

19 de septiembre.-

Ante esta situación, Jorge Vigón nos refiere en la entrada correspondiente a este día 19 de su diario “Cuadernos de Guerra y Notas de Paz” (50), como: “...*La Legión Cóndor estima necesario bombardear los puertos.*

Es muy duro pensar que en Gijón hay barcos con presos nuestros que estarán expuestos, primero, a los efectos del bombardeo, y luego, a las represalias. Quizá entre ellos esté Fermín.

Juan (Vigón) habla reposado y sereno; al fin llama por teléfono al General Dávila y le pide autorización para que se verifiquen los bombardeos.

Si yo –dice– no hubiera tenido un interés directo y personal, me hubiera negado en redondo, porque no compensan los daños que se pueden producir las escasas ventajas que se deben esperar. Pero ahora será lo que diga el General Dávila.

El General Dávila dijo sí.”

Desde el bombardeo de Guernica, Franco había prohibido a la Legión Cóndor la realización de ataques estratégicos a núcleos de población, sin obtener antes permiso expreso del Cuartel General del Generalísimo y a través de los partes de la Cóndor hemos visto como, tras los bombardeos de El Musel y Avilés de finales de agosto, ésta se había abstenido de volver a atacar las poblaciones portuarias, utilizando sus bombardeos en el

50 Págs. 167-168.

apoyo táctico a las tropas de tierra y a la obstrucción de las comunicaciones en la retaguardia inmediata al frente.



El aeródromo de La Albericia (Santander Oeste). Al igual que el de Pontejos, tenía el terreno de vuelo muy inmediato al caserío periurbano y con una cierta propensión a encharcarse. La Albericia era un barrio de Santander capital, llamado anteriormente Lavapiés.



Heinkel He.111 del Grupo K/88 en el aeródromo de La Albericia



Avioneta Messerschmitt Bf.108 “Taifun”, utilizada por la Legión Cóndor en misiones de enlace, aparcada en La Albericia.

La razón por la que se barajaba el ataque a los puertos no era otra que las dificultades que encontraba la Flota nacional para interceptar el abastecimiento por mar a los republicanos, pese a tener ésta el dominio “de hecho” de las aguas del Cantábrico. Ya que los buques de guerra británicos, de acuerdo con la política de su Gobierno, daban escolta abusivamente –sin respetar siquiera las líneas de base entre puntas para determinar las aguas territoriales– a los mercantes denominados “contrabandistas” por empeñarse en el lucrativo tráfico, la mayor parte de ellos ilegalmente bajo pabellón británico, hasta distancias muy próximas a las bocanas de los puertos, con lo que no dejaban prácticamente tiempo a la unidades nacionales para maniobrar en orden a la intercepción. En cambio, el ataque aéreo a los mercantes que resultaran hundidos, averiados o incluso sufrieran bajas dentro de puerto, no se consideraba motivo para la intervención de la Royal Navy –por tratarse de forma indiscutible de territorio/aguas españoles–, quedando sus consecuencias limitadas a las

reclamaciones diplomáticas o, todo lo más, en algún caso, a compensaciones económicas.



En Gijón no sólo se atacaba al puerto de El Musel, sino también al llamado “Puerto Local” en el que fondeaban barcos de menor calado y, al estar éste englobado en el caserío urbano era prácticamente imposible que los edificios próximos no resultaran afectados, dada la escasa precisión de los elementos de puntería del momento, produciéndose impactos como éste en el palacio de Revillagigedo, a escasos metros del denominado “Muelle del Carbón”.

Ahora, una vez recibida la autorización, no tardó en hacer uso de ella la Legión Cóndor y este mismo día 19 bombardeaba El Musel Gijón) y San Juan de Nieva (Avilés).

Parte de la Legión Cóndor:

“Un servicio por los He.111, protegidos por los Bf. 109, sobre estación y puertos de Avilés y Gijón.

En Avilés fueron echados a pique, dos barcos y en Gijón, fueron tocados cuatro.

Cazas.- Con las escuadrillas Bf.109 efectuaron vuelo de protección de bombarderos.

Un He.111 fue atacado por cazas rojos, siendo herida su tripulación por tiros de ametralladora. El avión tuvo que aterrizar en Llanes.”

El parte emitido por el Ministerio de Defensa gubernamental desde Valencia el día 20 decía:

“Cuando los aparatos facciosos intentaban bombardear

AVIACION

SECCION DE PERSONAL

ASCENSOS

Circular. Excmo. Sr.: Como recompensa a los méritos contraídos en la actual campaña contra los rebeldes por el sargento piloto del Arma de Aviación D. Eloy Gonzalo Obarro, y muy especialmente por su heroico comportamiento el día 19 de septiembre último, en que halló gloriosa muerte luchando contra enemigo muy superior en número, he resuelto concederle el empleo de teniente del Arma expresada, con la antigüedad de la referida fecha.

Lo comunico a V. E. para su conocimiento y cumplimiento. Valencia, 3 de octubre de 1937.

PRIETO

Señor...

D.O. N° 240 de 6 de octubre de 1937

Salieron los nuestros al encuentro obligando a los del enemigo a arrojar las bombas sin precisión alguna y, finalmente, a huir. En este encuentro hubo un combate aéreo en el cual perdimos un aparato. Desde el puesto de observación se apreció que caía al mar un bimotor faccioso, abatido por nuestros cazas y probablemente, fue también abatido un trimotor de los rebeldes.”

Los cazas republicanos que despegaron y combatieron fueron cuatro monoplanos I.16 “Mosca”.

A pesar de que la Legión Cóndor no reclama ningún derribo, todas las fuentes recogen la muerte del sargento Eloy González Obarro en este día 19, al ser abatido el “Rata” que pilotaba por las ametralladoras de los bimotores a los que trató de interceptar. Todas las fuentes... menos Tarazona (51), quien asegura que Eloy González resultó muerto el 9 de octubre, que es el primer día en que pone fecha a sus recuerdos. Bonita manera de comenzar a datarlos. Y, por si no fuera bastante, asegura que los bimotores a los que se enfrentaron eran Junkers Ju.86, cuando la Legión Cóndor había dejado hacía meses de utilizar los dos que le quedaban, por los frecuentes fallos de sus motores, acabando por cederlos a los españoles. Por otra parte, mal podrían derribar un Ju.52 (un trimotor rebelde), que no se empleaban ya hacía tiempo tan al Occidente.

20 de septiembre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“He.111.-Bombarderos.- Con una E^a se ha efectuado un servicio de bombardeo sobre el puerto de Gijón.

Ju.52.- con dos Escuadrillas se bombardeó camiones sobre la carretera al N de Nueva.

He.70.- Se llevaron a cabo dos servicios de reconocimiento en la carretera de Careña (sic, por Carreña)-Robellada, observando fuerzas enemigas en retirada.

51 “Yo fui piloto de caza rojo”, págs. 83-87

He.51.- Con una E^a se efectuaron tres servicios de cooperación con la 5^a y 6^a Brigadas en Peña Blanca y cruce de carreteras Careña (Carreña)-Robellada.

F/88 (Antiaéreas).- Cooperó con baterías de tierra sobre Peña Blanca.

El Boletín de la Región Aérea del Norte, nacional comienza a recoger las acciones realizadas en el Norte de León por las fuerzas basadas en La Virgen del Camino.

Habíanse reunido allí:

El Grupo 2-G-3, que mandaba Ángel Salas, con nueve Fiat Cr.32

El Grupo 6-G-15, con nueve Heinkel He-45, y

La Escuadrilla 1-E-17, con cinco Aero Ab. 101 matrículas 17-3, 17-4, 17-15, 17-18 y 17-20. (Al principio, sólo tres.)

Así, en este día 20, *“Con una E^a de He-45 y tres aviones Aero, se efectuó un servicio de bombardeo sobre Pico de Morzal (sic, por Horzal) en Valporquero de Torío), cooperando con las fuerzas de tierra.*

Diario AVANCE del día 21:

“Por tres veces intentó ayer la aviación facciosa filtrarse en Gijón. En la primera, a las nueve de la mañana, se presentó una escuadrilla enemiga, cuyo paso les fue cortado por nuestros cazas. Uno de los aviones extranjeros se metió entre las nubes y consiguió llegar hasta el Musel, donde arrojó algunas bombas que fueron a caer al mar y no produjeron daño alguno. El resto de la escuadrilla huyó hacia sus bases, pero el que estaba en el Musel perdió contacto con ella y se vio envuelto por los leales, que le mandaron varias ráfagas de ametralladoras, logrando alcanzarle. El aparato, que era un bimotor de bombardeo, fue a caer al mar.

Posteriormente, volvieron los aviones facciosos a presentarse cerca de la población, pero fueron ahuyentados por los cazas republicanos.

A las doce de la mañana otro aparato, que se dirigía a Gijón volvió precipitadamente a sus (sic) bases ante la presencia de los nuestros, sin conseguir sus objetivos.

Reportaje realizado
por Manuel Reimóndez Portela –fotógrafo del C.G. de Aranda- a las unidades
“hispanas” basadas en León en septiembre de 1937 (Museo da Estrada)



Arriba, Aero Ab.101 en el aeródromo de La Virgen del Camino. Las únicas matrículas que se identifican son la 17-18 y la 17-20 en la foto de abajo.



Ab.101 "Praga" cargado con bombas Hispania A.6 de 50 kilos y detalle de la estiba de las mismas.