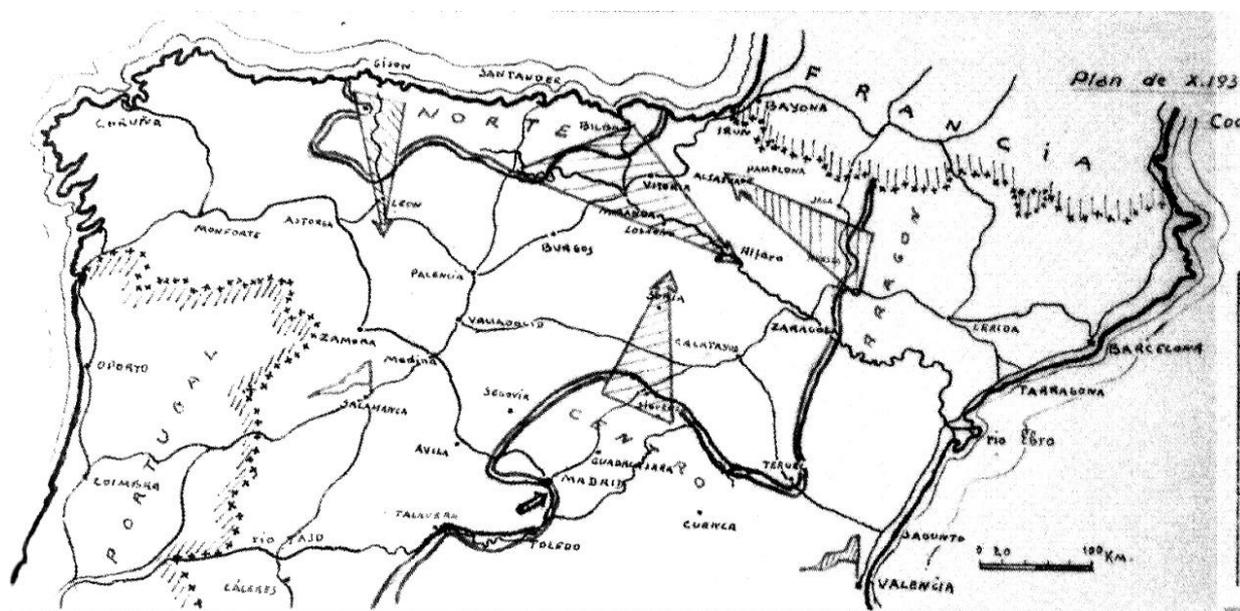
Según Rafael A. Permuy (9) el ataque al aeródromo de Jarrio lo ejecutaron el Dragón Rapide de Hernández Franch, un bimotor Monospar y tres cazas I.15 “Chato”. Los aviones nacionales objeto del ataque y “averiados ligeramente” eran los únicos presentes en el aeródromo: el Fokker 20-2 y el Heinkel He.46 de Jesus Rubio.

El Parte Oficial del Comité Provincial del Frente Popular, publicado en el periódico LA PRENSA del día siguiente se complace en hinchar el bombardeo: *“A primera hora de la madrugada doce aviones leales bombardearon el aeródromo que los facciosos tienen en Navia, destruyendo totalmente dos aparatos enemigos y causando serias averías a otros varios, que se supone hayan quedado destruidos. Durante la tarde, nueve aparatos de la aviación leal bombardearon diversos objetivos señalados en Oviedo, acusando satisfactorios resultados”*. El cronista del periódico precisaba que habían logrado impactos en La Cadellada y el Cuartel de Pelayo, en su actuación sobre Oviedo.

El recrudecimiento de la actividad de la aviación republicana y el regreso a Carreño de varios aparatos no era sino el preludio de una ofensiva general que el Ejército del Norte republicano estaba a punto de iniciar.

9 “Los Breguet XIX republicanos en el Norte” II, en R.E.H.M., nº 46, pág. 226

Atendiendo a las angustiosas peticiones que se recibían desde Madrid, duramente asediado por estas fechas, requiriendo se efectuaran ataques de distracción en el Norte, los Mandos de los tres Cuerpos de Ejército –Nº 1, Vizcaya; Nº 2, Santander y Nº 3, Asturias-, que guarnecían el Teatro de Operaciones, habían convenido emprender una ofensiva combinada con el objetivo inmediato de ocupar, el primero de ellos, Vitoria-Miranda de Ebro; el segundo, Villarcayo-Trespaderne y, el tercero, Carrocera-Riaño. Previendo, si el éxito les acompañaba, el corte del territorio nacional, bien hacia Guadalajara, en combinación con el Ejército del Centro, bien hacia Huesca con la colaboración de las fuerzas republicanas de Aragón. Plan ambicioso si los hay para llevar a cabo el cual disponían de 29 batallones vascos, 18 santanderinos y 29 –más doce compañías sueltas- asturianos. En total, unos 90.000 hombres; la mayor masa combatiente empleada hasta ese momento en la guerra civil.



Croquis de la idea general de maniobra para la ofensiva de noviembre/diciembre de 1936. Documento procedente del Archivo del Partido Comunista de España publicado por Guillermo Tabernilla y Julen Lazámiz en “El informe de la república por la pérdida del Frente Norte”, pág. 213

Las cosas empezaron a torcerse cuando los asturianos, obsesionados como estaban por tomar Oviedo, anunciaron que no iban a empeñarse en otro esfuerzo que no fuera la ocupación de la capital de Asturias. Ante la firmeza de su posición, el Mando se resignó a que operaran contra Oviedo y su corredor de comunicación con Grado, en lo que podría considerarse una acción de distracción, que sirviera al menos de ventosa para atraer sobre Asturias los reservas nacionales, facilitando así las rupturas de los frentes santanderino y vasco. Para conseguir este efecto, la ofensiva del III C.E, asturiano, tendría que adelantarse a las de los otros dos, tomándose la decisión de que comenzara el día 27, en tanto que cántabros y vascos, atacarían el 30.

De acuerdo con el nuevo planteamiento, el Ejército “prestaría” al C.E. de Asturias seis cazas Polikarpov I.15, los restantes aviones presentes en La Albericia –un De Havilland D-H 89 “Dragon Rapide”, dos General Monospar, un Farman 190 y un caza Nieuport 52 y probablemente el Fokker F.VIIb 20-5 que pilotaba Cascón, a los que se unirían los dos Breguet XIX de Llanes, pero todos ellos exclusivamente para los dos primeros días de combate, debiendo enviarlos de vuelta a Vizcaya el tercer día para que pudieran emplearse en la ruptura del frente vasco del 30 de noviembre (10). Así se explica que se dispusiera de tales aviones en Asturias desde el 14/15 y comenzaran a emplearse intensamente en acciones preparatorias del inminente ataque. Ambicioso ataque que el final quedaría en nada: en Asturias se prolongó la lucha, de forma intermitente, hasta el 10 de diciembre sin que las fuerzas republicanas consiguieran

10 Para ampliar detalles ver Artemio Mortera. “Oviedo a toda costa”, págs. 22 a 34

tomar un solo objetivo con carácter definitivo; algo parecido sucedió en Cantabria y en Vizcaya la ofensiva quedó frenada ante Villareal sin llegar a ocuparlo, pese a lo cual sería el nombre de este pueblo el aplicado históricamente a estos combates. La gran ofensiva de todo el Ejército del Norte republicano se quedaría en “la batalla de Villareal”.

17 de noviembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“La aviación enemiga constituida por un dragón (sic) y seis cazas bombardeó y ametralló aeródromo de Navia sin causar nuevos desperfectos materiales ni bajas personales.

Bombardeó después Santullano y Escamplero causando en esta última posición seis bajas.

También reconoció Naranco sin bombardear.”

Parte Oficial del Comité Provincial del Frente Popular:

“Durante el día de hoy, nuestros aparatos han realizado vuelos de observación, bombardeando con eficacia el aeródromo de Navia, así como las posiciones enemigas de Santullano y Escamplero.”

Los dos aparatos que permanecían en Jarrio averiados, fueron trasladados a León para proceder a su reparación.

19 de noviembre.-

Tras ímprobos esfuerzos se había conseguido en Ferrol poner en vuelo de nuevo el Savoia S.62 S-19. Ahora el Ejército nacional disponía de otro trozo de costa cantábrica tras la toma de Guipúzcoa, con lo que el hidro - en teoría, al menos- podía duplicar el radio de sus exploraciones al no tener que regresar forzosamente a las rías gallegas o a Ribadeo y eso fue precisamente lo que ensayó en este día 19, volando hasta San Sebastián -

con reconocimientos de Gijón, Santander y Bilbao-, donde amaró, tras permanecer seis horas en el aire, en la bahía de la La Concha. Un vuelo asombroso si tenemos en cuenta el estado achacoso del aparato y la posibilidad, nada extraña, de un encuentro con los cazas enemigos.

21 de noviembre.-

El hidro S-19, efectuó el viaje de vuelta desde San Sebastián, repitiendo los reconocimientos de la ida y arrojando idénticos riesgos, hasta Ribadeo, donde repostó para continuar vuelo a Ferrol.

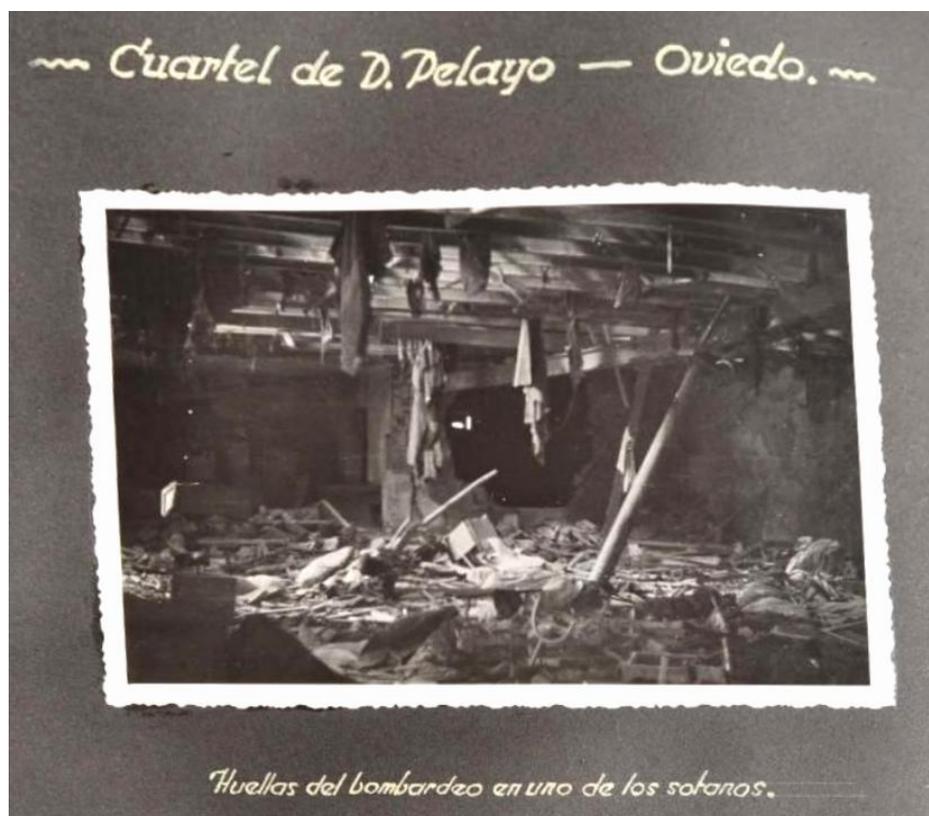
22 de noviembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“La aviación enemiga bombardeó esta mañana Oviedo, las bombas cayeron muy cerca del Hospital objetivo que se pretendía alcanzar indudablemente, pues se trata de edificio inconfundible aislado y nuevo y muy conocido el fin que presta. Después bombardeó con escuadrilla de nueve aparatos cuatro veces Oviedo hiriendo gravemente al Teniente Coronel Teijeiro, leves dos Oficiales y cuatro soldados; en población civil resultaron dos mujeres y dos niños heridos y dentro de la Cárcel bombardeada por descabellada insistencia (sic) siete muertos de ellos un vigilante y noventa y seis heridos de ellos ochenta y cuatro graves y menos graves habiendo resultado muerto concejal socialista del Ayuntamiento Oviedo Luis Pérez Lozana...”

LA PRENSA del día 23, ofrecía su versión de los bombardeos: *“Un día magnífico el de ayer (...) Y que fue aprovechado de forma también magnífica. Ya de mañana alzaron el vuelo nuestros aparatos de caza y bombardeo tomando rumbo hacia Oviedo (...) Los aviones volaban a gran altura en perfecta formación. Cuatro escuadrillas comenzaron a describir*

grandes círculos sobre la capital, determinando los lugares escogidos para dejar caer la metralla que portaban. A los pocos minutos de volar sobre el cielo ovetense, de los aparatos comenzaron a caer bombas.



En el cuartel de Pelayo las bombas penetraban hasta los sótanos, por lo que no podían utilizarse como refugio

El cuartel de Pelayo, la Fábrica de Armas, la loma de El Villar y las estribaciones del Naranco, todo ello fue bombardeado a conciencia. Grandes columnas de acre humo se dibujaban en perfecto contraste sobre la neblina que envolvía esos objetivos (...) y por la tarde, a primera hora, volvieron a presentarse nuestros aviones sobre la capital, pero esta vez se realizó únicamente una labor de reconocimiento sobre las posiciones enemigas.”

Rafael A. Permuy (11) puntualiza las horas de inicio de ambos servicios: a las 10,10 y a las 12,55.

23 de noviembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“La aviación (republicana) bombardeó Peñaflor y caseríos próximos a Grado y después Oviedo sin consecuencias.”

Parte Oficial del Comité Provincial del Frente Popular:

“Nuestra aviación bombardeó eficazmente las posiciones enemigas en Oviedo y Monte de los Pinos. (Sector de Grullos).”

EL NOROESTE añadía algunos detalles más: *“En Oviedo fueron perfectamente apreciables los efectos del bombardeo de nuestros aparatos en objetivos militares tan caracterizados como el cuartel de Pelayo, la estación del Norte y otros edificios de análoga condición, así como también sobre atrincheramientos de sus posiciones avanzadas.*

En el sector de Grullos actuó igualmente nuestra aviación con eficacia bien visible, de modo especial en el monte de los Pinos.”, indicando erróneamente –seguramente, al copiarlo del Parte Oficial, que comete el mismo error-, que el Monte de los Pinos se encuentra al Sur de Grado, como afirmaba correctamente el parte de la 8ª División. y no en el sector de Grullos.

24 de noviembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“Aviación enemiga bombardeó ligeramente zona Cabruñana sin consecuencias.”

11 “Los Breguet XIX republicanos en el Norte” II, en E.E.H.M., nº 46, pág. 226

Las ametralladoras antiaéreas ovetenses de 20 mm. derribaron el Farman 190 republicano, pero el Diario de Operaciones no recoge el hecho sino en el parte del día siguiente, como veremos.

Parte Oficial del Comité Provincial del Frente Popular:

“Nuestra aviación bombardeó eficazmente las posiciones enemigas en el sector de Grado.”

EL COMERCIO del día 25 añade algún detalle: *“También ayer dio fe de vida nuestra aviación (...) En las horas centrales del día efectuó vuelos de reconocimiento y por la tarde actuó sobre las posiciones enemigas en el sector de Grado. Nuestros aparatos dejaron caer buen número de bombas en distintos lugares y los observadores pudieron apreciar cómo los explosivos hacían su efecto, destruyendo uno de ellos un camión de los facciosos que circulaba por la carretera.”*

25 de noviembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“La aviación enemiga no actuó hoy. (...) Está confirmado que ayer nuestra artillería derribó un aparato enemigo que cayó destrozándose detrás del depósito de aguas.”

Era, como se ha dicho, el Farman 190, cuyos tripulantes tuvieron tiempo de saltar en paracaídas.

26 de noviembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“Hoy tampoco actuó la aviación enemiga.”



Los reiterados bombardeos que sufrió Grado –tenía dos frentes: al Sur y al Norte- fueron arruinando su casco urbano (La foto de la izquierda, procedente de la Hemeroteca Nacional, nos muestra el edificio de la esquina calle Marqueses Vega de Anzo-Plaza General Ponte)