

34ª Entrega

27 de noviembre.-

Comienza la ofensiva del C.E. asturiano contra todo el frente entorno a Oviedo y a lo largo del pasillo de comunicación con Grado. En contraste con la importancia de los combates en tierra, no deja de ser curioso el escaso relieve que, en las noticias de uno y otro bando, alcanza la actuación de la aviación republicana –la nacional no actuó-. El Diario de Operaciones de la 8ª División sólo recoge unas vagas generalidades sobre la misma: *“Al amanecer el enemigo ha atacado intensamente con artillería y aviación (...) los sectores de Gurullés, Cuero y Santullano, bombardeando también con aviación y artillería Grado. (...) En Oviedo (...) la aviación aunque voló con gran persistencia no bombardeó casi.”*

El Parte Oficial del Comité Provincial del Frente Popular ni siquiera menciona a la aviación y los corresponsales de EL COMERCIO únicamente nos hablan el día 28 de su actividad en la zona de Grado/Grullos: *“Fue la de ayer una mañana de prueba para la aviación leal.(...) nuestros aparatos trabajaron sin descanso y bien en este sector de Grullos y también en el de Grado. (...) pudimos ir siguiendo muchas veces las evoluciones de los trimotores y los cazas y su incesante ir y venir como abejas para dejar caer su mortífera carga sobre los reductos de los facciosos.”*

“(En Grado) Los efectos de nuestro bombardeo dejaron huellas fehacientes en aquella especie de cuartel general, pues conseguimos producir incendios de importancia en lugares de tanto interés como almacenes de pertrechos y otros.”

Tan sólo esto en un relato de los combates que ocupa una página completa del periódico -seis columnas- y más de dos columnas de la siguiente.

En el Archivo Histórico Provincial de Asturias (12) se conserva una relación de partes telefónicos recibidos a lo largo de toda la jornada de la que poca más información se puede extraer de sus ocho folios, como no sea la confesión implícita de la torpeza de sus fuerzas:

“8,-- A 200 mtr. Loma Posada (de Llanera) vuela aviación nuestra.

9,-- POSADA DE LLANERA Gente estacionada. La aviación no bate las posiciones enemigas con eficacia.

9,50 -- POSADA Nuestra aviación bombardea por Escamplero y Valduno no haciéndolo en el Monte de Largo, tenemos la gente estacionada por resistencia enemiga y poca ayuda aviación. Que se fijen señales marcadas de indicación.

10,35 POSADA DE LLANERA Comunica el comandante del sector de Posada de Llanera que la posición Pico del Árbol fue ocupada por nuestras fuerzas con facilidad (...) Dice también que la aviación pasó sin bombardear posición enemiga y que la artillería hace un fuego muy poco eficaz (...) visto lo cual para evitar una desmoralización se retiraron las fuerzas al punto de partida.”

El diario ovetense REGION, junto con el relato de los ataques sufridos, inserta en su número del día 28 un “Comunicado Oficial del Cuartel General del General Aranda” que se hacía eco de los incendios provocados en Grado por el bombardeo aéreo: *“...debe citarse la circunstancia de*

12 C. L-548 Ex. 2

haber arrojado hoy abundante cantidad de líquido inflamable sobre Grado, especialmente sobre el Hospital del Equipo quirúrgico del doctor Sierra. Es posible que esto no llame la atención de los Frentes Populares del Extranjero.”

Ante estos datos hay que preguntarse si la información sobre la actividad de la aviación es anodina, tal vez sea porque la actuación de ésta lo era realmente.

El III C.E., asturiano, no consiguió ocupar con carácter definitivo ninguno de los objetivos que se había marcado; algunas avanzadillas que había logrado ocupar en el empujón inicial hubo de abandonarlas ante los contraataques nacionales, sufriendo a cambio tal cantidad de pérdidas y bajas que la ofensiva hubo de suspenderse, aunque no cancelarse, como veremos seguidamente.

28 de noviembre.-

Ateniéndose a las órdenes recibidas del Mando nacional -que había recibido informaciones sobre el inicio inminente de la ofensiva del I C.E. vasco-,despegaba de León a primera hora de la mañana en dirección a Burgos la Escuadrilla Dragón-Fokker, compuesta por los De Havilland D.H. 89 “Dragon” 40-1 y 40-2, el Fokker F.VIIb 20-3 y los Fokker F.XII 20-5 y 20-6, quedando en La Virgen del Camino el Fokker F.VIIb 20-2 al no haber terminado aún la reparación de las averías que le habían causado los “Chatos”. También quedaría en León el F.XII 20-6, pilotado por Ignacio Ansaldo que, tras haber emprendido el vuelo de traslado, se vio forzado a retornar a León por fallos en los motores.

Al haberse suspendido las operaciones terrestres, el Diario de Operaciones de la 8ª División no recoge tampoco actividad aeronáutica

alguna, pero afirma, refiriéndose al día anterior que: *“Noticias confirman quebranto considerable (del enemigo) y señalan además la pérdida de un avión (republicano) que cayó en Lugones, sin que esto se haya confirmado aunque desde luego sí puede afirmarse que la artillería antiaérea de esta base tocó uno de ellos, que quizá sea el mismo.”*

El derribo de este aparato no pudo confirmarse ni entonces ni ahora.

29 de noviembre.-

Tal como estaba previsto, se ordenó a la aviación basada en Carreño el regreso a Lamiaco (Bilbao), aunque previamente se dispuso cumplimentara un servicio de bombardeo sobre *“los puentes de Cornellana y Peñaflor, procurando su destrucción”*.

En cualquier caso, debió quedar en Carreño algún aparato; probablemente el Breguet XIX 12-107, que no se incorporaría a las operaciones sobre Villareal-Vitoria hasta el 8 de diciembre.

El fatigado Savoia S-19, llevando a los mandos al único piloto naval presente en Galicia, el incansable Torres Prol, se trasladaba de Ferrol a Ribadeo, con el propósito de operar sobre Asturias.

30 de noviembre.-

Comienza la ofensiva de los Cuerpos de Ejército I, de Vizcaya, y II, de Santander.

Al anochecer, el hidroavión S-19 lanzaba proclamas sobre Avilés y San Juan de Nieva.

1 de diciembre.-

El III C.E., asturiano, reanudó la ofensiva interrumpida concentrando el mayor volumen de fuerzas contra el frente al Sur de Grado, en un único intento de ocupar dicha población y cortar así el corredor de comunicación

con Oviedo, que comenzaba en ella, como paso previo a la ocupación de la capital.

Al igual que ocurrió con los combates del día 27, el A.H.P.A. conserva los partes telefónicos correspondientes a estas operaciones que nos proporcionan tanto la prueba de que disponía de alguna aviación, como de las pocas posibilidades de la misma:

“12,55 A FRAPIO (asesor soviético), que dentro de media hora deberá pasar la aviación.

12,56 Se dice al Capitán Claudio (Claudio Martín Barco) que a las 13,20 aparecerá nuestra aviación, que operará picando. Que se debe estar preparado.

Y, por último: *13,20 FRAPIO dice que no puede salir la aviación, por el estado del campo.”*

2 de diciembre.-

La ofensiva del C.E. asturiano podía darse por absolutamente fracasada, siendo nuevamente suspendida, que no anulada. No obstante lo cual aún se produjeron algunos intentos en el sector del Monte de los Pinos a los que se refiere el Diario de Operaciones de la 8ª División: *“...enemigo continúa presionando el macizo de Gurullés.”*

EL NOROESTE del día 3, refiriéndose a estas escaramuzas del 2, nos informa que *“En el mismo sector (San Martín de Gurullés) y también de madrugada operaron ayer brevemente nuestros aparatos aéreos. Tres de éstos realizaron algunos vuelos sobre las posiciones enemigas de la zona, dejando caer varias bombas sobre la explanada de la Loma de los Pinos. Las bombas fueron lanzadas con gran acierto, cayendo casi todas sobre los parapetos y las alambradas de los facciosos.”*

El caso es que el Diario de la 8ª División confirma esta presencia, aunque lamentablemente no precisa detalles, aventurando la posibilidad: *“...de algún golpe desesperado a base de aviación, que ya hoy hizo reconocimientos, por lo que es urgentísimo y muy necesario disponer en León de aviación de caza.”*

Tres aparatos, decía EL NOROESTE... En caso de ser cierto, ¿cuáles podrían ser, si se había ordenado que partieran todos hacia Vizcaya? Ya se ha comentado el posible retraso con que lo hizo el Breguet 12-107. La única probabilidad es que hubiera permanecido también en Asturias algún “Chato”, pues el C.E. vasco, que antes del comienzo de su ofensiva tenía asignados seis Polikarñov I.15, recibió para ella –al menos, en principio– solamente otros tres procedentes de Asturias (13).

3 de diciembre.-

En la mañana se presentó ante Avilés el acorazado “España”, acompañado de algunos “bous”, disparando unos cañonazos contra dicha plaza y su puerto.

EL COMERCIO recogía la noticia, añadiendo que *“...pronto aparecieron tres de los cazas leales, que se lanzaron sobre los buques facciosos, los cuales emprendieron rápidamente la retirada. Poco después llegaba también a aquella zona uno de nuestros hidros, practicando vuelos de reconocimiento.”*

En realidad, el hidro era el Savoia S-19 nacional que había sido enviado para reconocer los efectos del cañoneo naval. El Savoia aún efectuaría algún que otro vuelo de reconocimiento hasta el día 5 en que,

13 Ver Tabernilla y Lezámiz. Ob. cit. Pág. 242 y Jesús Salas Larrazábal. “Guerra Aérea. 1936-39” I. Pág. 236

encontrándose en un estado deplorable, regresó a Marín donde quedaría inmovilizado, sometido a “larga reparación”.

10 de diciembre.-

Tuvo lugar la tercera y última fase de la ofensiva del C.E. asturiano contra la plaza y el pasillo de comunicación de Oviedo, constituyendo, como las anteriores, un absoluto fracaso para los atacantes.

No hubo participación de la aviación por parte de ninguno de los dos bandos. Alguno, al menos, de los aparatos republicanos que quedaron en Asturias, había partido igualmente hacia Vizcaya. Así, hay constancia de la presencia del Breguet XIX 12-107, pilotado por el brigada Felipe del Río Crespo, en un bombardeo sobre Villarreal (Alava) el 8 de diciembre.

En cuanto a los nacionales, no quedaban en León, aparte de algunos Breguet, más que los cuatro Heinkel He.46 de la 1-E-11 y los dos Fokker 20-2 y 20-6, todos ellos en reparación de averías.

El Diario de Operaciones de la 8ª División se lamentaba de la ausencia de su aviación, comentando: “*...estando todo preparado para rechazar nuevos ataques si los intentara, de disponer hoy de aviación se hubiera podido destrozar fuertes masas enemigas. Por lo que se solicita que en el día de mañana vaya (sic, por venga) la aviación en previsión de nuevo ataque, por si la aviación enemiga actúa, que de haberlo hecho hoy paralizaría movimiento reservas con gran peligro para la defensa.*”

La aviación de León no acudiría -no podía-, al día siguiente como se le pedía.

12 de diciembre.-

El Diario de Operaciones de la 8ª División comentaba, en relación a la jornada del 10: “*...contra lo que afirman sus comunicados (republicanos)*

(...) ni han logrado conquistar posición alguna de las que tenemos en nuestro poder desde hace meses y para que se vea hasta que punto fantasean sus relatos, aseguran ayer había actuado su aviación eficazmente en la conquista imaginaria del Pico de Larca (sic, por Pico del Arca) siendo así que la aviación enemiga no se ha visto sobre nuestra zona desde hace dos semanas.”

La ofensiva, como se ha dicho, podía darse por fracasada y terminada pero no así los combates y golpes de mano que continuaron produciéndose casi diariamente, como era habitual en los frentes de Asturias.

13 de diciembre.-

El diario REGION, de Oviedo, del día 14 daba la noticia de que *“Nuestra aviación pasó ayer por Oviedo. Arrojó unas octavillas dirigidas por el general Franco a los campesinos. A las ocho y media de la mañana pasó sobre Oviedo un avión nacionalista. Se dirigió al campo enemigo donde arrojó unas octavillas...”*. Agregando a continuación el texto íntegro de una de tales octavillas cuya reproducción entendemos que no encierra mayor interés.

El periódico gijonés LA PRENSA, asimismo del día 14, recogía el hecho: *“Hace días un avión enemigo dejó caer sobre algunos pueblos de Asturias, principalmente los cercanos a León, unas proclamas dirigidas a los campesinos españoles unas y a los mineros asturianos otras. Ayer otro avión (o el mismo) en los alrededores de Oviedo.”* Comentando seguidamente sus textos de acuerdo con las opiniones y el estilo de la época.

18 de diciembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“Nuestra aviación de gran bombardeo apareció al mediodía (sic) sobre Oviedo observándose que el enemigo no sólo quedó paralizado sino que se replegó en algunas posiciones completamente desmoralizado a pesar de que no actuó (en Oviedo) Se ha observado que Trubia está completamente a oscuras y que durante el bombardeo huían despavoridos numerosos coches.”

REGION, de Oviedo, de fecha 19, registraba la presencia de los aviones de León: *“Ayer hicieron su aparición sobre Oviedo, veintidós (sic) aviones nacionalistas. El público se echó a la calle para presenciar el vuelo de los aviones hasta perderse de vista.*

Al recibir el general Aranda a los periodistas empezó diciéndonos:

-Ya habrán visto ustedes volar sobre la ciudad veintidós aviones nacionalistas. Al mismo tiempo hicieron su presencia sobre Grado nueve más, que hacen un total de 31 aparatos, de los cuales 2 eran de gran bombardeo y nueve de caza.

La presencia de estos aviones ha tenido por principal y única misión el llenar objetivos muy interesantes, que tienen por objeto el descongestionar a Oviedo rápidamente.

Dichos aviones continuarán haciendo visitas en días sucesivos.”

Por fin León enviaba sobre Asturias los aviones que se le habían requerido durante la ofensiva enemiga sin que entonces hubiera podido hacerlo. Ahora, con la ofensiva finalizada, efectuaban sobre Oviedo una demostración de fuerza. Bien es cierto que estos días se estaba combatiendo en tierra por la posesión de un puñado de casas en el barrio ovetense de Olivares, pero también lo es que los aparatos no bombardearon las posiciones en torno a Oviedo. Algunos –nueve, sin que

quede claro si formaban parte de la formación principal o había que sumarlos al volumen de ésta, como hacía Aranda- sí lo hicieron sobre Trubia.



Los Heinkel He.46 de la 2ª escuadrilla, 2-E-11, llevaban en la cola el número romano II. En estas imágenes de los aparatos 11-156 y 11-157 tenemos buena muestra de ello.



Ahora bien ¿cómo era posible que de no tener prácticamente ninguno en vuelo -aparte de algunos Breguet XIX-, pudieran ahora reunir en un servicio cantidades como las que se están barajando? Hay que dar por supuesto varias cosas; una de ellas que habían sido puestos en servicio los aviones que estaban en reparación: los cuatro Heinkel He.46 de la escuadrilla 1-E-11 y los dos Fokker 20-2 y 20-6 (los dos de “gran bombardeo” de que se habla). Por otra parte había debido llegar (no se tiene la fecha exacta) a León los He.46 de la escuadrilla 2-E-11 (aparatos 11-155, 11-156, 11-157 y 11-158), que hasta este momento había operado en Aragón (14) y Vitoria. Mandaba esta escuadrilla el capitán Emilio Jiménez Ugarte y eran sus pilotos Sebastián Rubio, Angel Bravo Alabau, Quitard y Olasso. Según Jesús Salas (14), también estuvo en León por muy pocos días –hasta principios de enero- la 4ª Escuadrilla, 4-E-11 de Heinkel He. 46, que acababa de constituirse y mandaba Pérez Cela, cuyos aparatos tenían las matrículas de la serie 170; probablemente de la 11-170 a la 11-174. Y, por último, parece ser que también se estacionó en León, aunque

14 “Guerra Aérea en España”, I. Pág. 227.

por escaso tiempo una escuadrilla de Heinkel He.51 del Grupo J/88 (15) de la Legión Cóndor. En realidad, esta escuadrilla no estaba totalmente operativa, pues se hallaba en fase de organización y encuadramiento, por lo que el frente asturiano, sin los “Chatos” enviados a Vizcaya, era un buen lugar para que sus pilotos se fueran “rodando” sin problemas (16)

15 Raul Arias Ramos, “Legión Cóndor. Su Historia 60 años después”, pág. 21 y Jesús Salas, “La Guerra de España desde el aire”, pág. 144, aunque éste nos dice que la mandaba Lehmann, cuando su jefe era realmente Werner Palm. Otto Lhemann mandaba la 2.J/88 . probablemente, la destacada a León era la 1ª Escuadrilla

16 Adviértase que no se contabilizan los 6 Breguet XIX que por estas fechas ya no actuaban habitualmente al Norte de la cordillera Cantábrica