

## 15 de marzo.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

*“La Aviación enemiga actuó débilmente y la de caza de León efectuó reconocimiento sin resultado.”*

Permuy precisa que los servicios efectuados por los Breguet XIX republicanos fueron dos. Despegando en el primero a las 09,50 para bombardear Pravia y, a las 12,10 en el segundo, en que atacaron El Escamplero. Las bombas arrojadas en total fueron 32 Hispania A.5 de 12 kilos.

En cuanto a la actuación de la Aviación nacional, la resume Jesús Salas (19) al informarnos que los Junkers de la 6-E-22 llegaron a despegar de León, pero el mal tiempo les impidió sobrepasar la cordillera, debiendo regresar a La Virgen del Camino. Los Heinkel He.51 de escolta, que habían conseguido pasar a Asturias, tras realizar –o intentar realizar- un reconocimiento, en vez de retornar a León, se dirigieron hacia Occidente para tomar tierra en el aeródromo de Jarrío, donde se establecerían, junto con el Fiat Cr.32, matrícula 3-13, del teniente Salvador Díaz-Benjumea.

Parte Oficial del E.M. del Ejército del Norte:

*“Durante el día de hoy la aviación enemiga intentó realizar vuelos de reconocimiento sobre nuestras posiciones, desapareciendo ante la presencia de nuestros aparatos que efectuaron bombardeos sobre las posiciones enemigas, particularmente en Pravia, donde produjeron algunos incendios.”*

---

19 “Guerra Aérea. 1936/39”, I, pág. 273.

AVANCE, del día 16:

*“La actividad en nuestros frentes durante el día de ayer corrió principalmente a cargo de la aviación leal, que realizó contundentes servicios de vigilancia y bombardeo, además, diversos reductos y posiciones enemigas de la parte occidental de la provincia.*

*Una patrulla (propia) de aparatos de caza y bombardeo, compuesta de diez unidades, se presentó sobre El Escamplero, Grado y Pravia, en cuyos sitios dejó caer abundantes bombas y ametralló, además, en vuelos bajos, las trincheras rebeldes.*

*El bombardeo más intenso se hizo en Pravia, donde nuestros aparatos arrojaron su carga sobre los emplazamientos artilleros que los facciosos tienen en dicho pueblo. Asimismo se castigó duramente los puntos donde el enemigo tiene establecidos cuarteles y lugares de concentración de fuerzas. Desde Peñaullán se pudo apreciar la declaración de varios incendios en Pravia, que se produjeron por efecto de la acción de los aviones leales.*

*Por la mañana intentó acercarse a nuestros frentes una escuadrilla enemiga, que fue perseguida por los cazas que la pusieron en franca huida.”*

**16 de marzo.-**

Parte del Sector Oviedo:

*“A las 17 h. 20 m. aviones nuestros de bombardeo han bombardeado el Cristo (de las Cadenas), Depósito de Aguas y Loma de Pando (de La Argañosa).”*

Crónica del diario AVANCE.-

*“Una patrulla de aparatos leales salió esta madrugada en dirección a la parte occidental de la provincia y llegó hasta Navia cuyo aeródromo bombardeó con intensidad.*

*Por la tarde hizo varios vuelos sobre Oviedo y arrojó bastante carga en las posiciones enemigas de la capital, especialmente en el Pico del Paisano. Desde el Naranco hicieron los rebeldes funcionar sus antiaéreos sin conseguir alcanzar a nuestros aparatos, que continuaron bombardeando entre las nubecillas blancas de los proyectiles disparados desde abajo.*



Fiat Cr.32 n/f. 597 de Miguel Guerrero con la matrícula primitiva 3-5. Posteriormente, se cambiaría a 3-54.

*Posteriormente y como desde nuestros observatorios se acusase el paso hacia Asturias de una escuadrilla rebelde, se levantaron nuestros “cazas” y salieron al encuentro de los aviones enemigos los cuales rehuyeron el combate y regresaron a sus bases sin realizar acto alguno de agresión contra nuestras líneas.”*



Fiat Cr.32 n/f. 262 de García Morato. Con anterioridad había llevado la Matrícula 3-17, pero probablemente ya se había cambiado a 3-51 cuando vino a Asturias.

A lo que parece, cada uno cuenta “lo suyo” sin preocuparse demasiado del contrario.

Es muy probable que fuera esta la fecha en que fue derribado uno de los Polikarpov I,15 durante el bombardeo que realizaron sobre el aeródromo de Jarrío. Son numerosos los testigos presenciales que lo certifican, además, con absoluta seguridad, pues el aparato cayó en la cabecera de la pista, donde todos pudieron verlo. Sin embargo, ninguno ha podido precisar la fecha, aunque esta del 16 de marzo parece propicia, ya que el campo no volvería a ser atacado por los “Chatos”. El derribo lo causó la ametralladora manejada por el maestro armero Erce y el mecánico Cumplido.

Los otros tres Fiat Cr.32 de la Patrulla Azul, de García Morato –el 3-51(20), que volaba su jefe, el 3-53, de Narciso Bermúdez de Castro y el 3-

---

20 El Fiat de García Morato, n/f. 262, había ostentado la matrícula 3-17, pero es fácil que llegara a Asturias con la 3-51, pues fue el primero en cambiarla. Por las fotografías, sabemos que el de Salvador, n/f. 508, llevaba en Asturias la antigua 3-13, que después pasaría a ser la 3-52. Miguel Guerrero, Fiat n/f. 597, debía llevar la primitiva 3-5, antes de cambiarla a 3-54. En cuanto a Bermúdez de Castro, no hay la absoluta certeza de que pilotara el 3-53 ni, por tanto, de su matrícula anterior.

5, de Guerrero - se dirigieron desde Salamanca a León, para operar en Asturias. Desde La Virgen del Camino emprendieron el “salto” hacia Jarrio pero las nubes que cubrían la cordillera les impidieron el paso, debiendo regresar al aeródromo de partida.



El Cr.32, 3-53, era el volado- al menos, con una cierta frecuencia- por Bermúdez de Castro

### **17 de marzo.-**

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

*“Hubo actividad en el día de hoy de la aviación propia y la enemiga sin consecuencias.”*

Parte Oficial de la Consejería de Guerra, Gijón:

*“La Aviación leal bombardeó con gran resultado San Esteban de Pravia y Grado.”*



El Fiat Cr.32, 3-13 de Salvador y Díaz Benjumea en la pista de losas de hormigón de Jarrio. Más tarde, pasaría a ser el 3-52.

Versión de AVANCE del día 18:

*“Han vuelto a volar ayer sobre Oviedo los aviones facciosos. (...)*

*Ayer por la mañana hicieron su aparición. Pero marcharon en seguida, sin arrojar una sola bomba. Un vuelo rápido y apresurado que no alcanzó siquiera la totalidad de nuestras líneas.*

*Llegaron, dieron media vuelta y a León otra vez. (...)*

*Los sitiados de Oviedo (...) sin pararse en averiguaciones ni en identificar con quien tenían que enfrentarse, comenzaron a disparar sus antiaéreos con gran precipitación.*

*Por la tarde, la actividad correspondió a la aviación leal. Una escuadrilla de aparatos de caza realizó servicios de vigilancia y observación e impidió que los aviones enemigos repitiesen la visita de la mañana.*

*Otra patrulla de bombardeo se dirigió hacia la parte occidental de la provincia y bombardeó intensamente en Grado y San Esteban de Pravia los reductos que los rebeldes tienen en dichos pueblos.”*

Rafael A. Permuy nos dice que a las 13,14 horas los sesquiplanos de Carreño bombardearon Peñaflor, arrojando 16 bombas Hispania A.5 de 12 kilos.

Por lo visto, resulta difícil precisar cuál o cuáles fueron los puntos bombardeados. Coinciden las dos fuentes republicanas, lo cual era de esperar, pues el periódico recogía los datos del Parte Oficial. En cuanto a Peñaflor, podría considerarse forma parte de Grado, ya que se encuentra a 2,8 kilómetros de dicha población.



Una imagen ya clásica de García Morato subiendo a su 3-51



Heinkel He.51 de la 2-E-2 en Jarrío. Con gorra de plato, el observador Felipe de Madariaga Rizzo. (Foto Colección Rafa Madariaga)

Y por lo que se refiere a los aviones nacionales que se vieron sobre Oviedo, podrían ser perfectamente los Fiat Cr.32 de la Patrulla Morato, pues en esta jornada se desplazaban desde León a Jarrio y muy bien pudieron alargarse a echar un “vistazo” a la capital asturiana, ya que no hay constancia de que se efectuara un servicio programado. Asimismo, resulta natural que se marcharan rápidamente, si es que, como aparatos prácticamente desconocidos que eran, fueron recibidos con fuego propio desde Oviedo.



El He.51, 2-25, de la Escuadrilla 2-E-2 sobre la pista de losas de hormigón de Jarrio  
(Foto Colección Rafa Madariaga)

### **18 de marzo.-**

Parte Oficial de la Consejería de Guerra, Gijón:

*“Nuestra aviación persiguió a un bou faccioso que intentó cañonear algunas embarcaciones pesqueras leales.”*

Permuy puntualiza que el servicio tuvo lugar a 17,00 h. al Norte de Cabo Peñas y que fue realizado por los Breguet XIX -tripulado uno de ellos por Eduardo Eguibar y Amancio Baltanás-, quienes no consiguieron avistar al “bou”.



Según el diario AVANCE, del 19:

*“...nuestra aviación realizó algunos vuelos de reconocimiento, pero cuando los aparatos republicanos reconocían toda la costa no pudieron encontrar ninguna embarcación enemiga, por lo que se cree fundadamente que el bou en cuestión salió huyendo a toda máquina.”*



Tras un periodo de inactividad forzosa, al final de la batalla, con la protección los He.51 y los Cr.32, las “Pavas” pudieron volver a operar sobre el frente de Oviedo.

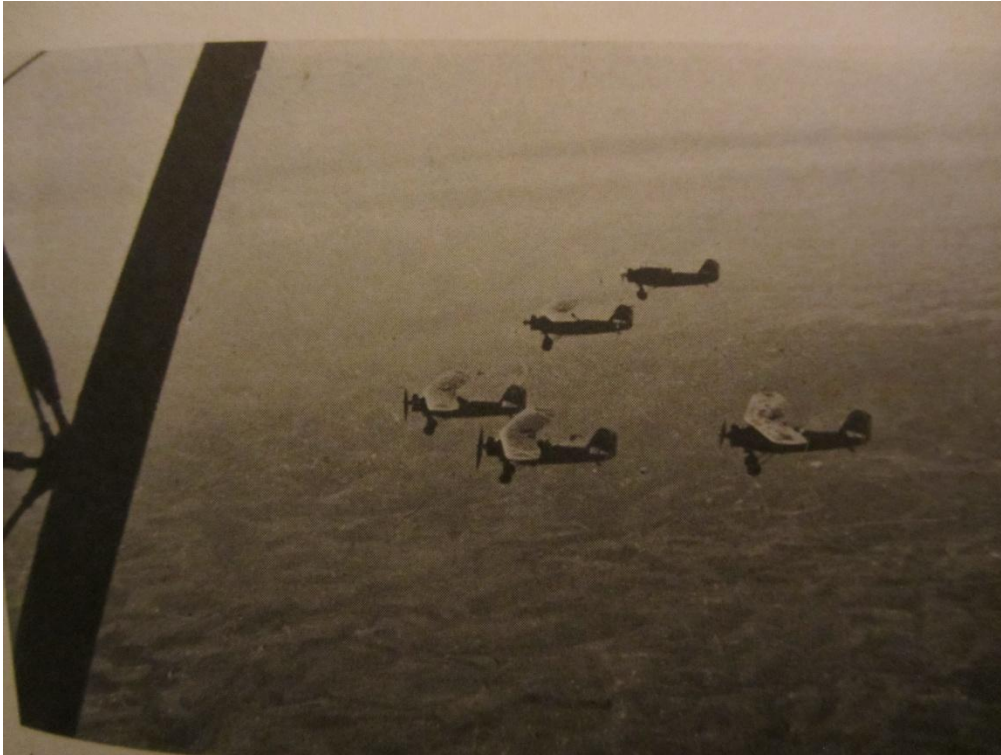
### **19 de marzo.-**

Joaquín García Morato registra en su Diario de vuelo (21) un servicio desde Navia de protección de los Heinkel He.46 sobre Oviedo.

*El cronista de AVANCE apuntaba: “De nuevo ayer por la mañana nuestros observadores advirtieron el paso de la aviación, que procedente de la parte occidental de la provincia se dirigía hacia Oviedo*

---

21 “Guerra en el Aire”, pág. 102.



El Grupo de “Pavas” en vuelo hacia sus objetivos

*Avisados nuestros cazas, despegaron del aeródromo y se dirigieron al encuentro de los aviones facciosos, a los que avistaron en las proximidades de Trubia. Los aparatos leales pretendieron buscar combate con los contrarios, pero éstos rehuyeron todo contacto y sin realizar el menor acto de agresión dieron la vuelta precipitadamente hacia sus bases.”*

Jesús Salas (22) asegura que los He.46 de Jarrio efectuaron dos servicios, escoltados, en uno de ellos, por los He.51 de Angel Salas y, en otro, por los Fiat Cr.32 de Morato.

### **21 de marzo.-**

La Aviación nacional repetía, prácticamente, la actuación del día 19. Dos servicios de bombardeo en el frente de Oviedo por parte de los

---

22 “Guerra Aérea. 1936 / 39” I, pág. 273

Heinkel He.46; uno con escolta de la Patrulla de García Morato y, otro, acompañados por los Heinkel He.51 de la Escuadrilla 2-E-2, de Salas. Una vez realizado este servicio, los He.51 simulaban retirarse hacia Jarrio, volviendo de nuevo al frente desde otra dirección para sorprender a los Polikarpov I-15; vieron como cinco de éstos despegaban de Carreño, pero no lograron que aceptaran el combate (23).

### **22 de marzo.-**

El mal tiempo impidió cualquier actividad aérea sobre Asturias.

### **23 de marzo.-**

La Patrulla de García Morato retornó a León desde el aeródromo de Jarrio.

### **24 de marzo.-**

Los cuatro Fiat Cr.32 de la Patrulla Azul abandonaron La Virgen del Camino, dirigiéndose a Salamanca y, a continuación, a Andalucía.

### **25 de marzo.-**

Los tres Junkers Ju.52 de la Escuadrilla 6-E-22, acompañados por cuatro de los He.51 de Salas, bombardearon en puerto de El Musel, en Gijón.

El Parte Oficial del Estado Mayor del III C.E. de Asturias informaba del bombardeo en estos términos:

*“En el día de hoy la aviación enemiga bombardeó el puerto del Musel, causando algunos desperfectos en un buque mercante que se encontraba maniobrando en el puerto”*

---

23 Ibid.

Más precisa resulta la crónica del día 26 del periódico C.N.T., de Gijón: *“Hacia las once de la mañana de ayer, aparecieron sobre Gijón tres trimotores y cuatro cazas facciosos que produjeron entre la población civil la consiguiente alarma, marchando inmediatamente hacia el Musel sobre el que en dos veces descargaron unas doce bombas de gran potencia pero con tan poca puntería (...) que aquellas fueron a caer en su casi totalidad al agua.*

*No obstante esto, aún los aparatos facciosos consiguieron volar el puente del vapor costero “Ichas-Ondo” (por “Itxas-Ondo”), que es el antiguo “José María” de la matrícula de San Sebastián (...) a consecuencia de la explosión resultó muerto el patrón.*

*También la metralla llegó a alcanzar al “Asunción” y dicho buque resultó con desperfectos, aunque no de gran consideración.*

*Además resultaron heridas unas catorce personas, aunque no de gravedad (...)*

*Comunicado lo ocurrido con la rapidez debida a las autoridades, salieron nuestros cazas hacia el Musel, pero no pudieron encontrar ya a los aparatos que habían bombardeado.”*

## **26 de marzo.-**

Cinco Ju.52 de las escuadrillas 5-E-22 y 6-E-22, seis Heinkel He.46 del Grupo 1-G-11 y cinco cazas He.51 de la Escuadrilla 2-E-2, atacaban el puerto de El Musel y el aeródromo de Carreño.

Parte Oficial de la Consejería de Guerra de Asturias.-

*“La aviación enemiga repitió hoy sus excursiones al Musel, pero sin conseguir causar daños ni bajas.”*

No podían callar algo que había visto toda la población de Gijón; lo único que cabía era minimizar los efectos del bombardeo y, por supuesto, no hablar del ataque a Carreño, que era algo mucho menos notorio. En cuanto a las bajas, se produjo al menos un herido, entre el personal de tierra del aeródromo.

Según el periódico C.N.T. del día 27: *“De nuevo volvió a bombardear ayer el Puerto del Musel la criminal aviación facciosa, aunque como anteayer no pudo cumplir ninguno de los objetivos que se proponía.*

*Poco después de las doce hizo su aparición sobre Gijón una escuadrilla facciosa formada por cuatro trimotores y seis cazas que descargaron sobre el puerto exterior de doce a quince bombas de poca potencia y cayendo todas al agua, a excepción de tres que fueron a caer contra el muelle Trasatlántico.*

*Igualmente la metralla alcanzó a los buques “Sotón”, “Asón”, “Sund” y “Gaviota” resultando dichas embarcaciones con desperfectos de poca importancia.*

*Por los efectos del bombardeo resultaron heridos los obreros Miguel Vázquez y Juan Calvo (...)*

*Cometida su villana acción, los aviadores facciosos emprendieron la huida y nuestros cazas, que se elevaron, no consiguieron darles alcance.”*

En cualquier caso, el mayor éxito que tuvo la incursión, que no excursión, de los aviones nacionales fue el conseguir que la Aviación republicana abandonase el aeródromo de Carreño –al menos, temporalmente-, trasladándose al de Colunga, más alejado de los frentes asturianos y de las bases de sus adversarios.



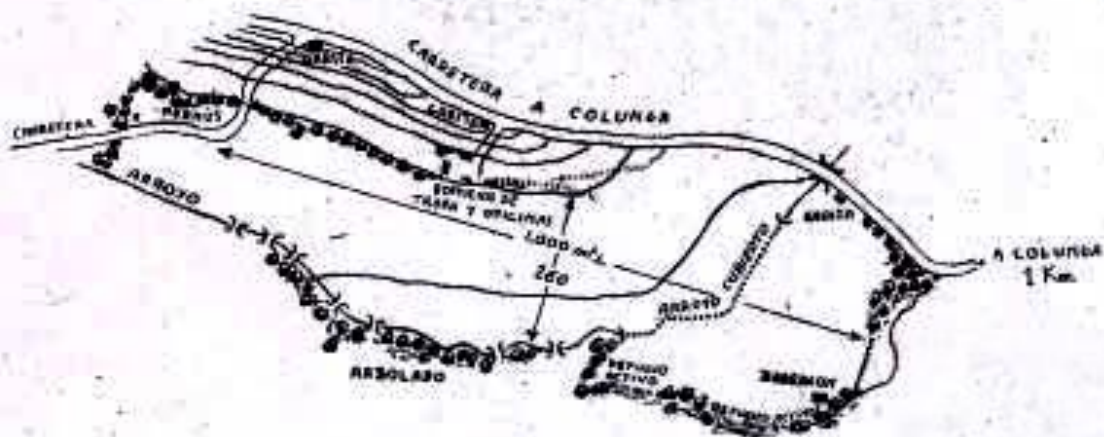
Estado actual de las instalaciones del aeródromo de Sales, en Colunga



CAMPO DE AVIACION DE

# COLUNGA

Escala 1:10,000





Izquierda, lo que fuera la cocina del aeródromo, arruinada no por el paso del tiempo – que también- sino por el impacto de una bomba en 1937

Era éste un aeródromo del que no se había hablado hasta ahora por haber entrado en servicio muy recientemente, siendo en estos momentos cuando comenzaba a utilizarse. Había sido acondicionado en un valle próximo a Colunga, al pie del pequeño pueblo de Sales situado a poco más de un kilómetro. Sus instalaciones eran inferiores a las de Carreño o Cué pues de momento tenía consideración de aeródromo auxiliar. Más adelante iría ganando en importancia.

Ambos bandos daban por terminada la ofensiva de febrero sobre Oviedo. Como hemos podido ver, en lo que a las operaciones aéreas se refiere, los grandes protagonistas fueron la difícil orografía astur-leonesa y el mal tiempo. Durante la primera parte de la batalla, en la que las tropas republicanas estuvieron a punto de alcanzar sus objetivos, no pudieron coordinar en modo alguno las operaciones terrestres con la deseada cooperación de su aviación, a pesar de tener la superioridad aérea. Las fuerzas de tierra se vieron obligadas a planear sus acciones sin contar con



los aviones, que las apoyaba si podían y cuando podían, a causa del mal tiempo.

Por parte nacional, cuando se logró enviar al Norte aparatos suficientes para disputar a los republicanos el dominio aéreo, –al final; ya fracasada la ofensiva republicana, aunque continuaran los combates con el mayor encarnizamiento- las dificultades para cruzar la cordillera con el mal tiempo reinante, les impidieron actuar en fuerza. Por La Virgen del Camino pasaron sucesivamente cuatro escuadrillas de Junkers Ju.52 que, en total actuaron individualmente sobre Asturias en sólo cuatro ocasiones –días 9,13, 25 y 26-, viéndose obligadas a abortar, al menos, dos de sus incursiones -días 8 y 15-, permaneciendo la mayor parte del tiempo los aviones inmovilizados cuando tan necesarios eran en otros frentes. No se trataba de falta de protección por parte de la caza que, establecida en Jario, estaba en condiciones de prestársela cumplidamente, sino dificultades meteorológicas, aumentadas además por el establecimiento por parte republicana de una red de alerta temprana, que advertía con suficiente antelación el paso de los aviones hacia Oviedo, procedentes tanto de León como del Occidente asturiano. Podía haber mejorada algo la situación si los trimotores se hubieran trasladado a Jario, pero este aeródromo no estaba en condiciones de atender a dos escuadrillas de bombardeo, dos de asalto y dos de caza y, por otra parte, tal aglomeración de aparatos hubiera quedado absolutamente expuesta a un golpe afortunado de la aviación enemiga que hubiera podido acabar en auténtico desastre.

## ANEXO

### Diario AVANCE del día 13 de marzo de 1937

*Nota que da la Consejería de Obras Públicas para en caso de bombardeos de la aviación faciosa, se hallan habilitados refugios en los lugares siguientes (sic):*

Fábrica de Tabacos	Antiguo Colegio de Santo Angel	Calle de Linares Rivas
Calle del Agua	Calle Numa Guilhou (Auto Salón)	Calle General Torrijos
Calle Pelayo	Calle Menéndez Valdés, 1, 3 y 5	Calle Menénde Valdés, 11, 13 y 15
Calle Cabreles, 81	Calle Menéndez Valdés, 39 y 45	C/Uría, esquina Pedre- gal
C/ Jovellnos	Fábrica Del Gas (personal)	Fábrica de Laviada
Fábrica de Cervezas	Escuela de Trabajo (Llano)	Avda. Schultz (Llano del Medio)
C/Mariano Pola (Macelo)	Fábrica de Loza	Fábrica Orueta (Llano de Arriba)
Túnel de Natahoyo	C/Daniel Cerra (La Calzada)	

### Refugios en Sótanos

Anselmo Cifuentes, 11	Ave María, 81	Benito Conde, 11 (Colegio), 13, 16, 17 y 24
Benot, 1, 3 y 7	Batería, 2	Blasco Ibáñez, 9, 14 y 113
Cabrales, 18. 83, 93, 101 y 104	Capua, 14, 16, 18, 33, 35 y 27	Campo de las Monjas (Fábrica de Tabacos)
Caridad, 3, 6 y 8 (colegio)	Casimiro Velasco, 2 y 241	Caveda, 22
Celestino Junquera, 4	Celestino Junquera, 4	P. Juan Alvargonzález (Hnos. Posada)
Concepción Arenal, 10	Covadonga, 86, 88 y 90	Cura Sama, 4, 5, 6 y 8
Dindurra, 2	Eladio Carreño, 12	17 de Agosto, 11, 14 y 16
Estanislao Figueras, 2	García, 16	Ezcurdia, 14, 16, 18, 20, 50 y 86
Francisco Ferrer, 1, 66 y 91	Fernando Morán Lavandera,12	Garcilaso de la Vega, 2 y 21
Instituto, 80	Jacobo Olañeta, 7 y 9	Hermanos Felgueroso (Patronato)
Juan Alonso, 5	Langreo, 12	Leopoldo Alas, 2
Manuel Azaña, 9, 12 y 36	Marqués de San Esteban, 38	Marqués de Casa Valdés, 2-4, 6-8, 49, 51 y 53
Martínez Abades, 20, 22 y 24	Pablo Iglesias, 6	Padilla, 12 y 14
Ramón Alvarez García, 8 y 10	Paseo de Begoña (Círculo Mercantil y Cuartel M. Gorki)	
San Francisco de Asís, 21	Travesía de García, 3	Ruiz Gómez, 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13 y 15
Uría, 52	27 de Diciembre, 1	Ramón y Cajal, 13 (colegio) y 15
Casimiro Velasco, 4	Subida a Santa Catalina (Grupo escolar de niños)	
	Subida a Santa Catalina (Grupo escolar de niñas)	

### Relación de refugios en portales y bajos

Artillería, 18	Blasco Ibáñez, 52, 72 y 74	Vicente Innerarity, 37
Ruiz Gómez, 1	Linares Rivas, 16 y 18	Covadonga, 1 y 12
Pí y Margall, 43 y 45	Travesía del 6 de Agosto, 6	Anselmo Cifuentes, 1
Menéndez Valdés, 34 y 54	Cabrales, 58	Pí y Margall, 55, 57, 43 y 45
Benito Conde, 11	Libertad, 36 y 55	Avenida de Oviedo, 2
Blasco Ibáñez, 70	Covadonga, 1 y 58	Corrida (portal del Manacor)
Leopoldo Alas, 2	Ramón Alvarez García, 6	Marqués de Casa Valdés, 18
Capua, 7	Plaza de San Miguel, 3	Innerarity (Escuela de Comercio)
Eladio Carreño, 13	Fernández Vallín, 10	Marqués de Casa Valdés, 40
Garcilaso de la Vega, 19	Fernando Villaamil, 6 y 7	Francisco Ferrer, 32
17 de Agosto, 5	Manuel Azaña, 9 y 10	García, 27
Libertad, 8 y 51	Langreo, 2 y 3	Numa Guilhou, 4
Santa Rosa, 12	Marqués de Abades, 4 y 6	

Diario AVANCE del día 23 de abril de 1937

### *REFUGIOS CONTRA LA AVIACIÓN*

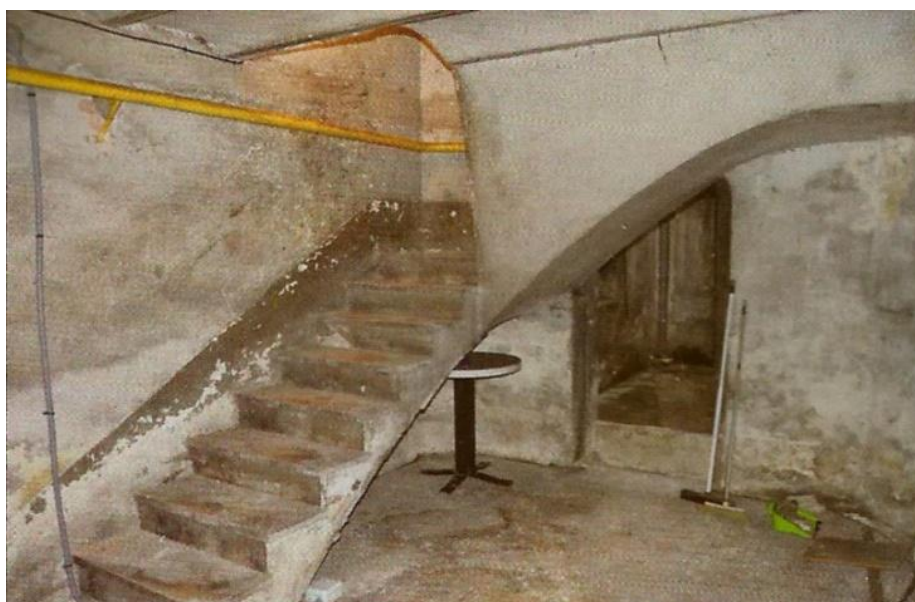
*“Fueron desestimadas las nóminas presentadas por los obreros que trabajaron en los refugios de los barrios de Arnao y Las Cavadas durante los meses de enero, febrero y marzo, por haberse comprometido dichos obreros, según informe del ingeniero director, a ejecutar las obras sin más remuneración que la comida.”*



Refugio en construcción en la calle Menéndez Valdés, de Gijón



Entrada al refugio de Cimadevilla, que aún sobrevive; al menos, en parte.



Estado actual de uno de los sótanos acondicionados como refugios en Gijón.