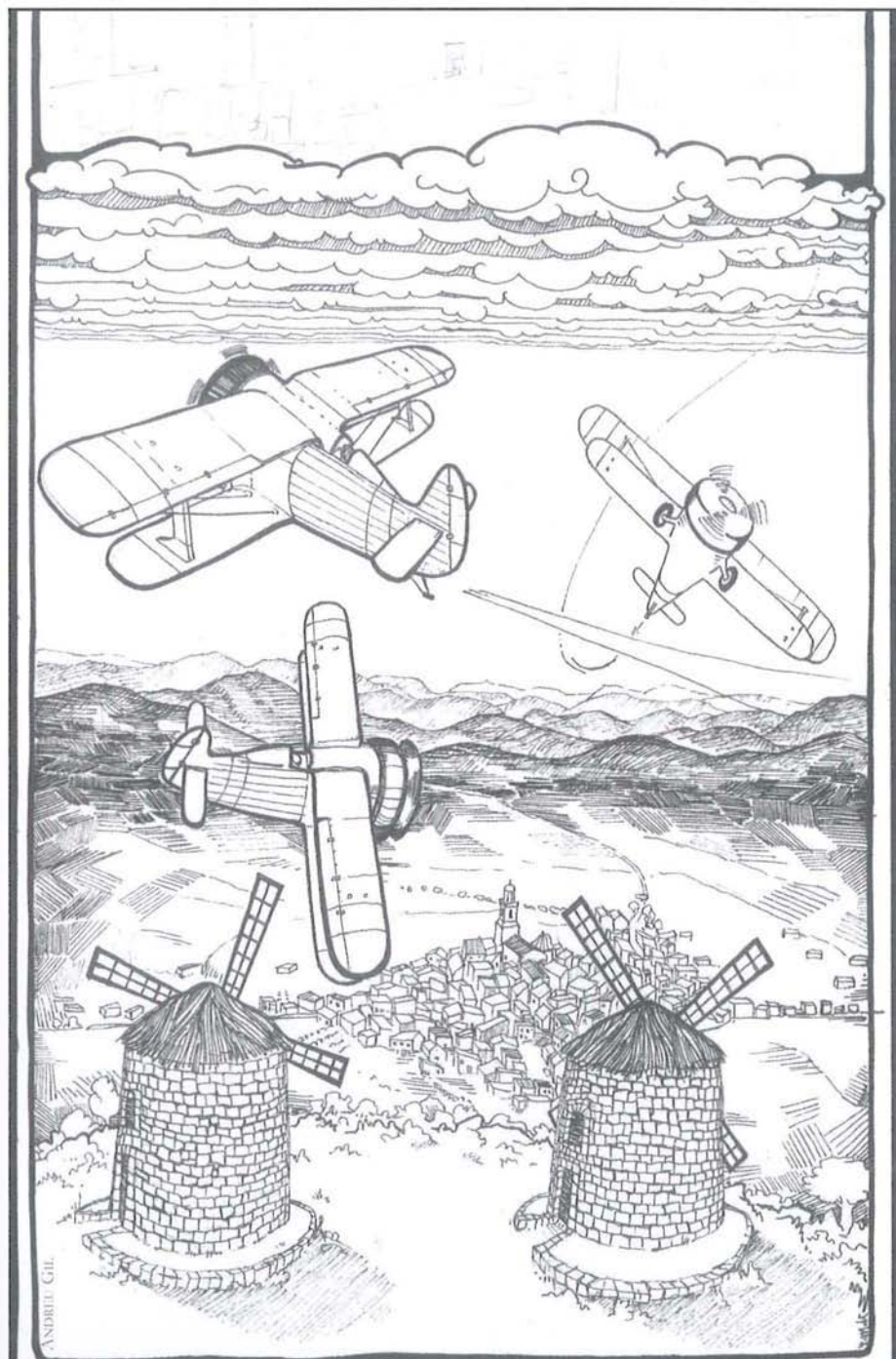


Francisco
Teruel
Navarrete
Blas Vicente Marco
Francisco Izquierdo
César Salvo
Julián Olter

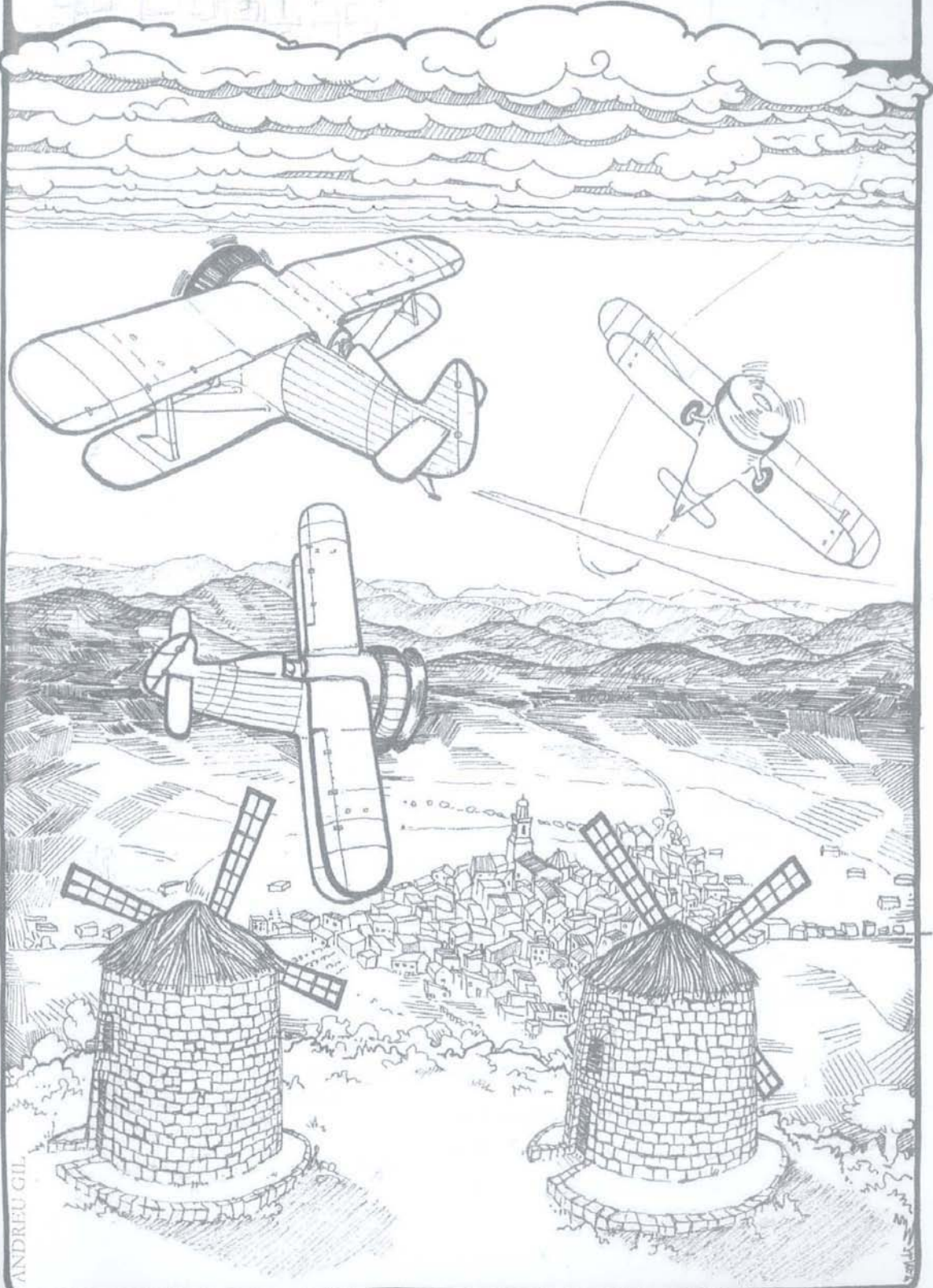
Estelas en el cielo. Alcublas, 1938



Ayuntamiento
de Alcublas

**ALCUBLAS
ESCRIBE**

Estelas en el cielo. Alcublas, 1938



ANDREU GIL

© FRANCISCO TERUEL NAVARRETE
CON LAS COLABORACIONES DE
ADRIÁN SOLER SÁNCHEZ,
JESÚS HUGUET,
JOSÉ ANTONIO REDORAT FRESQUET,
EUGENIO J. DE MANUEL ROZALÉN,
BLAS VICENTE MARCO,
FRANCISCO IZQUIERDO GÓMEZ,
CÉSAR SALVO,
JULIÁN OLLER.

EDITA: AYUNTAMIENTO DE ALCUBLAS

COLECCIÓN ALCUBLAS ESCRIBE

DEPÓSITO LEGAL: V-1623-2010

ILUSTRACIÓN DE PORTADA: ANDREU GIL

DISEÑO Y MAQUETACIÓN: J. BLANCO PAZ

ÍNDICE

SALUDA DEL ALCALDE

PRESENTACIÓN DE LA ESCULTURA "MEMORO ERGO SUNT"

PRESENTACIÓN DEL PROYECTO EUROPEO "ESCENARIOS DE GUERRA"

Jesús Huguet, Consell Valencià de Cultura

José Antonio Redorat, Secretario General de la FVMP

Eugenio J. De Manuel. Jefe del área de cultura y turismo de la FVMP

ESTELAS EN EL CIELO

AGRADECIMIENTOS

PROLOGO

I. Otoño de 1938: La construcción del campo de aviación.

I.1 Las condiciones sociales del trabajo en el campo.

II. Las memorias de Manuel Aucejo: un sargento en el aeródromo alcubano.

II.1 Análisis de la entrevista a Manuel Aucejo

III. La cronología militar del aeródromo.

III.1 Teruel, la lucha del frío.

III.2 La ofensiva franquista sobre Aragón.

III.3 La ofensiva sobre Levante

IV. Espías en el aire: Fotos aéreas del aeródromo de Alcublas.

V. Epílogo: Los lugares de la memoria.

VI. BIBLIOGRAFÍA Y ANEXO DOCUMENTAL.

VII. Los aeródromos de Sarrión y Rubielos de Mora en la Guerra Civil Española.

Blas Vicente Marco.

VIII. Los aeródromos de Barracas y El Toro durante la Guerra Civil Española.

Francisco Izquierdo Gómez.

IX. Anotaciones sobre el campo de aviación de la casica Roger durante la Guerra Civil Española en el Villar.

César Salvo.

X. Aviones y pilotos en Alcublas.

Julián Oller. Fundación Aérea de la Comunidad Valenciana.

SALUDA DEL ALCALDE

Manuel Civera Salvador

Sin duda alguna, estimados lectores y colaboradores de nuestra colección de publicaciones ALCUBLAS ESCRIBE, esta edición dispone de numerosas connotaciones, especialmente culturales, pero otras que despiertan emociones y sentimientos que enorgullecen de manera singular. Por tanto, mi agradecimiento a todos quienes se suman a esta iniciativa y la hacen posible. Además, este libro nace en un momento con un contexto social muy oportuno.

La exposición de motivos de la reciente Ley de Memoria Histórica, por la que se reconocen y amplían derechos, y se establecen medidas a favor de quienes padecieron persecución o violencia durante la Guerra Civil y la Dictadura dice:

“El espíritu de reconciliación y concordia, y de respeto al pluralismo y a la defensa pacífica de todas las ideas, que guió la Transición a la Democracia, nos permitió dotarnos de una Constitución, la de 1978, que tradujo jurídicamente esa voluntad de reencuentro de los españoles, articulando un Estado social y democrático con clara vocación integradora. Este espíritu posibilitó que se hayan reconocido derechos y se hayan aprobado medidas a favor de las personas que sufrieron las consecuencias de la guerra y del régimen dictatorial que se instauró”.

En tan esperada Ley, como condena de todo tipo de violencia, en su art 3º establece:

“Se declara la ilegitimidad de los tribunales, jurados y cualesquiera otros órganos penales o administrativos que, durante la Guerra Civil, se hubieran constituido para imponer, por motivos políticos, ideológicos o de creencia religiosa, condenas o sanciones de carácter personal, así como la de sus resoluciones”.

A tenor de la reciente Ley de Memoria Histórica, el Pleno de la Corporación Municipal de Alcublas, que tengo el honor de presidir, en fecha 28 de noviembre de 2007 aprobó una moción con ánimo de dar a conocer los valores de dicha Ley, y acordó impulsar tareas de sensibilización y concienciación de sus contenidos, adoptándose el compromiso de:

1º Realizar una escultura conmemorativa de los valores de reconciliación, concordia y respeto que representa la mencionada Ley.

2º A su vez, editar publicaciones de ámbito local con diferentes aportaciones de personas estudiosas del tema, y que ofrezca relatos, ensayos literarios y referencias de Historia de Alcublas de los años 30 y 40.

La extraordinaria ocasión de publicar el presente libro nos permite a su vez, presentar el proyecto de escultura conmemorativa que pretendemos realizar, encargada al artista local Adrián Soler Sánchez, quién recoge en su obra con sensibilidad muy especial la idea y el sentimiento de libertad. La escultura MEMORO ERGO SUNT se aprecia a continuación de estas páginas y deseamos verla en realidad lo antes posible.

El trabajo que se recoge en este libro atiende a dicho compromiso asumido por el Ayuntamiento de Alcublas, desde el orgullo de compartir tareas en ese sentido con la Federación de Municipios y Provincias de la Comunidad Valenciana y el Consell Valencià de Cultura en su iniciativa de recopilar un catálogo muy amplio de los “escenarios de guerra”, con un proyecto europeo de enorme trascendencia.

La exposición itinerante que ofrece dichos recursos al público, se expuso en Alcublas, en el salón de actos del hogar del jubilado, durante las fiestas de San Antón en 2009 con importante acogida de visitantes.

El empeño del Ayuntamiento de Alcublas en publicar testimonios de la época, ha encontrado en los historiadores Francisco Teruel, como coordinador de la presente publicación, Cesar Salvo, Blas Vicente Marco, Francisco Izquierdo, y con la colaboración de Julián Oller desde la Fundación Aérea de la Comunidad Valenciana, la respuesta adecuada a nuestras inquietudes y la ilusión en documentar y exponer para conocimiento de todos, este episodio tan determinante de nuestra historia reciente.

Les agradecemos enormemente su esfuerzo y dedicación, que con este exhaustivo trabajo de enorme valor, aún abre las puertas a seguir investigando y permitir aportarnos el valioso testimonio de vivencias de nuestros padres y abuelos, para fortalecer nuestro compromiso por la paz, la libertad, la justicia social y los valores de convivencia en el mundo.

En concreto, esta publicación nos acerca a la aviación republicana, que ofrecía ver en vuelo desde Alcublas a numerosos aviones de guerra, conocer algunos pasajes históricos y a familiarizarse con *Natachas*, escoltados por *Chatos*, con los *KatiusKas* y los *Moscas*, estos últimos aviones que ofrecían reconocimientos rápidos. Su actividad se vincula en defensa frente a las ofensivas franquistas de Levante.

El Cuartel General del Aire se estableció en Daroca y la Legión Cóndor en

Bronchales. Así, Alcublas, en medio de un ámbito estratégico entre Manises, Lliria, Villar del Arzobispo, Viver, Sarrión, Barracas o Vilafamés, era plaza para defender al Gobierno Republicano, instalado en Valencia, en concreto en el entorno de la Sierra Calderona, donde se ubicó la residencia de Azaña.

Por su importancia, entre los pilotos que estuvieron en Alcublas, según testimonios fotográficos, con el *Chato CA-028*, estuvo Rómulo Negrín Mijailov, hijo del Presidente del Consejo de Ministros de la República. Fueron tiempos muy duros, la batalla de Teruel, a finales de 1937, provocó la reorganización de ambas aviaciones. Evidentemente los partes de ambos contendientes daban siempre como objetivos las instalaciones militares del enemigo: aeródromos, cuarteles, concentraciones o acantonamientos de tropas, denunciando a la vez que el adversario realizaba ataques indiscriminados o de terror contra la población civil, lo cual hizo sufrir, efectivamente, sensibles pérdidas a lo largo de la contienda.

La Constitución de 1978 significó la reconciliación política de las dos Españas, y la reconciliación humana vino por la vía sentimental: nos fuimos amando los hijos de los vencedores y vencidos ajenos a odios antiguos, así nuestros hijos y nietos son sólo españoles con antepasados en los dos bandos.

A los casi 35 años de que el general Franco pasara a ese estado en que sus responsabilidades como gobernante habrán sido juzgadas por Dios, aunque todavía no por la historia, se ha emplazado la maquinaria administrativa que arroja luz sobre el capítulo más sórdido de nuestro pasado reciente. Actualmente observamos en medios de comunicación debates en este sentido:

“¿Qué tiene el pasado español para que su escrutinio deba permanecer a cal y canto?, ¿Qué debe ocultar una democracia que tanto se enorgullece de serlo?, ¿Pueden ponerse puertas al viento o encadenar el conocimiento?, ¿No tenemos un precepto evangélico que afirma que la verdad nos hace libres?. La primera Ley de la Historia es no osar mentir. La segunda no tener miedo a decir la verdad”.

La apertura de fondos sobre la guerra civil ha alcanzado un grado notable en general, tanto en España como en el extranjero. Franco se preocupó desde el primer momento de poner en práctica lo que eufemísticamente denominó la “purificación” de España. Alargó deliberadamente “su” tipo de guerra sin tener en cuenta lo que la prolongación implicaba en términos de víctimas y de destrucción tanto en filas contrarias como en propias.

La Ley ofrece el precepto de honrar a los muertos. Es algo que suele hacerse en todo tipo de sociedades, también en las católicas. Un número indeterminado, pero muy significativo, de los ejecutados sumariamente en la etapa franquista todavía yace en fosas olvidadas, en rincones perdidos, en lugares ignotos. En Valencia se estima que 26.000 personas fueron sepultadas en fosas comunes desde el 1 de abril de 1939 hasta el 31 de diciembre de 1945. Es un número que se acerca a las víctimas de la dictadura argentina.

La única forma de cerrar de una vez esta herida es recuperar cuanto antes los restos de

estas personas y darles la sepultura digna que se merecen. El Presidente de la Asociación para la recuperación de la Memoria Histórica (ARMH), Emilio Silva, calificó de "histórico" el paso dado por el Juez de la Audiencia Nacional Baltasar Garzón. Al mismo tiempo es necesario hacer una llamada a la reflexión y a la participación que fomente actitudes de paz y entendimiento entre las personas y los pueblos. Resulta urgente promover un concepto de paz positiva basada en el bienestar de la persona.

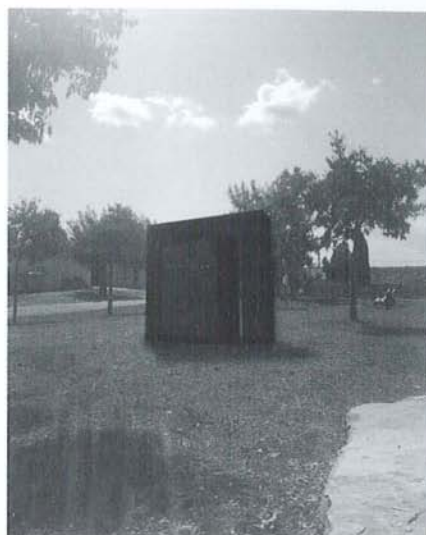
Un concepto de paz fundamentado en una interpretación amplia, que no sólo entienda la paz como ausencia de conflictos bélicos, sino que la conciba como aquella situación en que las personas puedan desarrollarse libremente en ausencia de aspectos como la discriminación, la marginación o la injusticia. Así la entendían aquellos demócratas republicanos, de izquierdas y de derechas, que vieron truncados sus anhelos sociales y políticos.

Ninguna sociedad democrática puede desperdiciar una de sus grandes bazas, una participación ciudadana que promueva la convivencia pacífica entre todos sus habitantes. Es fundamental que las generaciones jóvenes estén sensibilizadas sobre las realidades con las que tienen que convivir. La educación en valores como la igualdad, la solidaridad o el diálogo representa la mejor plataforma para evitar comportamientos no tolerantes o violentos. Actividades lúdicas y culturales, y el respeto como telón de fondo constituyen una herramienta esencial en la consecución de una integración social y una convivencia pacífica que, no olvidemos, es cosa de todos. La paz es algo ansiado por todos y todas, pero sólo es posible cuando todos y todas trabajamos por ello. La paz es un bien común que día a día, con nuestra acción positiva, tenemos la oportunidad de hacerla realidad.

Gracias una vez más por la oportunidad de encontrarnos desde esta colección de publicaciones ALCUBLAS ESCRIBE, gracias a los autores de los textos que se ofrecen en este libro y a los lectores que nos animan a seguir con esta iniciativa.

MEMORO ERGO SUNT

Adrián Soler Sánchez



Si cerramos una puerta bloqueamos el acceso de uno a otro lado. No pasará el odio, ni la ira, ni el resentimiento, no pasará el mal, pero las buenas ideas y los sentimientos nobles quedarán también para siempre del otro costado.

Entrar cuando se está afuera y salir cuando se está adentro implica atravesar el umbral de nuestras convicciones, el espacio seguro del resguardo, un movimiento que siempre implica un cambio potencial, una acción transitiva hacia una situación que nos conduce a un punto de vista diferente.

Podemos sentir la curiosidad de entrar, encontrar protección y conformidad en el conocimiento, o, por el contrario, crear la necesidad por salir en busca del desahogo y libertad, de liberar lo enquistado por la rutina y aligerar el peso de lo vivido; pero es imprescindible que la puerta no esté cerrada para que la podamos cruzar. Cerradas las puertas los sueños se desvanecen en la imposibilidad y se oscurece el horizonte de toda esperanza.

Nuestro tiempo cierra las puertas a lo desconocido y a lo terrible para proteger nuestro espacio de acomodo y así aumentar la seguridad al aislarnos de un exterior inquietante y temible... inseguro; encerrados, influenciados por el miedo. Nos enseñan a temer, y a vigilarnos unos a otros, se nos conmina a la desconfianza. Algún mal potencialmente peligroso acecha con intención malévola al otro lado de la puerta constantemente, y para protegernos en la seguridad de nuestro reducto, nos alimentan ese temor a través de la más común de las ventanas, a la que todos nos asomamos cada día: la televisión, ese cuadrado luminoso ante el cual, nuestra voluntad, de por si voluble, se embota ante la banalización de la realidad.



Entreabierta, una puerta invita a soñar, a buscar en su resquicio la clave que permite el paso de uno a otro espacio, simultaneando los lugares se atisba la verdad de cada uno ellos, solo así, en la aceptación del otro o de lo otro es posible el diálogo, el con-versar, oír y ser oídos, ver y ser vistos, ser y significar algo para los demás.

No obstante, toda incertidumbre se nos revela como una posibilidad de movimiento: hacia el futuro pensando en el devenir, en los que vendrán después de nosotros y todavía no tienen un nombre asignado; pero también se proyecta hacia el pasado, hacia aquellos, cuyos nombres y gestos diluye el tiempo, un tiempo que se hace presente en la memoria de todo lo que existe: de quienes habitan los mismos lugares, de sus muros levantados, de sus caminos trazados de huellas que van y vuelven.

Dar sentido a la esperanza restaurando los eslabones perdidos, convocando o evocando ausencias y desapariciones. Nombrar de nuevo aquello que fue y aquellos que se fueron, erigir en su nombre el lugar que conmemora toda contingencia y dejar así las puertas abiertas a un nuevo diálogo, a las nuevas ideas, al viajero, al que todos llevamos dentro, que va y viene, pues en algún momento todos nosotros desearemos traspasar ese umbral.

Echar a andar, y en el recorrido, hecho de huellas que van y vienen crear la marca de un deambular que al cruzarse con otros senderos teje una tupida red de encuentros, casuales o queridos; un contacto imprescindible que conforma la voluntad colectiva de un pueblo, de una comunidad en convivencia. En esas bifurcaciones y derivas, las que llevan a la arboleda o al barranco, en la carretera que serpentea por vaguadas y quebradas, en esos lugares donde se repone el alma y el sudor se evapora con la brisa, aparece, en un silencio cómplice, el aura de los desaparecidos, de quienes, en su día, albergaron la esperanza de construir un mundo más justo. Un sacrificio solamente compensado por el agradecimiento debido, por mantenerlos en el recuerdo vivo y permanente, significado por esta puerta entreabierta para siempre, una puerta que invita y convoca a esta comunidad a concertar en ella los sentimientos más nobles. A concitar en ella la paz y el entendimiento.

El camino vacío recoge en sí la esperanza del que debe de llegar. La posibilidad está siempre al final de un camino vacío, caminos que observamos con la esperanza de ver aparecer siluetas de sombras de los que nunca aparecieron. Pero nosotros conservamos la esperanza soñando al mirar a esos caminos de vuelta al pueblo, de vuelta a su hogar, a nuestros corazones. Caminos de sombras que nunca aparecieron, nunca los recorrieron. Pero nunca se perdió la esperanza. Senderos que llegaban a puertas, puertas abiertas en nuestra alma, que siempre estuvieron abiertas al amor y nunca las deberemos cerrar. No debemos dejarnos atrapar por el olvido, pero estamos abiertos al recuerdo y la reconciliación.

Una representación tangible nos invitará a pasar al mundo de las ideas, al de la memoria y los símbolos. Tras cada puerta, cada ventana, cada objeto hay un

mundo, es un mundo tras el mundo.

Me atrevo a abrir la puerta, o dejarla entreabierta como símbolo, una puerta que nos invita a pasar al mundo de las ideas, uniendo mundos, animosa de hacernos reflexionar, completar su significado abierto, imaginar uno y otro lado. Adentrarnos en ella, entrando en nosotros mismos. Salir, desde nuestra imaginación a buscar resultados, sentidos o explicaciones.

Hacemos un ejercicio de memoria, en el que no estamos enfrentados sino a nosotros mismos: la memoria abierta limpia la perversión de la mente.

LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL RELACIONADO CON LA GUERRA CIVIL



Jesús Huguet

En diciembre de 2004 el Pleno del CONSELL VALENCIÀ DE CULTURA aprobó un informe de su Comisión de Promoción Cultural en el cual se constataba la riqueza de recursos patrimoniales muebles e inmuebles relacionados con la Guerra Civil existente en el territorio valenciano, al tiempo que alertaba sobre su falta de protección y conservación y del olvido y desconocimiento, tanto por parte de las Administraciones como de la sociedad valenciana en general.

Se instaba, por tanto, a la actuación administrativa a todos los niveles para, por una parte propiciar la descripción, estudio, protección jurídica y conservación de dichos bienes, siguiendo el criterio conservacionista implantado desde hace tiempo en los países de nuestro entorno respecto al patrimonio bélico, y por otra fomentar el interés social y disfrute racional de dicho patrimonio como rasgo de normalidad de una sociedad culta y avanzada que conoce y valora su patrimonio como parte de su identidad.

El proyecto europeo Paisajes de Guerra, coordinado por la Federación Valenciana de Municipios y Provincias y el CONSELL VALENCIÀ DE CULTURA, y concebido como catalizador y plataforma de sinergias entre la actuación pública y la iniciativa de la sociedad civil valenciana, ha supuesto un primer paso en la tarea

colectiva de inventariar formalmente y dar a conocer los 'paisajes de guerra valencianos'.

Las iniciativas emprendidas por el municipio de Alcublas en cuanto a recuperación y fomento del patrimonio relacionado con la Guerra Civil en su territorio, de las cuales una muestra es el presente libro, son ejemplo de aquello expresado por el CONSELL VALENCIÀ DE CULTURA en su informe y sin duda ejemplo a seguir.

Jesús Huguet es Secretario
del CONSELL VALENCIÀ DE CULTURA
y miembro del comité de dirección
del proyecto europeo 'Paisajes de Guerra'

PROYECTO EUROPEO PAISAJES DE GUERRA



José Antonio Redorat Fresquet

El PROYECTO EUROPEO PAISAJES DE GUERRA ha significado un hito en el ámbito autonómico valenciano, español y europeo. Como Vicepresidente del Proyecto deseo agradecer el trabajo continuado de los Socios Europeos que durante 3 años han mostrado y demostrado que el trabajo común es deseable, posible y necesario. Todos hemos colaborado con todos, con independencia de quien dirigiera una actividad. La cooperación mutua ha propiciado que los objetivos del Proyecto (los Productos) sean una realidad: el Libro, el Vídeo, la Web site, el Brochure, la Unidad Didáctica, los Seminarios y el Congreso Internacional (celebrado en Valencia los días 28 y 29 de mayo de 2009), las Exposiciones. Gracias a la Región de Calabria, a la Universidad de Coventry, a English Heritage, a Hansestadt Rostock, a Conisma, a Bluimage, a el Centre de Conservation du Libre.

Deseo señalar especialmente la valiosa colaboración entre el Consell Valencià de Cultura y la FVMP. Como socios españoles hemos actuado codo con codo, en la misma dirección, y considero que ese trabajo ha servido para optimizar la inversión y los resultados. Estoy convencido que el Programa Cultura 2000 de la Comisión Europea (Agencia Europea de Educación, Audiovisual y Cultura) así lo valorará.

Sin menoscabo de todo lo anterior, lo verdaderamente relevante ha sido la respuesta de un gran número de Entidades Locales que se han sumado a la iniciativa para, sobre la base de sus propios recursos históricos, poner en marcha firmes y viables líneas de trabajo que afiancen un Desarrollo Local sostenible. Es el caso del Ayuntamiento de Alcublas. Manuel Civera Salvador, Alcalde-Presidente de la Corporación y miembro de la Comisión Ejecutiva de la FVMP, ha sabido desde el principio realizar una lectura local del Proyecto Europeo, y ha definido actuaciones sobre el Aeródromo de Alcublas que aportarán beneficios para el desarrollo de la localidad y de sus vecinos.

No querrá finalizar sin realizar una reflexión personal. Los conflictos bélicos del siglo XX en Europa (la Primera y Segunda Guerra Mundial, la latente guerra fría entre los bloques) han tenido distintas percepciones dentro de los estados y los países. Alemania contra Gran Bretaña o Francia contra Italia. La Guerra Española no fue entre estados (pese a las colaboraciones de simpatía) sino entre los españoles, familias y hermanos. Fue una guerra con apariencia ideológica que enfrentó a personas según sus intereses, sus deseos personales, su ubicación, sus emociones. El peor rostro posible de una guerra.

No quiero que estos espacios y recuerdos de guerra signifiquen más dualización estéril, sino que pongan en valor los pilares y el patrimonio de una nueva convivencia democrática satisfactoria para la sociedad actual y para la sociedad del futuro mundial, europeo, español y valenciano.

No confío en las visiones extremistas y radicales que desde una perspectiva equilibrada se retroalimentan. Unos se justifican en los otros y viceversa. Las trincheras, los refugios, los campos de batalla, los aeródromos como el de Alcublas, la documentación de la época de épocas de guerra, deben de pasar a la Historia como materialidades del fracaso de las sociedades en resolver las confrontaciones y los conflictos de forma pacífica, como prueba de lo que nunca debió suceder y jamás debe de volver a ocurrir. Es necesario convertir esas trincheras, esos refugios... en símbolos de la Paz y de la Democracia.

LANDSCAPES OF WAR es el gran proyecto europeo que puede abrir ese camino: convertir esos viejos espacios de guerra en nuevos Espacios de Paz. Para conocimiento público y para el desarrollo del turismo cultural y sostenible de los territorios. Viejos espacios de guerra convertidos en nuevos Paisajes de Paz.

José Antonio Redorat Fresquet
es Secretario General de la
FEDERACIÓ VALENCIANA DE MUNICIPIS I PROVÍNCIES
y Vicepresidente del Proyecto Europeo PAISAJES DE GUERRA.

LANDSCAPES OF WAR

PAISAJES DE GUERRA: Patrimonio cultural de los conflictos bélicos del siglo XX en Europa para conocimiento público y desarrollo local

Eugenio J. De Manuel Rozalén

Paisajes de guerra: patrimonio cultural de los conflictos bélicos del siglo xx en europa para conocimiento público y desarrollo local.

El Proyecto Europeo LANDSCAPES OF WAR hace referencia en la Comunitat Valenciana a la recopilación

informativa, inventario y bases para la catalogación de las manifestaciones culturales (patrimonio militar y de uso civil) de la Guerra Civil Española en los municipios de la Comunitat Valenciana.

El Proyecto está financiado por el Programa Cultura 2000 de la Unión Europea y forman parte socios de Italia (Region di Calabria, CoNISMa, Bluimage), Alemania (Hansestadt Rostock), Gran Bretaña (Coventry University, English Heritage), Francia (Centre de Conservation du Livre) y España. Los socios españoles, la Federación Valenciana de Municipios y Provincias (FVMP) y el Consell Valencià de Cultura (CVC), constituyeron una Oficina Técnica. Esta iniciativa es la primera que se ha realizado en España con alcance autonómico.

La FVMP y el CVC impulsaron la creación de un Comité de Expertos en la Comunitat Valenciana (23 de noviembre de 2006), formado por personas relevantes de la



Education and Culture

Culture 2000

Universitat de València, Universitat d'Alacant, Universitat Jaume I de Castelló, Universitat Miguel Hernández d'Elx, Colegios Profesionales de Geógrafos, Archiveros, Bibliotecarios, Arquitectos, Arqueólogos, y el Centro de Historia y Cultura Militar de la SUIGE I (Ministerio de Defensa del Gobierno de España), que participó en la elaboración de un Formulario de catalogación arqueológica para inventariar los recursos y llevar a cabo la recopilación informativa.

La peculiaridad en la Comunidad Valenciana

El Proyecto Europeo Paisajes de Guerra en la Comunidad Valenciana se ha abordado por los Socios Españoles del Proyecto, la FVMP y el CVC, siendo conscientes de una serie de peculiaridades.

En primer lugar, contempla entre sus objetivos realizar la primera recopilación informativa de ámbito autonómico en toda España sobre el patrimonio bélico del siglo XX.

La segunda peculiaridad hace referencia al carácter innovador de la actuación en asuntos tan sensibles, todavía, para sectores de la sociedad española. Es necesario recordar que la Guerra Civil Española se inició el 18 de julio de 1936 y finalizó el 1 de abril de 1939, cinco meses antes del inicio de la Segunda Guerra Mundial. Y que, a partir del 2 de septiembre de 1945, se abrieron procesos de normalización democrática en la mayoría de países europeos. En España se tuvo que esperar al 15 de junio de 1977, fecha en la que se celebraron las primeras Elecciones Generales democráticas.

Por todo ello, el CVC y la FVMP, sobre la base de los acuerdos de sus respectivos órganos de gobierno, han desarrollando el Proyecto en la Comunidad Valenciana a través de actuaciones encaminadas a:

- La cooperación institucional mutua y plena entre la FVMP y el CVC en todos los ámbitos. Unir esfuerzos para optimizar los recursos y los resultados.
- La constitución de redes profesionales (Comité de expertos en la Comunidad Valenciana), Institucionales (entidades locales colaboradoras del Proyecto) y ciudadanas (colaboradores en la recopilación informativa). Impulsar la participación de la sociedad civil en la implementación del proyecto.
- El impulso de las tareas de difusión, divulgación y sensibilización. Hacer llegar el Proyecto al denominado público objetivo y también a la población en general para normalizar la relación de las personas con su Historia e impulsar el uso del patrimonio bélico del siglo XX en el desarrollo sostenible local y turístico.

Estas líneas de trabajo, resumidas en las palabras clave Cooperación Institucional, Participación Sociedad Civil, Normalización, Patrimonio Cultural y Desarrollo Local, han estado impregnadas de un convencimiento real: los países de nuestro entorno europeo desde mediados del siglo pasado han aceptado con normalidad la protección y recuperación del patrimonio bélico de los conflictos del siglo XX. Esta ventaja objetiva del resto de los socios europeos en Europa ha posibilitado la transferencia de buenas prácti-

cas y de técnicas de intervención a los socios españoles que están en condiciones de hacerlas llegar a las iniciativas territoriales (autonómicas o locales).

Difusión general y especializada, Unidad Didáctica y Recopilación informativa

Del conjunto de actuaciones realizadas destacan las relativas a la difusión general (exposiciones, folletos divulgativos) y especializada (Congreso Internacional del Proyecto, publicaciones), la preparación de unidades pedagógicas (Unidad Didáctica), y la recopilación informativa de recursos bélicos (Inventariado).



Difusión general

En el inicio del Proyecto, en el 2006, se editaron unos folletos divulgativos (en alemán, inglés, italiano, francés y castellano) en los que figuraban los objetivos de los Socios y personal de contacto. En 2009 se editó, también en los idiomas citados) una publicación de mayor

envergadura (brochure) que recopilaba los Productos desarrollados en el Proyecto, las Visitas Técnicas, así como actuaciones de los Socios.

El Proyecto Europeo contemplaba la organización de Exhibiciones o Exposiciones en Coventry (inaugurada en la Universidad el 3 de abril de 2008; tiempo de exposición: marzo y abril de 2008), en Rostock (tiempo de exposición: mayo de 2008), región de Calabria y Roma (tiempo de exposición: octubre de 2008 a marzo de 2009) y Valencia (tiempo de exposición: julio, agosto y septiembre de 2008).

En la línea de la propuesta de Dña. Elena Bastidas Bono, Presidenta de la FVMP en la Comisión Ejecutiva y Consejo celebrados el 20 de diciembre de 2007, se concertó con el CVC que la Exposición, propiciando la suficiente cooperación institucional con los Ayuntamientos interesados y las Diputaciones Provinciales, se descentralizara y se realizara en las provincias de Alicante, Castellón y Valencia. Inicialmente, las Exposiciones se realizarían de julio a septiembre de 2008. No obstante, ante las solicitudes municipales, las Exposiciones iniciadas el 4 de julio de 2008 contempla una programación hasta febrero de 2010.

La Exposición está formada por 55 paneles (18 comunes a todos los socios europeos - en inglés, castellano y valenciano-, y el resto de paneles sobre el paisaje de guerra en la Comunidad Valenciana y en el espacio territorial inmediato en el que se realiza la Exposición), 2 Audiovisuales (programa de TVV y elaboración propia) y un Libro de Firmas.

La repercusión del Proyecto en los medios de comunicación social (Televisiones de ámbito autonómico, comarcal y local, emisoras de radio de ámbito autonómico y local, prensa escrita de ámbito autonómico, provincial y local, diarios digitales) es considerable. Las ocho Exposiciones del Proyecto realizadas hasta el 15 de diciembre de 2008 (Viver, Onda, Alcoy, Elda, Valencia, L'Elia, Moncada, El Puig) han sido visitadas por un total de 33.130 personas.

El Consejo de la Federación celebrado el 15 de diciembre de 2008 tuvo conocimiento del Procedimiento y las Condiciones para la Cesión Temporal para el año 2009, informándose, en un principio, de 6 solicitudes municipales. No obstante, la difusión de las exposiciones realizadas ha generado 10 nuevas solicitudes (Alcublas, Jérica, Oliva, Valencia, Polinyà de Xúquer, L'Alqueria de la Comtessa, Vall de Almonacid, Mancomunidad Marina Alta, Benicarló, Bonrepòs i Mirambell) que significan en total 14 Exposiciones (las solicitantes citadas y Pedreguer, Teulada, Ondara, Sanet i Negrals, Xàbia). Las Entidades Locales solicitantes han suscrito las Condiciones para la Cesión Temporal, estando pendiente Cullera. La Programación de las 14 Exposiciones se extiende hasta el 15 de febrero de 2010. Hasta la fecha se han realizado las Exposiciones en Alcublas, Jérica, Oliva, Valencia, vall de Almonacid, Pedreguer y Teulada. Las dos primeras exposiciones del 2009 han sido visitadas por 2.150 personas.



Difusión especializada

Dirigido a un público objetivo de mayor cualificación se ha editado un Libro (en inglés) que recoge las comunicaciones de los Seminarios realizados en Coventry, Rostock, Catanzaro y Roma. Al mismo tiempo se ha facilitado que los Expertos puedan intercambiar estudios,

experiencias y metodologías a través de la web europea.

El Congreso Internacional del PROYECTO PAISAJES DE GUERRA, celebrado en el Centro Cultural Beneficencia (Valencia) los días 28 y 29 de mayo de 2009, congregó a más de 180 inscritos y asistentes, y 76 Ponentes y Comunicadores. En el Congreso estuvieron presentes Universidades (Universidad de Valencia, Universidad Politécnica de Valencia, Universidad de Coventry, Universidad de Estocolmo, Universidad de Ulster, Universidad Complutense de Madrid, Oviedo, Universidad de Nebrija, Academia Naval de Livorno), Colegios Profesionales (de Geógrafos, de Arquitectos), Instituciones (de la Unión Europea, Generalitat Valenciana, Generalitat de Cataluña, Ayuntamientos), y Personas procedentes de Gran Bretaña, Alemania, Italia, Francia, Suecia, España. De Valencia, Barcelona, Madrid, Murcia, Oviedo, Alcubla, Jávea, L'Elia, Requena, los

Municipios que comprendieron la Línea XYZ (desde Teruel a Burriana, pasando por Viver y Onda), las Islas Columbretes, Alcoi, Elda, Petrer, Monovèr, Sax, Cullera, Náquera, Elx, Villar del Arzobispo, El Puig, Villargordo del Cabriel, Oliva, Pobla del Duc y Castellón.

Existe la voluntad de editar todos los materiales del Congreso para impulsar la información y el conocimiento de los Paisajes de Guerra.



Unidad Didáctica

El Proyecto Europeo contempla la realización de una UNIDAD DIDÁCTICA común a los Socios Europeos participantes.

La Unidad Didáctica va dirigida esencialmente a facilitar al Profesorado su labor pedagógica

en el traslado de información y conocimiento de los conflictos bélicos del siglo XX en la Unión Europea. El conjunto de herramientas también puede ser de interés para residentes y turistas que quieren conocer el patrimonio cultural bélico y aproximarse a la forma de vivir, convivir y sobrevivir del momento histórico.

La FVMP y el CVC, sobre la base de la información disponible y priorizando el criterio de aplicabilidad en el desarrollo local, han trabajado conjuntamente para la elaboración de la Unidad Didáctica del Proyecto en la Comunidad Valenciana. La Unidad Didáctica está abierta a nuevas incorporaciones.

La Unidad Didáctica **Los paisajes de guerra valencianos. Una aproximación a la Guerra Civil española en los municipios valencianos a través del patrimonio cultural**, contempla el siguiente desarrollo:

Introducción. La Guerra Civil española (1936 – 1939) en el territorio valenciano y la conservación de los restos patrimoniales (militares y de uso civil) que quedan en ella.

Cuatro Ejemplos.

1. La Línea fortificada XYZ: zona de combate directo.
 - Trincheras y construcciones bélicas en Viver, Castellón
 - Trincheras y construcciones bélicas frente a frente. Paraje de las dos tetas. Sierra de Espadán, Algimia de Almonacid, Alcudia de Veo, Castellón
2. La Línea de Defensa Inmediata de Valencia: una línea defensiva de retaguardia.
 - Los bosques de la Vallesa de Mandor, en los términos de Paterna y L'Eliana.
 - La Montaña de 'la Patà' en El Puig.
3. Los refugios antiaéreos: la protección de la población civil en las ciudades valencianas.
 - Visita al refugio antiaéreo de la Guerra Civil española 'Cervantes' en Alcoi.

- Visita a la ruta de los refugios antiaéreos de la Guerra Civil en la Poble del Duc.
 - Aeródromo Alcublas.
4. Lugares de acogida en el Valle del Vinalopó: la cara humanitaria del conflicto.
- Conocer el proyecto cultural y turístico 'Territorio de acogida' de la Mancomunidad Intermunicipal del Valle del Vinalopó.
 - Visita a diversos paisajes de guerra relacionados con el final de la Guerra Civil española en la comarca del Vinalopó y con su función de territorio de acogida.
 - Ruta comarcal / - Ruta Elda / - Ruta Monovar / - Ruta Petrer / - Ruta Sax

Los Ejemplos cuentan con los siguientes hitos informativos:

- Localización
- Vías de comunicación
- Formas de acceso
- Paraje
- Accesibilidad
- Persona de contacto
- Propuesta unidad didáctica básica
- Conceptos clave
- Documentación soporte básica
- Persona de contacto visitas arqueología militar
- Posibles actividades complementarias
- Alojamiento, restauración, información turística

La Unidad Didáctica del Proyecto Europeo se ha editado (DVD) en Rostock (Alemania). Su ámbito de difusión es la Unión Europea.

Los nuevos materiales impulsados por las Entidades Locales (Alcublas: Antiguo Aeródromo de la Guerra Civil –ruta, tríptico, cartel-, Nàquera: musealización trincheras zona del Cabeç Bort) se han incorporado a la Unidad Didáctica en la Comunidad Valenciana.

La Unidad Didáctica se entregará a la Conselleria de Educación para su posible uso en la formación del Profesorado (CEFIRES) y actividades educativas del alumnado.

Inventario

La FVMP y el CVC constituyeron un Comité de Expertos en la Comunidad Valenciana (23 /11/2006) que formuló sugerencias al Formulario para la Recopilación Informativa. La Primera edición (junio de 2007) y la Segunda edición del Formulario (junio de 2008) fueron remitidas a Entidades Locales, Centros Educativos y otras organizaciones.

El Formulario también está disponible en www.paisajesdeguerra.com y en la página de la FVMP www.fvmp.es (unión europea – proyectos europeos FVMP – landscapes of war) en las que se pueden cumplimentar las Fichas y remitir de forma automática a la Oficina Técnica. La información recopilada se trasladará a la web europea del Proyecto www.landscapesofwar.eu/

El Formulario contempla los siguientes apartados:

- Recursos de patrimonio inmueble:
 - de arquitectura militar: trincheras, nidos de ametralladora, búnquers, fortines, aeródromos, galerías subterráneas.
 - de arquitectura de uso civil: refugios antiaéreos, hospitales, centros de acogida...
 - lugares históricos: paisajes de enfrentamientos, alquerías destruidas...
- Recursos de patrimonio mueble:
 - armamento, fondos documentales, publicaciones...
- Recursos de patrimonio inmaterial
 - historias orales, personajes locales...
- El formulario (48 ítems) contempla la localización de recursos (municipio, medio de acceso...), el régimen de propiedad, el estado de conservación, uso actual, la visualización del recurso, su descripción, el régimen de protección, propuestas de recuperación y bibliografía.

Ejemplos de puesta en valor del patrimonio bélico para el desarrollo local y turístico

En otros países hay ejemplos muy notables de las políticas de recopilación informativa, conservación, excavación y conversión de los espacios de guerra en contenedores culturales (museos, sitios históricos...):

- el Valle de Shenandoa en los Estados Unidos.
- Normandía, Verdún y el Somme en Francia.
- Ipres y los campos de Flandes en Bélgica.
- los Museos de la Resistencia en Italia.
- el centro histórico y la Catedral de una Coventry bombardeada, o los campos de aviación de la RAF en Gran Bretaña.
- el complejo fabril de armamento y cohetes de Peenemunde convertido en Museo histórico tecnológico o la Ruta del Terror de Berlín en Alemania.
- los campos de concentración, convertidos en museos y centros de interpretación en toda Europa.

Pautas profesionales del desarrollo local

Las pautas profesionales del desarrollo local explicitan que el desarrollo culturalmente sostenible se debe abordar sobre la base de los recursos propios disponibles. De este modo, la localización de manifestaciones culturales de la Guerra Española en los Municipios de la Comunidad Valenciana, su protección y su posterior puesta en valor (estudios, promoción, visitas guiadas, turismo cultural...) puede revelarse como una eficaz herramienta para el desarrollo local.

Hasta la fecha la Base de Datos del Proyecto en la Comunidad ha recopilado 812 recursos de distinta tipología. En breve, se estará en condiciones de realizar la entrega a la

Conselleria de Cultura de los recursos, para su posible protección y puesta en valor social, cultural y turístico.



Balance actual y Propuestas de futuro.

La valoración del proceso de implementación del Proyecto en la Comunitat Valenciana es positiva. Se ha avanzado en algo esencial como la Normalización del patrimonio bélico y de uso civil de la Guerra Civil Española. Este avance se constató en el Evento final con las intervenciones al más alto nivel de la Conselleria de Cultura (Consellera, Directora General de Patrimonio Cultural, Subsecretario). A corto plazo la FVMP y el CVC harán llegar a la Generalitat Valenciana, como Administración competente, la Recopilación Informativa de los Recursos Patrimoniales y la Unidad Didáctica. Todo ello en aras de facilitar intervenciones culturales basadas en las buenas prácticas: recopilar, inventariar, catalogar, proteger, poner en valor.

Cuando se redactó el pre - proyecto, en enero de 2006, y se inició la búsqueda y concertación de Socios en los Estados miembros de la Unión Europea, se atisbaron agentes que

objetivamente serían aliados de la iniciativa, y otros más anclados en posiciones de resistencia. En la evaluación de tres años de actuaciones se constata que la colaboración esperada de los sectores en principio más favorables ha sido menor que la prevista, y que en cambio las aportaciones de otros segmentos menos visibles socialmente han sido significativas. El papel de la FVMP y del CVC ha consistido esencialmente en facilitar la creación de Redes Institucionales y Redes de la Sociedad Civil que retroalimentaran las actuaciones. Han sido esas entidades ciudadanas y los Ayuntamientos los verdaderos protagonistas del Proyecto.

El Inventario recopila la información disponible por Ayuntamientos, Mancomunidades, Entidades Ciudadanas, Medios de Comunicación y personas particulares. En cualquier caso, no está inventariado todo y el Inventario existente debería de actualizarse permanentemente. Sería deseable una suficiente colaboración institucional (Generalitat, Universidades, Ayuntamientos...) para garantizar, de forma estable en el tiempo, las tareas de actualización del Inventario. Una cooperación institucional abierta a la sociedad civil valenciana.

Durante el proceso se han dado la mano el interés por conocer la propia historia con la potencialidad que los recursos bélicos y eventos relacionados con la Guerra Civil significan para el desarrollo cultural y turístico.

En Europa existen Paisajes de Guerra de los conflictos bélicos del siglo XX. Y en la Comunidad Valenciana también. Sería deseable plantear la viabilidad de constituir institucionalmente un Club Europeo de Paisajes de Guerra, que sirviera para transferir informaciones y conocimientos sobre la Protección de las materialidades culturales de los conflictos bélicos del siglo XX en Europa y su puesta en valor ciudadano y turístico cultural.

Así mismo también sería deseable impulsar desde la sociedad civil una Red de espacios europeos de los Paisajes de Guerra.

Eugenio J. De Manuel Rozalén
es Jefe del Área de Turismo y Cultura de la FVMP
y miembro del Comité de Dirección
del Proyecto Europeo PAISAJES DE GUERRA

**Un grupo de pilotos se divierte ante la cámara.
Las tapias de detrás pueden ser las de las casetas que
aún se conservan.
Uno de los pilotos es Rómulo Negrín, hijo del Presidente
del Gobierno de la II Republica, destinado en Alcublas.**





Estelas en el cielo

Alcublas, 1938

Francisco Teruel Navarrete

AGRADECIMIENTOS

La redacción final de este estudio es el proceso de culminación de una investigación que comenzó en el 2005 y que, recorriendo diferentes itinerarios vitales, pondrá punto y aparte durante el otoño de 2009. Y digo punto y aparte porque quedan aún muchas cosas que investigar para conseguir una visión más pormenorizada y completa de lo que fue la Guerra Civil Española en Alcublas. Esta historia es tan sólo una pequeña parte.

El primer lugar en estos agradecimientos está reservado a mi hermano, futuro historiador de la Antigüedad e increíble conocedor de la historia militar en todas sus épocas y facetas, él es autor en la sombra de muchas de las ideas de esta historia. Sin él, este libro estaría incompleto. Gracias a mis padres, Carmen y Paco, luchadores siempre, porque sin ellos, todo sería incompleto.

Agradecer en especial a mi querido Manuel Aucejo Puig; gracias Manuel por ser memoria escrita de aquellos días.

Las gracias al alcalde Manuel Civera Salvador y a su equipo de gobierno por buscar la forma de dar a conocer esta pequeña parte de la historia de Alcublas.

Sin duda, agradecer a mi amigo Carlos Navarrete y a la Comisión de Fiestas "El Tinglao", que él presidió, por atreverse a publicar mi primer artículo sobre el aeródromo de Alcublas en su libro de fiestas del 2008.

Mención especial tienen en este apartado los profesionales que con sus artículos han completado el rompecabezas que representa hablar sobre la guerra civil aérea entre Valencia y Aragón; a mis amigos Blas Vicente y Paco Izquierdo que sin duda ennoblecen esta publicación con sendos artículos inéditos sobre los aeródromos militares de Sarrión, Barracas, El Toro y Rubielos de Mora que, junto al interesantísimo artículo de César Salvo sobre el campo de aviación de Villar del Arzobispo, configuran la parte final del libro y cierran un auténtico volumen de lujo.

Personalmente agradecer a mi amigo Blas por toda la ayuda prestada durante la confección final de esta publicación y por darme a conocer una serie de títulos imprescindibles para la redacción final de este trabajo

Esta publicación no hubiera existido sin la labor de una gran profesional de la historia, mi amiga Isabel Molina. Gracias por tus consejos, por ver lo que no ve nadie y por tu incondicional apoyo.

Agradecer a Jose Luis Alcaide su lectura del manuscrito original y sus consejos; a Aquilina Núñez por sus inteligentes observaciones; al personal del Archivo del Ejército del Aire, en especial a Eloy Blanco por su buen hacer.

A todos los alcublanos y alcublanas que me prestaron sus recuerdos para que nunca olvidara, son los verdaderos protagonistas de todas las páginas que hoy nos acercan a la realidad de una guerra que, como dijo Antoine de Saint-Exupéry, más que una guerra civil fue una enfermedad.

Fco. Teruel Navarrete.
Alcublas, 2009

PRÓLOGO

El estado presente de las cosas es consecuencia de lo pasado, y es muy natural inquirir cuáles fueron los manantiales del bien que gozamos, y del mal que padecemos. Si para nosotros solos trabajamos, no es prudencia descuidar el estudio de la historia, y si estamos encargados del cuidado de otros, no es justo.

*Samuel Johnson,
El príncipe de Abisinia*

Isabel Molina Puertos

Ya era su amiga “en el invierno del año 2005”, cuando, como ha escrito, daba sus “primeros pasos” en la reconstrucción de la historia del aeródromo de Alcublas. Estaba segura entonces, como lo estoy ahora, de que la elección del tema no fue, ni mucho menos, aleatoria. “Tengo que hacer un trabajo para clase” se convirtió, entonces, en la excusa perfecta para dedicarse a dos de sus pasiones: su pueblo y las historias de guerra.

Mucho ha llovido entre aquella primera toma de contacto con el tema y la elaboración del texto que nos ocupa. El primer y más significativo cambio de entonces a ahora es la culminación de su formación académica. Los cientos de documentos y datos, abrumadores para el alumno, se convierten en coherentes en mano del historiador. No obstante, la motivación es la misma: la voluntad de saber.

En la actualidad, la profesión ha conseguido traspasar los estrechos márgenes a los que los grandes paradigmas historiográficos la habían relegado. La figura del especialista ya no es la de un circunspecto erudito que relata la vida de grandes personajes o los acontecimientos fundamentales de los lugares más significativos.

Conscientes de que los hechos tienen, al menos, tantas explicaciones como individuos hay que los padecen, su objetivo no es restar variables al problema para facilitar la descripción; sino ampliar los objetos de estudio para sumar puntos de vista

y, en consecuencia, favorecer la comprensión.

La microhistoria, las fuentes orales o la historia cultural, de las que se vale Estelas en el cielo. Alcublas, 1938, ayudan a la comprensión de una realidad compleja. En el estudio de la Guerra Civil española resulta tan importante la explicación de la sucesión cronológica de las batallas, los cambios políticos o las medidas sociales y económicas tomadas por los dirigentes, como la del papel que jugó la construcción de un aeródromo en una pequeña población del interior de Valencia. Establecido allí como consecuencia de los requerimientos de un contexto de guerra civil, dicha obra no estuvo exenta de problemas, conflictos y anécdotas. Poner cara, nombre y apellido y palabras a las reacciones a las que dio lugar la elección de Alcublas como un punto militar estratégico aporta un valioso ejemplo de la vida cotidiana durante guerra.

Por mi condición de amiga y de lectora estoy en situación de afirmar que la posición del autor respecto a su profesión está estrechamente ligada a la muy humanista certeza de que, como afirmó el dr. Johnson, el presente es consecuencia del pasado. Para Paco, el individuo, conocer la historia alivia la "natural" necesidad individual de comprender su lugar en el mundo. Para Francisco Teruel, el historiador, es un deber, lo "justo", poner sus reflexiones al servicio de "otros".

Isabel Molina Puertos
Valencia, 2009.

I. Otoño de 1938: la construcción del campo de aviación

No hay un invierno más duro que el de una guerra; y aquel invierno iba a ser uno de los más duros de la historia. Pero antes de la llegada del terrible frío, el otoño sería la estación en que los dos ejércitos redefinirían sus fuerzas para comenzar el segundo año de guerra. Los republicanos estudiaban dar un golpe de efecto que les devolviese la confianza y la autoestima perdidas; Teruel sería la sorpresa republicana que Franco recibiría a finales de año.

Alcublas, un pequeño pueblo enclavado entre las estribaciones de la Sierra Calderona y la de Javalambre, estaba a punto de vivir uno de los episodios más convulsos de su reciente historia: el mando aéreo republicano lo había elegido para albergar un campo de aviación para apoyar las operaciones militares que se programaban para llevar la guerra a la capital turolense.

Un día después de ser bombardeada la ciudad de Valencia, el 27 de septiembre de 1937, existe en el Archivo Municipal de Alcublas (AMALC) con fecha de ese día la primera comunicación que hace referencia a los momentos iniciales de la fase de construcción del campo de aviación. Se trata de una comunicación ordinaria de la Jefatura de Obras de la Subsecretaría de Aviación dirigida al Consejo Municipal de Alcublas donde, se pide la máxima colaboración por parte de éste para el desalojo de dos inmuebles en la localidad para ser utilizados por el personal de aviación¹. Se trataba de los locales situados en el número 15 de la plaza del Porche y en el número 16 de la calle Alejandro Pérez.

Debemos pensar que, previa a esta notificación, se produciría alguna visita de una delegación de dicha subsecretaría, durante otro día de ese mes de septiembre de 1936, para localizar algún emplazamiento idóneo en la localidad. Sin embargo, es algo de lo que no tenemos constancia documental.

Es en estos momentos, cuando se produce un choque de intereses que vendrá a marcar todo el proceso de búsqueda de locales en Alcublas para el establecimiento del personal de las fuerzas aéreas: resultó ser que los dos locales escogidos estaban ocupados ya por varios sindicatos y partidos de izquierda.

Concretamente el partido alcublano de Izquierda Republicana junto a la Asociación Provincial de Campesinos ocupaban el local de la plaza del Porche y el de la calle Alejandro Pérez estaba ocupado asimismo por las sindicales de la CNT y de la UGT. Y no era difícil pensar que estas agrupaciones iban a poner algún que otro problema para desalojar dichos inmuebles.

1 Doc. N° 217. Archivar Guerra Civil. Alcublas-1937-ref. 1148, Administración general. Archivo Municipal de Alcublas (a partir de ahora, AMALC).

Los sindicatos tuvieron noticias de su futuro inmediato el día 3 de octubre, cuando recibieron en sus respectivas sedes cuatro comunicaciones que provenían del ayuntamiento, donde se les informaba detalladamente de la decisión adoptada por los mandos aéreos y se les conminaba a abandonar dichos locales.

Al parecer, la discusión en el seno de cada organización política se prolongaría durante prácticamente todo el mes de octubre; ya que, no fue, hasta casi principios de noviembre, cuando comenzaron a producirse las respuestas por parte de las agrupaciones, y el cruce de misivas fue más intenso.

De esta "*polémica de los justos inmuebles*" podemos obtener una ligera idea del alto grado de politización de muchos de los alcublanos de los años treinta, es más, tal politización y la posterior negativa adoptada por algunos sindicatos obreros nos muestran un desolador panorama de desunión tristemente característico en toda la zona republicana. La República debía de luchar contra los Nacionales y, a veces, contra sus propios demonios internos.

Como se ha escrito más arriba, noviembre fue el mes en que las discusiones y las desavenencias entre los distintos grupos políticos y el Consejo Municipal se hicieron más evidentes a propósito de la polémica sobre los desalojos. La documentación depositada en el AMALC es más completa y podemos llegar a reconstruir parte de esa polémica protagonizada por unos cuantos alcublanos en el contexto de la Guerra de 1936.

El primer día del mes de noviembre, el sindicato alcublano de la UGT recibió una misiva desde el ayuntamiento exigiendo el abandono inmediato del local en un plazo de tres días "*para proceder en consecuencia, puesto que la precisan con urgencia para hacer en ella las reformas precisas*"².

La contestación de los ugetistas alcublanos no se hizo esperar, al día siguiente una escueta nota con el sello de la sindical reflejaba la postura que éstos habían adoptado: "*respecto a la notificación del día 1 de noviembre, ha acordado la directiva de esta sociedad lo siguiente: siempre y cuando el Ministro de Defensa Nacional necesite el local estamos dispuestos a entregarlo, así que necesitamos la notificación directa del Ministro de Defensa Nacional.*"

Su postura parecía inflexible y un tanto descabellada: Se exigía la notificación por escrito del mismísimo ministro, el socialista Indalecio Prieto. Tal vez este requerimiento tan esperpéntico era únicamente una maniobra de distracción por parte de los sindicalistas alcublanos para ganar tiempo, y así informar a su Comité Nacional de Valencia de lo que estaban tratando de hacer con sus camaradas de Alcublas.

Las autoridades valencianas de la UGT y de la CNT no tardaron mucho tiempo en ser informadas y, en consecuencia, de tomar posición junto a sus afiliados y compañeros de Alcublas. En una notificación del 4 de noviembre expusieron al Consejo Municipal alcublano su particular visión de la polémica de los inmuebles. Desde el Comité Nacional de Enlace de la UGT-CNT en Valencia se piden explicaciones sobre el porqué de trasladar a los sindicalistas a otro inmueble: "*nos dirigimos a usted (el Sr. Alcalde) para que tenga la bondad de decirnos que causas obligan a desalojar a los obreros de la Casa del Pueblo, si es cierto como ellos afirman, que existen en el*

² Doc. N° 231. Archivador Guerra Civil. Alcublas-1937-ref. 1148, Administración general. AMALC.

mismo (en Alcublas), casas en mejores condiciones."

La última parte del comunicado se refiere a una supuesta existencia de mejores casas en el pueblo para albergar al personal de las fuerzas aéreas. Es de suponer que los ugetistas y cenetistas alcublanos habían informado a sus respectivos enlaces de que en el pueblo existían mejores casas, a su parecer, para albergar a los militares, y que no veían la necesidad de abandonar ellos su local.

En contraposición con esta actitud de los sindicalistas alcublanos, encontramos en otro plano la respuesta del partido de Izquierda Republicana de Alcublas:

Estimados camaradas componentes del Consejo Municipal de Alcublas. En vista de la obligación que las circunstancias que la guerra nos exige, nos vemos obligados a desalojar el local del partido de Izquierda Republicana, les rogamos encarecidamente seamos atendidos a la petición de la casa Badía situada en la plaza de la Iglesia para dicho partido.

El Presidente. Alcublas 18 de noviembre de 1937. Salut {sic}

En esta nota se recoge la predisposición de los republicanos alcublanos a ceder su local a las Fuerzas Aéreas y se alude a la guerra como causa principal para sustentar su posición. Las circunstancias bélicas, dicen, son suficientes para apoyar al ejército en sus maniobras y estrategias. No obstante, los republicanos introducen en último lugar una petición realizada desde la humildad del buen patriota republicano: solicitan la Casa Abadía como posible sede de su formación política.

Finalmente, el Consejo Municipal accedió a tal solicitud y, tanto la Agrupación Campesina, como Izquierda Republicana se instalaron definitivamente en la desocupada *casa antigua del cura*.

Durante ese mismo día, jueves 18 de noviembre, mientras llegaba al Ayuntamiento la carta de los republicanos, se producía una nueva visita al pueblo de representantes de las Fuerzas Aéreas para reunirse con las agrupaciones sindicales y tratar de solucionar la pequeña polémica del local. Tras esta visita, la Subsecretaría de Aviación de la 4ª Región Aérea se volvía a poner en contacto con el Consejo Municipal alcublano en estos términos:

En visita girada a ese pueblo el día 18 del corriente mes, he podido comprobar que las organizaciones sindicales obreras del mismo se encuentran dispuestas a dar las mayores facilidades para entregar a esta Jefatura los dos locales elegidos (...) sin más reparo que el muy justificado de que ese Consejo Municipal les proporcione otros locales donde establecerse; y habiendo visitado en compañía de los comités respectivos, la antigua casa del Cura y la casa de nueva construcción, que según referencias, es propiedad de un médico de Valencia, locales hoy deshabitados, me permito indicar a usted dé las órdenes oportunas para el inmediato traslado de dichas organizaciones sindicales a los inmuebles referidos y deshabitados (...)³.

3 Doc. N° 250. Archivador Guerra Civil. Alcublas-1937-ref. 1148, Administración general. AMALC.

De una manera muy sutil, la jefatura de las Fuerzas Aéreas entra en liza dentro de la polémica y “*se permite indicar*” al Consejo Municipal donde deberían reubicarse las organizaciones obreras desalojadas de sus respectivos inmuebles. Así y todo, entra en escena un nuevo protagonista la casa de “nueva construcción”, situada en el número nueve de la calle del Olmo que era propiedad de un médico que reside en Valencia y que, al parecer, se encontraba deshabitada. Este dato no era del todo cierto; ya que días después se presentó en el Ayuntamiento el inquilino que vivía en esa casa de nueva construcción y sus quejas quedaron certificadas del puño y letra de Isaac López, Secretario del Ayuntamiento de Alcublas durante esos años de guerra.

Se trataba del vecino de la localidad José Lázaro Orrios, que vivía en la casa propiedad de un médico de Valencia del que desconocemos el nombre. Este vecino, al enterarse de que la casa donde él vivía podía verse ocupada por agrupaciones obreras, elevó su queja a instancias del secretario, y con estas palabras dejó bien claro a quién estaba dispuesto a ceder el inmueble que ocupaba –con la aquiescencia del desconocido médico dueño del inmueble:

“(...) el Sr. Lázaro Orrios dice que sí es para ser ocupada por fuerzas aéreas desde luego está dispuesto a desalojarla inmediatamente (...), pero que siendo para instalar en ella las sindicales CNT y UGT cree no venir obligado a ello por disposición alguna puesto que son organizaciones de carácter particular”⁴.

De cualquier manera, la búsqueda de alojamiento para las tropas y personal de aviación se estaba dilatando en el tiempo de una manera casi berlanguiana.

En un nuevo comunicado, la Subsecretaría de Aviación se vio obligada a rechazar el inmueble que pertenecía al médico valenciano, al considerarlo demasiado pequeño e insuficiente para alojar a las tropas de aviación. Y de nuevo ofrecía la solución que debía tomarse por parte del Consejo Municipal:

“ruego a usted haga presente al citado ocupante del inmueble que por ser de capacidad insuficiente dicho local (...), es por lo que se solicita que los sindicatos UGT y CNT se trasladen a él para así ocupar nosotros el que ahora tienen dichos sindicatos. De esta forma quedaría todo solucionado (...)”⁵.

El asunto de los locales se había convertido en una delicada situación que probablemente estaba retrasando las tareas de construcción y adecuación del campo. El asunto llegó a instancias del Gobierno Civil de Valencia, el 2 de diciembre llegaba una notificación firmada por el Gobernador civil de Valencia para aclarar la situación como él mismo la entendía:

“(...) he de manifestarle (al alcalde) que siendo ante todo preferente atender debidamente los servicios de guerra, procede que las referidas sindicales se amolden a

4 Doc. N° 250. Archivador Guerra Civil. Alcublas-1937-ref. 1148, Administración general. AMALC.

5 Doc. N° 263. Archivador Guerra Civil. Alcublas-1937-ref. 1148, Administración general. AMALC.

*las circunstancias y se instalen donde buenamente puedan sin obligar a ningún vecino que desaloje la casa que habita para instalarse ellos*⁶.

El Gobernador civil respaldaba al vecino José Lázaro y su postura de no ceder su casa a las sindicales obreras, pero nuevamente recuerda cómo la guerra exige unos sacrificios que son prioritarios ante asuntos de carácter más ordinario.

Desde la primera comunicación de los servicios de la Aviación Republicana pasaron setenta y cinco largos días hasta que se logró llegar a una solución, que quedó reflejada en sendas comunicaciones, una dirigida al vecino José Lázaro, y, la otra, a los sindicatos CNT y UGT. Por las cuales estaban obligados a desalojar sus respectivos inmuebles para ser éstos ocupados por las Fuerzas Aéreas, era el 13 de diciembre de 1937.

Finalmente, el personal de aviación eligió los inmuebles situados en la calle de Alejandro Pérez y el de la calle del Olmo, aunque desconocemos si el edificio desalojado en la plaza del Porche también sería utilizado. No tenemos constancia documental sobre los lugares donde quedaron reubicados tanto los cenetistas como los ugetistas, y si al vecino José Lázaro se le ofreció una solución aceptable. Al final, pesó más la guerra y los que estaban haciéndola eran los que tenían preferencia en todas las decisiones.

1.1 Las condiciones laborales del trabajo en el campo

Conocemos las condiciones laborales y salariales de la construcción del campo por un documento sin fecha que apareció descontextualizado en el Archivo Municipal de Alcublas. Se trata de una hoja donde la Comandancia de Obras de la Subsecretaría de Aviación expone las condiciones de trabajo de todos aquellos obreros contratados para las obras en el entorno de la Balsilla.

La jornada laboral quedó especificada en ocho horas, aunque se dejaría abierta la posibilidad de trabajar más horas de las especificadas en caso de que la superioridad lo ordenase. En este último aspecto, las horas extras serían cobradas en la misma proporción que las normales.

Los obreros menores de dieciocho años cobraban siete pesetas y los mayores cobraban diez pesetas. Asimismo, se especifica que cada obrero debería ir provisto de su propia azada y de su legón o *legona*.

Si la jornada laboral se suspendiera por la mañana por causas meteorológicas se cobraría la mitad del jornal; si ese mismo supuesto ocurriera una vez retomado el trabajo por la tarde, se cobraría el jornal íntegramente.

En este documento, interesante para observar las condiciones sociales de los trabajadores del campo de aviación, se menciona que cada central sindical alcublana deberá organizar a sus trabajadores en grupos de 25 hombres; así como nombrar un capataz por cada grupo, que tendrá informado de todos los detalles del trabajo a sus respectivos sindicatos.

6 Doc. N° 269. Archivador Guerra Civil. Alcublas-1937-ref. 1148, Administración general. AMALC.

En el relato de Manuel Aucejo, un sargento de Milicias que llegaría al Campo de Alcublas al inicio del año 1938, aparece el nombre de uno de los capataces que dirigían a los obreros, Esteban Albalat. También menciona que cuando él llegó al campo, los obreros aún estaban trabajando en la construcción del refugio subterráneo, algo que queda visualmente demostrado en la fecha grabada en uno de los túneles de acceso al refugio.

Sabemos, además, que no sólo fueron alcublanos los que participaron en la construcción del Campo de la Balsilla, sino que hubo otros tantos evacuados y refugiados de diversas procedencias que participaron en las labores de construcción del nuevo aeródromo republicano.

En plena guerra civil, el movimiento poblacional generado por los miles de evacuados no puede ser calculado en valores absolutos. Desde el Frente de Teruel y desde pueblos cercanos a éste, madres e hijas, nietos y abuelos de los pueblos más afectados se desplazaban a lugares donde la intensidad de los combates era menor, para poder sobrevivir a la guerra.

Desde Sacañet, Andilla, Sarrión e, incluso, desde Valencia, se desplazaban los evacuados para intentar hallar comida y paz en zonas alejadas de los frentes y de las principales ciudades objetivo de bombardeos. Alcublas fue un refugio para muchos de ellos.

Por la documentación hallada podemos reconstruir brevemente la historia de Hipólito Espinosa Malseda, un refugiado de Andilla, pueblo vecino de Alcublas, que acudió con su hijastro para trabajar en la construcción del campo. En un oficio enviado por la Alcaldía Popular de Andilla a Alcublas el día 29 de octubre de 1937 se pide que se les facilite todo tipo de ayuda para su sustento y el de su familia:

"[...] que habiéndose desplazado a esa población Hipólito Espinosa Malseda y su hijastro Francisco Martín, a fin de realizar trabajos en el campo de aviación como refugiados de esta población, por no poderles facilitar trabajo en esta localidad y a fin de que estos individuos puedan tener una ayuda humanitaria para el sostenimiento de estos y sus familiares.7"



Esteban Albalat

7 Doc. N° 226. Archivador Guerra Civil. Alcublas-1937-ref. 1148, Administración general. AMALC.



Fotografía tomada a la entrada del refugio subterráneo donde, se puede apreciar la fecha de 1938.

Por otro documento fechado el 28 de diciembre tenemos noticias de que los dos refugiados de Andilla continuaban trabajando en el aeródromo durante esas fechas de finales de año, lo que indica que, en plena lucha sobre la ciudad de Teruel, aún se prolongaban las tareas de construcción del campo de Alcublas.

El mes de noviembre del 37 fue uno de los meses más tranquilos de la guerra; el *sin novedad* parecía prodigarse por doquier. Ambos bandos se encontraban reorganizando sus ejércitos para afrontar lo que parecía iba a ser otro nuevo año de guerra.

Es dentro de ese período donde debemos insertar el inicio de la construcción del campo de aviación de Alcublas. Un espacio de tiempo que comprendió parte de la totalidad del otoño de 1937 y finalizó a comienzos del año 1938. Por esta razón, durante la lucha en la Batalla de Teruel la actividad del aeródromo de Alcublas es prácticamente nula. Tan sólo sirvió para albergar algunas escuadrillas ya en los estertores finales de la batalla.

Hemos puesto voces y recuerdos personales al proceso de construcción del aeródromo alcublano. Conociendo los problemas derivados de la puesta a punto del campo de aviación militar podemos adentrarnos en la profundidad de un fenómeno no exento de polémicas sociales, alcanzando un punto de vista sobre cómo la instalación de una plataforma militar cambió de manera trascendental la realidad social de aquellos alcublano y alcublanas que se vieron sorprendidos por la irrupción de la guerra en los cielos de su pequeña población.

II. Las memorias de Manuel Aucejo: un sargento en el aeródromo alcublano (1938.-)

Durante el invierno del año 2005 daba los primeros pasos en mi intento por reconstruir lo sucedido alrededor del aeródromo de Alcublas. Pilar Comeche, la bibliotecaria de Alcublas, puso en mis manos un documento de valor como fuente de la microhistoria: Las memorias de un sargento que había estado destinado unos meses durante la guerra en el aeródromo alcublano y que quiso dejar por escrito sus vivencias en un corto pero interesante relato. Su nombre: Manuel Aucejo Puig.

Este sargento republicano había mandado sus memorias al Ayuntamiento de Alcublas cuatro años antes, para hacer partícipe a todo el pueblo de sus vivencias durante la guerra en tierras alcublanas.

En ocasiones, la historia de los hombres nos sorprende con regalos tan exclusivos como biografías de primera mano que nos relatan, no ya la vida de grandes hombres o acontecimientos, sino la pequeña historia de esos hombres que, según Unamuno, componían la Intrahistoria.

Es así como en esta ocasión me sirvo de las memorias de un superviviente de la Historia para dotar de un hilo narrativo a esta labor de reconstrucción de los acontecimientos que se desarrollaron en y alrededor del aeródromo militar de Alcublas.

He intentado ser lo más respetuoso posible con el manuscrito original, del que una copia se halla en las dependencias del Archivo de Alcublas, y he mantenido el tono y el estilo de Manuel Aucejo.

Lo que sigue a continuación es una casi íntegra transcripción de las memorias de la estancia en Alcublas del miliciano Aucejo. Después de su lectura, viene un análisis de esta fuente histórica y del posterior encuentro que tuve meses después con el citado republicano. De ésta y de la otra se rescatarán algunas certezas que irán configurando la radiografía del aeródromo, la historia se hizo narración en las palabras de Manuel:

"[...] y llegó su oportunidad de vengarse de mí. Se ponía en actividad un aeródromo para cooperar en la ofensiva de Teruel, ya que el que operaba en el Toro a raíz del avance enemigo había quedado evacuado y trasladaba su actividad a otro más a retaguardia. Apenas estaba terminado cuando llegamos, todavía trabajaban unas brigadas de obreros, dando los últimos toques al refugio antiaéreo.

Mi inclusión en la plantilla que iba a hacerse cargo del nuevo aeródromo me pilló de sorpresa, leí en el tablón de anuncios de la compañía los nombres del personal de tropas, el oficial comandante jefe de campo, sargento, cabos y me



Manuel Aucejo fotografiado durante la entrevista que tuvo lugar en su casa del Puerto de Sagunto durante la primavera del 2005.

vi incluido en la lista. Excepto el jefe de campo, que venía nombrado por la IV Región Aérea, el resto éramos de la unidad de masa y maniobras, pero ¿cómo se me incluyó en la lista?, me preguntaba, debe ser un error, si yo soy miliciano de cultura, si me voy hay que cerrar la Escuela-hogar del soldado, no es posible, sin habérmelo notificado.

Le pregunté al comandante: ¿Quién me puso en la lista?.

Yo le puse –respondió el comandante, sin titubeos.

Me dijo que no tenía personal y era urgente que mañana a primera hora saliera un camión de la unidad con el personal necesario para el nuevo aeródromo. Aunque yo no quería ir, iría a la fuerza, quisiera o no.

Al teniente mecánico Zumalacárregui se le designó por la jefatura de la IV Región –prosiguió el comandante– a usted, al sargento, los cabos y la tropa, los designo yo. El camión saldrá de madrugada.

¿Dónde vamos?– le pregunté al comandante.

De los que vais, sólo lo sabe el teniente Zumalacárregui y yo –respondió.

Preparé todo mi ajuar, colchoneta, catre, macuto y unos inseparables libros, todavía conservo entre ellos, un diccionario castellano ediciones sopena, un método Esperanto, seguramente intuía que los aviadores rusos que posteriormente llegarían, iban a conocer el idioma inventado por el Dr. Zamenhof, ¡vamos Aucejo!, no

estabas en pomada, sabían los aviadores rusos hablar Esperanto, como español. Así que salimos en un camión de la Fuerza Aérea, bien de madrugada. El teniente Zumalacárregui y yo debíamos ir en la cabina, yo rehusé tal privilegio, se coló un cabo en mi lugar; yo, con mi cabreo y envuelto en mi manta de campaña, me senté en la caja del camión, de espaldas a la cabina, y me envolví cabeza y cara para sólo ver por un resquicio, escudriñar el paisaje que, de verde lujuriente de los naranjos de la vega valenciana, íbase transformando en secanos con almendros, algarrobos, viñas, algún retazo verde, de pequeños regadíos. El camino carretero iba subiendo de a poco, el sol tibio de invierno, ya nos alumbraba.

-¿A dónde vamos? –me preguntan los soldados.

-No lo sé, sólo lo sabe el teniente Zumalacárregui.

Hicimos un breve alto en nuestro camino, para observar una señal de tráfico y compararla con el plano o ruta que se había señalado

-¿Dónde vamos, teniente?, pues no lo conozco, ni el chofer hizo nunca esta ruta.

-Sé que nuestro destino es un pueblo que se llama Alcublas.

-¡No me diga, mi teniente! –le exclamé– no está lejos de mi pueblo, y cercana a Segorbe, Partido Judicial, y provincia de Castellón, muy cerca de la Cueva Santa del pueblo de Altura.

Alcublas, el último pueblo fronterizo de la provincia de Valencia, en lo más agreste de la Sierra Calderona, más tarde comprobé que los mojones que deslindan ambas provincias no estaban lejos del aeródromo, unos conos levantados con pedruscos y argamasa de cal, eran el límite provincial.

Llegamos al nuevo campo de guerra, sin que nadie nos esperara, ni que nos indicara cada cosa, de las destinadas para nuestro uso, debíamos utilizar. Había cazas, no había bombarderos, era campo de primera línea y no era lugar idóneo. Las pistas de tierra compactada, eran de secano de tonos rojizos y minúsculas piedrecillas, la mitad de su perímetro plantaciones de almendro en uno de sus extremos, era su superficie de monte bajo, entre los cuales afloraban, piedras, matas de aliaga espinosa y punzante, romeros aromáticos y tomillos, y una gran variedad de especies de, pequeño porte, silvestres.

Al margen mismo de ese montaraz e inculto terreno, se levantaba una rectangular pieza recién construida, la de mayor superficie que destinamos a dormitorio de la tropa. Los catres metálicos los pusimos en dos filas, un pasillo central para ir y venir, y tocando un catre con otro, ni más lavamanos, ni servicio, de forma que las aguas menores y mayores eran defecadas entre los matorrales.

Por otra parte, para combatir el frío, ya que ni chimenea había, nos veíamos obligados a dormir, con la ropa puesta, sólo te quitabas el calzado, y el correaje con las cartucheras, ¡claro! era pleno invierno, quizá en la estación estival no hiciera falta. El lugar obligado era acudir al camión cisterna, abrir la espita, y lavarse como los gatos, la temperatura del agua de la cisterna, imaginaos cómo estaba de fría, toda la noche al relente.

Te animabas a lavarte cuando el sol invernal del mediodía suavizaba un poco el medio ambiente. Evocar estos recuerdos me traen a la memoria, la valentona de lavarme los cabellos.

Era una mañana de brillante sol, apenas soplabla brisa, y muchos nos hacíamos los gallitos al ir en mangas de camisa. Por una margen transcurría un regato de agua clara, de algún pequeño manantial, y tan maravilloso sol y tan cristalina agua, me indujeron a lavarme el cabello, no creí que era tan gélida a pesar de que en las orillas del regato, había una capa de hielo, me mojé los cabellos, y haciendo muecas de frío, me restregué un pedazo de jabón, no sé si la mala calidad del jabón o del agua, que se hizo un mazacote, y ninguna espuma, el cráneo me estallaba y no conseguía hacer espuma, ni quitarme esa pasta de mi cabeza, ni tenía agua caliente, ni tarro donde calentarla, y con esa agua hubiese fácilmente disuelto ese mazacote, como pude me enjuagué y juré que jamás haría tal cosa.

Apenas llegados al campo de Alcublas, quien tenía el mando de los obreros civiles encargados de la construcción de pistas, zanjas para camuflar bidones de gasolina, refugio antiaéreo y el par de piezas construidas, recibió al teniente Zumalacárreguí. -Vaya, si le conozco- le espeté a mi teniente, vivió en mi pueblo, en el Puerto de Sagunto, nos conocemos desde que nació, pero no sabía que era de Alcublas.

El teniente Zumalacárreguí, llegado el mediodía de ese primer día nos reunió para comer, y como no llegaban ni cocinas de campaña ni cocineros, previendo esta contingencia había traído algunas provisiones, una sartén grande, chuscos de pan militar, chorizos, etc., y dirigiéndose a los soldados les dijo:

-Ya es hora de comer, supongo que ya tenéis apetito, así que varios de vosotros a juntar leña que encenderé fuego y yo haré de cocinero.

Se encendió fuego y se frieron unos kilos de chorizos que traía, troceamos los chorizos y calmamos el hambre con unos bocatas de chori-pan; ni siquiera ensuciamos el plato de aluminio que cada soldado lleva en el cinto.

En los sucesivos días llegaron las cocinas, que se instalaron en el pueblo de Alcublas, en gran parte debido a los buenos oficios del Sr. Esteban Albalat, capataz de las obras del aeródromo, la instalación en el campo supuso una simplificación ya que el Ayuntamiento facilitó un local lo más idóneo posible.

Para nosotros no fueron todo ventajas: un par de kilómetros de distancia y en época invernal, los alimentos llegaban fríos y algunos para la tropa si el menú era arroz, podías volver el plato boca abajo que era una pasta adherida y no hablemos si eran huevos fritos, claro que las incomodidades o falta de confort del soldado en la trinchera.

Ya digo que el servicio de agua potable, para nuestro uso lo mismo para beber que para limpiarnos, dependía del camión cisterna.

El edificio recién construido, un salón rectangular donde ubicaron los dormitorios colectivos de la tropa. El otro edificio una planta baja, de menores dimensiones, y de perímetro cuadrado, se le debiera haber dado más amplitud, ya que ese solo local resultaba insuficiente para albergar varios usos: comedor de pilotos, dormitorio y puesto de guardia (una escuadra y su cabina con la centralilla telefónica y el fonolocalizador)

A nuestra llegada los servicios de comunicaciones instalaron el teléfono por tierra, sin postes, la centralilla, que dicho sea de paso era la primera vez que veía o utilizaba. No fue difícil, unas breves indicaciones me sacaron del paso, puesto que casi

en exclusiva era yo quien atendía noche y día las comunicaciones, pero los días me hicieron práctico en una cosa tan sencilla. Os diré que esa centralilla era una caja rectangular no muy grande suspendida en la pared. Su frente que era metálico tenía unos orificios numerados, donde se incrustaban unas chavetas o terminales finales de un extremo de un hilo telefónico. El que llamaran directamente y a través del hilo oyeras: ¡hola Alcublas; no tenía nada de complicado, lo más delicado es si esa voz te decía:

-Conécteme, por favor, con Liria- entonces, ponga por ejemplo, bajabas la chapita, que llevaba un número, y en el orificio introducías la chaveta de un cable terminal y automáticamente establecías la comunicación.

Por tus auriculares escuchabas la conversación, generalmente eran puestos de mando todos ellos, con nombres camuflados, para no identificar lugar y situación, pues igual que escuchaba la conversación, podría haber un espía.

El fonolocalizador también estaba instalado en ese espacio pero no era nada su tamaño, no sé cómo es su nombre técnico, pero me atrevo a llamarlo tal como oía, no era ni más ni menos que un teléfono independiente cuyo timbre sonaba con más estridencia, era una comunicación que la transmitían unos camiones situados en lugares estratégicos y lo más ocultos posible, para informarnos de cualquier emergencia, esa advertencia y los botes de humo eran lo más utilizado. Quizás más utilizado fuera el bote de humo, porque en estos rudimentarios aeródromos de guerra era la forma de indicar la dirección del viento, cosa elemental en el aterrizaje o despegue de un caza. Los había disparados por una pistola especial, y elevase a lo alto en una línea de color rojo, cuando era una urgente emergencia, las había azules o simplemente de un humo blanco

Nuestro trabajo en la centralilla, nos complicó el buen cumplimiento, en especial de noche, y en los meses de mi estancia en Alcublas, se hacía de noche tempranísimo, y en la oscuridad era imposible adivinar qué conexión era la correcta y dónde introducías la chaveta- ni había luz ni sustituto, y no hubo más remedio que ingeniarlo: una lata vacía de leche condensada de las usadas en nuestro desayuno, nos sirvió, unas hilachas de una manta trenzadas de pabilo y la gasolina de combustible.

La tapa de la latita, sellada con barro, para evitar que inflamase un orificio central, para el pabilo que succionaba la gasolina, y ya tienen ustedes un rudimentario y peligroso candelabro, una posible bomba molotov, al menos nos iluminaba toda la noche, aunque a la mañana las fosas nasales tenían ribetes negros.

Esta emergencia nos sucedió a los pocos días de llegar, sonó la alarma del fonolocalizador, se atendió la llamada y se le pasó el auricular al jefe del grupo de cazas, siempre ubicado en las cercanías, el capitán Claudín salió disparado a su caza no sin antes lanzarse el cohete rojo de emergencias y no era para menos, nos comunican que seis Heinkels de bombardeo vienen en nuestra dirección.

Producida la alarma, cuanto camión se halla en el campo, sale de raja, el personal sale despavorido, el refugio se halla lejos, y en su confusión hay quien se agazapa en las zanjas con bidones de gasolina, ¡una polvareda como si se hubiese levantado un huracán surge de los puntos de estacionamiento de los cazas, un cabo que se

halla próximo me ayuda a extender la "T", una lona grande blanca en forma de esa letra. Desaparece y me quedo solo sin saber dónde ir, los bombarderos se ven en el horizonte, el capitán Claudín me dice:

-Usted, sargento, coja fuerte la cuerda de mi calzo, y cuando yo le haga la seña con mi brazo, tire fuerte.

Me tiré al suelo, sujeté firmemente la cuerda y tiré con fuerza. Una nube de polvo me envolvió y esperé boca abajo lo previsto e ineludible.

El capitán Claudín, se iba elevando, daba la impresión que lo hacía casi vertical, se puso a la cabeza de los más adelantados cazas y enfiló como una flecha a los lentos Heinkels. El resto de rezagados iban poco a poco formando un compacto grupo de cazas, ¡de improviso! los bombarderos dan la vuelta de regreso, doy un suspiro de alivio, ¡se van en retirada!, fue algo inexplicable, de buena nos salvamos.

Como os digo, el local habilitado de comedor, solamente para los pilotos, de seis cazas, una mitad eran chatos y el resto moscas, las tripulaciones, más de una mitad eran españoles y solían comer juntos cada nacionalidad. Los pilotos rusos comían juntos, quizás el menú se adaptaba a sus costumbres alimenticias, lo ignoro, pero puedo asegurar que usaban unos cigarrillos, distintos en lo exterior a los nuestros, de mayor longitud y una boquilla o filtro mayor, y que por los restos que he tenido curiosidad de examinar, suponían un fiasco, ya que, lo que parecía cigarrillo era filtro.

Estaba presente, pero en mis tareas, mientras comían y su conversación me era ininteligible, una "periboch" (traductora) les acompañaba en su mesa, y me dio la idea de aprender algunas frases para salir de la total ignorancia de respuesta, a mis imprevistas preguntas de mis interlocutores telefónicos rusos, tomé notas de pocas y limitadas frases, para salir del paso.

Me perdonaréis si me atrevo a transcribirlas, en la ignorancia si mi pronunciación es igual o semejante, así la "periboch" me dictó:

"turabota": volar; tavarich: camarada; "ochi jarasoa": está muy bien; "ni pai ni mai": no entiendo, no comprendo, y alguna otra frase que no recuerdo. Con ellas me bastaban para sostener un breve monólogo con los tavarich por el inalámbrico.

De lo conversado y oído a los pilotos en sus conversaciones de sobremesa, les producía perplejidad el haberse replegado a sus bases y eludir combate, y las sospechas más fundadas, fue la sorpresa de encontrar en su itinerario un aeródromo enemigo de cazas, no esperado, y que, quizás, por nuestra recién instalación, desconocían, y es posible puesto que no llevaban protección de cazas. La verdad en cuanto a mí es que había nacido de nuevo.

Terminado el ágape, se desmontaban y recogían las mesas, se apilaban en un rincón y ese espacio era ocupado por los catres de la guardia del retén, el armero, etc. Nuestro trabajo siempre giraba en esas primeras semanas sobre lo mismo, ejercer la vigilancia, para eso se turnaban los centinelas, se atendía noche y día la cabina telefónica, y se facilitaban soldados, para ayudar a la descarga y camuflaje en zanjas hechas ad hoc para los bidones de 200 litros, que ininterrumpidamente iban llegando. Nuestra gasolina, una especial para usar los aviones.

El teniente Zumalacárreguí era especialista mecánico y seguramente sus servicios

eran mayores en su especialidad, que en la rutinaria tarea de ejercer la jefatura de un aeródromo como el de Alcublas, así que, por unos días mientras llegaba el sustituto, se me hizo jefe de campo, por ser quien le seguía en graduación. A los pocos días llegó mi reemplazo, era un oficial de tropa.

Poco antes de ser reemplazado el teniente Zumalacárreguí, sin previo aviso, al menos yo lo ignoraba, nos llegó visita, un par de automóviles, con altos jefes de la IV Región Aérea, se presentaron de improviso, porque ni la guardia les rindió honores del protocolo militar. Me dijeron, que era el coronel jefe de la IV Región, otros altos oficiales y el comisario Fernández. Apenas llegados se reunieron en el puesto de mando, y en él se reunieron los llegados y el jefe de grupo. Nadie estuvo presente en la reunión, desalojamos el pequeño edificio, le pusimos un centinela en la puerta y no se permitió entrar a nadie mientras duró el conciliábulo.

Terminada la reunión fueron saliendo y continuando el coloquio, y yo, como otros de la guarnición, nos hallábamos en la puerta de salida, en posición de firmes, van saliendo los jefes y al salir el comisario general Fernández, le doy la bienvenida, detiene el paso y mirándome extrañado me dice:

-¿Qué hace usted aquí? ¿la escuela cerrada?, ¿cómo no se me ha notificado este traslado?

-Nada sé, mi comisario- le respondí

Me dijo que tenía muchas escuelas sin milicianos y que podía elegir a dónde ir, yo le dije que quería Sagunto. De acuerdo, en dos o tres días llegará la orden de traslado a manos de tu jefe. Debes pasar por mi despacho en Valencia en la jefatura. Efectivamente, en los días que me dijo, llegó la orden de traslado.

El abastecimiento y el correo militar se realizaba en un camión de la Fuerza Aérea, nuestro proveedor casi diario y cubrí la distancia Alcublas-Valencia y en él hice el viaje de regreso."



Insignia de la aviación republicana
(Fotografía cedida por Blas Vicente Marco)

II.1 Análisis de la entrevista a Manuel Aucejo

Sirva como advertencia que la memoria es algo mutable y deformable; una fuente historiográfica que se va construyendo a sí misma de igual manera que se va recopilando. Por lo tanto, trabajar con los recuerdos y con la memoria es una tarea encomiable, pero requiere de una labor crítica, ya que la memoria es subjetiva, y recordamos lo que queremos, o lo que podemos.

El sociólogo de Reims Maurice Halbwachs ya nos advirtió de la dificultad de trabajar con la memoria, a propósito de los diferentes tipos de ésta:

Consideremos ahora la memoria individual. No está totalmente aislada y cerrada. Muchas veces, para evocar su propio pasado, un hombre necesita recurrir a los recuerdos de lo demás. Se remite a puntos de referencia que existen fuera de él, fijados por la sociedad. Es más, el funcionamiento de la memoria individual no es posible sin estos instrumentos que son las palabras e ideas, que no ha inventado el individuo, sino que le vienen dadas por su entorno. Bien es cierto que sólo nos acordamos de lo que hemos visto, hecho sentido o pensado en un momento dado, es decir, que nuestra memoria no se confunde con la de los demás. (...). Así pues, cabría distinguir dos memorias, que podemos denominar, por ejemplo, una memoria interior o interna y otra exterior, o bien una memoria personal y otra memoria social. Podríamos decir aún con más precisión: memoria autobiográfica y memoria histórica⁸.

Tras el aviso para navegantes, me dispongo a completar la narración de Aucejo con algunos datos interesantes que me ofreció su memoria y que intentaré cotejar con datos documentales que componen la narración de aquellos días bélicos.

Después de un testimonio de primera mano como el que acabamos de leer, cualquier documentación oficial queda ensombrecida por la vitalidad de la narración de Aucejo. Pese a las carencias de su lenguaje, aunque en ocasiones persiga un claro estilo narrativo, este miliciano de las juventudes socialistas intenta dejar su impronta intelectual en un documento de extraordinario valor para conocer la cotidianeidad de la vida en el campo de aviación de Alcablas.

Durante aquella primavera de 2005 me pregunté sobre el paradero de Manuel Aucejo. La respuesta la hallé en su domicilio del Puerto de Sagunto, donde me recibió su mujer muy amablemente. El sargento Aucejo estaba vivo y conservaba aún íntegra toda su memoria de la guerra; aunque, desgraciadamente, una fuerte embolia había mermado considerablemente su autonomía.

⁸ Véase Maurice Halbwachs, *La memoria colectiva*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, 2004, pp. 54-55. Un ensayo clásico sobre memoria e historia del sociólogo francés muerto en Bunchenwald en 1945.

El fruto de esa visita es más de una hora de entrevista recogida en formato de audio que, junto a otras más, están depositadas en el pequeño Fondo de Historia Oral que se encuentra junto a los fondos de la guerra civil en el Archivo Municipal de Alcublas.

Manuel Aucejo era un sargento de milicias que estaba destinado en Aldaia, encargado de llevar adelante las escuelas que el Ejército Republicano había puesto en servicio para educar y erradicar el alto nivel de analfabetismo reinante entre los republicanos.

Tras unas desavenencias con un superior de aquella base, al parecer como castigo, Aucejo fue enviado al aeródromo de nueva construcción en Alcublas para completar la tropa de tierra destinada a este⁹.

Natural de Navajas, se había criado toda la vida en el Puerto de Sagunto, pero durante su traslado al campo de aviación reconoció de inmediato la localización exacta del pueblo al que le enviaban. Durante la sesión, al principio de la entrevista, Aucejo comentó cómo conocía Alcublas desde pequeño por las famosas y populares romerías a la Cueva Santa, y de qué manera le impresionaba ver a la gente con todas aquellas medallas y recordatorios que traían a su regreso. Pero este recuerdo no era el único vínculo con el pueblo al que se dirigía, también me indicó que un tío suyo había sido párroco de la iglesia de Alcublas, sin duda, Alejandro Aucejo.

Por las constantes alusiones al frío en su relato, datamos su llegada al Aeródromo en los últimos días del mes de enero de 1938 o a principios de febrero. Sería durante el segundo mes del año 1938 cuando el aeródromo alcublano registraría una total actividad.

No es la única pista para rastrear la presencia de Manuel Aucejo en Alcublas, su alusión a uno de los grandes ases de la aviación republicana, el capitán Eduardo Claudín Moncada, obliga a hablar con total certeza de febrero del 38 para establecer la presencia de nuestro sargento de milicias en Alcublas.

Conocemos por los diarios de vuelo que la 1ª escuadrilla de *Moscas*, bajo el mando de Eduardo Claudín, se trasladó a Alcublas durante el citado mes para proseguir con el apoyo aéreo en la Batalla de Teruel. Y es durante ese mes cuando se producen algunos ataques a la base alcublana de los que Aucejo nos da cuenta.

El temible ruido de los bombarderos nazis Heinkel 111 que Aucejo oyó en alguna ocasión, queda ubicado entre los días 18 y 21 de febrero. Efectuando algunas conjeturas, ya que, en su entrevista, Aucejo relata cómo escuchó en la lejanía las detonaciones tras la huida de los bombarderos del aeródromo al despegar Claudín y su escuadrilla. Este relato no se aleja de la realidad, sabemos que los bombarderos deben vaciar su carga explosiva antes de volver a tomar tierra. Si esto fuera verdad, este relato podría ponerse en consonancia con otra historia que la memoria colectiva alcublana ha guardado siempre para sus pequeños:

⁹ En lecturas posteriores encontré que la falta de tropa de tierra en el aeródromo alcublano fue motivo de queja para algunos de los pilotos basados allí, como el piloto Sayós de la 1ª escuadrilla de *Chatos* según Carlos Saiz Cidoncha, *Aviación republicana. Historia de las Fuerzas Aéreas de la República Española (1931-1939)* Tomo II, Madrid, Almena Ediciones, 2006, pp. 722-723.

Cuentan los más mayores, hubo un día en que cayeron bombas en los alrededores del pueblo, pero ninguna en su interior, porque un oficial del bando nacional tenía a su familia en el pueblo. Tal vez por esto o por la historia de Aucejo, aquel día ninguna bomba cayó en el pueblo de Alcublas.

Sabemos de la existencia de pilotos rusos en Alcublas. En el relato se da buena cuenta de ello, y se puede observar la capacidad innata que tenía Manuel Aucejo por imbuirse de todo lo que podía, ya fuera ruso o ligeras ideas de comunicaciones, pero la cuestión era aprender de aquello que le rodeaba.

Por la entrevista con Aucejo, sabemos que las cocinas estaban instaladas en el pueblo, de que la comida solía enfriarse durante el traslado a la base aérea. Pero Aucejo desconocía por completo el lugar donde pernoctaban algunos pilotos. Él cuenta cómo, siempre que caía la noche, un camión los recogía y los trasladaba a un lugar secreto. Aucejo ignoraba y sigue ignorando, si los trasladaban al pueblo o a algún corral habilitado para tal fin y evitar, así, cualquier pérdida humana por bombardeo enemigo. Pese a la dificultad de pilotar en la oscuridad de la noche, se organizaban guardias nocturnas para ataques y misiones, por lo que otros tantos pernoctaban junto a sus aviones.

Según otras personas, con las que tuve la ocasión de charlar, algunas mujeres alcublanas trabajaban como cocineras y limpiadoras en los inmuebles destinados para la tropa de aviación. Recordamos que tras una fuerte polémica con los sindicatos locales de izquierdas, el personal de aviación quedó ubicado en dos edificios de Alcublas.

Al parecer, algunos pilotos bajaban al pueblo a descansar y para reponer fuerzas. Muchos de ellos conocieron las calles alcublanas en la madrugada y la vida en la retaguardia de una zona rural. Algún piloto tuvo un romance con alguna alcubлана, sólo sabemos ese dato, aunque desconocemos la identidad. Lo que indica que la vida seguía tras los infernales combates aéreos, y que el amor recordaba, aun en épocas sombrías como aquélla, nuestra condición humana.

Finalmente, fue durante el mes de marzo cuando Manuel Aucejo abandonó definitivamente el aeródromo alcublano por su traslado a Sagunto. Por un nefasto recuerdo para el sargento Aucejo, tiene grabado en su memoria la fecha aproximada de su salida del campo. Por esos días, llegó a Valencia, tras dejar atrás su aventura alcubлана, y se encontró con unos paisanos de su pueblo, Navajas, que le dieron la mala noticia: su padre había muerto. Era el 11 de marzo de 1938.

La salida de Aucejo del campo coincidió con uno de los períodos en los que la actividad aérea cesó en los cielos alcublanos. Marzo fue un mes marcado por el traslado de muchas de las escuadrillas a Cataluña, y la población alcubлана pudo tomar un respiro tras los intensos días pasados.

La experiencia de Aucejo nos transmite la historia vivida, la visión de la guerra de un hombre con una interesante agudeza narrativa.

Nosotros nos hemos beneficiado de su relato para completar, así, el puzzle vital de la historia del campo instalado en Alcublas y que supondría un recuerdo imborrable para cientos de alcublanos que, como Aucejo, también escucharon los aviones rugir entre las nubes.

III. La cronología militar del aeródromo

Hemos oído cientos de veces que la Guerra Civil Española fue como un campo de entrenamiento para los nazis, los fascistas italianos y los soviéticos. Es cierto. La Rusia de Stalin ayudó a los republicanos con su máxima tecnología aeronáutica en forma de aviones monoplasas de combate, los famosos *chatos* y *moscas*. Por su parte, la Alemania nazi y la Italia fascista ayudaron al bando franquista con hombres, material y, por supuesto, aviones.

Durante la Primera Guerra Mundial (1914-1918), la aviación no fue determinante en el desenlace de la contienda, pero la cosa cambió durante la guerra española. Las potencias totalitarias apoyaron a cada uno de los bandos y ensayaron su potencial bélico en el escenario español, para su posterior enfrentamiento a nivel mundial. Esta circunstancia vino a marcar las diferencias en la guerra aérea que comenzó en 1936.

Dos modelos de aviones llegados de la Unión Soviética se convirtieron en dos leyendas del aire para el ejército republicano: el Polikarpov I-15, conocido como *Chato*, y su hermano el Polikarpov I-16, más conocido como *Mosca*. Estos dos modelos formarán el núcleo de la aviación republicana. Ambos sobrevolaron los cielos alcublanos.

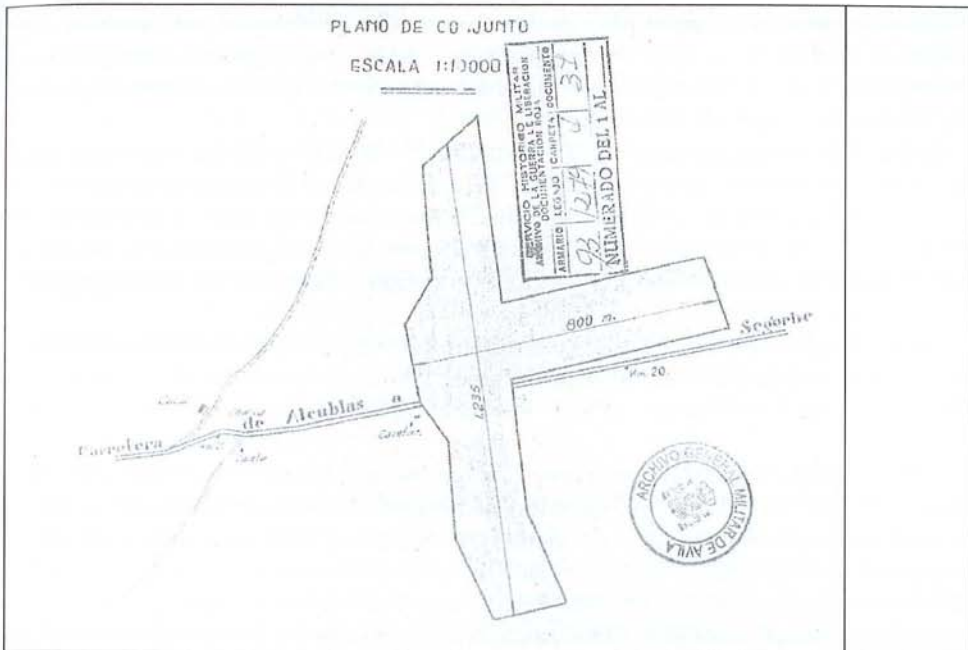
Los I-15, *Chatos*, realizaban tareas de apoyo a la infantería y de neutralización de los bombardeos nacionales. Con cuatro ametralladoras ShKAS de 7'62 mm., podían alcanzar hasta una velocidad en vuelo de 370 km/h. Algunos fueron construidos en España, aunque la gran mayoría fueron traídos de la Unión Soviética.

Las primeras unidades de I-16, *Moscas*, llegaron a España en octubre de 1936, pero no entraron en combate hasta el 15 de noviembre de 1936, justo a tiempo para los míticos enfrentamientos en la defensa de Madrid, donde tendrán un papel destacado en la lucha republicana ante el asedio franquista. Este caza fue uno de los primeros monoplanos de la historia¹⁰.

Al empezar la guerra no existía ningún aeródromo en la zona del Alto Palancia ni en la valenciana región de Los Serranos. Durante los primeros meses de combates en el frente de Aragón, la línea de lucha quedó fijada en torno a la ciudad de Teruel. Por lo tanto, se generó la necesidad de establecer bases aéreas para gestionar la ayuda en forma de aviones que debían apoyar a los hombres en su lucha en tierra.

Dichas bases fueron distribuidas en suelo aragonés y valenciano. Los mandos republicanos pretendían dar así apoyo aéreo al frente de Aragón y abastecerlo en una posible ofensiva tras el hundimiento del Frente Norte. Esta ofensiva, tan necesaria para los ánimos republicanos, comenzaría a fraguarse dentro del Gobierno de Negrín y Prieto en septiembre de 1937. Vicente Rojo había diseñado varias posibilidades de actividad, pero la más fácil de acometer con éxito era una ofensiva sobre Teruel.

¹⁰ Avión solo con un par de alas que forman un mismo plano.



Plano miliar del aeródromo de Alcublas (fuente: Archivo Militar de Ávila)

III.1 Teruel, la lucha del frío

Sin lugar a dudas, la Batalla de Teruel supuso una prolongación de la guerra y del sufrimiento de todos, y aunque su valor estratégico fuera casi nulo, la importancia de la ofensiva republicana sobre Teruel tuvo como resultado el mantenimiento de Madrid en manos republicanas, al distraer la atención de Franco hacia la capital turolense.

La madrugada del 15 de diciembre de 1937, las fuerzas republicanas sorprendieron a los defensores de Teruel al cruzar sigilosamente y romper las líneas nacionales sin ayuda de la artillería y de la aviación. El día 19, la ciudad, rodeada, quedó encerrada dentro de una gran bolsa. El día 22, los republicanos pusieron sus pies en la ciudad y entablaron una encarnizada lucha casa por casa.

Hasta el día 22 Franco no ordenó al general Fidel Dávila que se dirigiera a Teruel. El ataque de los nacionales fue tan intenso que la tarde del 31 de diciembre los republicanos evacuaron sigilosamente Teruel, volviéndola a ocupar cuatro horas más tarde. Esa noche cayó la nevada más grande de todo el siglo que, durante tres días, dejó más de un metro de espesor en las calles, haciendo bajar las temperaturas hasta los 20 grados bajo cero. Los combates se paralizaron.

Los republicanos atacaron posiciones en ese teatro gélido en el que se había convertido la ciudad. El día 8 de enero, Teruel se rindió. La propaganda republicana se encargó de convertir esta pírrica victoria en un avance claro hacia la victoria en la guerra. Nada más alejado de la realidad.

El día 17 de enero, los nacionales contraatacaron en todo el frente. Franco, incapaz de digerir una derrota, quería demostrar por qué llevaba él la batuta de la guerra.

Los republicanos aguantaron el embate nacional hasta que, a principios de febrero, la fuerte embestida nacional logró hundir el frente republicano. No estaban dispuestos a ceder la ciudad y el general Rojo planeó varios contraataques, pero todos fracasaron.

La madrugada del día 22 de febrero, tras más de dos meses de duros combates, los nacionales entraron de nuevo en la ciudad poniendo fin a la batalla. Ese mismo día, el aeródromo de Alcublas sufrió un intenso bombardeo por parte de la aviación franquista.

Tras la batalla, el general Rojo volvió a comprobar que se habían cometido una serie de errores que perjudicaron al ejército republicano. En el plano aéreo, no se había actuado según el adecuado uso de las fuerzas, aunque la zona ya se había nutrido de gran parte de los aeródromos que serían imprescindibles durante el año 1938, cuando Franco desencadenó una terrible ofensiva en todo el frente de Aragón, y el teatro de operaciones bélicas quedaría instalado en Cataluña y Valencia. Sería entonces cuando más actividad aérea quedaría registrada en los aeródromos valencianos, entre ellos el alcublano.

El aeródromo alcublano empezó a tener presencia en las últimas semanas de la batalla de Teruel, cuando acogió las primeras escuadrillas que provenían del norte. Aunque tenemos constancia de que, ya en agosto de 1937, estaban en activo los aeródromos de Sarrión, Barracas, Vilafamés, Villar del Arzobispo, El Toro, Aguilar, El Pobo, Llíria y Sagunt. Todo ellos, junto con el pequeño de Rubielos de Mora, tuvieron una presencia destacada durante la lucha en Teruel.

Al inicio del poderoso ataque republicano sobre Teruel, las escuadrillas de caza y de bombardeo fueron concentrándose en los aeródromos que parecían más idóneos para apoyar la ofensiva desde el aire. Así, la 1ª Escuadrilla de *Chatos* pasó de Bujaraloz a Barracas, la 2ª se estableció en El Toro y la 5ª Escuadrilla de *Moscas* pasó de Caspe a Villar del Arzobispo. El día 13 de diciembre, la 6ª Escuadrilla del grupo 21º de *Moscas* se trasladó de Puig Moreno a Sarrión. En Villar del Arzobispo quedaron establecidas desde mediados de diciembre la 4ª Escuadrilla del Grupo 21º de *Moscas* y la Escuadrilla del ruso Pleschenko del mismo grupo.

En el aeródromo de Manises –el único que ya existía al comienzo de la contienda– quedaron basadas varias escuadras de bombardeos: estos bombarderos ligeros eran conocidos como *Natachas*. Uno de estos bombarderos tuvo un percance el primer día de la ofensiva republicana sobre Teruel y se accidentó sobre suelo alcublano. Aquel 16 de diciembre, varias escuadrillas de *Natachas* sobrevolaron Teruel para apoyar la lucha en tierra. El mal tiempo no tardaría en hacer acto de presencia y las acciones aéreas tuvieron que suspenderse. La tormenta hizo que un *Natacha* de la 2ª Escuadrilla de Sánchez Calvo se accidentase en Alcublas, al intentar volver a su base

en Manises. Este hecho queda confirmado documentalmente cuando, en una misiva enviada desde Manises se le pide al Consejo de Alcublas "dé toda clase de facilidades, tanto en hombres como en material, para la extracción del avión que ha aterrizado en las inmediaciones de ese pueblo.¹¹" La nota venía firmada por el que, más tarde, se encargaría de dirigir el Campo de Aviación de Alcublas, el teniente Zumalacárregui.

Tal vez este fuera el primer intento de aterrizaje no deliberado ocurrido en Alcublas antes de la puesta en funcionamiento del Campo de la Balsilla. Lo que sí sabemos es que las obras del aeródromo alcublano estaban realizándose al comienzo de la ofensiva sobre Teruel y que no sería hasta finales de enero y principios de febrero de 1938 cuando Alcublas albergaría las primeras escuadrillas de pilotos republicanos.

En los últimos días de enero, los combates remitieron en el frente de Teruel. Al parecer, llegó la noticia de que Franco se había trasladado a Burgos para establecer un gobierno nacional alternativo que había diseñado su cuñado Serrano Suñer. Esta noticia fue interpretada por los republicanos como un abandono del general africanista, y las tropas se sintieron vencedoras.

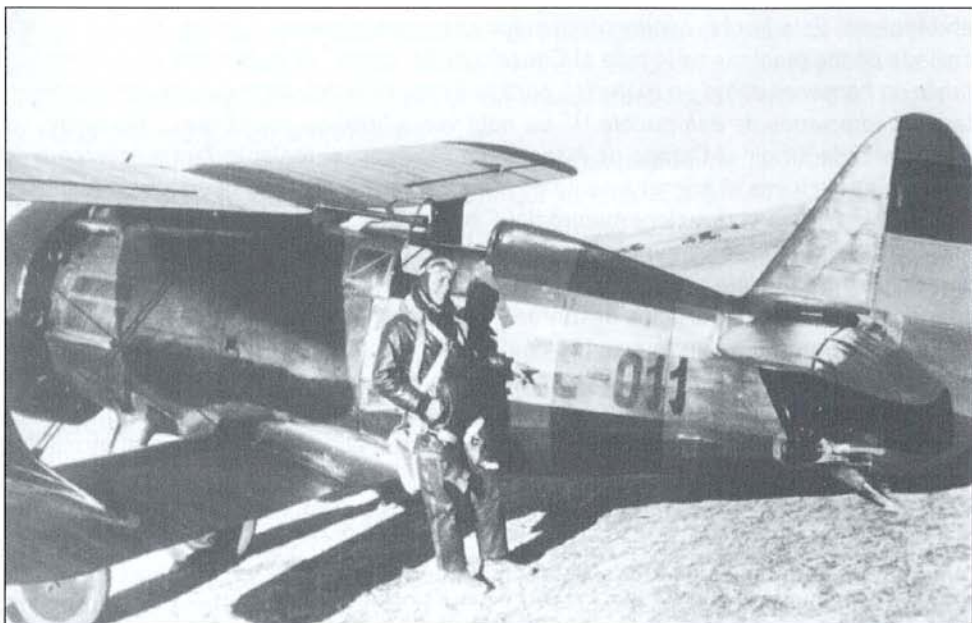
Por entonces, las escuadrillas de caza se reagruparon estableciendo su base, por primera vez, una de ellas en Alcublas. Sería la 1ª Escuadrilla de *Moscas* de tripulación española que quedaría establecida por esas fechas en Alcublas. La 4ª de *Moscas* quedó en Sarrión, mientras la 2ª y la 3ª fueron a Villar del Arzobispo, donde ya se encontraba basada la 5ª. En El Toro quedaron establecidas la 2ª y la 3ª de *Chatos*.

Sabemos que la 1ª Escuadrilla de *Moscas* no se instaló definitivamente en Alcublas por aquellos días, ya que pasó algunos días en Liria. Parece ser que hasta la tercera semana de aquel febrero de 1938, el aeródromo alcublano no entró de lleno en la batalla de Teruel. El día 19 de febrero de 1938, aterrizaron en el aeródromo de Alcublas ocho cazas de la 1ª Escuadrilla pertenecientes al Grupo 21º de *Moscas*, dirigidos por el capitán Eduardo Claudín Moncada¹². Todos ellos habían despegado sobre las 10 de la mañana desde Puig Moreno (Teruel) para trasladarse al aeródromo alcublano.

Por aquellas fechas se puso en funcionamiento la 4ª Escuadrilla de *Chatos*, que había estado formándose en la base de Sabadell. En esta escuadrilla liderada por Ladislao Duarte Espés, voló, entre otros, un piloto que sin saberlo, pasaría a formar parte de la historia en imágenes del aeródromo de Alcublas: Rómulo Negrín Mijailov, hijo del presidente Juan Negrín. Su historia en Alcublas es la historia de una foto sin fecha. De igual manera que la foto de Capa quedó unida al Cerro Muriano, la instantánea que retrata al joven Negrín con su avión en la base de Alcublas ha pasado a formar parte del imaginario colectivo de los alcublano, y muchos de ellos han guardado en su memoria esa histórica imagen. La escuadrilla en la que pilotaba Rómulo Negrín quedó basada en Sagunt hacia finales de enero o principios de febrero, por lo que la instantánea pudo ser tomada en algún aterrizaje realizado a partir de esa fecha.

11 Doc. Nº 288. Archivador Guerra Civil. Alcublas-1937-ref. 1148, Administración general. AMALC.

12 Hay que decir que Eduardo Claudín fue ascendido a capitán tras la Batalla de Teruel



Rómulo Negrín con su *Chato* en Alcuéblas.

A partir de febrero, con ayuda del diario de vuelo de los cazas podremos reconstruir algunas de las misiones aéreas que se desarrollaron desde las pistas de Alcuéblas, en el último tramo de la batalla de Teruel, y en la consiguiente respuesta del ejército franquista sobre Aragón.

Una de esas primeras misiones comenzó el 20 de febrero de 1938 a las cuatro y cuarto de la tarde, cuando despegaron nueve cazas de la escuadrilla de Claudín, alertados los pilotos por el ruido de ocho bimotores franquistas escoltados por varios cazas que, por el norte se dirigían hacia Sarrión y El Toro. Todos ellos regresaron sin novedad a la media hora. Entre los días 21 y 22 de febrero se iban a producir una serie de escaramuzas que acabarían con el bombardeo del aeródromo alcuéblano el mediodía del 22 de febrero.

Uno de esos combates al violento estilo de una pelea de perros tuvo lugar durante buena parte del 21 de febrero, donde participaron buena parte de las escuadrillas republicanas encargadas de vigilar y apoyar las maniobras en Teruel¹³. Tenemos referencias por las anotaciones en el diario de caza de que, durante ese día, la 1ª Escuadrilla de Claudín y la 5ª del ruso Smolekov de *Moscas* despegaron desde Alcuéblas para entablar combate en las inmediaciones de

13 En la jerga de la aviación militar, el término es adoptado de la expresión anglosajona *dog-fight*, y hace referencia a la violencia de fuego y metralla que tenía lugar en los cielos durante las peleas entre aparatos.

Sarrión y Teruel. Durante ese combate que comenzó sobre las once de la mañana, participaron más de quince *Moscas* y unos diecinueve *Chatos* que se batieron en los cielos con unos veinte bombarderos alemanes y sus veinte aviones escoltas también alemanes. A éstos últimos, los modelos Messerschmitt de caza, se les unió más tarde una formación de veinticuatro Fiat italianos del grupo *Asso di Bastoni de Zotti*.

Claudín sufrió un accidente al aterrizar de vuelta a Alcublas, ya que su pata derecha se dobló y partió una ala del aparato, aunque sin consecuencias para él. La escuadrilla del ruso Smolekov padeció alguna baja, pero aún no había terminado el día. Por la tarde, sobre las cuatro volvieron a despegar desde Alcublas diez aviones del grupo de Claudín y otros siete de la 5ª Escuadrilla que, unidos al resto de cazas republicanos disponible, entablaron combate en las inmediaciones de Teruel con aviones italianos y alemanes. Los republicanos no sufrieron bajas y regresaron a sus bases sobre las cinco de la tarde.

Al día siguiente, el 22 de febrero, fue bombardeado el aeródromo de Alcublas. La memoria de los alcublano y alcublana más mayores guarda un agrio recuerdo de aquel día. Aquellos y aquéllas solían huir hacia los corrales y las casetas situados fuera del centro de la localidad, al oír el sonido de los motores de los aviones de bombardeo. Aquel día, las eras se llenaron de gentes corriendo apresuradamente hacia las afueras del pueblo. Al parecer, ese día no cayó ninguna bomba en el pueblo, ya que el objetivo del bombardeo franquista era sólo de naturaleza militar.

El aeródromo debió de ser bombardeado hacia las tres y media de la tarde, cuando quedó anotado en el Diario de Caza el despegue por alarma del grupo de *Moscas* de Smolekov, que unido a la recién llegada 2ª Escuadrilla del también ruso Vijrov, sufrieron daños en sus aparatos al intentar despegar para repeler el ataque aéreo. Ese mismo día se produjo el traslado de la Escuadrilla de Claudín al aeródromo de Lliria y la definitiva toma de la ciudad de Teruel a manos de las tropas franquistas.

No fue, hasta el 25 de febrero cuando los combates aéreos cesaron en todo el frente turoense, con lo que la actividad del aeródromo alcublano quedó pausada durante algunas semanas. La batalla de Teruel, que había representado una nueva ilusión de victoria para los republicanos, había concluido con una feroz derrota moral y real para éstos. Durante los tres meses que duró la batalla, Alcublas se mantuvo en un paciente segundo plano, en retaguardia, acogiendo refugiados, recuperando heridos en su hospital militar de tránsito y organizando los preparativos para poner en marcha su pista de combate.

La batalla supuso un desgaste en hombres y material para ambos contendientes. Los franquistas no tendrían problemas para reponer los aparatos caídos pero la República se vería en serias dificultades para reponer los más de 40 aviones de caza derribados. La frontera francesa permanecía cerrada por el gobierno de Camille Chautemps, y la URSS era, en aquellos momentos, casi la única aliada de los republicanos españoles.

Tras Teruel, los ejércitos comenzaron a prepararse para las nuevas ofensivas que tendrían lugar en los escenarios catalán y valenciano.

III.2 La ofensiva franquista sobre Aragón

A finales de febrero, muchos aviadores soviéticos volvieron a sus hogares y fueron reemplazados por españoles o por compatriotas rusos. Algunas escuadrillas fueron trasladadas de otros aeródromos, como la 1ª Escuadrilla del 26º Grupo de *Chatos* que llegó a Alcublas desde Sarrión el 23 de febrero. Esta escuadrilla estaba formada por rusos y españoles, dirigidos por el ruso Susekalov. Al parecer, únicamente permanecieron cinco días en Alcublas, ya que el día 28 de febrero lo abandonaron en dirección a Caspe.

Tras el final de la batalla de Teruel, a principios del mes de marzo, el problema más acuciante para la República era: la falta de aviones. Esto, unido al bloqueo naval del Mediterráneo y al cierre de la frontera francesa hacía infructuosos los esfuerzos de la República por rearmarse. Y el ejército franquista estaba ya dispuesto a lanzar una ofensiva de castigo, para vengarse del ataque republicano a Teruel.

Franco contaba con una superioridad numérica terrestre y aérea. Los republicanos habían tenido que disolver escuadrillas, en cambio, la aviación franquista había formado de nuevas.

Antes de comenzar la ofensiva, el mando franquista ordenó el bombardeo sistemático contra localidades de la zona –Alcañiz sufrió uno de los más duros– y también contra bases y aeródromos localizados por el espionaje aéreo franquista.

La ofensiva comenzó el 9 de marzo, con un espectacular ataque de artillería y un lanzamiento de más de 200 toneladas de bombas sobre el frente republicano. Nada más tener noticia del comienzo de la ofensiva franquista, varias de las escuadrillas de caza republicanas despegaron desde Liria, Camporrobles, Alcublas, Sagunto y Barracas para establecerse en suelo aragonés, más cercanos a la línea del frente. Durante el mes de marzo, debido a los cambios de base repentinos, nos será más que complicado seguir la actividad en el aeródromo alcublano, aunque, pareció ser escasa más bien durante los primeros compases de esta ofensiva franquista.

En la mayor parte del mes de marzo, la casi totalidad de las escuadrillas republicanas permanecieron más tiempo en sus bases catalanas y aragonesas que en las valencianas, y no fue hasta bien entrado el mes de abril, cuando muchas de ellas volvieron a las bases valencianas.

Al comenzar abril, el imparable avance franquista hacia el Mediterráneo quedó atascado en la zona de Vértice Rey, donde el mítico Lister había conseguido reforzar la línea republicana con ayuda de los restos de las Brigadas Internacionales, y había conseguido detener a los italianos.

El recién inaugurado gobierno del doctor Juan Negrín se benefició de la apertura de la frontera francesa durante algunos días de abril para recibir algunos cazas de fabricación soviética y, con ello, reforzar la maltrecha aviación republicana.

Pero pronto recibiría malas noticias: el día de Viernes Santo Franco llegó al Mediterráneo por Vinaròs y las tropas nacionales se fotografiaron en las playas valencianas después de haber cruzado los campos aragoneses. La República quedaba partida en dos, desde ahora, y hasta el final de la guerra quedaría dividida, y ya no como expresión de una metáfora sobre su división ideológica, sino como práctica efectiva sobre el territorio.



El teniente
Nicolás Pérez Buj
en el campo de
Alcublas.

III.3 La ofensiva sobre Levante

Tras golpear en Aragón y en Cataluña, a principios de abril y de manera imprevisible, el general Franco congeló las acciones en el frente catalán y pasó a la ofensiva por tierras valencianas, en dirección a Valencia.

Por esas fechas, León Blum había accedido al gobierno en la vecina Francia y permitió el paso de material y armamento para reforzar a la debilitada República.

Ya el 19 de Abril fueron enviadas desde Cataluña a Valencia las tres escuadrillas de *Moscas* de mando español: la 1ª de Claudín, la 3ª de Bravo y la 4ª de Zarauza, que quedaron basadas en Liria, Sagunto y Camporreal. La jefatura del 21º Grupo de Caza se estableció en la localidad valenciana de Liria.

Las cuatro escuadrillas de *Chatos* (la 1ª de Osipenko, la 2ª de Morquillas, la 3ª de Comas y la 4ª de Duarte) permanecieron de momento en tierras catalanas preparando su inminente traslado a la zona valenciana. Este traslado llegaría el 23 de abril, el mismo día en que comenzó el ataque franquista hacia tierras valencianas. Aquel mismo día se dio la orden de que las escuadrillas de *Chatos* que permanecían en Cataluña se trasladasen a Valencia. Durante este traslado se produjo algún incidente, ya que era algo frecuente que los pilotos rusos no encontrasen los nuevos aeródromos a los que debían dirigirse. Pues bien, la 1ª Escuadrilla tuvo problemas para encontrar el aeródromo alcublan, en concreto el mismo Osipenko; parece ser que el soviético tuvo problemas para encontrar Alcublas, y, cuando lo hizo, algunos de sus aviones llegaron escasos de combustible. Durante el aterrizaje, uno de los cazas capotó y provocó la muerte del piloto novato González. Con toda probabilidad, parece ser que este fue el avión que, según cuentan, se estrelló en las inmediaciones del Collado Herrero¹⁴.

La 2ª Escuadrilla de *Chatos* mandada por Leopoldo Morquillas también fue trasladada a Alcublas. Las otras dos se instalaron en el vecino aeródromo de El Toro. Estas escuadrillas de *Chatos* protegidas por los *Moscas* comenzaron un intenso ejercicio de ametrallamiento, colaborando con los ejércitos de tierra para contener el avance enemigo.

Sobre la 2ª Escuadrilla de *Chatos* conocemos algunos datos de su estancia en Alcublas gracias a un artículo firmado por uno de los pilotos que sobrevivió a la guerra y que perteneció a esta escuadrilla¹⁵, también conocida como *los pingüinos* por haber adoptado esta ave como dibujo en algunos de sus aparatos.

Sabemos que en esta famosa escuadrilla volaban el capitán Julián Barbero López, los tenientes Antonio Menéndez Martínez, Jaime Torn Roca, Francisco Viñals Guarro, José Mora Fauria y José Brufau Basanta, y los sargentos Francisco Sagasti Fernández, Vicente Baixauli Soria y Juan Andreu Moles. Antes de trasladarse a Alcublas desde el aeródromo catalán de Monjos se había incorporado el sargento Joaquín Calvo Diago.

14 Juan Sayós Estivil "Joan de Milany", Un aviador de la República", pp. 92 y 93.

15 Calvo Diago, Joaquín, La Segunda Escuadrilla de *Chatos*, en "Aeroplano", nº 12.

Nueve aparatos formaban la escuadrilla.

Según la narración de Calvo Diago:

Fuimos destinados al aeródromo de Alcublas (Valencia) desde donde actuamos, en la recién comenzada ofensiva de los nacionales hacia Valencia. En Alcublas junto a nosotros también se hallaba la 1ª Escuadrilla del Grupo 26 (Chatos). Esta escuadrilla era mixta, de rusos y españoles, mandada por el ruso Ossipenko, y en ella figuraban los españoles tenientes Cirujeda, Sayós, Maiquez, Janover y Díaz. (...)Se hacían servicios a la parte de Teruel, al Maestrazgo, así como a la costa, al sur de Vinaroz.¹⁶

Según parece, hacia el 21 de mayo, se trasladaron varias escuadrillas de caza republicanas a Cataluña para colaborar con los ataques previstos allí. La 1ª de Osipenko y la 2ª de Morquillas abandonaron Alcublas en dirección a Anglesola (Lleida), pero ese día tuvieron muchos problemas al despegar a causa de las fuertes rachas de viento que hacía en La Balsilla. Así lo recordaba el sargento Calvo:

Unos días después regresamos a Cataluña. Una mañana salimos en aquella dirección bajo un huracán que soplabla desde el norte, con tanta fuerza que los aparatos se elevaban sin necesidad de rodar apenas para elevarse: bastó con que un equipo de hombres sujetaran los planos con fuerza para que al meter los gases y hacerles la señal de que nos soltaran, nos elevábamos casi al estilo de los helicópteros.¹⁷

Para el 26 de mayo, los franquistas comenzaron de nuevo los ataques en tierras valencianas y muchas escuadrillas fueron llamadas de nuevo para trasladarse a los aeródromos valencianos. El 28 de mayo, la 1ª y la 2ª de *Chatos* se instalaron de nuevo en Alcublas. El sargento Calvo lo cuenta así: "Pasados unos días, hacia finales de Mayo, de nuevo a la batalla de Levante (...), volvimos de nuevo a Alcublas junto a la 1ª Escuadrilla, que por entonces pasó a ser española por completo causando baja los rusos"¹⁸.

Ahora veamos la semblanza que hace el sargento Calvo de su capitán Leopoldo Morquillas, con quien luchó y voló en Alcublas:

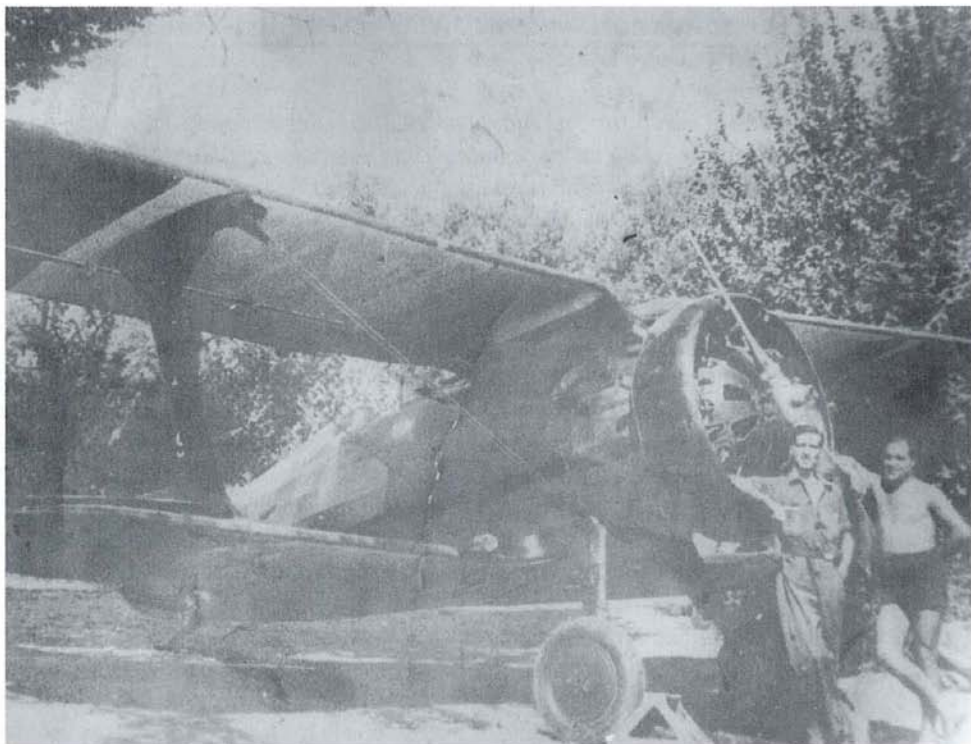
Nuestro capitán Morquillas, fue para nosotros, sobre todo para los nuevos, un amigo, un hermano mayor y el mejor maestro que jamás pudimos soñar, nos enseñó lo mucho que él sabía y que tanto nos sirvió durante el tiempo que tuvimos que soportar la lucha en el aire. Él nos demostró como el Chato, sabiendo aprovechar sus condiciones, también podía vencer al temible Messerschmitt alemán.

(...) Desde Alcublas hicimos infinidad de servicios al frente, desde Teruel hasta la costa antes de perder Castellón; lugares como Atzeneta, Vistahermosa, Vilafamés, Alcala de Xisvert, Castellón, Villareal, etc.... Sobre estos lugares infinidad de com-

16 Calvo Diago, Joaquín, La Segunda Escuadrilla de "Chatos", en "Aeroplano", nº 12. Pág. 81.

17 Ibidem

18 Calvo Diago, Joaquín, La Segunda Escuadrilla de "Chatos", en "Aeroplano", nº 12. Pág. 82.



Junio de 1938. *Chato* camuflado con vegetación donde vemos a un piloto y al mecánico Federico Giner Bresso. (fotografía cedida por Ignacio Giner Puertes)

bates, tanto con los Fiat de la "Gamba de Ferro", del "Asodi Bastoni", de la "Cucaracci" y con los dos grupos no menos aguerridos de los españoles García Morato y Salas Larrazábal, y con los Messer. También tuvimos ocasión de enfrentarnos a los Heinkels 111, a los Dornier Do.17, a los Savoia 79, a los Alfa Romeos, a los Heinkel de la Cadena, en fin, a todo con lo que contaba el bando nacional, que no era poco.

Un día bombardearon nuestro campo de Alcublas, cuando hacía poco que habíamos tomado tierra después de un servicio, teniendo que despegar entre las bombas que caían, pero no perdimos ni un solo avión, tuvimos mucha suerte. Con tal cantidad y diversidad de servicios, en poco tiempo los novatos nos habíamos convertido en experimentados veteranos.

En el mes de junio, ante los avances de las tropas enemigas, nuestra escuadrilla se traslada a Manises, desde donde hacemos servicios al frente de batalla y vuelos de patrulla sobre el puerto de Valencia.¹⁹

19 Calvo Diago, Joaquín, La Segunda Escuadrilla de "Chatos", en "Aeroplano", nº 12. Pág. 83.

Como bien cuenta Calvo Diago, hacia finales de mayo, la 1ª Escuadrilla quedó totalmente españolizada al abandonar Osipenko Alcublas en dirección a su país. La unidad quedaría al mando del recién ascendido Felipe Cirujeda Esteve. Éste sería abatido mortalmente el 13 de junio, cuando su escuadrilla fue trasladada de Alcublas a Requena.

A principios de junio la 2ª Escuadrilla de Morquillas pasó a Manises, pasando unos días en el pequeño campo de La Yesa. De allí pasarían a Requena, como también hizo la 1ª Escuadrilla que abandonaría definitivamente Alcublas para trasladarse a Requena.

Finalmente, durante el mes de junio se echaría el cerrojo sobre el campo de aviación de Alcublas, que había estado en funcionamiento durante casi 150 días.

La guerra no se iba a prolongar mucho más en el escenario valenciano, ya que hacia el 23 de julio, los últimos combates sobre el cielo de Viver dejaron fijado el frente en los alrededores de la Sierra de Espadán. Siguió una pausa en los combates que ya no se reanudarían más durante ese verano del 38. El escenario de guerra se trasladaba entonces hacia el norte, a un río, el Ebro, donde se libraría la última batalla y el último hálito de una República a la que se le hacía difícil soñar con la victoria.



El sargento Felipe Cirujeda Esteve con su "Chato" en Alcublas, mayo de 1938.

IV. Espías en el aire: fotografías aéreas del aeródromo de Alcublas

Con mucha probabilidad, los dos bombardeos que hemos mencionado páginas atrás tuvieron mucho que ver con las actividades de espionaje y vuelos de reconocimientos realizados por los aviones nazis de la temible Legión Cóndor, y por aviones italianos y franquistas destinados en las Baleares.

La Roma fascista envió a España más de 750 aviones, de los cuales, alrededor de 100 eran los famosos bombarderos "Savoia S79 Sparviero". Unos bombarderos tan rápidos que no necesitaban cazas de escolta para realizar los intensos bombardeos

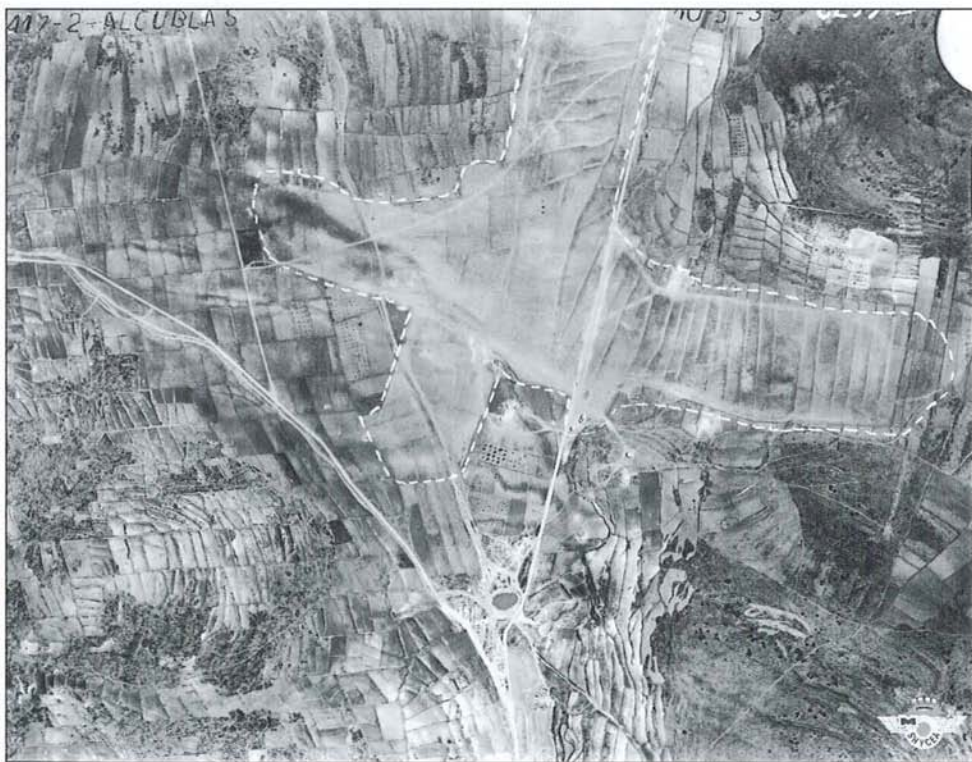


Imagen 1: observar la línea discontinua que marca el perímetro de la pista de aterrizaje.



Imagen 2: en esta se aprecia escrita a mano la dirección de la carretera Alcublas-Altura.

que aterrizaron a la población valenciana durante más de dos años.

Hitler aportó técnica para experimentar sobre el suelo español; desde las bombas incendiarias que destruyeron el corazón de Gernika, las fuerzas aéreas nazis mantuvieron sistemáticos bombardeos masivos sobre la población civil.

Por otra parte, la Luftwaffe alemana experimentó con nuevas técnicas de espionaje que permitían obtener una valiosa información sobre las localizaciones y emplazamientos de las bases aéreas republicanas. Este espionaje fotográfico era realizado desde el cielo, con aviones espías de reconocimiento, que captaban instantáneas que, más tarde, servirían para atacar o bombardear los aeródromos militares y otras tantas zonas de probado valor estratégico como fabricas, arsenales y otras construcciones militares.



Imagen 3: en esta fotografía de mayor angular se observan la situación del aeródromo y de Alcublas, pudiendo leer los nombres, escritos en tinta azul sobre el negativo.

Las imágenes recogidas en este apartado de la documentación fueron halladas en los fondos fotográficos del Ejército del Aire depositados en Villaviciosa de Odón (Madrid) y pertenecen a una serie de fotografías tomadas por el espionaje franquista para determinar y establecer el lugar exacto de la situación del aeródromo en Alcablas. De esta manera, los dos bombardeos reconocidos sobre la base alcablana tenían una fiable base documental para establecer previamente los objetivos.

Los vuelos de reconocimientos fotográficos sobre el frente de Teruel eran realizados normalmente por los veloces aviones alemanes Dornier DO-17 y por los españoles He-70, que tenían su base en el aeródromo de Garrapinillos.

Sin lugar a dudas, los reconocimientos realizados por la Legión Cóndor y por la Aviación Legionaria italiana ayudaron a establecer y reconocer los aeródromos dispersos por los suelos valencianos y aragoneses.

Sabemos que la Legión Condor realizó el 20 de enero de 1938 diversos vuelos de espionaje donde confirmaron la presencia de la base aérea de El Toro. Desconocemos si durante ese vuelo fotografiaron también la base de Alcablas, pero es de suponer que sería por esas fechas, dada la proximidad del bombardeo al que fue sometido el aeródromo alcablano.

El mismo día en que fue bombardeado el aeródromo alcablano, según todas las fuentes, también se desencadenó un ataque aeronaval contra Sagunt y el puerto de El Grau. Ese 22 de febrero en que comenzaba a darse por terminada la batalla de Teruel, los franquistas lanzaron una operación de castigo sobre objetivos valencianos.

El litoral valenciano fue duramente castigado por los bombardeos italianos que partían desde Las Baleares y por los grandes hidroaviones He-59 alemanes de la AS/88.

A partir de finales de abril, la Legión Cóndor quedó encargada de controlar el teatro de operaciones de Castellón y es de suponer que el segundo bombardeo que se produjo en Alcablas cuando estaba la 2ª Escuadrilla de Morquillas fue realizado por los aviones nazis destacados en las misiones de bombardeos.

Estos reconocimientos aéreos de la zona para localizar objetivos militares nos han legado unas bellas instantáneas aéreas del emplazamiento histórico real del aeródromo alcablano, y de la localidad durante finales de la guerra civil. Ahora sólo podemos disfrutar de esas imágenes con ojos curiosos, recordando que en su día, fueron otros ojos los que las estudiaron para reconocer en ellas la situación de un enemigo irreconciliable al que había que destruir a toda costa.

V. LOS LUGARES DE LA MEMORIA

Según Pierre Nora, lo que interesa es el proceso de rememoración que está en el corazón de esta concepción de los lugares de memoria como sitios, parajes, lugares donde emocionalmente un colectivo se siente ligado por vínculos históricos y sentimentales.

La recuperación de los *lieux de mémoire* o lugares de memoria por parte de los organismos públicos dice mucho a favor de las políticas de la memoria que aplican los políticos y nuestras instituciones para evocar el pasado en busca de fraternidad como deber de memoria.

De un tiempo a esta parte, en muchos lugares de la geografía española se han desarrollado políticas públicas para recuperar y poner a punto el patrimonio arquitectónico, cultural y visual que nos recuerda la Guerra Civil Española de 1936.



Sobre esta y otras ideas trabajó el Ayuntamiento de Alcublas para recuperar el patrimonio cultural en forma de refugios que establecían un vínculo de memoria con aquel aeródromo que estuvo en funcionamiento durante la guerra.

Sirvan estas líneas como homenaje al primer profesional al que le debe Alcublas la idea de la recuperación de su patrimonio cultural: Manuel Buenaventura Belenguer, tristemente fallecido a principios de 2008 en Turís, fue el primer arquitecto municipal que se atrevió con el proyecto de restaurar un antiguo refugio de guerra. Su entusiasmo y su trabajo quedarán siempre como homenaje a la vida y no como un monumento de guerra.

Su labor fue concluida de manera estoica por su colega y sucesora en la Oficina Técnica Municipal, Esther Peñarrocha, quién se atrevió con el proyecto a modo de reto personal para recuperarlo con total respeto a sus formas arquitectónicas particulares.

Unas fotografías nos mostrarán el grado de recuperación al que se sometió el refugio que formaba parte de las instalaciones militares del campo de aviación de Alcublas y que es ahora una galería que puede ser visitada como parte del proyecto de la zona recreativa ESCENARIOS DE GUERRA-LANDSCAPES OF WAR en el antiguo aeródromo de Alcublas.



El proyecto ha sido un empeño de todo el equipo de gobierno del consistorio alclubano, al frente del cual, Manolo Civera ha puesto un particular empeño en que el proyecto se desarrollase como elemento de memoria, museo sobre guerra y en emotivo recuerdo de nuestro malogrado Manolo Belenguer.

En esta ocasión, la necesidad de recordar se transforma en una obligación. Siguiendo la mejor tradición europea de recuperar lugares emblemáticos de las dos grandes guerras mundiales como Verdún y Normandía, la recuperación del entorno de La Balsilla, donde se sitúa nuestro lugar de memoria de la identidad alclubana, engancha con otros proyectos dispersos en otras comunidades españolas que también poner en valor recuperaciones de memoria en forma de monumentos; los llamados Caminos de la Memoria en los Pirineos nos recuerdan el éxodo de los millones de refugiados que atravesaron la frontera francesa en aquella primavera de 1939.

Otros tantos aeródromos recuperados evocan a aquellos luchadores del aire, unos y otros, que se entregaron a la lucha con una nobleza no exenta de aventura, son ahora parte necesaria de nuestra memoria colectiva para futuras generaciones.



VI. BIBLIOGRAFÍA

- AUCEJO PUÍG, Manuel
El aeródromo de Alcublas-1938 (manuscrito inédito)
Puerto de Sagunto, 2001

- BEEVOR, Antony
La Guerra Civil Española
Barcelona, Crítica, 2005

- CALVO DIAGO, Joaquín
La Segunda Escuadrilla de "Chatos", en "Aeroplano", nº 12.

- HALBWACHS, Maurice
La memoria colectiva, Zaragoza
Prensas Universitarias de Zaragoza, 2004

- REVERTE, Jorge
La Batalla del Ebro
Barcelona, Crítica, 2003

- SAIZ, Carlos
Aviación republicana. Historia de las Fuerzas Aéreas de la
República Española (1931-1939)
Madrid, Almena Ediciones, 2006

- SALAS LARRAZABAL, Jesús
Caza rusa en España, según su "diario de operaciones".
Madrid, Ministerio de Defensa. 2007

- SALAS LARRAZABAL, Jesús
La guerra de España desde el aire. Dos ejércitos y su cazas frente a frente..
Ariel, 1969, Barcelona

- THOMAS, Hugh
La Guerra Civil Española
Grijalbo Mondadori, Barcelona, 1995

- THOMAS, Hugh
Enciclopedia de la Guerra Civil Española
Ediciones Urbión, Madrid, 1980

**ANEXO
DOCUMENTAL**



AVIACIÓN MILITAR

AERÓDROMO DE MANISES

JEFATURA

VALENCIA

n° 2604

Número 288

Ruego a Vd. dé toda clase de facilidades, tanto en hombres como en material, para la extracción del avión que ha aterrizado en las inmediaciones de ese pueblo.

Manises 18 de Dibre. de 1937

El Jefe del Aerodromo,

The stamp contains the text: FUERZAS AERIAS, AERODROMO 2.ª SECCION, REGION.

Sr. Presidente del Consejo Municipal

ALCUBLAS



ALCALDÍA POPULAR

DE
ANDILLA

NEGOCIADO

Alcublas

NÚM.

178

Número 226

Tengo el honor de comunicar á V. que habiendose desplazado á esa población Hipólito Espinosa Malseda y su hijastro Francisco Martín, á fin de realizar trabajos en el Campo de Aviación como refugiados de esta población, por no poderles facilitar trabajo en esta localidad y á fin de que estos individuos puedan tener una ayuda humanitaria para el sostenimiento de estos y sus familiares, le ruego encarecidamente que á estos refugiados mediante el pago del importe de sus géneros que necesiten se les facilite sin pretesto alguno.

Lo que comunico á V. para su conocimiento y efectos.

Andilla á 29 de Octubre de 1937.

El Presidente,

Manuel Galvez



Sr. Presidente de Consejo Municipal de Alcublas.

NOV 20 1938



Numero 250

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

SUBSECRETARÍA DE AVIACIÓN

JEFATURA DE OBRAS

4.ª REGIÓN AÉREA



En visita girada a ese pueblo el día 18 del corriente mes, he podido comprobar que las organizaciones Sindicales obreras del mismo se encuentran dispuestas a dar las mayores facilidades para entregar a esta Jefatura los dos locales elegidos y hoy día ocupados, uno por la C.N.T. y U.G.T. y otro por Izquierda Republicana y la Asociación Provincial de Campesinos, sin más reparo que el muy justificado de que ese Consejo Municipal les proporcione otros locales donde establecerse; y habiendo visitado en compañía de los Comités respectivos, la antigua casa del Cura y la casa de nueva construcción, que según referencias, es propiedad de un médico de Valencia, locales hoy deshabitados, me permito indicar a V. dé las ordenes oportunas para el inmediato traslado de dichas organizaciones Sindicales a los inmuebles referidos y deshabitados, a fin de que una vez hecho el traslado con la mayor urgencia posible, me comuniquen el día en que podemos ir a tomar posesión de los dos inmuebles que por necesidades de guerra se necesita entregar a esta Jefatura, y que en el día de hoy son los ocupados por las Agrupaciones obreras antes citadas.-
Valen-

ALQUILAS.-

RECEIVED DEPARTAMENTO DE OBRAS



violencia. Cúmplase cuanto se ordena en el presente, notificando la autoconstrucción íntegramente a las Comarcas C. N. G. y U. S. G. y Cooperativa Campesina para en el plano más corto posible salaren las edificaciones que ocupan para ponerlas a disposición de internos de Marina y Aire.

Entiendo habilitada por el resto de esta localidad al Sr. Lorenzo la casa de nueva construcción propiedad de un médico de Valera que se da en la comunicación anterior, y no inhabilitada como se con, notifíquesele igualmente, a fin de poder conseguir la misma en aquel local las Organizaciones C. N. G. y U. S. G. punto que Sigueroa, Republicana y la Cooperativa Campesina de Navalado ya en la Casa anterior.

del cura.

De su resultado dió cuenta a la
Subsecretaría de Marina y Aire,
Reunión 2.ª de Noviembre de 1937,
El Alcalde.

Diligencia en este día se practica comu-
nicación a las Organizaciones sin-
dicales C. H. G. y M. S. G., y a
la Cooperativa Compañía de
dolese tratado íntegro de la realidad
de la Jefatura de Obras de Avia-
ción, rogándoles a la vez para
que en el plazo más corto posible
desalacen las monedas que ocupan
para ponerlas al servicio de Fuera
Aéreo.

Simultáneamente se le envía co-
pia de dicha comunicación al
señor José Llavero que habita

La casa de nueva construcción de
la Calle del Olmo, de lo cual
certifico.

Alcublas 20 de Noviembre de 1938

El Sr. ^{6º}

Genaro Lopez

Compraventa. En el día de la fecha,
de Ana personado en esta Secretaría
el vecino de esta villa Juli Lorenzo Ormaiztegui
el cual ha manifestado.

Que la casa número 9 de la Calle
del Olmo de esta población propiedad
de D. Pascuala Lorenzo Ormaiztegui vecina
de Valmiera no se encuentra destruida
ni lo ha estado en momento alguno
puesto que el comprador vive en
ella desde hace más de un año
o sea desde que terminó de ser co-
nstruida.

Dice que si es para ser o

pasado por fuertes acaudal desde
 luego este dispuesto a desalojar
 la inmediatamente, como si para
 cualquier servicio el Gobierno lo
 necesitara; y en todo caso, siempre
 que el dueño del inmueble se lo
 ordene, el cual reside en Valencia,
 pero que siendo por via instatare
 en ella las Sindicales C. N. C. y
 M. S. C. cree no venir obligado
 a ello por disposición alguna
 puesto que son Organizaciones
 de carácter particular
 su función de lo manifestado
 firmada este diligenciar, de que
 certifico.

José Larraro





264

*Hechings el duplicado
Gosé Sacarrete*

Por la Subsecretaría del Ministerio de Aviación, se comunica a este Consejo Municipal lo siguiente:

"En visita girada a ese pueblo el 18 del corriente mes, he podido observar que las organizaciones Sindicales obreras del mismo se encuentran dadas a dar las mayores facilidades para entregar a esta Jefatura los dos locales elegidos y hoy día ocupados por la E.H.T. y U.G.T. y otro por Izquierda Republicana y la Asociación Provienda de Campesinos, sin más reparo que justificado de que ese Consejo Municipal proporcione otros locales donde celebrarse; y habiendo visitado en el día de los Comités respectivos, lugar que cese del curso y la obra de construcción, que según refiere es propiedad de un médico de Valencia locales hoy deshabitados, me permito indicar a V. de las órdenes oportunas el inmediato traslado de dichas organizaciones Sindicales a los inmuebles referidos y deshabitados, a fin de que vez hecho el traslado con la mayor diligencia posible, me comunique el día que podemos ir a tomar posesión de dichos inmuebles que por necesidades de guerra se necesita entregar a esta Jefatura, y que en el día de hoy son ocupados por las agrupaciones obreras antes citadas.-Valencia 20 de Noviembre de 1.937.- El ingeniero Jefe.- José Fies, rubricado.- Al Presidente del Consejo Municipal de Alcublas."

En su virtud, se requiere a V. Presidente de esa Organización Sindical para que, a la mayor brevedad posible alojen el local que ocupen a fin de ponerlo a disposición de Fuerzas Aéreas de esa Jefatura.

U.G.T.-C.N.T.
COMITÉ NACIONAL
DE ENLACE

LUIS VIVES, 7
VALENCIA
TELÉFONO 18274

4 Noviembre 1937

Las sobres que se nos envíen, deberán referirse a:

U.G.T.-C.N.T.
COMITÉ NACIONAL DE ENLACE
LUIS VIVES, 7
SECRETARÍA VALENCIA
NUMERO 449 PT/MF

Sr. Alcalde de Alcubras.

Distinguido señor:

Las organizaciones obreras de esa ciudad, nos envían una comunicación muy extensa, de la cual, copiamos literalmente los párrafos siguientes:

"- El día 5 del corriente mes, se personó en el domicilio social de ambos sindicatos, el cual es la casa del Pueblo, el aguacil de este pueblo con un oficio en el cual nos comunicaba a que en el plazo más breve posible abandonaríamos nuestro domicilio social para que se hiciera cargo de él, el personal de Aviación que tuvieron a bien destinar a aquel aeródromo.-

"- Nos sorprendió en gran manera esta notificación máxime cuando en este pueblo se encuentran algunas casas espaciaosas y con la ventilación necesaria, algunas de ellas de construcción moderna, cerradas sin que nadie las habite, lo cual estamos nosotros dispuestos a si se nos requiere, el demostrarlo."

Afirman estos compañeros que están dispuestos a realizar toda clase de gestiones para que puedan alojarse, como merecen, los compañeros de Aviación.

Por ello nos dirigimos a Vd, para que tenga la bondad de decirnos que causas obligan a desalojar a los Obreros de la Casa del Pueblo, si es cierto como ellos afirman, que existen en el mismo, casas en mejores condiciones.

Esperando sus noticias le saluda atentamente.

EL SECRETARIO.



Firma. Pascual Tomás.



ALCALDÍA POPULAR

DE
ANDILLA

NEGOCIADO

Abastos

NÚM.

196

Número 294

Por haberse desplazado a esa localidad y llevar varios días trabajando en los trabajos que se realizan en el Campo de Aviación que construyen en ese término municipal Hipólito Espinosa Malseda teniendo necesidad de trasladarse su familia a esa población, ruego al consejero delegado de Abastecimiento de esa localidad se le suministre de ellos a dicho refugiados y familia de todos aquellos que disponga esa Delegación proporcionalmente con arreglo al número de familias que la componen.

Lo que comunico á V. para su conocimiento y efectos.

Andilla á 28 Diciembre 1937.

El Presidente,

Antonio Morue



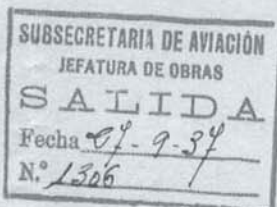
Sr. Presidente del *Abastos de* ALCUBLAS.



MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

SUBSECRETARÍA DE AVIACIÓN

COMANDANCIA EXENTA DE INGENIEROS



N.º 214

Por ser necesario para el servicio del personal de Fuerzas Aéreas, ruego á Vd. que a la mayor brevedad queden los locales de la Plaza del Párche - núm. 15 y de la calle de Alejandro Péres núm. 11 desalojados, para proceder con urgencia á las obras necesarias.

Se servirá acusarme recibo de esta comunicación.

Valencia 27 de Septiembre de 1.937.

EL INGENIERO COMANDANTE.

[Handwritten signature]

Sr. Presidente del Consejo Municipal de Alcublas.

VALENCIA



Recibimos el duplicado

En la última visita girada por el Jefe de Obras de Aviación, han sido elegidos para ser ocupados por fuerzas de dicho Cuerpo el edificio que ocupan esas dos Sindicatos y la Casa de nueva construcción de la calle del Olmo, por ser las únicas que reúnen condiciones para ello, en su virtud se les requiere por la presente para que con la mayor urgencia sea desalojado ese edificio y hagan entrega inmediata de la llave para ponerlo al servicio de Fuerzas Aereas según se ordena

Sirvese firmar el duplicado de esta comunicación para constancia y efectos .
Alcublas a 11 de Diciembre de 1937

El Presidente

José Lario

José Ortega Andrés Domínguez

de las Sindicatos U.G.T. y C. N. T.



En la última visita hecha .
Jefe de Obras de Aviación ha elegido
para alojar fuerzas de dicho Cuerpo la
casa que V. habita en la calle del Olmo
por no haber otra que reúna mejores
condiciones para el caso, por lo tanto
y en virtud de lo Ordenado a este Con-
sejo Municipal, se le requiere para que
a la mayor brevedad desaloje dicha ca-
sa entregando la llave a este Consejo
para ponerle a disposición de dichas
fuerzas .

Alcublas a 15 de Diciembre de 1937

El Presidente.

José Llanusa

Recibí el duplicado

José Llanusa

José Llanusa Orrios. Calle del Olmo

Alcublas

n.º 269



GOBIERNO CIVIL
DE LA
PROVINCIA DE VALENCIA

SECRETARÍA GENERAL



Negociado

50

Núm.

2432

Visto cuanto me manifiesta

ta en su oficio de 23 de Noviembre último, relacionado con la falta de locales que existen en ese pueblo para instalación de las sindicales C.N.T. y U.G.T., a causa de haberse incautado la Subsecretaria de Aviación de los que las referidas organizaciones tenían, he de manifestarle que siendo ante todo preferente atender debidamente los servicios de guerra, procede que las referidas sindicales se amolden a las circunstancias y se instalen donde buenamente puedan sin obligar a ningún vecino que desaloje la casa que habita para instalarse ellos.

Valencia 2 de Diciembre de 1937

El Gobernador civil

M. Muñoz Garcia



Sr. Alcalde Presidente del Consejo Municipal de Alcublas



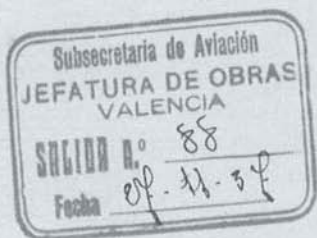
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

SUBSECRETARÍA DE AVIACIÓN

JEFATURA DE OBRAS

4.ª REGIÓN AÉREA

Número 269



En contestación a su comunicación N.º 269, del 24 del corriente mes, por ignorar el nombre y dirección del hermano de la dueña de la casa de nueva construcción a la que me refería en mi comunicación N.º 53 de 20 del corriente, ruego a V. haga presente al citado ocupante del inmueble que por ser de capacidad insuficiente dicho local para los fines que Guerra precisa, es por lo que se solicita que los Sindicatos U.G.T y C.N.T. se trasladen a él para así ocupar guerra el que ahora tienen dichos Sindicatos. De esta forma quedaria todo solucionado si como es de esperar ese Consejo Municipal facilita local a la persona que ahora ocupa el inmueble de nueva construcción, lo que por referirse a vivienda de una familia no creo sea difícil para el Consejo de su digna presidencia.

Suplico a V. haga las gestiones pertinentes a fin de que el próximo martes, día en que le visitará el Teniente Forés, pueda traerme la solución definitiva,

pues no existiendo, como seguramente no existe por parte alguna, deseos de dilación, ni de favorecer intereses particulares, en contra del Estado y de las necesidades de guerra,



Numero 231

Recibí en duplicado

Por el Señor Comendante Jefe de Obras
Del Ministerio de Aviación, se participa
a este Consejo que se exige a ese Sindi-
cato, conteste en el plazo de tres días
si está o no conforme con desalojar la
casa que ocupa, en la calle de Alejandro
Pérez, para proceder en consecuencia, pue-
to que la precisen con urgencia para
hacer en ella las reformas precisas.

Alcublas a uno de Noviembre de 1937

El Presidente,

José Lanza

El Presidente de la Directiva del Sindicato de Traba-
jadores de la Tierra .U.G.T.

Alcublas



Por la Subsecretaría de Aviación, y con fecha 27 de Septiembre último, se comunicó a este Consejo Municipal lo siguiente:

" Por ser necesario para el servicio del personal de Fuerzas Aereas, ruego a V. que a la mayor brevedad queden los locales de la Plaza del Porche nº. 15 y de la Calle de A. Pérez nº. 11, desalojados, para proceder con urgencia a las obras necesarias.-Se servirá acusarme recibo de esta comunicación.-Valencia 27 de Septiembre de 1937.- El Ingeniero-Comandante, Firma ilegible."

Lo que traslado a V. como Presidente de la Entidad Sindical de trabajadores de la tierra que ocupa el edificio de la calle de A. Pérez, citado, para que lo desaloje como en la misma se ordena.


Alcublas a 3 de Octubre de 1937

El Alcalde-Presidente,


*José María
José María Civera*

Francisco Alcublas

19-229 /
Al Presidente del Consejo Municipal
Respeto a la notificación del día 1 de
Noviembre a cordado la Directiva de esta
Sociedad lo siguiente.
Siempre y cuando el Ministro de Defensa
Nacional necesite el local estamos dispuestos a
entregarlo a sus que necesitamos la notificación
directa del Ministro de Defensa Nacional
En la Directiva



Al Presidente del Consejo
viendo la notificación breve
mañana reuniremos la Dirección
y se le dara a conocer el acuerdo
tomado
Alcablas de Noviembre 1938



Estimados camaradas componentes
del Consejo Municipal de Alcublas,
sujeta de la obligacion que las
circunstancias que la guerra nos exige
nos hemos obligados a de palojiar
el local de el partido de Izquierda
Republicana les les rogamos encarecida
mente como atendidos ala peticion
de la casa Vieja situada en la Plaza
de la iglesia para dicho partido
el presidente P. D. Sabados ~~Alcublas~~
Alcublas 19 Noviembre de 1934

Salud





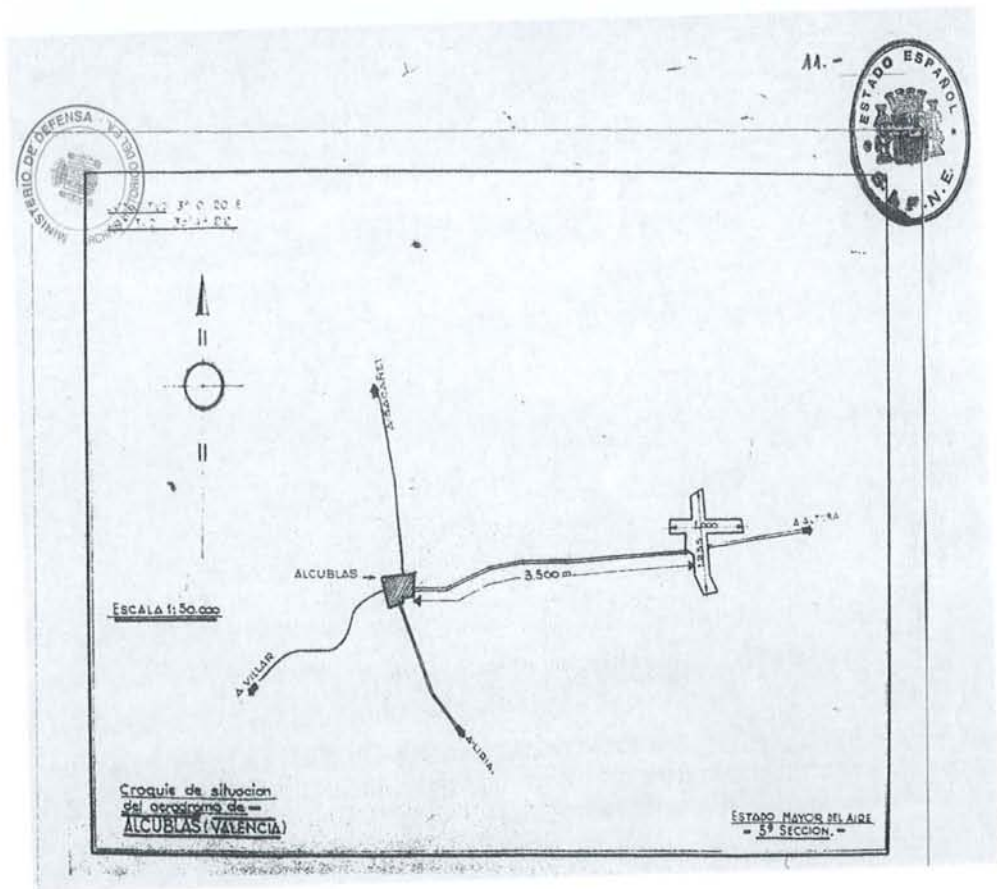
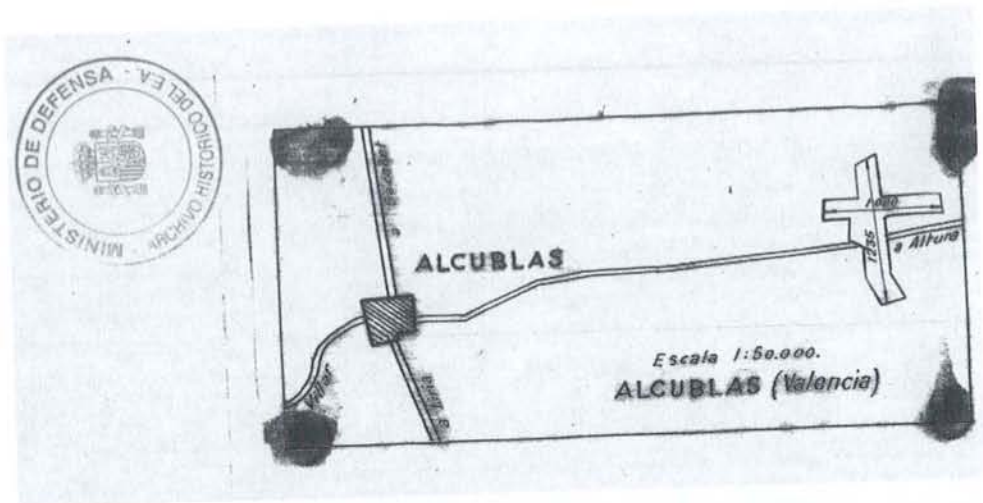
(6)²-

Aerodromo de ALCUBLAS Provincia VALENCIA Región Aérea TERCERA

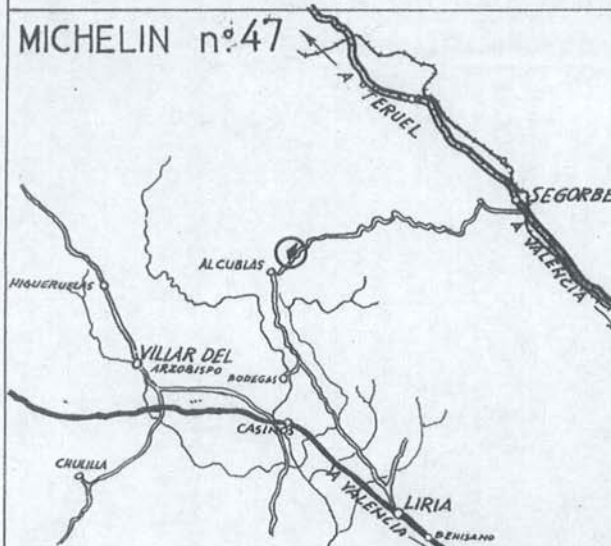

SITUACION	HANGARES
Latitud- 39°-49'- 22"	OBRAS PERMANENTES {
Longitud- 3°- 0'-20" E.	
TERRENO Arcilloso.	DEPÓSITOS { COMBUSTIBLES Se uti- liza un encerradero de BOMBAS (ganado)
COMUNICACIONES Ca de	VIVIENDAS 4 casas en el pueblo de Alcublas. Capacidad para 160 pls (285
3,5 Km. á Alcublas.	EDIFICIOS HABITABLES Una casa almacén y dos peque- ñas para la Guardia.
Teléfono de la C.T.N. en Alcublas.	UNIDADES QUE HAN PERMANECIDO EN EL MISMO
INFORME DE LOS JEFES DE UNIDADES	



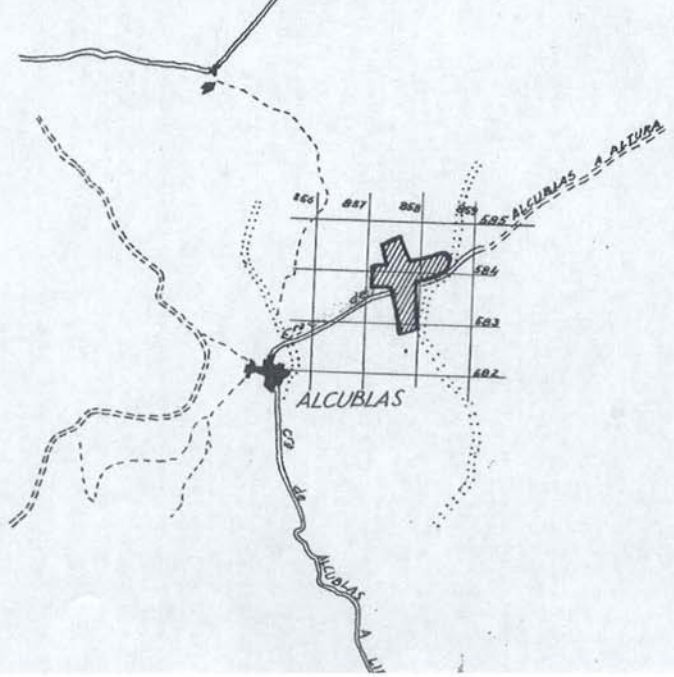
Nº 6672. ALCUBLAS. (Valencia)
Cuadrícula 858 - 585. Hoja 177. A oqball
carretera Alcublas-Altura a 3'5 kms. de
dos pistas en forma de cruz de 1.235 y 1
sido empleado para caza recientemente. B



4-

ALCUBLAS		6672	
MICHELIN nº47		NOTICIAS FECHA	AVIONES NÚMERO
			

MAPA 1:100.000 Hoja nº: 177



	ESTADO MAYOR DEL	2.ª SECCION INFORMACION
	AIRE	

Grupo _____

A. 92

ALCUBLAS



Origen: Noticia n. _____

Fuente _____

Fecha _____

Referencia _____
6672

- 1.-ALCUBLAS
- 4.-667
- 6.- 47
- 7.-Croquis 5ª Sección E.M. enemigo 1:50,000
- 11.-Valencia
- 12.-villar del Arzobispo
- 13.-Alcublas
- 15.-3° 0' 20" E.
- 16.-39° 49' 20"
- 17.-500
- 21.-3'5 kms NE del pueblo y sobre la misma carretera de Altura, que interrumpe.
- 22.-2 pistas en cruz de 200 metros de ancho: la N-S de 1,250 m, y la E-W, de 1,000
- 27.-Liria a 22 kms, y Segerbe a 21
- 28.-Dicha 21

52.-De caza

20-I-38.- Legion Condor no lo cita todavía

8-III-38.- " " lo señala, pero sin aparatos

11-IV-38.- C.T.V. no lo señala

COLABORACIONES

Los Aeródromos de Sarrión y Rubielos de Mora en la Guerra Civil Española

Blas Vicente Marco

Los aeródromos de Barracas y El Toro durante la Guerra Civil española

Francisco Izquierdo Gómez

Anotaciones sobre el campo de aviación de la casica Roger durante la Guerra Civil española en El Villar

César Salvo

Los Aeródromos de Sarrión y Rubielos de Mora en la Guerra Civil Española

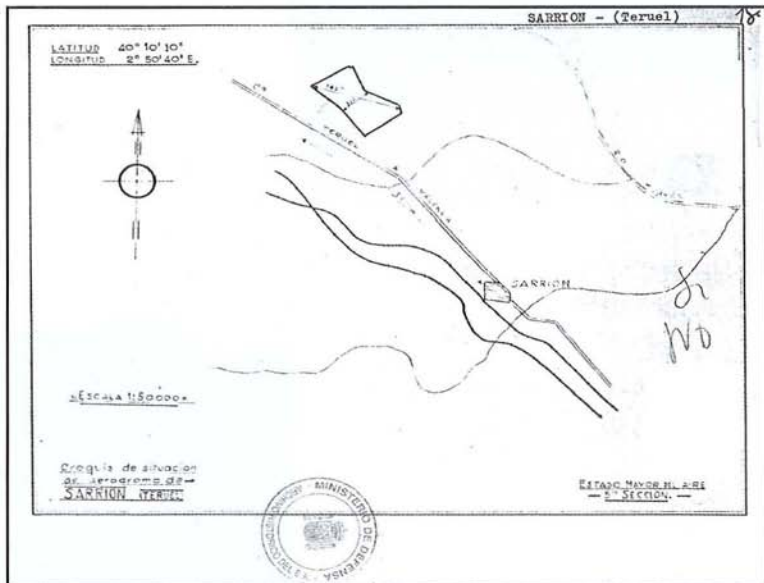
Blas Vicente Marco*

1.- EL AERÓDROMO DE SARRIÓN¹

Junto a la actual Autovía Mudéjar, y cerca de la Estación de Servicio de Sarrión, se sitúan, atravesados por viejos campos de cultivo y nuevas plantaciones truferas, los escasos restos de lo que siete décadas atrás fue uno de los aeródromos cuyo papel estratégico fue decisivo en la toma de Teruel por las tropas republicanas, durante al Guerra Civil.

El aeródromo de Sarrión nació como aeródromo improvisado durante la Guerra Civil. No hubo que hacer grandes movimientos de tierra, simplemente se aprovecharon los espléndidos llanos existentes para dar forma a lo que sería el campo.

Las primeras noticias que se tienen de su existencia, aparecen en un extenso informe del Servicio de Información, Segunda Sección, del Estado Mayor del Aire, Grupo A.91, emitido por la Brigada de Información del 5º Cuerpo de Ejército, y fechado el 27 de Mayo de 1.937².





Refugio construido en lo que fuera el linde W. del aeródromo. En la actualidad tiene la función de aljibe



Los autores (a la izquierda Blas y a la derecha Paco), delante de las aspilleras del refugio.



El montículo del fondo es lo que queda del polvorín que tenía el campo. En primer término aparece el inicio del campo por su linde W.



Otra de las construcciones existentes en la actualidad. Servía de caseta en uno de los extremos del campo.

nes se hiciesen mejor, puesto que los aviones de reconocimiento del bando opuesto identificaban los campos por éstas últimas. Estaba enmascarado por la variedad de cultivos que lo rodeaban, lo que le hacía difícil de localizar desde mucha altitud, y el único camuflaje para los aviones, con que debió contar, debió ser el de lonas sobre los mismos.

Al parecer, los pilotos, en situaciones de "no emergencia" vivían en dos casas del pueblo habilitadas para tal fin, y debían desplazarse al campo en coche. El campo y estas dos casas tenían línea telefónica directa.

El Estado Mayor del Aire Nacional, creía que la función del campo, por sus enormes dimensiones, era la de albergar bombarderos, aunque en el citado informe, se dice que en las fotos de reconocimiento realizadas (lamentablemente no ha llegado ninguna hasta nuestros días), se observaban trece aviones de caza, y tan sólo un bombardero.

El aeródromo tuvo su máxima actividad durante la operación desarrollada en el invierno de 1937-38, en torno a Teruel, fechas en las que el campo fue utilizado como base de varias escuadrillas de cazas republicanos tipo I-16 (los llamados *Moscas* ó *Ratas*). Durante la contienda, sufrió dos bombardeos³.

Al finalizar la Batalla de Teruel, y con el incesante avance de las tropas nacionales, el aeródromo fue abandonado, cesando en él la actividad por completo. Tampoco la aviación nacional reutilizó el campo, una vez tomado el sector en Julio de 1.938.

Acabada la Guerra, y reorganizada el arma de Aviación, se establecieron a lo largo del país, una serie de aeródromos militares entre los que contaba el de Sarrión (incluido en el despliegue de campos de fecha 4 de Octubre de 1.939), pero finalmente, y con motivo de la reducción de campos ordenada por el propio Ministro de Defensa, fueron devueltos los terrenos que el campo ocupaba a sus antiguos propietarios, según orden de fecha 1 de Febrero de 1.940⁴.



Francisco Izquierdo señalando la situación de la pista principal del aeródromo de Rubielos de Mora.



Esta ermita, aparece en el plano del campo como Refugio-Casa. En la parte inferior derecha se puede observar una puerta que debió dar acceso al refugio.



2.- EL AERÓDROMO DE RUBIELOS DE MORA

Existe una gran laguna documental a cerca de los aeródromos republicanos construidos durante la Guerra Civil. Ejemplo de ello es el campo de aviación de Rubielos de Mora, puesto que es una gran incógnita. Durante la investigación realizada para la confección de este trabajo, no hemos encontrado prácticamente ningún dato a cerca de su construcción, utilización, etc., excepto los planos del mismo, que nos indican que al igual que el de Sarrión, éste era un campo de una gran envergadura.

El informe de este campo está señalado como expediente número 151⁵, y está compuesto por un plano general del campo y por planos de situación del mismo. Estos planos están realizados por el Estado Mayor del Aire, en fecha uno de octubre de 1.938, fechas en las que el campo ya estaba en poder de los nacionales.

Estaba situado en la confluencia de las carreteras de Rubielos de Mora a Mora de Rubielos, y la carretera de la Estación de Rubielos a Rubielos de Mora. Contaba con dos amplias pistas de aterrizaje y despegue, una de mil doscientos cuarenta metros y la otra, transversal a ésta, de ochocientos setenta metros.

Los únicos datos que tenemos sobre su utilización por parte de la Aviación Republicana, son los siguientes: al parecer, el día 20 de Febrero de 1.938, el aparato número 048 perteneciente a la 2^a Escuadrilla de caza del Grupo 21, tomó tie-



Caza ruso modelo I-16, el tipo de avión tipo "caza" con que contó el Ejército Republicano. Denominado "caza de los pilatos" por los del bando Nacional, y por los del bando Nacional, "RAM". Fue construido en el aeródromo de Emillani.

rra es este aeródromo, dirigiéndose más tarde a su base en Villar del Arzobispo⁶; y al comenzar el mes de Junio de 1.938, se instaló en este campo la recién creada 4ª Escuadrilla de aviones de bombardeo modelo *Katiuska*, pero la permanencia de la escuadrilla sería muy breve, pasando poco después al aeródromo de Villanueva de la Orden⁷.

3.- ACTUACIÓN DE LAS ESCUADRILLAS REPUBLICANAS DE AVIONES DE CAZA CON BASE EN EL AERÓDROMO DE SARRIÓN

La máxima actividad desplegada en este campo, coincide con la operación desarrollada en torno a Teruel en el invierno de 1.937-1.938. Para el apoyo aéreo de esta batalla, el Jefe de las Fuerzas Aéreas Republicanas, Hidalgo de Cisneros, concentró gran parte de las escuadrillas de caza, en los aeródromos cercanos al frente de Teruel: Barracas, El Toro, Villar, Sagunt, Alcublas, y Sarrión.

Según Jesús Salas Larrzábal⁸, basándose en el diario de operaciones de la Escuadra de Caza Republicana que le cedió el que fuera Jefe de la misma, Andrés García Lacalle, la actuación de la "Caza Republicana" en el aeródromo de Sarrión, se resume de la siguiente forma:

El 13 de Diciembre de 1.937, fecha inicialmente prevista para el inicio de la ofensiva sobre Teruel y descartada por la intensa nevada caída ese día⁹, se desplazó al campo de Sarrión, la 6ª Escuadrilla del Grupo 21 de Cazas proveniente de Puig



Piloto de "Mosca", accediendo a su aparato. Foto: Anselmo Emiliani.

Moreno, dónde había permanecido desde el 18 de noviembre anterior. Esta escuadrilla estaba comandada por el piloto ruso Aleksandr Gusiev. Francisco Tarazona ya sitúa en el aeródromo de Sarrión, el 15 de Diciembre a la 1ª Escuadrilla, en la que contaban con los pilotos Frutos, Claudín y Torquero¹⁰.

La Batalla de Teruel, fue una de las más duras de la Guerra Civil. Los pilotos que participaron en ella, no sólo tuvieron que combatir contra la superioridad numérica de los aviones nacionales; el intenso frío, fue otro terrible enemigo con el que debieron verse las caras. Francisco Tarazona, piloto de Moscas de la 3ª Escuadrilla, convaleciente en aquel momento en el hospital de la Malvarrosa, comentará lo siguiente del día 15 de Diciembre¹¹:

"Pilotos llegados del frente informan del terrible frío que se encuentran en las alturas: 50° bajo cero. Es realmente pavoroso. A varios de ellos les han sido amputados los dedos de los pies y de las manos; se les helaron. Otros, tienen quemaduras en la nariz y la barbilla, también por efecto del frío."

Pronto comenzaron a operar los aparatos de la 6ª escuadrilla: el 16 de Diciembre, once I-16 efectuaron ametrallamientos de caravanas en la carretera general Teruel-Zaragoza; los días 17 y 18, no se realizó ningún despegue debido al mal estado del tiempo; el 19 se realizaron tareas de protección de *Chatos* y *Natachas*; el 20 y 21, mientras la infantería republicana entraba en el casco urbano de Teruel, y los defensores se hacían fuertes en algunos edificios del mismo, la escuadrilla se dedica a hacer tareas de ametrallamiento a las líneas enemigas; el 22 cambió el jefe de la escuadrilla, pasando a desempeñar dicha función el también ruso Iván Davodtchenko; el día 28, mientras se combate casa por casa en Teruel, doce de los I-16 despegaron para ametrallar las líneas enemigas, y entablaron su primer combate aéreo (desde su llegada a Sarrión) con varios cazas nacionales tipo Fiat Cr-32, pertenecientes al Grupo 2 G-3, comandado por el As de la aviación nacional Ángel Salas Larrazabal, derribando uno de ellos el propio Gusiev¹². El día 30, fecha en la que las tropas nacionales estuvieron a punto de entrar en el Teruel sitiado (para preparar el ataque, se arrojaron en torno a las 100 toneladas de bombas), es uno de los de más actividad en el aeródromo, puesto que la 6ª Escuadrilla participó en dos combates aéreos contra los Fiat del 6º Grupo Italiano *Gamba di Ferro*, el 2 G-3 español y Messerschmitt de la 1ª Escuadrilla de Caza de la Legión Cóndor¹³. En el combate de la mañana, en el cual participaron 8 aparatos, fue derribado el I-16 número CM-009 (pilotado por el ruso Aleksandr

Chumiaiev), y en el enfrentamiento de la tarde, en el que participaron 4 aparatos, el número CM-00149 (pilotado por el también ruso Víktor Skliarov, el cual falleció al no abrirse su paracaídas) y resultaron heridos los pilotos de otros dos (CM-00143 y CM-00154). Será la última intervención de la 6^o Escuadrilla en el campo de Sarrión, puesto que los restos de la misma (unos cuatro aparatos) fueron trasladados el día 5 de enero al campo de La Señera.

Hasta el día 19 de Enero, no vuelve a operar ninguna escuadrilla de aviones en el aeródromo de Sarrión. Durante esta jornada, se trasladaron a este campo la 1^a y la 4^a Escuadrillas del Grupo 21 de *Moscas*, cuyo jefe era Manuel Aguirre López, perteneciente a la 11^a Escuadra que a su vez mandaba Ramón Puparelli Francia, provenientes de Escatrón y Réus, que son comandadas por Eduardo Claudín Moncada y Manuel Zarauza Clavero¹⁴, respectivamente. En este día, y en las operaciones terrestres, los ataques se cebaron sobre la posición El Muletón y sobre los Altos de Celadas.

El día 20 ambas escuadrillas participan en combates aéreos, consiguiendo derribar a varios aparatos enemigos¹⁵. Cabe destacar, que en por la tarde, fueron bombardeados, sin consecuencias, el pueblo de Sarrión, la estación de ferrocarril, y el propio aeródromo, aunque sin consecuencia alguna, ya que no mermo su operatividad. La actividad, en el resto del mes de enero resultó frenética, combatiéndose contra la aviación nacional todos los días hasta el 26. A partir del día 27, comienza un período de calma, originado por la adversa climatología. La nieve, el viento y las bajas temperaturas, obligan a dejar los aparatos en tierra.

La inactividad en el campo de Sarrión duró hasta el día 5 de febrero, en que ambas escuadrillas (la 1^a y la 4^a del Grupo 21), vuelven a realizar misiones de escolta de bombarderos y ametrallamientos de líneas enemigas. El día 8 recibieron, la orden de traslado al campo de Puig Moreno¹⁶.

A partir de esta fecha, el campo va a utilizarse de forma esporádica, para aterrizajes de emergencia, etc. El día 21, el aparato número Ca-031 aterrizó con un impacto de bala explosiva en un cilindro. El mismo día, se instaló en Sarrión la 1^a Escuadrilla del Grupo 26, al mando del Ruso Nikita Susekolov, pero ante la gran actividad aérea enemiga desarrollada en el sector Puebla de Valverde-Sarrión, la escuadrilla fue desviada, el día 23, al aeródromo de Alcublas.

El día 24, tomó tierra en el aeródromo de Sarrión, por última vez, una escuadrilla perteneciente a la Aviación de *Caza Republicana*. Fue la 3^a Escuadrilla del Grupo 26, comandada por Comas, que debía haberlo hecho en el campo de El Toro, pero ante la intensa niebla que lo ocultaba, se optó por el campo de Sarrión.

A partir de Marzo de 1.938, por parte republicana, y dada la cercanía del frente, se puede decir que no quedó ni un solo aeródromo operativo en la provincia de Teruel.

*Licenciado en Historia por la Universidad de Valencia

BIBLIOGRAFÍA EMPLEADA

- ARIAS ARIAS, Antonio: "Arde el cielo. Memorias de un piloto de caza participante en la guerra de España y en la gran guerra patria de la U.R.S.S." 1ª edición. A. Delgado Romero 1995 Madrid.
- MARTÍNEZ BANDE, J.M.: "La Batalla de Teruel". Monografías de la Guerra de España. Editorial San Martín. Madrid, 1.990.
- MEROÑO, Francisco: "En el cielo de España. Memorias de un aviador español, participante en la guerra nacional-revolucionaria de España". Editorial Progreso, Moscú, 1979.
- SAIZ CIDONCHA, Carlos: "Aviación Republicana: Historia de las fuerzas aéreas de la República Española [1.931-1.939]. Tomo II. Desde la ofensiva de Vizcaya hasta la de Levante y Extremadura". Editorial Almena. Madrid, 2.006.
- SALAS LARRAZABAL, Jesús: "La guerra de España desde el aire. Dos ejércitos y su cazas frente a frente". Ariel 1969 Barcelona
- SALAS LARRAZABAL, Jesús: "Caza rusa en España, según su diario de operaciones". Ministerio de Defensa. Madrid, 2.007.
- TARAZONA, Francisco: "Yo fui piloto de caza rojo". Editorial San Martín. Madrid, 1.974.

NOTAS

Los mapas y documentos utilizados se encuentran en el Archivo Histórico del Ejército del Aire, bajo las referencias A-12055 (Sarrión) y A-2082 (Rubielos de Mora).

2 A.H.E.A. Ref. A-12055, pp. 5 a 13.

3 El primer bombardeo sobre el campo se efectuó el día 20 de Enero (ver la actuación de las escuadrillas de caza republicanas en el Aeródromo de Sarrión), el segundo fue realizado el día 11 de Febrero (Arias Arias, A: "Arde el Cielo". pp. 142).

4 A.H.E.A. Ref. A-12055, pp. 26,27.

5 A.H.E.A. Ref. A-2082., pp. 47 a 49.

6 Salas Larrazabal, J.: "Caza Rusa en España, según su diario de operaciones", pp. 147.

7 Sanz Cidoncha, Carlos: "Aviación Republicana" Tomo II, pp. 730. Cabe destacar que el autor cita el campo de aviación de Mora de Rubielos, cuando en realidad es el de Rubielos de Mora, puesto que en el primero nunca hubo aeródromo alguno; también es discutible que en fechas tan tardías como Junio de 1.938, todavía fuera operativo algún aeródromo en esta parte de Teruel.

8 Salas Larrazabal, J., op. cit., pp. 94 a 152.

9 Martínez Bande, J.M.: "La Batalla de Teruel. Pp. 58.

10 Tarazona, F. "Yo fui piloto de caza rojo". Pp. 101.

11 Tarazona, F.: Op. Cit., Pp. 101. Otros autores, caso de Francisco Meroño, perteneciente a la 1ª Escuadrilla del Grupo 21, también se lamentan de las bajísimas temperaturas durante aquella campaña (Meroño, F.: "En el cielo de España", Pp. 100.).

12 Al parecer, en este día sólo se derribó el Fiat de López Sert al entrar en "barrena" por la acción de Comas, de la 3ª Escuadrilla de "Moscas" (Salas Larrazabal, Jesús, "La Guerra de España desde el aire". pp. 283).

13 Al parecer, muchos de los pilotos de la caza republicana, se enfrentarían en estas fechas y en estos combates, por primera vez a los afamados Messerschmitt (Meroño, Francisco. op.cit., pp. 106).

14 La 4ª Escuadrilla, comandada por Zarauza, tenía como emblema la conocida figura de dibujos animados de Estados Unidos, "Popeye el Marino".

15 Salas, (Salas Larrazabal, J.: ob.cit., pp. 129) comenta, según el diario entregado por Lacalle, que en ese día la 1ª Escuadrilla derribaron 8 aparatos, mientras que Arias (Arias Arias, A., op.cit., pp. 135) habla de de un "Junkers" y cuatro "Me-109" alemanes.

16 Antonio Arias, indica que el día de salida del campo de Sarrión, fue el 6 y no el 8 (Arias Arias, A. op. cit., pp. 140).

Los aeródromos de Barracas y El Toro durante la Guerra Civil española

Francisco Izquierdo Gómez

En la planicie que se encuentra inmediatamente antes de acceder a la provincia de Teruel, y tal cual nos acercamos a esta por la A-23 encontramos, a su izquierda, los municipios castellanenses de Barracas y El Toro.

Estos dos pueblos, últimos de la provincia de Castellón en la dirección indicada, compartieron, en sendos aeródromos situados en sus términos municipales, buena parte del grupo 26 de caza compuesto por los Polikarpov I-15, comúnmente conocidos como *Chatos*, de manera más o menos continuada desde los días previos al ataque lanzado por el Ejército de la República contra Teruel, en Diciembre de 1937, hasta los primeros días del mes de Marzo de 1938.

Debido a la proximidad de ambos aeródromos tal vez lo más adecuado sería considerarlos como un aeródromo "doble".

Tanto es así que incluso el Servicio de Información Nacional consideró en un principio la inexistencia del de El Toro, estimando como erróneo el informe que delataba su presencia.



Miguel Zambudio (a la derecha) con su I-15 *Chato* número CA-18 en El Toro los primeros días de la Batalla de Teruel, junto a él su compañero de escuadrilla Antonio Nieto.



Coronel Hernández Saravia.
Jefe del Ejército de Levante

Del por qué de esta extraordinaria cercanía podemos aventurar que respondiera a varios fines como el permitir acoger a muchos aparatos casi en el mismo lugar o el disponer siempre de pista de urgencia ante un ataque directo (como así se demostró), o el compartir mecánicos, combustible y logística sin dejar de ser campos independientes, entre otros.

Sin olvidar que por aquellas fechas el mando del Ejército de Levante, con el Coronel Hernández Saravia a la cabeza, se situaba en Barracas para la proyectada ofensiva.

Es posible que, entre todas las razones, primara la de disponer de un futuro centro de operaciones aéreas que, junto con el aeródromo de Sarrión, tuviera la capacidad de alojar un buen número de unidades de bombardeo, ametrallamiento y caza cuando la ofensiva proyectada en Teruel diera sus frutos.

Si los dió no fueron en la cantidad que se esperaba aunque no por ello dejaron de prestar un gran servicio cuando el Ejército Nacional retomó la iniciativa en esa zona del teatro de operaciones.

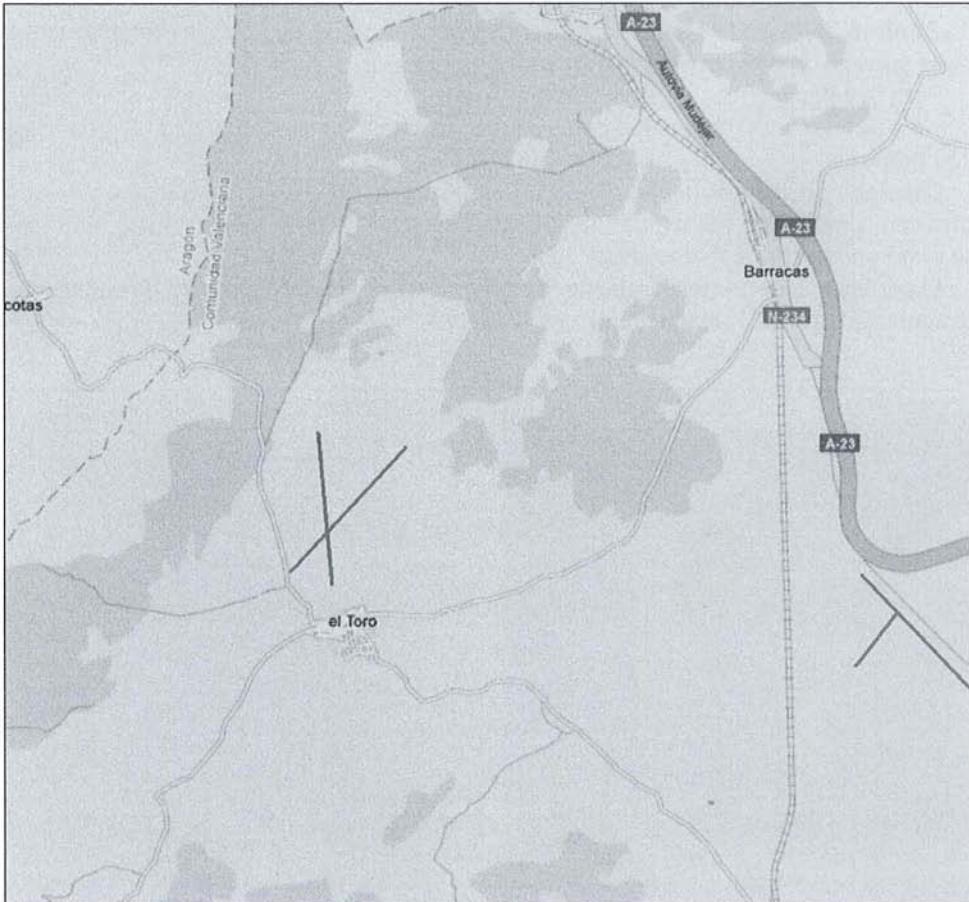
Situación y características de los aeródromos

Ambos aeródromos distaban entre si unos 5 Km.

Cada uno presentaba sus propias particularidades, en cuanto al tipo de superficie, dimensiones y forma.

Ni que decir tiene que hoy son ambos irreconocibles pues los terrenos sobre los que se asentaban volvieron nada mas terminar la contienda a desempeñar las funciones agrícolas que anteriormente tenían.

Aun así todavía quedan vestigios de varias construcciones y obras accesorias que el paso del tiempo y el abandono no ha conseguido eliminar y que aun pueden contemplarse.



Lugar donde se ubicaban los aeródromos de El Toro y Barracas sobre un mapa actual.

El aeródromo de El Toro:

Situado a $40^{\circ} 00' 55''$ de latitud N y a $02^{\circ} 54' 50''$ de longitud E tenía un suelo algo blando, llano y encharcable en el centro.

Se situaba exactamente en el cruce de las pistas que a unos 500m de El Toro se dirigen a Manzanera y Alcotas.

Disponía de una línea de comunicación telefónica directa con el aeródromo de Barracas y con el Cuartel General del Ejército de Levante.

Como pabellón de los pilotos, puesto de mando y para cuerpo de guardia se construyó una caseta junto a las pistas, que todavía permanece hoy en su lugar en bastante buen estado de conservación existiendo muy cerca de ella un refugio subterráneo, que también sobrevive casi en el mismo estado en que se usó.

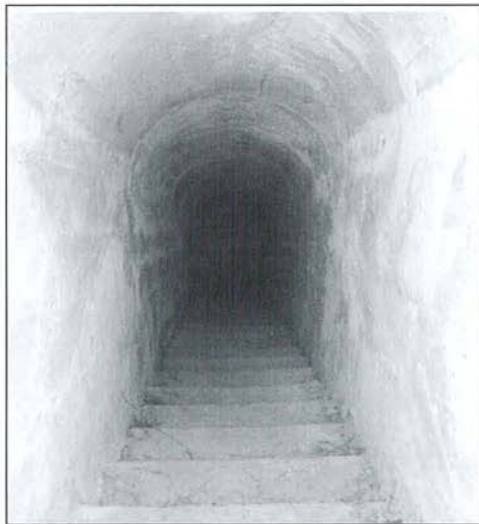
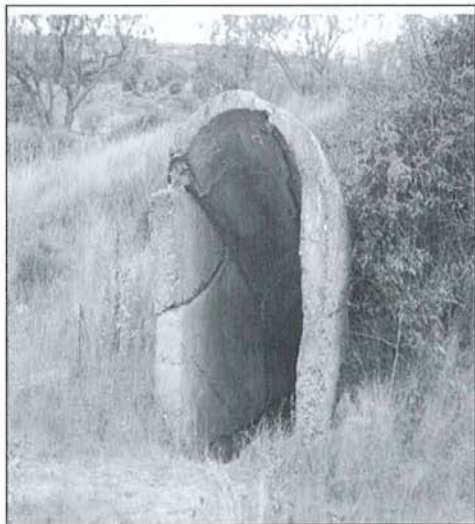
Existía así mismo un polvorín situado a unos 1500m del pabellón en dirección NW al cual se accedía por la pista de Alcotas.

Junto al camino de Manzanera, frente al pabellón de pilotos aproximadamente, daba servicio un pozo con noria del cual no quedan vestigios visibles.

Para la dotación del aeródromo se disponía de varias casas habilitadas en el pueblo como cuartel; estimándose que entre pilotos, mecánicos y soldados llegó a rondar los 120 hombres.

Constaba de dos pistas casi iguales en forma de X, una con rumbo 355° y 175° y la otra con rumbo 040° y 220° , siendo sus longitudes de 1280m y 1350m respectivamente y con una anchura en ambas de 200m.

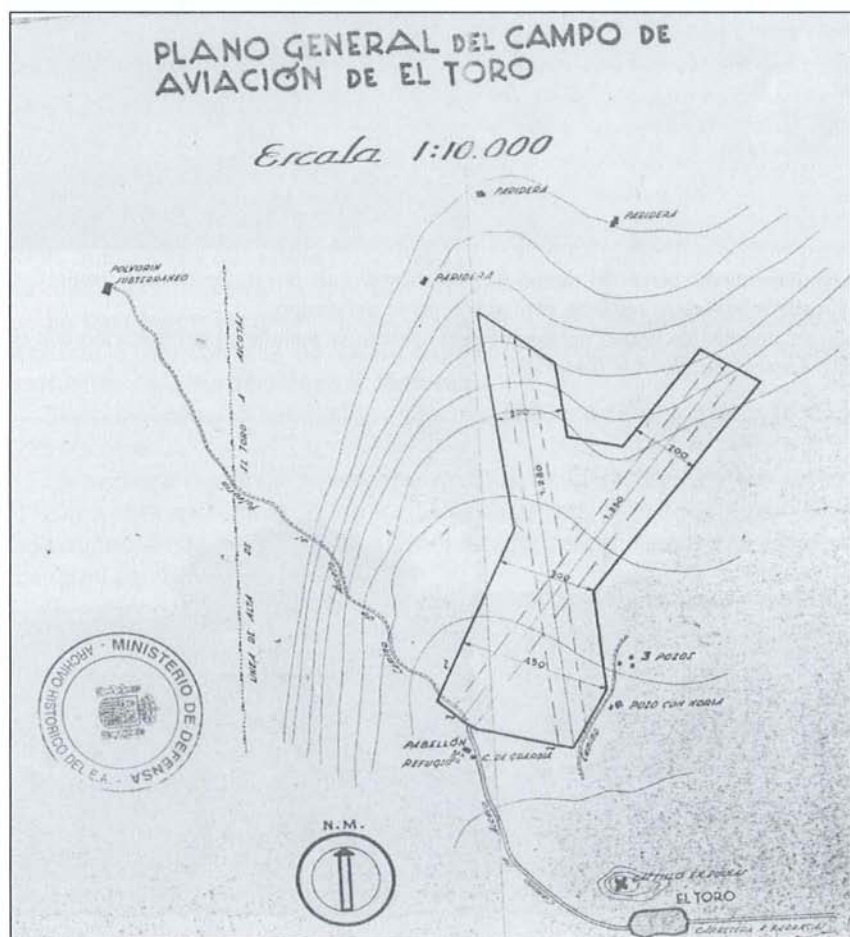
El aeródromo se enmascaraba perfectamente al estar sobre terrenos de cultivo que le conferían un más que aceptable camuflaje.



Estado actual del refugio del aeródromo de El Toro



Pabellón del aeródromo de El Toro en su estado actual.



Plano de situación del aeródromo de El Toro



Fotografía de reconocimiento aéreo del campo de El Toro realizada por un aparato del grupo G-28 Nacional. En ella se aprecia el perfecto enmascaramiento del campo. Se han marcado en amarillo los límites del mismo para apreciar su tamaño en comparación con el pueblo, inmediatamente encima en la fotografía.



Estado actual de masía-pabellón que dio servicio al aeródromo de Barracas. Obsérvese la cercanía de la nueva carretera A-23 detrás mismo de ella.

El aeródromo de Barracas

Situado a 40° 00' 47" de latitud N y a 02° 59' 35" de longitud E tenía un suelo arcilloso, llano y, a diferencia de el de El Toro, poco encharcable.

Se situaba 2 Km. al S. de Barracas; exactamente en el lugar en que divergen la anti-gua N-234, por la que hoy se accede de Barracas a las Masías de Ragudo a través del puerto del mismo nombre, y la vía férrea que viene desde Sagunto. El aeródromo se situaba entre ambas aunque más hacia el lado de la carretera.

Tenía una línea de comunicación telefónica directa con el aeródromo de El Toro y otra con el mando del Ejército de Levante.

Disponía de una masía como pabellón de pilotos y cuerpo de guardia, y es muy posible que la dotación del aeródromo mantuviera aquí también parte de su cuartel debido a la mayor cabida de esta construcción y a la proximidad de una Venta que haría también las veces. Ello unido a la mayor distancia al pueblo y a que en Barracas se encontraba toda la Plana Mayor del Ejército, y los servicios anejos a este que harían más complicado el alojar allí a una tropa adicional de al menos unos 120 hombres, me hace inclinarme hacia esta hipótesis.

Hoy se mantiene en pie la masía-pabellón, destinada a usos agrícolas, en un estado prácticamente igual al que tuvo en su momento y en aceptable estado de conservación. Junto a ella aun podía verse hace poco tiempo parte del refugio subterráneo que la construcción de la autovía A-23 eliminó.

Se desconoce la ubicación del polvorín en este aeródromo aunque es segura su existencia, así como la de varios depósitos de combustible fijos que surtían a los camiones cisterna de ambos aeródromos.

Se configuraba en dos pistas en forma de T, con rumbo 325° y 145° una, y 045° y 225° la otra.

La primera discurría paralela muy cerca de la carretera y tenía una longitud de 1120m y una anchura de 280m lo que la hacía muy apta para el uso de aparatos mas voluminosos que los de caza. La segunda casi perpendicular a la anterior tenía 880m de largo por 180 de ancho.

El enmascaramiento del campo era bueno por el mismo motivo que el de El Toro.

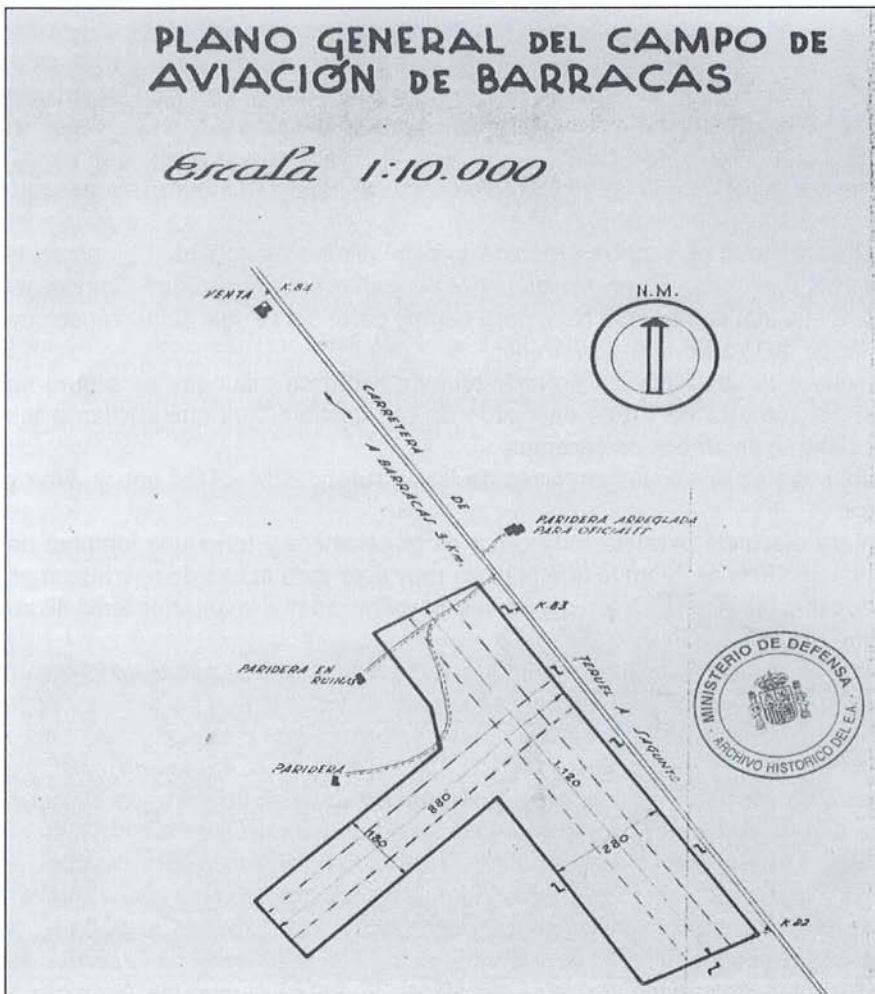
UN POCO DE HISTORIA

Como he indicado al principio la historia de ambos aeródromos corre paralela sin estar claro ni mucho menos el por que de la existencia de ambos a tan escasa distancia, mas aun con la proximidad de otros dos en Sarrión y en Alcublas. Lo que si es seguro es que ambos se construyeron con el fin de compartir sus servicios en las proyectadas operaciones que se iban a realizar sobre Teruel en el invierno de 1937.

Pertenecieron en aquella época al 4º Sector de la 4ª Región Aérea, junto con los de Mora de Rubielos (realmente Rubielos de Mora), El Pobo, Aguilar de Alfambra y Sarrión, siendo este último el de cabecera del Sector.

La preparación de los aeródromos debió llevarse a cabo durante el mes de Octubre o Noviembre. No era esta una labor muy difícil, pues una vez encontrado el lugar idóneo para su emplazamiento simplemente se procedía a prensar con rodillos apisonadores lo que sería la pista (a veces simplemente haciendo rodar varios camiones a los que se les iba aumentando progresivamente la carga) y a rellenar o rebajar algún punto de la superficie, que en el caso de estos dos aeródromos debió ser tarea sencilla por ser terrenos prácticamente llanos, implicando ello, casi exclusivamente, la eliminación de lindes y regatas.

Las unidades que usaron estos aeródromos de manera "oficial" desde el principio fueron la 1ª Escuadrilla del Grupo 26 que lo hizo en Barracas y la 2ª y 3ª que lo hizo en



Plano de situación del aeródromo de Barracas

El Toro. Todas aparecieron el día 13 de Diciembre de 1937, víspera del inicio de la batalla de Teruel.

A partir del día 15 de Diciembre comenzaron sus acciones de combate al compás de la ofensiva gubernamental dedicándose preferentemente a la escolta de *Natachas* y al ametrallamiento de las tropas y convoyes enemigos.

Habitualmente realizaban acciones de conjunto estableciéndose los servicios para las tres escuadrillas al mismo tiempo.

Entablaron combate muy a menudo con la caza enemiga bien en apoyo de los *Moscas* que solían escoltarlos en sus misiones o por propia iniciativa en respuesta a los ataques recibidos.

Aunque sufrieron algún derribo también le propiciaron al enemigo, no teniendo que contabilizar la muerte de ninguno de ellos en el tiempo que operaron durante esta fase de la contienda desde estos aeródromos.

No es este el lugar para narrar en detalle las hazañas de aquellos bravos; sirva decir que estas tres escuadrillas estaban mandadas por el ruso Stepanov la 1ª, al que pronto le tomaría el relevo el también soviético Susekalov al ser aquel derribado y capturado el 17 de Enero, y por Chindasvinto González y Juan Comas la 2ª y 3ª.

Las unidades indicadas se mantuvieron hasta el 4 de Enero de manera ininterrumpida en estos aeródromos, acompañados accidentalmente por *Moscas*, y *Katiuskas* y por alguna escuadrilla de *Natachas* de las que habitualmente escoltaban.

A partir de ese día encontramos a la 3ª en Manises y la 1ª y la 2ª en Villar del Arzobispo.



La 3ª Escuadrilla encabezada por su jefe Juan Comas en la época de su estancia en El Toro.



Evgeny Stepanov, jefe de la 1ª escuadrilla que resultó derribado sobre Teruel y hecho prisionero. En esos momentos la escuadrilla se había trasladado a Villar del Arzobispo tras la detención de la ofensiva gubernamental sobre Teruel

Aunque es muy posible que los aeródromos no quedaran vacíos lo cierto es que los tres jefes de la escuadrilla, con la mayoría de los aparatos los habían abandonado, de momento.

Y ello es así porque el día 18 de Enero vuelven a sus respectivos aeródromos, pero esta vez no para apoyar la ofensiva de las fuerzas propias como lo hicieron en Diciembre sino para intentar contener la que el enemigo ha desencadenado la víspera para recuperar Teruel.

Ahora la 1ª y la 2ª lo harán en Barracas y la 3ª en El Toro.

Hasta esos momentos la aviación Nacional no había podido penetrar con fuerza mas allá de Sarrion, pero a partir de ahora, y con la aproximación de las unidades de bombardeo a aeródromos más cercanos al frente esto iba a cambiar y los aeródromos republicanos más próximos a la línea de combate comenzarían a sufrir las consecuencias.

El primer ataque directo

El día 19 de Enero a las 12:30 un Heinkel 70 de la Legión Cóndor a 5000m de altura fotografiaba el aeródromo de Barracas localizando doce *Chatos* y un aparato de bombardeo.

Solamente unos minutos antes trece *Chatos* alzaban el vuelo para proteger a los *Natachas* en un servicio habitual sobre el frente; así pues albergaba una dotación de unos veinticinco *Chatos*, pues el otro aparato estaba de manera completamente accidental.

El paso del avión de reconocimiento no fue detectado, o no quedó constancia de ello.



Aunque como ha quedado dicho las incursiones de bombardeo nacionales no habían prácticamente existido hasta entonces, al día siguiente del reconociendo indicado,



Miembros de la 2ª escuadrilla fotografiados en Abril de 1937 antes de trasladarse a El Toro



Fotografía tomada por la Legión Cóndor donde se aprecian los doce Chatos distribuidos por el aeródromo cerca de la casa-pabellón (abajo a la izquierda en la foto) y a lo largo de la carretera. Arriba a la derecha, en la cabecera de pista, se distingue un aparato de bombardeo.

 ESTADO MAYOR en AIRE	2.ª SECCION INFORMACION	Grupo <u>A. 91</u> <u>EL TORO</u>
Origen: Noticia n.º _____		
Fuente _____		
Fecha _____		
Referencia <u>6142</u> <u>NO HAY DATOS</u>		
1.- EL TORO 4.-614 6.-47 11.-Castellon 12.-Viver 13.-El Toro 15.-Posiblemente 2ª 54' 16.- " " 40º 00' 30" 17.- " " 1.150 21.- " " 1.500 m al NW del pueblo. Pudiera tratarse del de Barracas (6391), bastante proximo.		
		

Alf. Almodovar
dice ser verdadero

Imposible semejante emplazamiento
debe tratarse del de Barracas - 6391

Documento de la 2ª Sección de Información del Estado Mayor del Aire del Ejército Nacional donde se pone en duda la existencia del aeródromo de El Toro por su inmediatez al de Barracas. Literalmente se lee "Imposible semejante emplazamiento" "Distancia del de Barracas 6391"

20 de Enero, se produjo el primer intento de bombardeo del aeródromo de Barracas con la suerte para sus inquilinos de que buena parte de su dotación y de la de El Toro regresaba de un servicio en el frente y desbarató en buena medida el intento al atacar a los bombarderos que, desperdigados, arrojaron sus bombas sin gran fortuna.

Es casi seguro que se dirigían al aeródromo de Barracas y muy posiblemente que descubrieran también por "fortuna" ese mismo día la existencia del de El Toro, desconocida hasta ese momento, siendo curiosa cuanto menos su puesta en duda por el Servicio de Información Nacional.

No obstante, ese mismo día otro avión de la Cándor reconocía de nuevo la zona y localizaba ya sin duda alguna al de El Toro, indicando la presencia de siete *Natachas*; el aparato de reconocimiento si fue detectado ahora, aunque no pudo interceptarse debido a la gran altura y velocidad a la que volaba.

No habría tanta suerte dos días después.

El 22 de Enero una formación de unos veinte aparatos de bombardeo nacionales alrededor del mediodía sorprende, con un ataque planificado, el aeródromo de Barracas.

Los pilotos disponibles en el aeródromo no pueden hacer otra cosa que despegar rápidamente con sus aparatos para ponerlos a salvo del ataque, cosa que consiguen once *in extremis* cuando ya el enemigo comienza el bombardeo sobre la vertical.

Aun así han quedado sobre las pistas una decena de aviones de los cuales cinco quedaron completamente destruidos o muy seriamente dañados.

Los aparatos nacionales dejaron caer unas doscientas bombas, algunas de ellas de 250 Kg que impactaron en pleno campo produciendo enormes embudos, además dañaron directamente varios vehículos, la casa-pabellón e incendiaron un depósito de combustible.

De resultas de ello el campo quedo inservible para su uso, debiendo tomar tierra los aparatos que se salvaron en el de El Toro.

Otra consecuencia directa de este ataque fue que las escuadrillas que lo detentaban no pudieron usarlo durante varios días.

Esta iba a ser la tónica a partir de entonces.

Consideraciones finales

Ambos aeródromos recibirían ataques nuevamente en los meses posteriores, y las escuadrillas de Chatos, aunque marcharían periódicamente, volverían a tener sus bases en ellos pero ya cada vez de manera más esporádica debido sobre todo a la necesidad de acudir a varios frentes; bien para su defensa en el mes de Marzo desde los aeródromos de Caspe, Bujaraloz, Escatrón o Candanos, bien para apoyar el ataque de Balaguer en el mes de Mayo desde los aeródromos de San Pedro o Valls de los cuales retornarían para estar ya poco mas de una semana. La 3ª y 4ª se basarían en El Toro en este último periodo antes de marchar definitivamente a La Senyera.

Antes de estas acciones diversas noticias situaban a finales de Febrero a la 2ª y a la 3ª en el Toro y a la 4ª, que no había estado hasta ahora aquí y que repetiría posteriormente mandada por Ladislao Duarte, en Barracas.

En dos reconocimientos aéreos posteriores de la Legión Cóndor y la Aviación Legionaria, los días 8 de Marzo y 11 de Abril de 1938 respectivamente, serán fotografiados ambos campos sin ningún aparato.

Todavía el de El Toro será protagonista de un periodo de actividad muy importante entre el 23 de Abril y el 21 de Mayo con salidas constantes desde él tanto de protección de Katuskas y Natachas como de ametrallamiento y ataque al suelo a cargo de la 3ª y la 4ª escuadrilla, ya no habiendo noticias de uso del de Barracas. Colaborarán así al intento gubernamental de frenar la ofensiva que el enemigo lanza por el Maestrazgo hacia Castellón y Valencia. Desgraciadamente en este periodo si habrá que lamentar alguna baja a diferencia de lo sucedido en las operaciones sobre Teruel.

El 19 de Julio de 1938 serán capturados tanto el aeródromo de Barracas como el de El Toro, ya sin uso y abandonados hacia más de un mes, por el Cuerpo de Ejército del Turia del Ejército Nacional en la fase final de la Batalla de Levante.

Debido al traslado de las hostilidades al Ebro y posteriormente a Cataluña nunca fueron usados por el Ejército Nacional al nivel de como lo hizo el Ejército Republicano, aunque si mantuvieron su disponibilidad para vuelos puntuales y tomas de emergencia hasta el final de la contienda.

Documentación y bibliografía consultada:

- Archivo Histórico del Ejército del Aire: Cps. A-2076, A-11711 y A-12088.
- "Guerra Aérea 1936/39" (J. Salas Larrazabal)
- "Mitos y verdades. La aviación de caza en la guerra española." (A. García Lacalle)

Anotaciones sobre el campo de aviación de la *casica* Roger durante la Guerra Civil española en El Villar

César Salvo

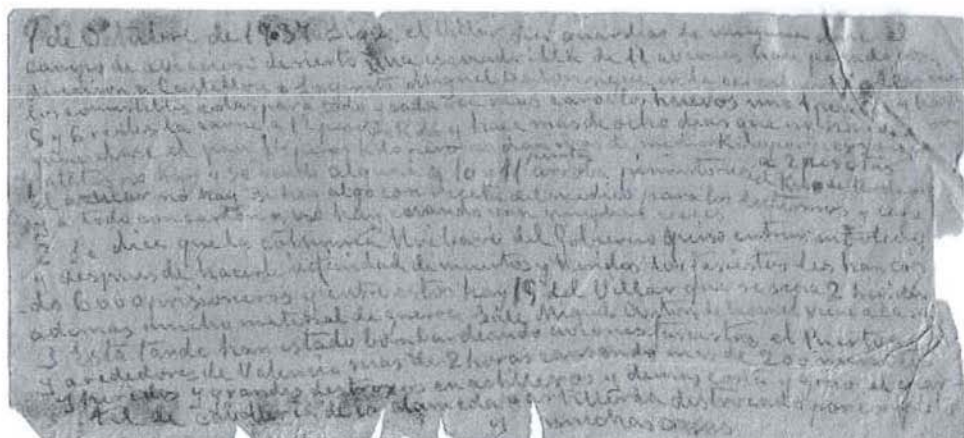
1. BREVE INTRODUCCIÓN



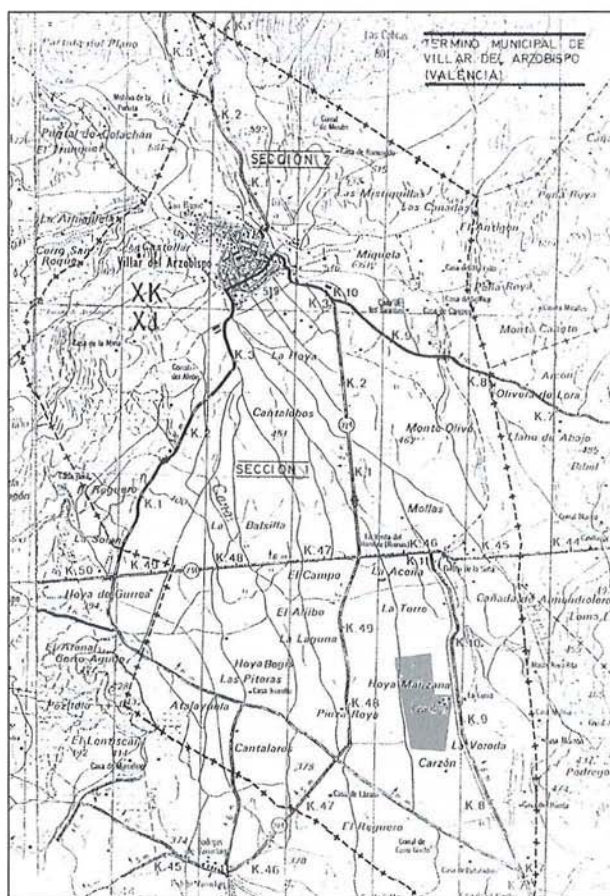
Vicente Llatas Burgos (1960)

Don Vicente Llatas Burgos fue Maestro Nacional y cronista de la villa hasta su muerte (1980), escribió esta crónica a modo de diario -a mano y en lápiz- en el papel que obtenía de aprovechar los paquetes de Cuarterón (un tabaco en picadura muy popular en la posguerra) con que se proveía de algún fumador, dado que él no fumaba. Posteriormente (en la década de los 60) los dictó a alguien para tenerlos a máquina, y así, existe una copia en el Archivo que lleva su nombre titulada *Efemérides del Villar del Arzobispo durante el Movimiento Nacional* (Sig, 76); título que difiere del dado a las hojas manuscritas, al cual intituló *Recopilaciones de guerra* y que fue cedida por unos herederos y transcrita en formato digital para incorporarla a dicho Archivo; este original contiene menos texto narrati-

vo que la anteriormente citada: en éstas, la crónica de 1937 comienza el día 1 de marzo, mientras que en la copia mecanografiada lo hace el 15 de enero; y acaba el 28 de marzo de 1939 cuando se declara finalizada la guerra en El Villar, mientras en la copia mecanografiada lo hace el 25 de diciembre del mismo año. Es de suponer que al dictarla para pasarla a limpio, el cronista fue aumentando o precisando el texto manuscrito con recuerdos sobre los hechos ocurridos treinta años atrás y que él había escrito a hurtadillas, como quien dice. Un dato importante se desprende de esa recopilación manuscrita, y es el hecho de que el cronista era un muy buen observador y oidor de todo lo que acontecía en el pueblo, además de un dato importantísimo que le ayudaba mucho en su observación, cual es la ubicación de la casa donde vivía, en la calle que unía (en esa época la calle principal de El Villar) la entrada del pueblo con la plaza de la Iglesia; en una vivienda de cuatro alturas, que le permitió disponer de una buenísima atalaya desde donde observar la entrada del pueblo y el paso hacia el Cuartel General que se estableció en la Iglesia, la carretera de Valencia en una extensión de varios kilómetros hasta el alto de la Sabineta, todo el extenso llano que se abre al sur de la población donde se construiría el campo de aviación y todos los otros flancos del pueblo: al norte la sierra de Andilla y la carretera de Alcublas y al oeste las tierras altas de la Serranía en dirección a Chelva.



Papel manuscrito del 9 de octubre de 1937



Termino municipal de Villar del Arzobispo, el campo de aviación (zona en gris)

2. IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS CAMPOS DE AVIACIÓN REPUBLICANOS EN LA RETAGUARDIA DEL FRENTE DE TERUEL

Al establecerse el frente de guerra en las sierras de Andilla para defender la ciudad de Valencia, se comienzan a construir una serie de aeródromos militares que configuran un medio arco de protección de la ciudad de Valencia y fueran el punto de partida de los aviones republicanos para bombardear las posiciones fascistas al otro lado del frente de Teruel. Estos campos de aviación se situaron en municipios relativamente cercanos a dicho frente, a lo largo de las provincias de Cuenca, Teruel, Alicante, Castellón y Valencia. Fue la llamada Posición Yuste, en la 4ª Región Aérea Gubernamental, y contó con los aeródromos que a continuación se reseñan. En la provincia de Cuenca: Carboneras de Guadazaón, Landete y Moya; en la de Teruel: Aguilar del Alfambra, El Pobo, Formiche Bajo, Sarrión y Rubielos de Mora; en la de Alicante: Alicante, l'Alter, Jávea, Onil, La Rabasa y Santa Pola; en la de Castellón: Alcalá de Xivert, Ares del Maestre, Barracas, Betxi, Càlig, Castellón, Catí, Lucena del Cid, Onda, Oropesa, Segorbe, El Toro, Vilafamés y Vistabella del Maestrat; en la de Valencia: Alcublas, Carlet, Liria, Manises, Montroy, Pobla del Duc, Requena, Sagunto, Senyera, Sinarcas, Valencia-El Grau, Villar del Arzobispo y La Yesa.

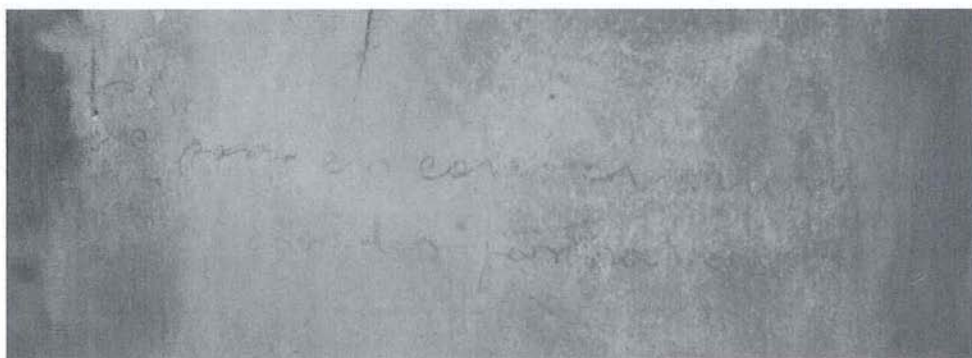
El papel del municipio de Villar del Arzobispo en el transcurso de la Guerra Civil Española fue relevante por cuanto el municipio fue la retaguardia del frente de Teruel en el eje Andilla-Valencia. Allí se destacó primero al 17º Cuerpo del Ejército Republicano, posteriormente pasarían otros regimientos; estableciéndose en el mismo pueblo un hospital (primero en el antiguo Hospicio de Ntra. Sra. de la Paz y después en el edificio de las Escuelas Municipales), el cuartel general de las tropas (en la Iglesia Arciprestal de Ntra. Sra. de la Paz; en la torre de la cual se estableció un puesto de radio-escucha y vigilancia) y la Escuela de Aviación Militar (en el antiguo hospicio Ntra. Sra. de la Paz), además del campo de aviación en los terrenos de la casica Roger (a unos 5 kms. del casco urbano y junto a la carretera Villar-Bugarra), cuyas



Iglesia Arciprestal Ntra. Sra. de la Paz (Cuartel General) y Hospicio de Ntra. Sra. de la Paz (Hospital y Escuela de Aviación).



Edificios destinados a taller y dormitorios de las tropas



Graffiti donde se puede leer: "Se pone en conocimiento de las tropas.."

obras comienzan el 21 de diciembre de 1936; posteriormente se construirían el refugio antiaéreo para este aeródromo, hoy conservado en perfectas condiciones y, junto a la casa de campo de la familia Roger, dos edificios: uno para taller de reparaciones y el otro para dormitorio de las tropas.

Y también, la construcción de dos infraestructuras muy adecuadas y necesarias en el escenario de guerra en que se convirtió el pueblo desde el inicio de la guerra civil española y a lo largo de los casi tres años de duración de la misma. Fueron construidas gracias a las características del subsuelo y la tradición minera de los hombres del pueblo: la primera, un Polvorín o Depósito de Armas, que se situó al norte del casco urbano, alejado 1 km. y medio, en unos terrenos de arenas silíceas conocidos como los arenales de San Roque, muy adecuados para facilitar la horadación de la montaña; la otra, una red de refugios antiaéreos en el subsuelo calizo del casco urbano y que, en número de dieciséis, cruzaban por debajo de calles y casas, en dirección norte-sur y este-oeste el entramado urbano del pueblo. Estos fueron los escenarios de guerra más relevantes en Villar del Arzobispo.

3. EL TRANSCURSO DE LA GUERRA CIVIL EN EL VILLAR

La guerra comienza en El Villar el día 20 de julio de 1936, dos días después del llamado Alzamiento Nacional, cuando a las seis de la tarde *"un auto viene con cinco de fuera y acompañados del comunista Bautista Porter y otros recogen la gasolina del estanco de José Romero e intentan quemar la Iglesia rociando las puertas"*. Al día siguiente se nombra un Comité Ejecutivo por encima de la gestora de todos los partidos que configuran el Frente Popular y mantienen acaloradas discusiones entre ellos. El día 24 se establecen parapetos, barricadas y obstáculos en los tres accesos a la población para no ser sorprendidos por los fascistas. Y así transcurren los primeros meses de la guerra, entre la intranquilidad y la incertidumbre, con los mítines nocturnos en el Teatro Cinema Paz, el comienzo de las requisas de armas, casas, autos y camiones, las huelgas generales, las incursiones de pistoleros que se llevan animales de granja (cabras, cerdos, conejos y gallinas) y alimentos de todo tipo (vino, trigo, aceite, harina...), la incautación de viviendas, la rebaja de alquileres y luz eléctrica, el establecimiento de la tasa revolucionaria (según la riqueza de cada persona) y también la llegada de nuevos pistoleros que se llevan a determinadas personas para ajusticiarlas en las cunetas de la carretera de Valencia... todo bajo el dictado de las disposiciones de la UGT y la CNT, en este pueblo que durante la guerra llegó a llamarse Villar de la FAI y Villar del Libertad.

Es el 15 de diciembre cuando el cronista anota el primer bombardeo que escucha cercano, por la zona de la Salada, entre Andilla y Canales, y cinco días después a las diez de la mañana suena la alarma de la campana en El Villar y algunos aviones sobrevuelan el pueblo; nadie sabe a qué bando pertenecen, aunque se presupone que al republicano. El día 21, bajo una ola de frío de hasta 18º bajo cero y una fuerte y pertinaz lluvia comienzan los trabajos de construcción del aeródromo militar de la casica Roger, una extensa zona llana del término municipal situada en la partida de el Llano, a 5 kms. del casco urbano y junto a la carretera que une las Ventas de El Villar con Bugarra. Al día siguiente unos cuarenta y cinco soldados de la Brigada 67 llegan desde



Terrenos don de se ubicó el campo de aviación; el edificio del taller la izquierda.

la sierra de Javalambre completamente helados; durante todo el día se ha escuchado un intenso cañoneo entre Abejuela y Andilla. Los trabajos de construcción del campo de aviación prosiguen en el mes de marzo de 1937 pues aumenta el número de trabajadores hasta 180 personas que cobran a 7 pesetas el jornal, acompañados de 14 carros a 13 pesetas por carro y día, además de 2 tractores y diversas caballerías que se pagan a 10 pesetas.

El día 10 de marzo llega desde el frente de Madrid un convoy con niños, niñas y mujeres que son repartidos por diversas casas del pueblo. Cinco días después arriban diversos oficiales de aviación acompañados de un contingente de 200 soldados, que se instalan en varias casas del pueblo y también en el antiguo cuartel de la guardia civil, en el café del Sol, en el Hospicio Virgen de la Paz y en la casa de la familia Roger que hay en el pueblo, mientras la casica Roger es ocupada por la oficialidad. Días después, dos naves contiguas a la casa principal son ocupadas como talleres y dormitorios de los guardias, al tiempo que los corrales y casas de monte cercanos son aprovechados para guardar las bombas y el material de guerra. El día 23 aterrizan por primera vez un número indeterminado de aviones, y al día siguiente se ordena por Bando que a partir de las nueve "no se vea luz por rendijas de balcones, puertas o ventanas", mientras que la luz pública se apaga por completo a esa hora.

A comienzos de abril y sin alumbrado público en el pueblo, la actividad en el campo de aviación es frenética y en las siguientes semanas son muchos los aviones que despegan o aterrizan desde el campo... el día 11 salen treinta y dos aviones con dirección principalmente a Teruel, pero también hacia Guadalajara y en casi todas direcciones. El día 16, el cronista contabiliza desde su atalaya el despegue de tres escuadrillas de doce, doce y veintiséis aviones, respectivamente, hacia Teruel. Inesperadamente, el día



Pilotos de la 2ª
Escuadrilla
(algunos pertenecientes a la
brigada
Konsomol)



Avión *Natacha* (modelo Polikarpov R-Z)

27, las fuerzas de aviación desalojan el campo y ponen rumbo a San Clemente (Cuenca). En el pueblo comienzan a oírse los bombardeos de la aviación fascista sobre el puerto y la ciudad de Valencia. El día 29, a las tres de la tarde se divisa en el horizonte un avión fascista; la gente corre a esconderse, los soldados del Hospicio se arman y se esconden todos los coches y camiones de servicio.

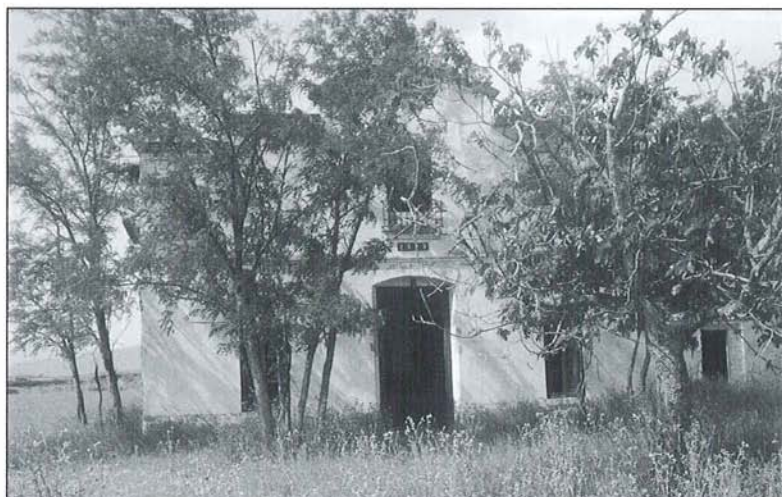
A principios de mayo sólo quedan en el aeródromo apenas una docena de soldados y un camión. El día 22 aterrizan por la tarde ocho aviones republicanos con tropas y oficiales que se desplazan en el camión hasta el pueblo, se trata de la primera expedición de aviadores de la URSS que retorna a España; estas tropas están al mando del capitán Jiménez, que releva al capitán Antonio Salueña del mando de la 50ª Escuadrilla de *Natachas*. Al día siguiente, de madrugada, salen la escuadrilla hacia el frente de Teruel... el campo de aviación ha cobrado vida de nuevo y los aviones siguen evolucionando por las cercanías.

El día 3 de junio sobrevuelan el campo de aviación hasta quince aviones fascistas y una semana después se oye un gran revuelo de motores en el aire. Se trata de una escuadrilla de cincuenta y dos aviones republicanos que se dirigen hacia Castellón. El día 17 se comienza a desalojar de nuevo el campo de aviación, que quedará desierto completamente el día 24. Dos días después, desde Valencia, varios aviones sobrevuelan el cielo de El Villar en dirección a Madrid. Aunque ya se sabía casi desde el principio del conflicto armado, a comienzos de julio y en la torre de la Iglesia son vistos por primera vez dos vigilantes de la radio escucha. El día 13 se oye un intenso bombardeo de los fascistas sobre las posiciones republicanas de Pardanchinos; apenas hay movimiento de aviones por el cielo. El día 26 pasa por la mañana una escuadrilla de nueve aviones que aterrizan en Liria. Al día siguiente, treinta hombres (expertos mineros del pueblo) comienzan bajo tierra la construcción de un polvorín en la partida de los Arenales, al norte del pueblo. A final de mes se oye algún aeroplano cruzar el término municipal.

El 4 de agosto se vuelve a ocupar el campo de aviación por una docena de aviones y las mismas casas y dependencias que habían ocupado anteriormente la oficialidad y las tropas en el pueblo. En los días siguientes es continuo el despegue y aterrizaje de aviones en el campo, aunque se comenta que en este momento sirve para descanso de pilotos y reparación de aeroplanos. El día 30, por la noche, salen todos los aviones hacia Zaragoza y el campo queda otra vez desierto. En el mes de septiembre el campo sigue desierto, continúan las obras en el Polvorín de San Roque, el pueblo todavía sin luz pública y se forman grandes colas para adquirir comestibles. El día 21, entre los muchos rumores que se oyen sobre las grandes batallas en todos los frentes, se comenta que han comenzado las obras de dos nuevos campos de aviación en dos pueblos de La Serranía: Alcublas y La Yesa.

A comienzos de octubre El Villar está sin guardias de ninguna clase y el campo de aviación permanece desierto. El día 15, hacia el mediodía, se oyen por Pardanchinos estruendo de bombas; por la tarde pasan siete aviones hacia Chulilla. Entrado ya noviembre una escuadrilla de veintiséis aviones pasan desde el poniente al saliente (dirección Chelva-Alcublas). El día 10 se oyen grandes escuadrillas de aviones y llegan al pueblo muchos soldados y aviadores, en el campo de aviación hay quince aviones; el día 14, un avión de este campo se hace trizas al chocar contra el pico Ropé (Chera) debido a la intensa niebla. En los días sucesivos mucha actividad aérea en todas direcciones; casi todas las noches hay asambleas generales en todas las sociedades, durante el día mucha circulación de autos y camiones y el día 27, hacia las 11 de la mañana, se escuchan desde El Villar grandes explosiones por la parte de Alcublas; se dice que han bombardeado el campo de aviación recién construido.

A principios del mes de diciembre están bastante adelantados los trabajos de construcción de un refugio en el campo de aviación y otro frente al Polvorín, en los arenales de San Roque, en el cual depositan bombas y proyectiles de guerra. Siguen en la casica Roger las fuerzas de aviación con unos doce aviones y en la torre de la Iglesia se sigue haciendo guardia con un radio-escucha. A lo largo del día 10 pasan aviones por aquí en todas direcciones. El día 12 se instala en las dependencias de la casica Roger el Estado Mayor de Aviación; en el campo hay dos escuadrillas de aviones con sus correspondientes pilotos. El día 17 comienza a llenarse de bombas el Polvorín. El 19 hay mucho movimiento de aviación, con escuadrillas de doce, quince y diecisiete aparatos que no cesan de subir y bajar del frente de Teruel. El día 21 hay un intenso cañoneo por Pardanchinos durante toda la mañana hasta las dos de la tarde y a las cuatro se vuelve a repetir, esta vez un poco más arriba, quizá por la parte de Arcos de las Salinas o Manzanera. El 22 una escuadrilla de aviones moscas salen en dirección a Teruel. Los días 24 y 25 es nutrido el paso de aviones, sobre todo en dirección a Alcublas y Segorbe; por la tarde se oyen intensos bombardeos hacia Sagunto y Castellón. En los últimos días del mes, el movimiento de aviones es intenso de día y de noche. Escuadrillas de 9 y 12 aviones y hasta una de 40 suben hasta el frente de Teruel, también lo hacen en grupos de tres, mientras se oye sin cesar el continuo y horroroso estruendo de bombas y cañones por la sierra de Andilla... el último día del año no han salido aviones aunque prosigue el retemblo de los bombardeos. Al caer la tarde nieva copiosamente.

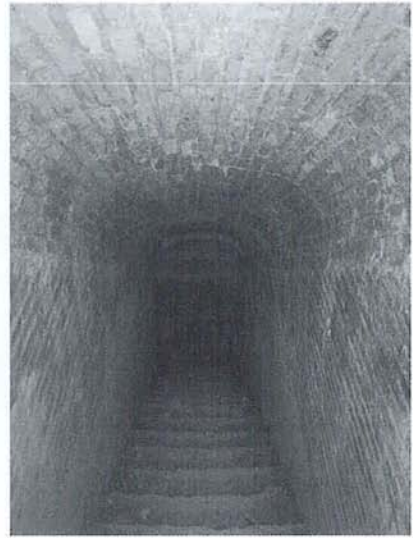
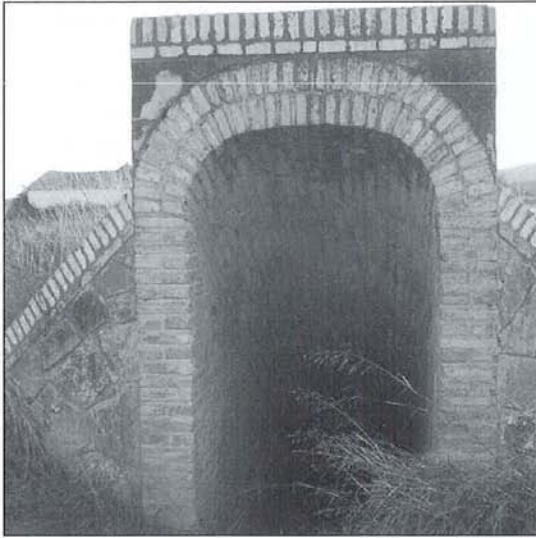


Casa de campo de la familia Roger, construida en 1929, utilizada como sede de los mandos aéreos.

En el mes de enero de 1938 prosigue de manera álgida el paso de aviones y el despegue desde el campo de aviación de diversas escuadrillas de nueve y doce aviones en dirección al frente de Teruel, desde donde llegan los horriblos sonidos de las numerosas explosiones; el día 4, tres escuadrillas con un total de cincuenta y dos aviones parten en dirección a Alcublas; en los días sucesivos, diversas escuadrillas de hasta treinta y un aviones, o en grupos de nueve y doce aviones se dirigen hacia el frente. El día 7 por la noche llegan desde allí hasta el campo de aviación setenta y un aviones, pero vuelven a partir al día siguiente en número de treinta y uno. A partir de este día, las bajas en la aviación republicana son notorias: el día 17, de treinta y nueve aviones que han partido desde aquí solo retornan dieciocho; al día siguiente, de veinticinco aviones que suben al frente bajan apenas doce. El día 20 hay mucha actividad aérea desde el campo de aviación de Liria hacia el frente. A las 9 de la mañana salen de este campo trece aviones y regresan a las 11, por la tarde salen a las 2 y regresan a las 4. Se escuchan nítidamente grandes explosiones de bombas por Liria y por Valencia. De



Avión del tipo *mosca* (modelo I-16).



Boca norte de entrada e interior del Refugio.

trece aviones esta tarde regresan once. El día 22, sobre la 1 de la tarde, sobrevuelan el término de Higuieruelas hasta dieciséis aviones fascistas que se dirigen en dirección a Barracas, El Toro y Begís; apenas diez minutos después se oyen las explosiones de más cien bombas. Inmediatamente salen desde este campo una docena de aviones y al momento se escucha desde aquí el ruido del combate aéreo entablado entre ambas escuadrillas. En los días sucesivos siguen los vuelos de escuadrillas hacia el frente. El día 25 por la noche relata el cronista que *"aparece un fenómeno meteórico desde el cerro de Las Cabras al cerro Castellar esto es por la parte de arriba de Villar, mucho resplandor en lo demás, muy estrellado y natural en dirección Andilla, se ve un fuerte color rojizo unas veces más vivo y otras más débil, al poco rato esto es de 7 a 8 de la noche se recorre y a las 8 y media está dentro del cerro Castellar, allá a la 1 y media ésta está de color rojizo, que muchos tienen por reflectores de la guerra del frente de Teruel en dirección Andilla y Teruel pues como se cambia el resplandor que parece sale del cerro hasta perderse en el espacio"*.

Llega el mes de febrero con la noticia de un intenso cañoneo por Alcublas, que vuelve a repetirse el día 6. El día 18 llegan al aeródromo de la casica Roger 9 aviones, de los cuales salen seis por la tarde, no se sabe hacia que destino. Vuelve a repetirse al actividad aérea con salidas de aviones. El día 20, por la mañana salen veintiuno y por la tarde suben y bajan éstos y también los que habían salido los días anteriores hacia Alcublas y Teruel... por la tarde se ven por encima de Andilla aviones fascistas. Hasta que finalice el mes prosiguen los despegues y aterrizajes de aviones, que culminan con la llegada de tres escuadrillas de aviones al aeródromo. El día 23, por la parte de Alcublas son continuos los bombardeos y las explosiones.

Marzo se abre con la llegada del primer contingente de personas que huyen despavoridas desde los pueblos turolenses cercanos al frente, y también de los primeros desertores; cuenta el cronista que por la zona de los Herreros, junto a la carretera de Alcublas *"van cuatro soldados que no se quieren entregar"*. El día seis el campo de aviación está repleto de aviones, hay entre tres y cuatro escuadrillas nuevas. Siguen escuchándose nítida pero de manera sorda nuevas explosiones por la parte de Alcublas. El 9 despegan del aeródromo por la tarde veintidós aviones hacia Aragón y no vuelven; al día siguiente salen tres más en dirección a Alcublas y, al mediodía, las explosiones de los bombardeos se escuchan en dirección contraria, hacia la parte de Chelva y de Alpuente. Pasan cuatro semanas sin ver ni un solo avión, aunque prosiguen las explosiones en todas direcciones: en el frente, hacia Alcublas y Valencia y desde Alpuente a Chelva. Hasta que llega abril y, como gorriones que se posan en un campo para picar el trigo, tres aviones han aterrizado en el aeródromo, donde ya ha finalizado la construcción del refugio antiaéreo, además de varios refugios pequeños para dos o tres personas. Continúan escuchándose explosiones en todas direcciones, pero ahora más lejanas. El día 24, al comienzo de la tarde, pasan nueve aviones republicanos hacia Cuenca, quizá con destino a Madrid, la capital sitiada.

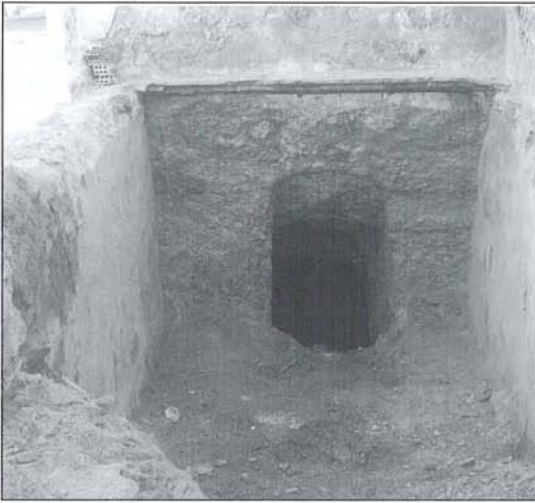
El día 2 de mayo, escribe el cronista: *"No se han visto aviones desde los últimos días, ni se oyen explosiones de bombardeos. Siguen los autos llevando y trayendo las guardias del campo de aviación, en la torre siguen los vigías y la guardia en el Polvorín o depósito de bombas"*. El día 3 cambia radicalmente la situación cuando media docena de aviones cruzan El Villar en dirección a Cuenca y al día siguiente bajan por la parte de Chelva nueve aviones al mediodía; unos momentos después despegan doce aviones hacia el frente de Teruel. Prosigue en días sucesivos la actividad aérea, aterrizando y despegando desde el aeródromo de la casica Roger, diversas escuadrillas de aviones desde todas direcciones y hacia todas direcciones: hacia Castellón, hacia Liria, desde San Clemente... unas cuarenta y cuatro operaciones de vuelo en tres días; hacia Chelva, hacia Teruel, hacia Castellón... cuarenta y dos operaciones de vuelo en otros tres días; anota el cronista en su improvisado diario el día 18: *"Por la mañana 9 aviones suben en dirección a Chelva y un poco más tarde otros 18 hacia Castellón; a las 8, a las 10, a las 2 y a las 4 de la tarde escuadrillas de 8, 12 y 16 aviones cruzan en todas direcciones. Hay mucho movimiento de aviación. Ayer, al aterrizar un mosca se estrella sobre una olivera, debajo de las Ventas, y junto al campo de aviación un trimotor se amorró tanto que se deshizo el motor, anteayer también se quedó otro entre Andilla y Artaj y otro entre Liria y Casino antesdeayer"*. Hay unos días sin ningún movimiento aéreo, hasta que nuevo, el 20 por la mañana y por la tarde se ven dos escuadrillas sobrevolar el aeródromo y, al día siguiente, salen desde aquí aviones en dirección a Cuenca y hacia Casinos. Dos días después se renuevan los estampidos del intenso cañoneo que se produce entre Alcublas y Castellón. Otra vez, dos días después se intensifican si cabe las explosiones, hacia Castellón y Teruel y hacia Alcublas, durante cinco días consecutivos. El 30 aterriza una escuadrilla de 13 aviones... por todas partes se ven fugitivos desertores de los frentes de Teruel y Castellón. Y el 31 despegan por la mañana, desde el campo de aviación, once aviones hacia Castellón y Teruel y

regresan dos horas más tarde; por la tarde, treinta aviones cruzan hacia Requena desde Casinos.

En junio, comenta el cronista que *"la escuadrilla de aviones (unos 13) de este campo han salido hacia las 8 de la mañana hacia Alcublas regresando al poco más de media hora. Siguen construyendo un cuartel en el campo junto a la casica Roger, ahora local destinado a cuartel de las fuerzas de aviación"*. El día 3 la docena de aviones destinados en este aeródromo realizan una salida hasta Castellón y la vuelven a repetir -después de volver- por la tarde; hay un gran movimiento aéreo más abajo del cerro Gordo y tras la sierra de Chiva, hacia Utiel. La aviación no cesa de cruzar por todas partes, en el campo de aviación quedan unos dieciséis aparatos, que se turnan para realizar salidas breves hacia Castellón y Teruel... parece que todos los días realizan tres salidas hacia Segorbe y Castellón; calcula el cronista que el *"recorrido les cuesta una hora escasa"*. El día 8 pasan hacia Castellón seis bimotores desde San Clemente. Para el 11, la actividad aérea vuelve a intensificarse; un avión cae en la Aceña y se destroza, muy cerca del campo de aviación; y al día siguiente caen dos nuevos aparatos, antes de poder aterrizar, porque habían sido atacados por aparatos fascistas. El día 13, hacia Barracas, se escucha nítidamente un encadenado horrísono de explosiones. Los aviones despegan y aterrizan sin descanso los días posteriores; desde todas direcciones no cesa el continuo cañoneo; llegan huyendo del frente de Castellón numerosos soldados que comentan cómo Castellón, Burriana, Nules y Villareal han caído en poder de los fascistas. A mediados de mes se observa la llegada de nuevas tropas que se dirigen a Andilla a construir fortificaciones; la actividad aérea es frenética. El 26, al mediodía, cinco aviones fascistas vuelan por encima del pueblo, la campana toca por primera vez la alarma y se oye perfectamente cómo descargan más de treinta bombas en el campo de aviación sin causar grandes daños, con el consiguiente susto para los jornaleros que construían el cuartel, de los cuales unos cuarenta han sido heridos. Termina el mes sin que haya cesado el despegue y aterrizaje de aviones en el aeródromo; el 30, por la tarde, la aviación fascista se vuelve a ver y la campana toca la segunda alarma tres veces consecutivas, aunque no sucede nada.

El mes de julio se anuncia con un fuerte y bochornoso poniente, aunque han pasado seis aviones hacia Chelva. El 2 se observa mucha actividad aérea por todas partes; por la tarde, hacia las dos, la campana de nuevo toca alarma por la presencia en el horizonte de aviones fascistas, que -inopinadamente- dan media vuelta y huyen. El día 4 se desalojan las fuerzas que hay, todas cuantas hay destacadas aquí y no dejan de pasar camiones con soldados, unos de doscientos setenta, en dirección al frente, por la zona de la fuente de Andilla. Esa mañana, a las 3 de la tarde, unos aviones vuelan por encima del pueblo. Los días siguientes es un continuo ir y venir de camiones hacia el frente, suben con soldados sanos y bajan con soldados heridos. El día 10 es bombardeado intensamente el campo de aviación de Liria. Por la sierra de Andilla no dejan de escucharse explosiones de las bombas de los aviones y de la artillería fascistas. El día 13 se repite la alarma de la campana, pero los aviones llevan otro destino: de nuevo el campo de aviación de Liria y la carretera que une esta ciudad con El Villar; de madrugada, los bombardeos aéreos van dirigidos a la carretera de Chelva.

La estrategia fascista es muy clara: romper las líneas de comunicación y abasteci-



Entrada al Refugio de la c/ Calvario y boca de entrada cegada en la c/ Solanas.

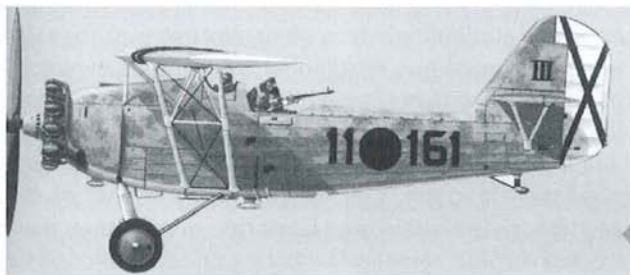
miento republicano para el frente de Andilla. Hacia el día 14 el cronista observa un *"gran movimiento de aviación por el campo de Sinarcas, pues todos los días hacen 3 o 4 viajes hacia Segorbe o Manzanera"*. El día 15 vuelve a sonar la alarma, pero los aviones pasan lejos. Todo el pueblo ya hace más de un mes que se dedica a hacer refugios por agrupaciones que se suscriben para construirlos; escribe el cronista: *"Hasta ahora hay construidos el de la calle de las Gracias cerca de la carretera de Losa, el de la era de Palomares, el del cementerio viejo (en las Solanas), el de la era de Cinteros, el de detrás de la calle Levante cerca de la carretera de Higuieruelas, el de la calle de Roma y otro en esta misma calle por la era Alta y en casa de Barrales en la Dula. La aviación ha estado muy activa hoy por todas partes"*. Al otro día, el continuo y nutrido cañoneo por la parte de Andilla-Alcublas es estruendoso; por la tarde, la aviación realiza dos salidas de unos 20 aviones y, al anochecer, 25 camiones con soldados corren veloces hacia Andilla.

Días después se comenta por los soldados destacados en el pueblo que los fascistas han tomado El Toro y Barracas. El 18, de nuevo la alarma avisa de la presencia de los aviones fascistas por los cerros de Andilla, sobrevolando Canales y Alcublas, produciendo un ensordecedor cañoneo; sobre las diez de la mañana, tiene lugar sobre los cielos de El Villar un combate aéreo, con el resultado de la huida de cuatro aviones del gobierno republicano; hacia el anochecer para que el ruido encadenado de explosiones sea más cercano, durante todo el día y por la noche no han cesado de subir y bajar camiones, la tranquilidad sólo llega cuando se hace la noche. El día 19, de nuevo se produce un combate aéreo, por la partida de las Cañadas, hacia Alcublas; caen incendiados sobre los Herreros, dos aviones fascistas y otros dos republicanos. Al día siguiente se evacua Andilla y a las tres de la tarde suena la alarma al avistarse aviones fascistas, pero no llegan aquí; que vuelve a repetirse a las cinco de la tarde del día

21, son los aviones fascistas que van a descargar sus bombas sobre Andilla. Los días transcurren con la frenética actividad aérea de las últimas semanas, incluso por la noche. El día 23 una espantosa columna de humo sale desde Andilla por peña Parda. El ruido de ametralladoras y fusilería se repite sin descanso por encima de Osset y Andilla. La alarma suena dos veces en El Villar, por la mañana y de madrugada... se comenta que han bombardeado el puente de la Dehesa; siguen pasando decenas de fugitivos que desertan del frente. Acaba el mes con una nueva alarma, pero los aviones se dirigen a Andilla, población a la que no dejan de bombardear.

Los primeros días de agosto son de una tranquilidad casi absoluta, apenas se ven evolucionar aviones y las explosiones de los bombardeos suenan muy lejanas, aunque continua sin descanso el paso de camiones con soldados y coches con oficiales hacia el frente de Andilla. Hasta que el día 12, a media mañana, comienzan a llegar ambulancias con numerosos muertos y heridos, se comenta que la Brigada 52 ha quedado deshecha; por la tarde se tocan las campanas en señal de alarma y cinco *pavas* fascistas se acercan hasta El Villar en misión de reconocimiento. Al día siguiente, con el pueblo lleno de soldados, cinco aviones fascistas sueltan sus bombas por el cerro de las Cabras y la Dehesa. Dos días después vuelve el sonido del continuo cañoneo, mientras la aviación republicana no se ve desde hace más de dos semanas. El día 20 por la mañana las explosiones de bombas no dejan de escucharse en un arco que va de Abejuela a Alcublas, bombardeando todo el frente de Andilla. Dos días después suena seis veces la alarma, aunque como el cielo está muy nublado no se puede precisar de qué bando son los aviones, pero se presume que son fascistas.

Esta situación se mantiene en el mes de septiembre, si cabe con mayor concentración de cañoneo en el frente. El día 19 la Plana Mayor del Ejército y un gran contingente de tropas se traslada a Torrijas. A final de mes, el frente se ha establecido en Osset. En el pueblo se da la orden de que se abran los pajares y demás edificios de labranza para dar cobijo a las maltrechas tropas que bajan heridas desde el frente. Ya en octubre, la actividad de camiones y coches es intensísima por todos los caminos y carreteras; en la fuente de la Replaceta, junto al antiguo Hospital de El Villar, se llenan grandes depósitos de agua y toneles en camiones para llevarlos al frente; se dice que Andilla, la Pobleta, Artaj, Oset y Canales los han evacuado del todo. Los únicos vuelos que se ven son de aviones fascistas que fotografían las instalaciones militares y los movimientos de tropas. El día 27, el Estado Mayor del Ejército de Levante se establece aquí.



Avión *pava*
(modelo Heinkel 62).

El mes de noviembre llega con intensos y nutridos cañoneos. El día 7 se marcha el 22 Cuerpo del Ejército y llega el 13 Cuerpo del Ejército con unos 17.000 hombres. El día 9 se establece en El Villar el Estado Mayor Central del 13 Cuerpo del Ejército, que se ha intercambiado con el número 22. La aviación fascista no deja de realizar vuelos de reconocimiento por el pueblo y los bombardeos en el frente no cesan ni un solo día. Llega diciembre y la situación se mantiene igual; se comenta que el día 1 tuvo lugar entre Altura y Alcublas uno de los más fieros combates. El día 3 la aviación fascista, con una escuadrilla de treinta y dos bimotores, arrojan sobre la casica Roger once bombas de aire comprimido intentando deshacer los edificios, aunque no lo consiguen, y prosiguen su vuelo hacia Chiva y Requena soltando gran cantidad de bombas. Los días 4 y 5 tienen lugar horribles bombardeos aéreos entre Alcublas y Abejuela durante todo el día. Los días siguientes son tranquilos, aquí en El Villar, hasta que finaliza el año.

Comienza el año 1939 con la tranquilidad de las semanas pasadas, sólo rota por los cañoneos y bombardeos en el frente, aunque esporádicos. No obstante, hacia el día 19 de enero éstos se hacen más intensos en todo el frente. Esta situación se prolonga durante el mes de febrero, aunque se reseña el continuo paso de aviones fascistas de reconocimiento, sin duda sirven para que horas después los bombarderos fascistas descarguen sus bombas sobre las posiciones republicanas del frente. Hacia mediados de mes, la consternación de la población es grande, pues se está a la expectativa de una gran ofensiva fascista desde los destacamentos de Teruel. El día 17, al descargar un camión con proyectiles en la entrada del Polvorín, un accidente hace estallar el cargamento y mueren seis soldados en el acto hiriendo a cuatro más que mueren por la noche. El pueblo está con mucho miedo esperando de un momento a otro por aquí una gran ofensiva.

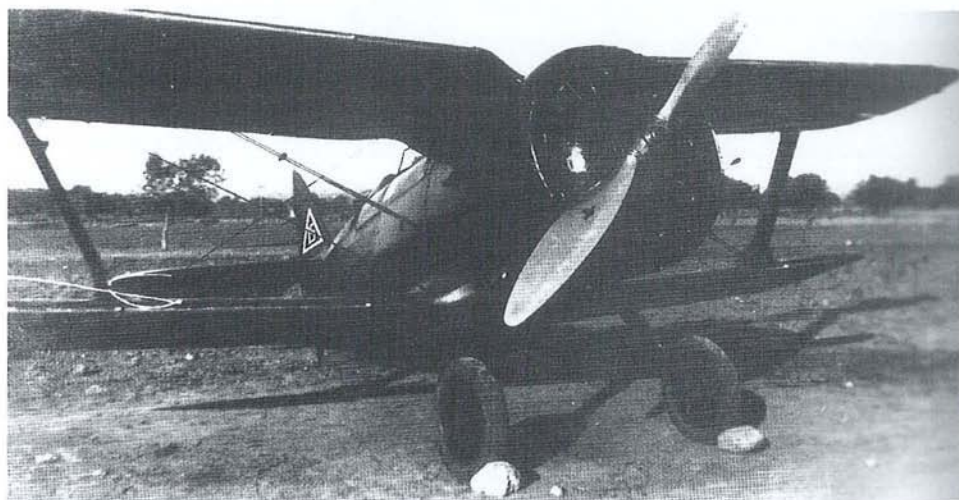
Y llega el mes de marzo, continuando los bombardeos en el frente de Andilla y los vuelos fascistas de reconocimiento. En El Villar se ha establecido el 13 Cuerpo del Ejército. Hacia el día 13 ya se habla de que la guerra acabará muy pronto y se pronuncia con vehemencia la palabra PAZ. El día 29, un interminable cordón humano de tres brazos (desde Higuera, Andilla y Alcublas) se acerca a El Villar, son las tropas republicanas que abandonan vencidas el frente de Andilla. El cronista comenta que *"bajaban a pie, las caras demacradas por el hambre y los sufrimientos, llenos de miseria, casi todos con las vestiduras rotas y maldiciendo su suerte, mientras sus jefes habían huido en cómodos autos"*; esa tarde, los fascistas toman Liria, y ayer, habían ganado Segorbe y todos los pueblos del Camp de Morvedre hasta Sagunto. Por la noche se echa un bando que dice así: *"Manuel Gurrea Palomar presidente del Consejo Municipal que habiendo sido constituido invita a los vecinos le presten la colaboración más entusiasta para hacer una España grande y libre"*. La guerra ha terminado en El Villar.

César Salvo es conservador del Archivo histórico "Vicente Llatas Burgos" del Ayuntamiento de Villar del Arzobispo

AVIONES Y PILOTOS EN ALCUBLAS

Julián Oller

Fundación Aérea de la Comunidad Valenciana



Avión de Leopoldo Morquillas - Jefe de la Segunda de *Chatos*

El primer avión que, al parecer, tomó tierra en el aeródromo de Alcublas fue un Polikarpov R-Z *Natacha* de la 2ª Escuadrilla del Grupo 30 que, el 15 de diciembre de 1937, tras tomar parte, con el resto de su unidad, en un ataque a las tropas franquistas que defendían los accesos a Teruel, no pudo regresar a su base de Manises debido a una avería en el motor y tuvo que realizar un aterrizaje de emergencia. Por supuesto que, una vez reparada la avería, abandonó Alcublas para reunirse con la unidad a la que pertenecía.

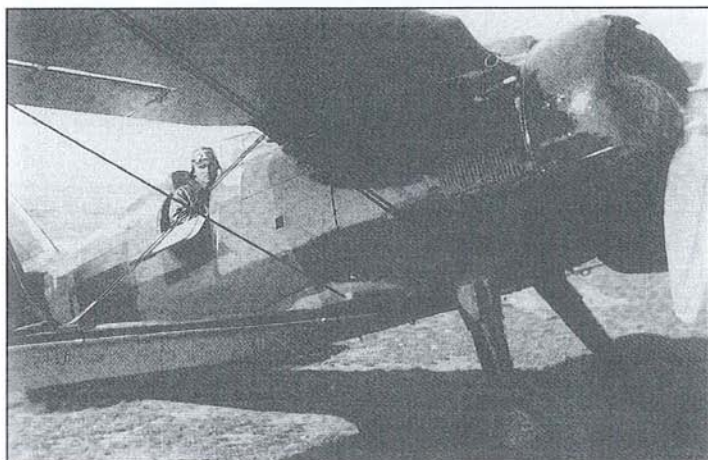
Tras esta actividad incidental, el aeródromo no volverá a estar activo hasta mediados de enero de 1938 cuando, procedente de Villafamés, se instala en él la 1ª Escuadrilla del Grupo 21 de Caza, equipada con los magníficos monoplanos rusos Polikarpov I-16 *Mosca* y cuyo mando ejercía Eduardo Claudín Moncada. Pocos días después la escuadrilla se trasladaría a Liria.

El 19 de febrero de 1938, la 1ª escuadrilla del Grupo 21 de *Moscas*, mandada por Eduardo Claudín Moncada, se traslada a Alcublas desde el aeródromo de Sarrión, donde se había instalado el 19 de enero.

El 20 de febrero se le unirá la 5ª escuadrilla del mismo Grupo, mandada por el



Dos pilotos rusos
Primera de *Chatos*



Felipe Cirujeda
Primera de *Chatos*



Juan Sayo □ Estivill
Primera de *Chatos*

soviético Smoliakov, procedente de Reus. Ambas escuadrillas permanecerán en Alcublas hasta los primeros días de Marzo, en que, al iniciarse la ofensiva franquista en Aragón, será trasladada a Caspe.

A las 16.15 se señaló la presencia de una formación de ocho bombarderos Heinkel He-111 de la Legión Condor que, escoltados por varios cazas, vuelan, aparentemente, en dirección a los aeródromos de Sarrión y El Toro. En misión de intercepción despegan de Alcublas nueve cazas de la 1ª Escuadrilla que regresan sin haber conseguido localizar al enemigo. Esos mismos aviones despegarán de nuevo, escasos minutos después, cuando se señala que el objetivo de los bombarderos alemanes es el aeródromo de Barracas, que estaba siendo bombardeado. Cuando los Moscas de la 1ª Escuadrilla llegan sobre Barracas, los bombarderos ya habían cumplido su misión ofensiva y volaban de regreso a su base de Alfamén (Zaragoza). Los nueve cazas de la 1ª Escuadrilla regresaron a Alcublas, sin novedad, a las 17.15, sin haber podido ver al enemigo. Con mayor suerte, los aviones de las escuadrillas 2ª y 6ª, que habían despegado de su base del Villar, consiguieron entablar combate con los aviones enemigos, reivindicando el derribo de uno de los cazas de escolta.

Para el día siguiente, 21 de Febrero, el Mando de la caza republicana puso en vuelo la totalidad de las fuerzas de que disponía en aquel Teatro de Operaciones, pero no lo hizo en una masa única, sino en varias sucesivas.

El primer ataque, en el que no intervinieron las escuadrillas basadas en Alcublas, tuvo lugar poco después de las diez de la mañana y estuvo a cargo de doce Moscas de la 2ª Escuadrilla, con base en El Villar, y diez Chatos de las escuadrillas 3ª (6) y 4ª (4) basadas en El Toro y Barracas, respectivamente. Estos aviones tuvieron que enfrenarse en combate con una formación de 17 Messerschmitt alemanes y otra de 24 Fiat italianos.

A las 10.50, y para unirse a la primera, saldría la segunda oleada, de la que formaban parte ocho aviones de la 1ª Escuadrilla y otros ocho aviones de la quinta, que se unirían a seis Moscas más, pertenecientes a la 6ª escuadrilla (El Villar) y dos Chatos adicionales de la 4ª escuadrilla (Barracas). La masa de aviones que resultó de la reunión era impresionante: 34 Moscas y 11 Chatos que se enfrentaron a los 17 Messerschmitt y 24 Fiat dando lugar al mayor combate aéreo que, hasta aquel momento, se había producido desde que comenzó la guerra. Sabemos hoy que los Fiat CR-32, del Grupo *Asso di Bastoni* iban mandados por el veterano Mayor Zotti y las dos escuadrillas de Messerschmitt lo eran por los tenientes Schellmann y Schlichting. Las unidades republicanas de Moscas estaban mandadas por Claudín (1ª), Devotchenko (2ª), Smoliakov (5ª), y Gusiev (6ª), mientras que las de Chatos lo eran por Comas (3ª) y Duarte (4ª).

En la primera fase del combate, los Moscas de Devotchenko sufrieron un duro castigo, pues perdieron cuatro de sus doce aviones (CM-032, CM-034, CM-123 y CM-239). Los Chatos de la primera oleada tomaron tierra en sus bases a las 11.10 y los ocho Moscas supervivientes de la 2ª escuadrilla regresaron al Villar a las 11.25.

El Mando envió entonces la tercera oleada de aviones, que despegó a las 11.50 para unirse al combate. Se trataba de 19 Chatos en total; los que quedaban de las 3ª y 4ª escuadrillas, más once de la segunda, con lo que, en total, en las distintas fases del



Ladislao-Duarte
4ª de *Chatos*



Leopoldo Morquillas
Jefe 2ª *Chatos*



Alexander Stepanovich
Osipenko

combate llegaron a tomar parte 65 aviones (34 *Moscas* y 31 *Chatos*) republicanos frente a los 41 aviones alemanes e italianos.

El combate fue encarnizado y ambas partes reclamaron el derribo de numerosos aviones enemigos, aunque, de hecho sólo se produjo una baja, aunque importante. En la confusión del combate, el *Chato* CC-030 pilotado por Francisco Viñals, de la 3ª escuadrilla del Grupo 26, chocó en vuelo contra un Fiat. Aunque Viñals consiguió, con apuros, separarse del Fiat y tomar tierra en un sembrado cerca de Formiche Bajo (Teruel), el Fiat no pudo hacerlo, estrellándose y muriendo su piloto, que no era otro que el capitán Carlos de Haya, famoso antes de la guerra por haber batido, en 1930, varios récords mundiales de velocidad en circuito cerrado y por haber llevado a cabo un vuelo sin escalas entre Sevilla y Guinea Ecuatorial. Además, durante la guerra había llegado a ser uno de los pilotos más distinguidos del bando franquista.

A las 15.50 nueva salida para prestar, como en la anterior, servicio de vigilancia. Despegan de Alcublas un total de 17 aviones (10 de la 1ª escuadrilla y 7 de la 5ª) que se unirán a otros 12 *Moscas* del Villar y 20 *Chatos* de otras unidades. En las inmediaciones de Teruel los aviones de la 5ª consiguen interceptar y derribar un trimotor Junkers Ju-52/3m de bombardeo, regresando a su base de Alcublas, sin novedad, a las 17.10. También fue derribado el Fiat pilotado por el Sargento Mayor Mario Visconti, que se lanzaría en paracaídas y sería hecho prisionero. Los aviones de la 1ª no llegaron a entablar combate, pero el avión CM.043, pilotado por el Jefe de la Escuadrilla, Eduardo Claudín Moncada, tuvo un aterrizaje accidentado al doblársele la pata derecha del tren de aterrizaje, lo que causó la rotura del ala del mismo lado.

El 22 de febrero fue un día muy activo en el aeródromo de Alcublas. A las 10.35 de



Esta foto fue tomada, al parecer, en Alcublas en junio de 1938 y recoge a un grupo de pilotos de las Escuadrillas de *Chatos* 1ª y 2ª, que entonces tenían su base en Alcublas.
 De pie y de izquierda a derecha: Antonio Aguilar Ambrosio (1ª), Francisco Viñals (2ª), Leopoldo Morquillas (Jefe de la 2ª), Julián Barbero López (2ª), Francisco Janover Buendía (1ª).
 Agachados, de izquierda a derecha: Juan Andreu Motes (1ª), Vicente Baixauli Soria (1ª), Joaquín Calvo Diago (2ª), José Brufau (2ª), Francisco Sagasti (1ª), Juan Mora Faucía (2ª) y Juan Sayós Estivill (1ª). Los demás no han sido identificados.

la mañana y para prestar el consabido servicio de vigilancia en el frente de Teruel, despegaron quince aparatos (nueve de la 1ª Escuadrilla y seis de la 5ª). Los aviones de la 1ª patrullaron la zona al NE de Teruel, divisando a lo lejos una escuadrilla de cazas Messerschmitt Bf-109 con la que no llegaron a entablar combate y regresando a Alcublas, sin novedad, a las 12.00. Los aviones de la 5ª Escuadrilla, que patrullaban el sector de Albarracín, pudieron ver, a mucha altura, un grupo de cazas monoplanos enemigos, tal vez los mismos que también vieron los pilotos de la 1ª Escuadrilla, con los que tampoco llegaron a entablar combate.

A las 13.25 despegaron nuevamente 6 aviones de la 1ª Escuadrilla en servicio de patrulla de vigilancia, tomando tierra sin novedad a las 14.20. Y de nuevo, a las 15.20, despegan 10 aviones de la 1ª Escuadrilla para el acostumbrado servicio de vigilancia sobre el frente.

A las 15.30 se presentó sobre el aeródromo de Alcublas una formación de bombarderos enemigos (Heinkel He-111 escoltados por aviones de caza Messerschmitt Bf-109, todos ellos de la Legión Condor alemana) que arrojó sus bombas sin lograr alcanzar ninguno de los aviones que allí habían, aunque los seis aparatos operativos con que

contaba la 5ª Escuadrilla lograrán despegar, en medio del bombardeo y unirse a los de la 1ª escuadrilla que regresaban a su base, ahuyentando a los bombarderos franquistas, no sin antes conseguir el derribo de un caza Messerschmitt Bf-109 que cayó cerca de la población turolense de Puebla de Valverde. Esa misma tarde, la 1ª Escuadrilla recibió la orden de trasladarse al aeródromo de Liria.

En la noche del 22 al 23 de Febrero, las tropas nacionales del General Aranda ocupaban la ciudad de Teruel, fijándose la línea del frente en el Puerto del Escandón y quedando las líneas estabilizadas durante unos meses, al trasladarse el centro de gravedad de las operaciones militares al valle del Ebro, donde Franco planeaba ahora llevar a cabo una nueva ofensiva cuyo objetivo era la llegada al mar, aislando Cataluña del resto del territorio controlado por la República con lo que, prácticamente, y desde el punto de vista militar y logístico, podría darse la guerra por ganada. En esos días de relativa calma, casi todas las unidades de la aviación republicana serían trasladadas al nuevo teatro de operaciones. La 5ª Escuadrilla de *Moscas*, que continuaba en Alcublas, se trasladaría muy pronto al aeródromo de Puig Moreno, cerca de Híjar. Las demás unidades se desplegarían en los aeródromos de Caspe (1ª/21 y 1ª/26), Puig Moreno (2ª/21 y 5ª/21), Escatrón (4ª/21 y 2ª/26), Bujaraloz (3ª/26) y Candanos (4ª/26).

Las operaciones aéreas se iniciarían el 6 de marzo, apenas doce días después de finalizada la batalla de Teruel. Por su parte, la ofensiva terrestre se inició el 9 de marzo y proseguiría en una primera fase hasta alcanzar la línea Alcañiz-Caspe. El 22 de marzo se iniciaría la segunda fase, al Norte del Ebro, que tenía como objetivo la línea del Segre. En la tercera fase se pretendía llegar al Mediterráneo por Tortosa y Amposta.

Alcublas quedaría huérfano de aviones, pero cuando, el 11 de abril, la ofensiva franquista en Aragón quedó frenada por la resistencia de las tropas republicanas en la línea del Segre, al Norte del Ebro, y por la línea Pauls-Beceite en la zona Sur del río. La llegada al mar, por Vinaroz, se produciría el 15 de abril. La ofensiva se reinició el 18 de Abril por el Cuerpo de Ejército de Galicia, que avanzó sin encontrar mucha resistencia hasta la línea Alcalá de Xisvert-Tirig, donde fue, por el momento, detenido.

De inmediato, la aviación republicana modificó su despliegue, situándose las Escuadrillas de *Moscas* en Liria la 1/21, en Sagunto la 3/21 y en Vistabella la 4/21, mientras que las de *Chatos* se desplegaban en Alcublas las 1/26 y 2/26, en Castellón la 3/26 en Castellón y en Villafamés la 4/26. Por su parte, la aviación de Franco se había desplegado, ya con anterioridad, en los aeródromos de Caudé (Grupos 1G2 y 6G15 equipados, respectivamente, con aviones de asalto Heinkel He-51 y Heinkel He-45), Bello (Grupos 2G3 y 3G3, equipados con cazas Fiat CR-32) y Calamocha (7G14 y 2G22, equipados, respectivamente, con aviones rápidos de reconocimiento Heinkel He-70 y bombarderos trimotores Junkers Ju-52/3m). Los bombarderos Savoia S-79 continuarían operando desde Alfamén. La Aviazione Legionaria italiana mantuvo sus bombarderos, como reserva, en Logroño y Tudela y dos de los Grupos de Caza en Puig Moreno (23º Gruppo Caccia Terrestre *Asso di Bastoni*) y Escatrón (6º Gruppo Caccia Terrestre *Gamba de Ferro*), mientras que el tercer grupo de caza italiano (16º Gruppo Caccia Terrestre *La Cucaracha*) se trasladaba desde Valenzuela (Zaragoza) a Mas de las Matas. En cuanto a los alemanes de la Legion Condor, sus bombarderos Heinkel



Pilotos de la 2ª *Chatos*

He-111, pertenecientes al KGr/88 continuarían operando desde su base de Sanjurjo (Zaragoza), mientras que sus cazas lo hicieron desde Castejón y poco después desde La Cenia.

Como ya se ha indicado, el 19 de abril de 1938 y procedente de Vilafranca del Penedés, se traslada a Alcublas la 1ª Escuadrilla del Grupo 26, equipada con los biplanos Polikarpov I-15 *Chato* y mandada por el As soviético Alexander S. Osipenko. Según cuenta uno de sus pilotos, Juan Sayós Estivill, parece ser que el líder de la formación tuvo dificultades en localizar el aeródromo al que iban destinados y, cuando lo logran, todos los aviones iban cortos de combustible, capotando uno de ellos al tomar tierra, lo que supuso la muerte de su piloto, un novato recién incorporado a la escuadrilla apellidado González. La escuadrilla estaba integrada, además de los ya mencionados Osipenko y Sayós, por Francisco Janover Buendía, Melchor Díaz Román, José Calvo Bravo y Juan Maíquez Pellicer, siendo soviéticos todos los demás pilotos, aunque poco después éstos comenzaron a ser reemplazados por pilotos españoles, como Felipe Cirujeda,

En el mismo día, según cuenta Joaquín Calvo Diago, también la 2ª Escuadrilla del mismo Grupo 26 se trasladó a Alcublas desde el aeródromo de Monjos, junto a Vilafranca del Penedés. Era, entonces, Jefe de la 2ª Escuadrilla Leopoldo Morquillas y como Segundo Jefe actuaba el valenciano Vicente Castillo Monzó, que muy pronto sería sucedido en dicho puesto por Julián Barbero López. Por este tiempo integraban



Sayos,
Maiquez,
Cirujeda y
Díaz Roman
de la Primera
de *Chatos*

también la unidad los tenientes Antonio Menéndez Martínez, Jaime Thorn Roca, Francisco Viñals Guarro, José Mora Fauria y José Brufau Basanta, así como los sargentos Francisco Sagasti Fernández, Vicente Baixauli Soria y Juan Andreu Moles. El sargento Joaquín Calvo Diago se incorporó a la escuadrilla en Monjos, pocos días antes del traslado a Alcublas.

El Alcublas, las dos escuadrillas llevaron a cabo una actuación limitada, ya que durante los últimos días de abril y primeros días del mes de mayo el mal tiempo impidió los vuelos en muchas ocasiones, Las misiones que se pudieron llevar a cabo, no obstante, fueron las usuales de ametrallamientos y bombardeos de las posiciones enemigas en tierra y, sobre todo, el 14 de mayo intervendrían, como protección de los bombarderos *Katiuska*, en el bombardeo del aeródromo de Caudé, cerca de Teruel, en el que había una gran concentración de aviones enemigos, que sufrieron grandes daños.

Estas dos unidades estuvieron en Alcublas hasta el 21 de mayo, cuando se inició la ofensiva republicana del Segre y recibieron la orden de trasladarse al aeródromo leridano de Anglesola, junto al Canal de Urgel. Por cierto, que según cuenta Sayós, cuando salieron de Alcublas el viento era tan fuerte que los aviones, al despegar proa al viento, se separaban del suelo casi verticalmente. Para evitar la zona ocupada por los nacionales. entre Torreblanca y el Ebro, las dos escuadrillas cambiaron su rumbo a la altura de Castellón y volaron sobre el mar dirigiéndose de nuevo hacia tierra tras superar el Delta del Ebro. La 1ª Escuadrilla estaba entonces formada por cuatro patrullas de tres aviones: la de Osipenko, con Díaz y Sayós; otras dos mandadas por Cirujeda y Máiquez y una última integrada por pilotos soviéticos. Por su parte, la 2ª Escuadrilla,



Claudin, Jefe 1 *Moscas*
y Zarauza

mandada por Leopoldo Morquillas, perdió durante el vuelo de traslado al teniente Antonio Menéndez Martínez, que, cuando volaban sobre el mar, a la altura de Vinaroz, abandonó la formación y se dirigió hacia tierra, sin que nunca más se tuvieran noticias de él. Es posible que tratase de llegar a tierra al detectar una avería en el motor y que no pudiese llegar, cayendo al mar, o es posible que tratase de pasarse al bando nacional y que, al llegar sobre la costa, fuese derribado por la antiaérea.

Apenas una semana después, el 28 de mayo de 1938 se reanudó la ofensiva franquista sobre Valencia, y, como consecuencia, la aviación republicana llevó a cabo un nuevo despliegue. El 30 de mayo las cinco escuadrillas del *Moscas* del Grupo 21 se desplazaron de nuevo hacia Valencia, aunque las escuadrillas 1ª, 4ª y 5ª dejaron, cada una de ellas, una patrulla en Cataluña. Las escuadrillas 1ª/21, 3ª/21 y 4ª/21 se desplegaron en Liria y Sagunto, mientras que la 5ª/21 lo hacía en El Villar. Por su parte, las escuadrillas 1ª/26 y 2ª/26, con doce *Chatos* cada una, regresaron a su base de Alcublas en tanto que las otras dos, 3ª/26 y 4ª/26, con once *Chatos* cada una, lo hacían a su antigua base en El Toro. Según relata Joaquín Calvo, de la 2ª Escuadrilla de *Chatos*, dejaron en Cataluña a Jaime Torn, hospitalizado por enfermedad, pero en Alcublas se les incorporaron los sargentos Antonio Aguilar Ambrosio, Juan Llorens Nonet y, poco después, Benigno Fernández Montes, quien, durante el vuelo de traslado, había tenido que regresar a Cataluña por avería de su avión, el CA-049.

El 31 de Mayo fue un día importante para los *Chatos* de Alcublas y de El Toro. La aviación franquista llevó a cabo un bombardeo de las posiciones republicanas, en el



Esta fotografía fue tomada en Vilafranca del Penedés, muy pocos días antes de que la 2ª escuadrilla de *Chatos* fuese trasladada a Alcublas. En ella aparecen, sentados y de izquierda a derecha: Melchor Díaz Román, Piloto soviético no identificado, Francisco Janover Buendía, Otro piloto soviético sin identificar, Juan Máiquez Pellicer. Detrás de éstos, de pie y de izquierda a derecha aparecen: Alexander Stepanovich Osipenko (cuarto por la izquierda), Juan Sayós Estivill (primero por la derecha). Todos los demás son pilotos soviéticos sin identificar.

sector de Puebla de Valverde. Los Fiat CR-32 de los Grupos con tripulaciones españolas (2G3 y 3G3) volaron en misión de protección de los Junkers Ju-52/3m y los Romeo Ro-37 del Grupo 4G12 que llevaban a cabo el bombardeo. Para interceptarlos despegaron las dos escuadrillas de *Chatos* de Alcublas (1ª/26 y 2ª/26) y los *Moscas* de la 3ª/21, procedentes de Sagunto. En un combate contra 14 Fiat (ocho del 2G3 y seis del 3G3), todos ellos al mando de Angel Salas, combatieron contra las escuadrillas 1ª y 2ª de *Chatos* y la 3ª de *Moscas*. Salas tuvo que abandonar pronto la formación, apenas iniciado el combate, regresando a su base al ser averiado su avión por el fuego enemigo, pero, de todos modos, los Fiat lograron apuntarse el derribo de tres *Chatos*: uno que se estrelló contra el suelo, otro del que el piloto se lanzó en paracaídas y un tercero que fue perseguido hasta el aeródromo de Sarrión y que fue ametrallado e incendiado cuando ya se hallaba en tierra.

En los últimos días de Mayo, Sayós y algunos otros pilotos veteranos de la 1ª Escuadrilla fueron ascendidos a tenientes por recomendación de Osipenko. Poco después regresaba éste a la Unión Soviética, quedando la escuadrilla al mando del recién ascendido y Felipe Cirujeda Esteve.

Los avances franquistas en el frente de Teruel, que el 7 de junio habían roto el fren-

te en la línea Chodos-Benafigos y que el 8 sobrepasó la Rambla de la Viuda y se apoderó de Adzaneta, llegando por el Oeste a ocupar Lucena del Cid llevó al Estado Mayor de la República a tomar la decisión de replegar sus fuerzas sobre la línea del río Mijares, para dar tiempo a que se finalizase la segunda línea de resistencia, la llamada línea X-Y-Z, que se apoyaba en la Sierra Espadán (entre los ríos Mijares y Palancia), en la comarca de Viver-Jérica y en La Yesa, al Sur del Macizo de Javalambre.

En los primeros días de Junio, la 2ª Escuadrilla de *Chatos*, mandada por Morquillas, se trasladó desde Alcublas a Manises para intervenir en la defensa del puerto de Valencia, simultaneando estas misiones con otras en el frente de Teruel, por lo que la unidad estuvo continuamente saltando de Manises a Alcublas y viceversa, situación insostenible para los pilotos y que se resolvería poco después, cuando, el 10 de junio, el aeródromo de Alcublas fue bombardeado por los trimotores Savoia S-79 del 3G28 y ello llevó a dar la orden de traslado de la 1ª Escuadrilla al aeródromo de Requena y de la 2ª Escuadrilla al de La Yesa, acabado de construir. Sin embargo, los pilotos consideraron que era demasiado pequeño y que carecía de los servicios mínimos necesarios, por lo que la Escuadrilla sería finalmente trasladada a Requena.

El aeródromo de Alcublas ya no volvió a ser base de unidades operativas. La Batalla del Ebro, iniciada en el mes de Julio, concentró en Cataluña la casi totalidad de la aviación republicana y, después, la ofensiva sobre Cataluña fue la hoguera en que ésta se inmoló en sacrificio. Tras la caída de Cataluña, solamente dos escuadrillas de *Chatos* habían sobrevivido para intervenir, con los bombarderos *Natacha* y *Katuska*, en el último intento de las armas republicanas en el frente de Extremadura. Después, las dos escuadrillas de *Chatos* quedarían, hasta el final de la guerra, para proteger, desde los aeródromos de La Señera y de Rabasa, los puertos de Valencia y Alicante.

En alguna publicación hemos podido ver una fotografía de un grupo de pilotos de la 3ª Escuadrilla de *Chatos* en cuyo pie de foto, además de los nombres de los que allí aparecían, se afirmaba que la fotografía había sido tomada en Alcublas. También hemos encontrado, en alguna fuente, la afirmación de que la 4ª Escuadrilla de *Chatos* estuvo desplegada en Alcublas en Marzo de 1938. Ambas afirmaciones son inciertas, pues ninguna de esas dos escuadrillas estuvo jamás desplegada en Alcublas. La tercera, mandada por Juan Comas, tuvo como base, cuando estuvo desplegada en el Frente de Teruel, los aeródromos de Barracas y de El Toro. Por lo que se refiere a la 4ª escuadrilla del Grupo 26, mandada por Ladislao Duarte, en marzo de 1938 tenía su base en Candanos, pasando, en los primeros días de abril a Anglesola y, después, a Vendrell. Hasta el 23 de Abril no dejaría Cataluña para pasar a desplegarse en el aeródromo de El Toro.

**Estelas
en el cielo.
Alcublas, 1938**



AYUNTAMIENTO DE ALCUBLAS