

DIARIO DE LA GUERRA AEREA EN ASTURIAS

1934/1937

Por Artemio Mortera Pérez

VII. LA BATALLA FINAL

25 de agosto.-

Parte de la Legión Cóndor (únicamente se registran las acciones que tuvieron lugar sobre Asturias):

“He.111.- (Bº rápidos) Ocho aviones bombardearon el aeródromo de Gijón (1) (...) B.F.109 (Messerchmit (sic)) Efectuaron dos servicios de protección a los He.111y Do.17.”

El diario AVANCE del día 26 refería así esta incursión:

“Próximamente a las dos de la tarde, aparecieron ayer sobre Gijón, volando a gran altura, varios aparatos facciosos. Dadas las señales de alarma el público procedió serenamente a buscar refugio.

1 Esta expresión de “bombardeo del aeródromo de Gijón” la encontraremos a partir de ahora con mucha frecuencia, ya que es la forma en que la Legión Cóndor daba el parte al Estado Mayor del Aire nacional. El problema es que en Gijón había dos aeródromos: el de Las Mestas –o de La Guía-, al Este de la población y el de Vega, al Oeste. Pero, además, también se encontraba muy próximo al núcleo urbano un tercero –el más importante– de Carreño –o El Valle–, al que los alemanes consideraban como “de Gijón”, por lo que es muy difícil saber a cuál de ellos se referían. Como vemos, la crónica periodística no nos aclara a qué parte de “los extrarradios” se refieren y así persistirá habitualmente la duda de cuál es el aeródromo atacado. Duda que, si en algún momento pudiera aclararse, se haría inmediatamente la precisión oportuna

Los aparatos extranjeros al servicio de los rebeldes dejaron caer algunas bombas en los extrarradios de la población, donde causaron algunas víctimas.

Una vez que las sirenas dieron las señales de haberse alejado el peligro, lo que ocurrió a los pocos minutos, ya que las defensas antiaéreas funcionaron inmediatamente, la ciudad volvió a su natural fisonomía.”

El ataque no parece que revistiera mucha importancia, como no sea la de constituir el inicio de los bombardeos sobre Asturias por parte del Grupo K/88 de la Legión Cóndor como preliminar a la ofensiva nacional sobre territorio astur desde el Oriente que se preveía inminente.

En cuanto a “las defensas antiaéreas”, las piezas salvadas de la retirada de Santander de entre las relacionadas páginas atrás, en su mayor parte, sino en su totalidad, habían sido desplegadas en Asturias en la defensa de los aeródromos o de algunas industrias importantes, como la Fábrica de Trubia, por lo que la reacción contra los aviones desde el suelo debió proceder –al menos, en su mayor parte– de las unidades de las Fuerza Navales del Norte que, con la entrada en El Musel en esta misma jornada del destructor “José Luis Díez”, quedaban concentradas en su totalidad en dicho puerto. Esto, por una parte, atraería los bombardeos de la Aviación nacional y, por otra, serían sus cañones los que se encargarían de la defensa antiaérea de Gijón.

Dichas unidades navales y sus piezas antiaéreas eran las siguientes:

Destructor “José Luis Díez”. Un cañón a/a Vickers de 76,2/45 Mk S.S. y un montaje doble de ametralladoras Hotchkiss de 25 mm.

Destructor “Císcar”. Un cañón a/a Vickers de 76,2/34 Mk F.F. y un montaje doble de ametralladoras Hotchkiss de 13,2 mm.

Submarino "C-2". Un cañón a/a de 76,2/45 Mk S.S.

Submarino "C-4". Un cañón a/a de 76,2/45 Mk S.S.

Submarino "C-6". Un cañón a/a de 76,2/45 Mk S.S.

Torpedero N° 3. Sin armas antiaéreas. (2)

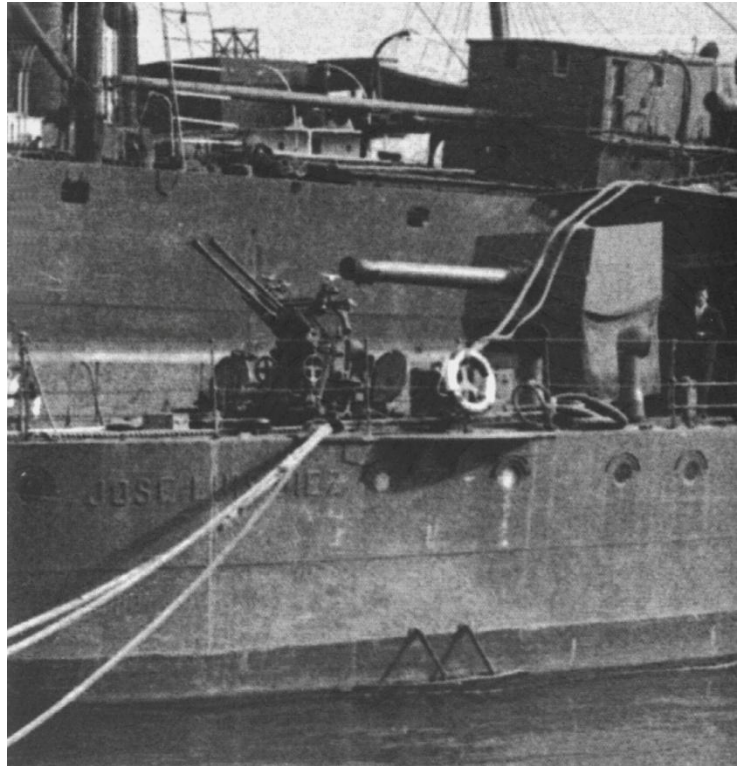
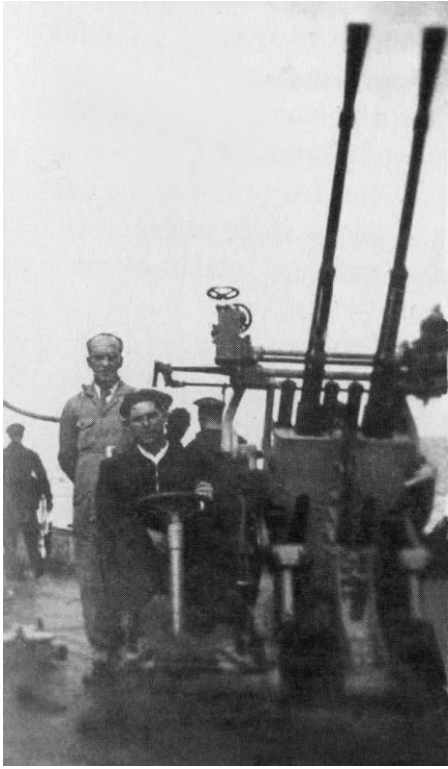


Cañón a/a. Vickers de 76,2/45 Mk. S.S. artillado en el "José Luis Díez" y en los submarinos Clase "C"



El cañón a/a de 76,2/4 Mk. F.F. que montaba en "Císcar" era más antiguo y de peores características que el Mk. S.S.

2 Artemio Mortera. "La Artillería naval en la Guerra Civil española. 1936/39"). El armamento antiaéreo del "Císcar" era inferior al del "J. L. Díez" porque aquel, más moderno -uno de los últimos alistados por la República-, hubo de artillarse rebañando los almacenes, con las piezas que quedaban en ellos.



Montaje doble Hotchkiss de 25 mm del “José Luis Díez”. A la derecha, otra imagen del mismo tomada por Constantino Suárez en El Musel (Gijón). (Foto Museo del Pueblo de Asturias)



Montaje a/a. doble Hotchkiss de 13,2 mm del tipo que artillaba el “Císcar”.

De este conjunto, continuarían empleándose en lo sucesivo las pertenecientes a los buques que permanecieron en El Musel que, como se verá, no serían todos los relacionados.

26 de agosto.-

Parte de la Legión Cóndor (únicamente se registran las acciones que tuvieron lugar sobre Asturias):

“He. 111 (B° rápidos). Una E^a ha efectuado dos servicios de bombardeo sobre el puerto de Gijón. En el 1º servicio incendiaron tres barcos en el puerto del Musel.

Do.17.- Un avión ha efectuado dos servicios de reconocimiento y bombardeo sobre el aeródromo de Gijón.

Bf.109 (Messerchmit (sic)), Una E^a efectuó dos servicios de protección de los aviones de bombardeo. En el 1º servicio entabló combate con nueve cazas enemigos, sobre Gijón, derribando a uno de éstos.”

Así se describían los bombardeos en el diario AVANCE del día 27:

“Nuevamente nos visitó ayer la aviación extranjera al servicio de los insurrectos. Los aparatos negros hicieron su primera aparición a la una y media de la tarde y a su encuentro salieron seguidamente los cazas republicanos, cuyas ametralladoras funcionaron cuando los aviones facciosos se alejaban apresuradamente.

Las sirenas se volvieron a dejar sentir a las seis y media de la tarde, no dando la señal de vuelta a la normalidad hasta media hora más tarde. Parece que en esta ocasión los aparatos enemigos dejaron caer sus explosivos en las afueras de la ciudad, constantemente acosados por los disparos de nuestras defensas antiaéreas.

En la incursión de primera hora de la tarde resultaron algunas víctimas, en su mayoría mujeres y niños.”

El bombardeo había sido llevado a cabo por los Heinkel He.111 de la 4ª Escuadrilla del Grupo K/88, escoltados por cazas Messerschmitt Bf. 109 de la 2ª Escuadrilla del Grupo J/88 que realizaron dos servicios sobre El Musel. Los cazas republicanos salieron al aire en número de nueve, entre I.15 e I.16, sosteniendo un breve combate con los Messers, en el que resultó derribado un “Curtiss” (como llamaban los nacionales a los “Chato”) por el alférez Reinhard Seiler.

Un solitario Dornier Do.17 bombardeó por dos veces un aeródromo de Gijón.

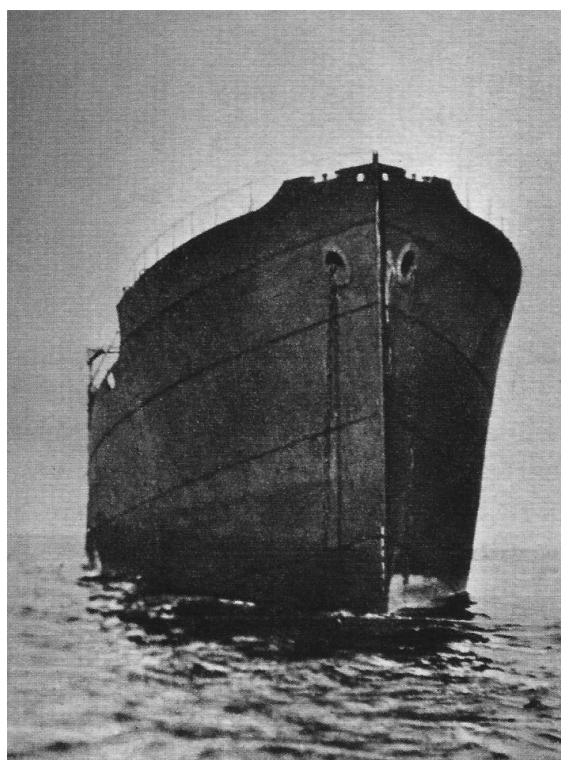
El ataque constituyó una sorpresa para los republicanos, no porque no se lo esperaran, sino por su inusitada violencia, a la que contribuyó no poco la concentración de buques presentes en el puerto de El Musel, pues fueron varios los mercantes nacionales y extranjeros, fondeados junto con las unidades de las Fuerzas Navales del Cantábrico, que en mayor o menor medida resultaron alcanzados. Entre ellos el petrolero “Elcano”, que había llevado a Gijón combustible para las Fuerzas Navales del Norte. Al ser alcanzado derramó petróleo por toda la dársena, que se incendió, convirtiéndola en un infierno, del que trataban de huir los buques que podían moverse, entre fintas y encontronazos, mientras continuaban cayendo las bombas.

La relación de buques alcanzados habla por sí sola, dándonos una idea de la debacle producida por el bombardeo:

De las Fuerzas Navales del Norte, el destructor “José Luis Díez” sufrió perforaciones en los tanques de combustible, con pérdidas de fluido,

causadas por una bomba que explotó en su proximidad, y el submarino “C-4”, cinco perforaciones en el casco por metralla, que serían reparadas provisionalmente en el mismo Gijón

Entre los mercantes españoles, el petrolero “Elcano” (5.295 toneladas de registro) fue alcanzado e incendiado, lo que obligó a remolcarlo fuera del puerto, ante el temor a que explotara, hasta encallarlo en un roquedal frente a Jove, donde se le dejó ardiendo a su albur. El “Sotón” (1.373 toneladas de registro) resultó hundido por una bomba que entró por una escotilla de la bodega de popa, atravesando el casco; asimismo, fue hundido el pontón “Sud”; el “Luis Caso de los Cobos” tuvo un incendio a bordo, de no mucha importancia, pero muy aparatoso y el “Gaitero” sufrió grandes destrozos, si bien se mantuvo a flote.



El petrolero “Elcano”, calcinado y embarrancado frente a Jove, tras el bombardeo del 26 de agosto

De los mercantes británicos, el “Hilde Moller” buscó su salvación en la huida del puerto, logrando arribar a La Pallice con heridos de metralla, averías a proa y una vía de agua. En el “African Trader” se produjeron vías de agua, pese a lo cual abandonó El Musel, siendo escoltado, ante su precario estado, por dos destructores de la Royal Navy hasta dejarlo en franquía en la Isla de Ré. El petrolero “Stanbrigde” fue alcanzado en las máquinas, que resultaron inutilizadas, lo que le impidió zarpar, y el “Stanwood” –que no está muy claro si acababa de iniciar la descarga o si había llegado siquiera a tomar puerto– ante el pánico causado entre la tripulación por la caída de metralla a bordo, que no causó víctimas, aunque sí daños de alguna consideración, se negó a volver a entrar en El Musel, radiando un mensaje a su armador en el que daba cuenta de su decisión, describía los bombardeos e informaba de los daños en otros buques de su mismo pabellón, retirándose sin descargar por considerar muy peligrosos la costa y puertos de Asturias.

A más de estos daños directos, el bombardeo aéreo causó otros perjuicios aún mayores desde el momento en que en los días siguientes, poniendo como excusa las averías sufridas, los submarinos “C-2” (3) y “C-4” desertaron a puertos franceses –Brest y Le Verdon, respectivamente– y el destructor “José Luis Díez” al británico de Plymouth. Las piezas antiaéreas de la Marina que, de esta suerte, quedaban en Gijón eran: el cañón Vickers de 76,2/34 Mk F.F junto con el montaje doble de ametralladoras Hotchkiss de 13,2 mm del destructor Císcar y el antiaéreo de 76,2/45 Mk S.S. del submarino “C-6”. Cuyos sirvientes deberían

3 Este submarino tenía uno de sus dos motores eléctrico prácticamente inútil desde la campaña de Vizcaya.

permanecer a bordo, manejándolos cuando había un bombardeo, en tanto que el resto de la dotación se refugiaba en el túnel del ferrocarril de El Musel.

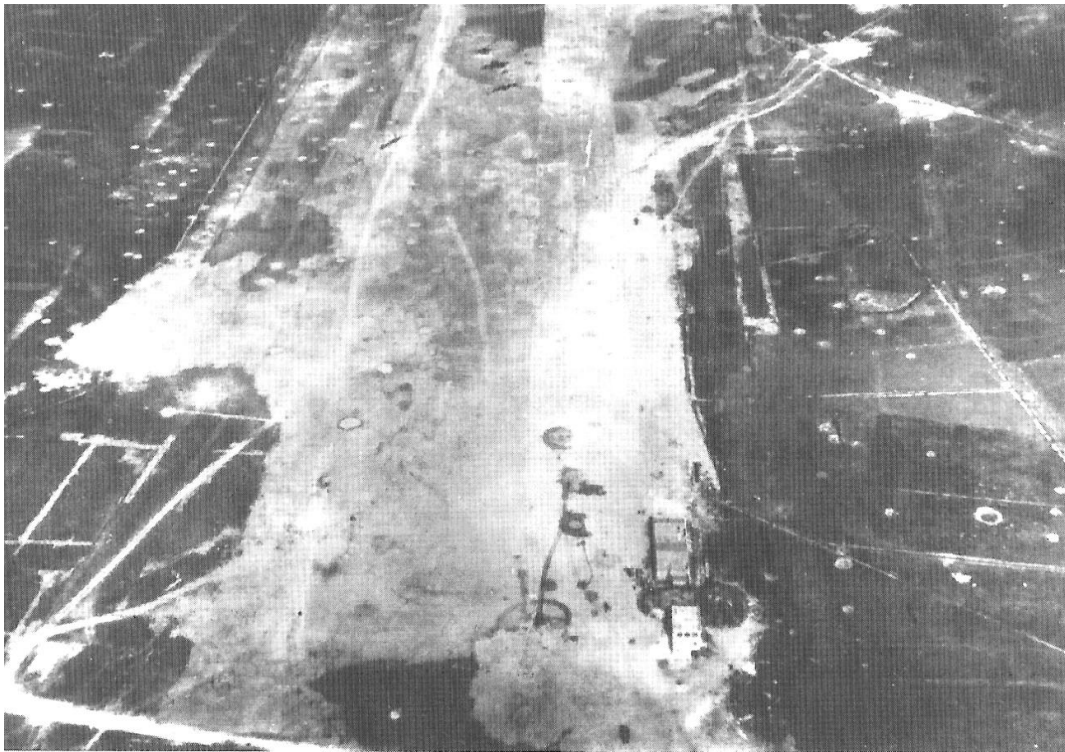
La ofensiva desde el aire sobre Asturias había comenzado, para no detenerse ya. Esta campaña se desarrollaría en dos ciclos de operaciones aéreas, coincidentes en la mayor parte de su duración, pero separadas por completo geográficamente y sin relación o coordinación de la una con la otra. La primera –la que acababa de iniciarse– sería protagonizada por la Legión Cóndor y se consagró al apoyo a las Brigadas de Navarra que penetraron en Asturias por el Oriente, desde Santander, así como al ataque de los aeródromos y puertos de la costa y la segunda en el tiempo, correría a cargo de una serie de unidades de la Aviación nacional que habrían de cooperar al avance de las tropas que, al mando del general Aranda, progresarían de Sur a Norte, hacia la divisoria Cantábrica, desarrollándose, salvo en los últimos momentos, en tierras leonesas. Como más adelante se verá hubo algunas, muy escasas, excepciones a esta conducta.



Fotografía vertical del aeródromo de La Albericia tomada el 2 de julio de 1937

La Aviación republicana realizó también un empleo selectivo de sus medios, dedicándose exclusivamente al enfrentamiento con la amenaza proveniente del Este, con la Legión Cóndor, absteniéndose casi por completo de actuar al Sur de la divisoria Cantábrica, aunque esta actitud puede tener su explicación en la dificultad que suponía operar sobre la cordillera, en la que tanto se ha venido insistiendo a lo largo de este trabajo, en relación a las operaciones aéreas nacionales.

A lo largo de estas páginas ha quedado suficientemente patente el absoluto protagonismo que el aeródromo de La Virgen del Camino había tenido, por parte nacional, en la guerra sobre los cielos de Asturias, así como las dificultades que, para operar desde él, suponía el tener que sobrevolar la cordillera Cantábrica. Con la ocupación de Santander y el inicio sin solución de continuidad de las operaciones sobre Asturias desde el Oriente, serían los aeródromos cántabros –ex republicanos, recién capturados–, los que cobrarían importancia por hallarse más próximos al nuevo frente de combate y no resultar afectados por dificultades orográficas, ya que su proximidad al mar permitía una cómoda aproximación a los objetivos y una fácil retirada, sobrevolando el Cantábrico a lo largo de la costa. La Legión Cóndor –que constituía el componente aéreo más importante en la ofensiva aérea sobre Asturias–, se basó en los aeródromos próximos a Santander: La Albericia y Pontejos, y las escuadrillas “hispanas” que cooperaban con ella se asentaron en el aeródromo de Los Corrales (Torrelavega) hasta mediados de septiembre en que pasaron a León para dar cobertura al ataque desde el Sur hacia los puertos de montaña, siendo éstas las únicas operaciones que se llevaron a cabo desde La Virgen del Camino.

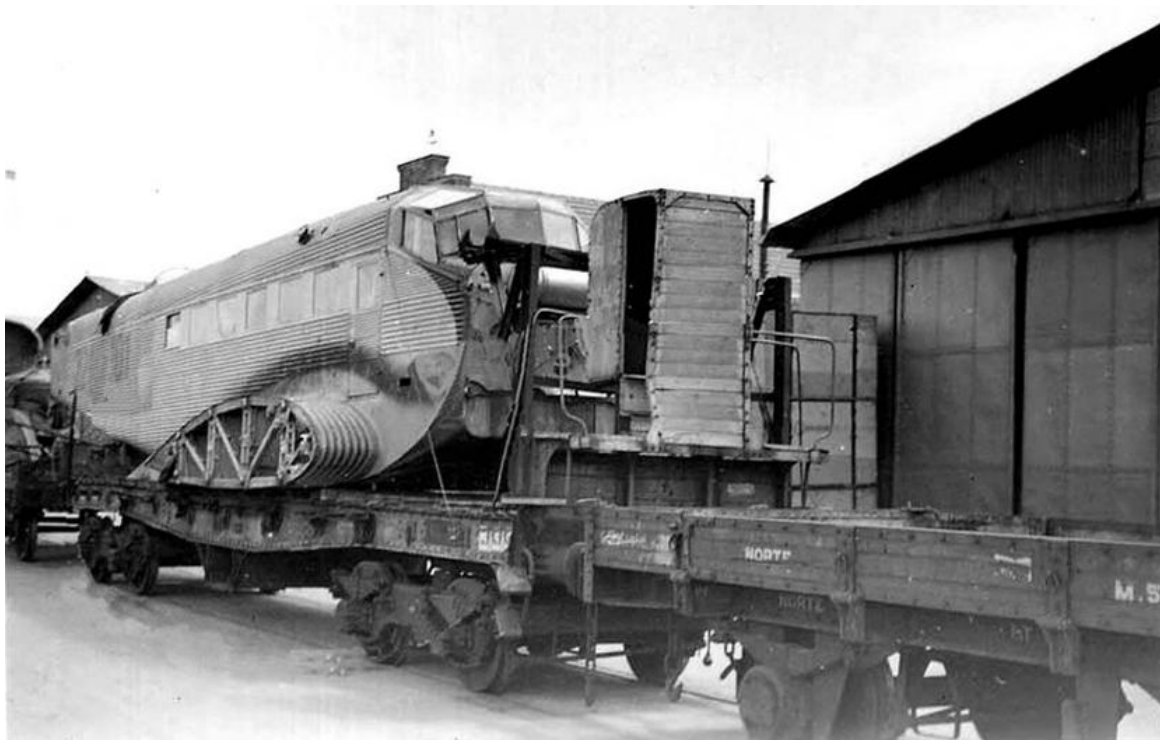


Fotografía oblicua del aeródromo de La Albericia tomada cuando aún estaba en poder de la Aviación republicana, tras haber sido objeto de un bombardeo nacional

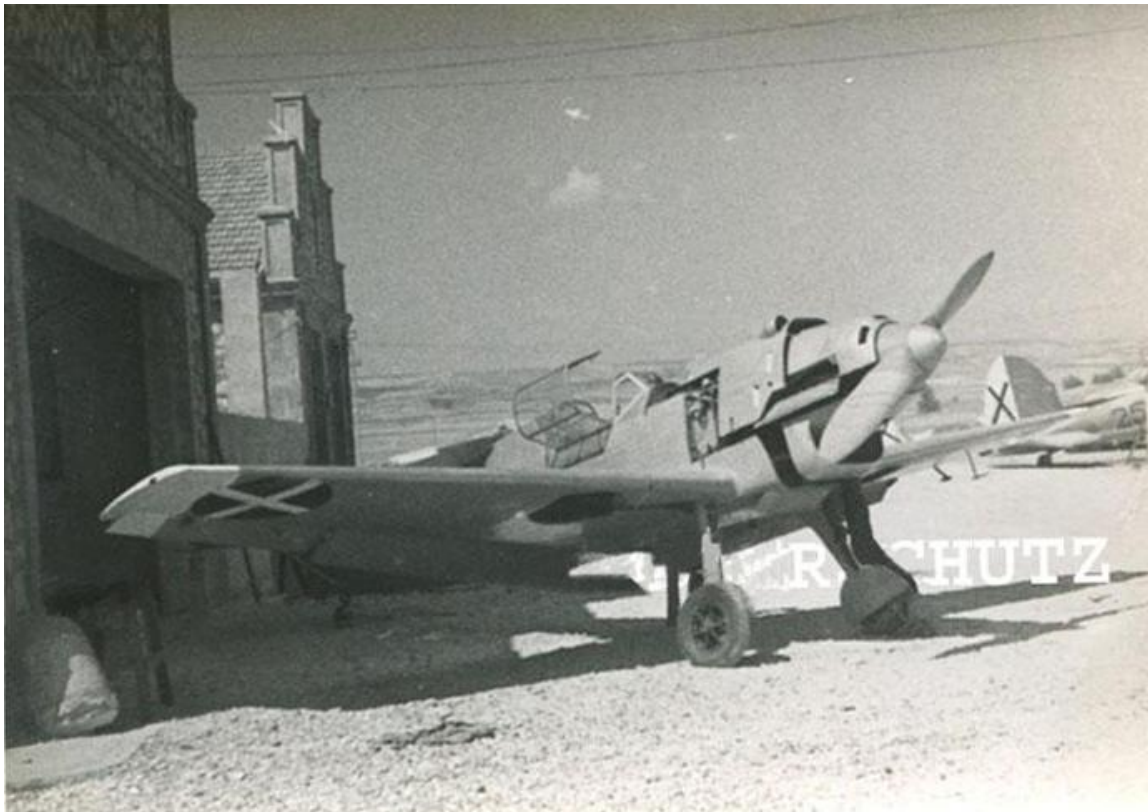
No obstante, la Maestranza del aeródromo leonés cobraba, al mismo tiempo, una actividad y una relevancia de enorme importancia al convertirse en la base logística de la Legión Cóndor y tomar a su cargo la recepción, montaje, mantenimiento y reparaciones de sus aviones, para lo cual se había enlazado la base, mediante un ramal de ferrocarril, con la capital, donde se recibían los aparatos transportados por vía marítima hasta los puertos gallegos. Conviene hacer aquí una mención a la Aviación Legionaria, italiana, porque son numerosos los relatos que recogen su intervención en la campaña de Asturias; por ello es oportuno dejar claro que, desde el inicio de ésta, ni un solo avión “legionario” o un piloto italiano combatió en los cielos astures en septiembre/octubre de 1937, como tampoco participaron soldados ni carros, ni artillería del C.T.V. en los combates terrestres.



Desde el momento en que La Virgen del Camino se hizo cargo del mantenimiento y puesta a punto de los aviones de la Legión Cóndor sus pistas e instalaciones se vieron colmadas de aparatos de todo tipo y su tráfico creció de forma inusitada.



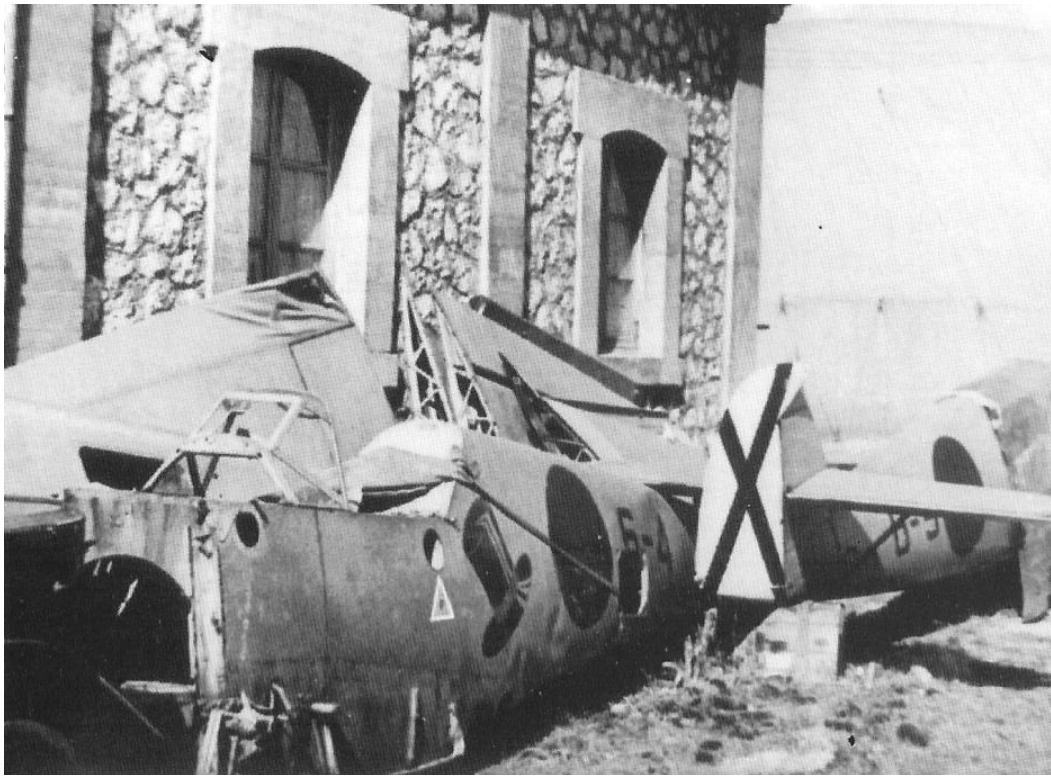
Los aparatos suministrados por Alemania llegaban a la Base de León directamente en ferrocarril desde Vigo o La Coruña.



Bf.109A “Anton” –adviértase la hélice de madera– en trance de revisión rutinaria, al aire libre, en el aeródromo leonés.



Junkers Ju-52 aguardando, ante uno de los hangares de León, el momento de pasar a talleres.



En La Virgen del Camino se fueron acumulando los restos de los aviones siniestrados a la espera de ser recuperados o canibalizados. La imagen nos muestra los del Bf.109A 6-4 (derribado en Brunete) y del 6-3 (accidentado en La Albericia)

Poco había volado la Legión Cóndor hasta ahora sobre los cielos de Asturias. En concreto solamente una vez lo habían hecho tres Heinkel He.70 que apoyaron el 5 de marzo del 37, con escaso éxito, un ataque emprendido por las tropas de Aranda contra Trubia, con el que se pretendía descongestionar el acoso del que estaba siendo víctima la capital asturiana. Incluso en los momentos culminantes de la ruptura del cerco de Oviedo, en octubre de 1936, en la que actuaron algunos aparatos y pilotos alemanes, no pertenecían éstos a la Cóndor –se trataba de los llamados “precursores”–, ya que la tal Legión no se constituiría hasta el siguiente mes de noviembre.

La Legión Cóndor era una unidad con un volumen de alrededor de un centenar de aviones de todas las especialidades, con sus correspondientes servicios. La constituían:

Plana Mayor –**Stab S/88**-

Un Grupo de Caza –Jagdgruppe-88 ó **J/88**- con tres escuadrillas de doce Heinkel He.51 B a las que se unió, como cuarta, la que ya se encontraba en España.

Un Grupo de Bombardeo –Kampfgruppe-88 ó **K/88**-, con tres escuadrillas de diez Junkers Ju.52 3m. Se integró en el mismo el personal que ya estaba en España pilotando los Ju.52, pero los aparatos que volaban anteriormente fueron cedidos a los españoles.

Una Escuadrilla de Reconocimiento –Aufklärungsstaffel-88 ó **A/88**-, con doce Heinkel He-70 E y F (diez de nuevo envió más otros dos ya presentes en España) y seis Heinkel He.45.

Una Escuadrilla de Reconocimiento y Bombardeo Marítimo –Aufklärungsgruppe See-88 ó **AS/88**– que, de momento, sólo disponía de cuatro hidroaviones: dos Heinkel He59B-2 y dos He.60E.

Un Grupo de artillería antiaérea (4) –Flakabteilung-88 o **F/88**- compuesto por dos baterías pesadas a cuatro cañones Flak 18 de 88/56, recibidas en noviembre, más una tercera que organizaría con los cuatro antiaéreos de ese tipo ya presentes en España, que fueron entregados a los alemanes por la dotación española con la que ya habían entrado en combate; dos baterías ligeras, armadas cada una de ellas con 16

4 En Alemania la D.C.A. estaba cargo de la Luftwaffe.

ametralladoras Rheinmetall Flak 30 de 20 mm; una batería de reflectores y una batería de municionamiento.

Un batallón de transmisiones y protección de vuelo –Luftnachrichtenabteilung 88 ó **LN/88**– con cuatro compañías: tres de radio y una de teléfonos –procedentes de la Luftwaffe, como todas las unidades hasta aquí relacionadas– y otras menores de carácter auxiliar, como un Grupo de Mantenimiento y Parque de Material –**P/88**–, un Hospital de campaña –**Laz/88**– y equipo médico –**San/88**–, una estación meteorológica –**W/88**–... En fin, todo lo necesario para poder funcionar, al menos en principio, con una cierta autonomía (5).

Apenas empezó la Legión Cóndor a operar en España, los alemanes que la componían advirtieron consternados que sus modelos de aviones se hallaban anticuados y eran incapaces de enfrentarse con posibilidades de éxito a los suministrados por la “atrasada” Unión Soviética. Los Junkers Ju.52, los Heinkel He.45 y no digamos los He.46, se hallaban imposibilitados para efectuar sus misiones sino era con una superioridad aérea total y los Heinkel He-51 de caza estaban muy lejos de poder proporcionársela. Los únicos aparatos que se salvaban de este chasco eran los monomotores rápidos de reconocimiento Heinkel He.70 que, desde un principio y merced a su velocidad, pudieron empezar a operar sin protección de caza. El poner en el aire a los pilotos alemanes con tal equipamiento, frente a los Polikarpov I.15 e I.16 soviéticos era enviarlos a un sacrificio inútil.

5 Existía, además, un componente terrestre –del Herr– constituido por especialistas en muy diversas materias, tales como carros de combate, lanza-llamas, guerra química, lanza-minas, transmisiones terrestres, artillería, etc. con misiones exclusivas de instrucción, organización e inspección.