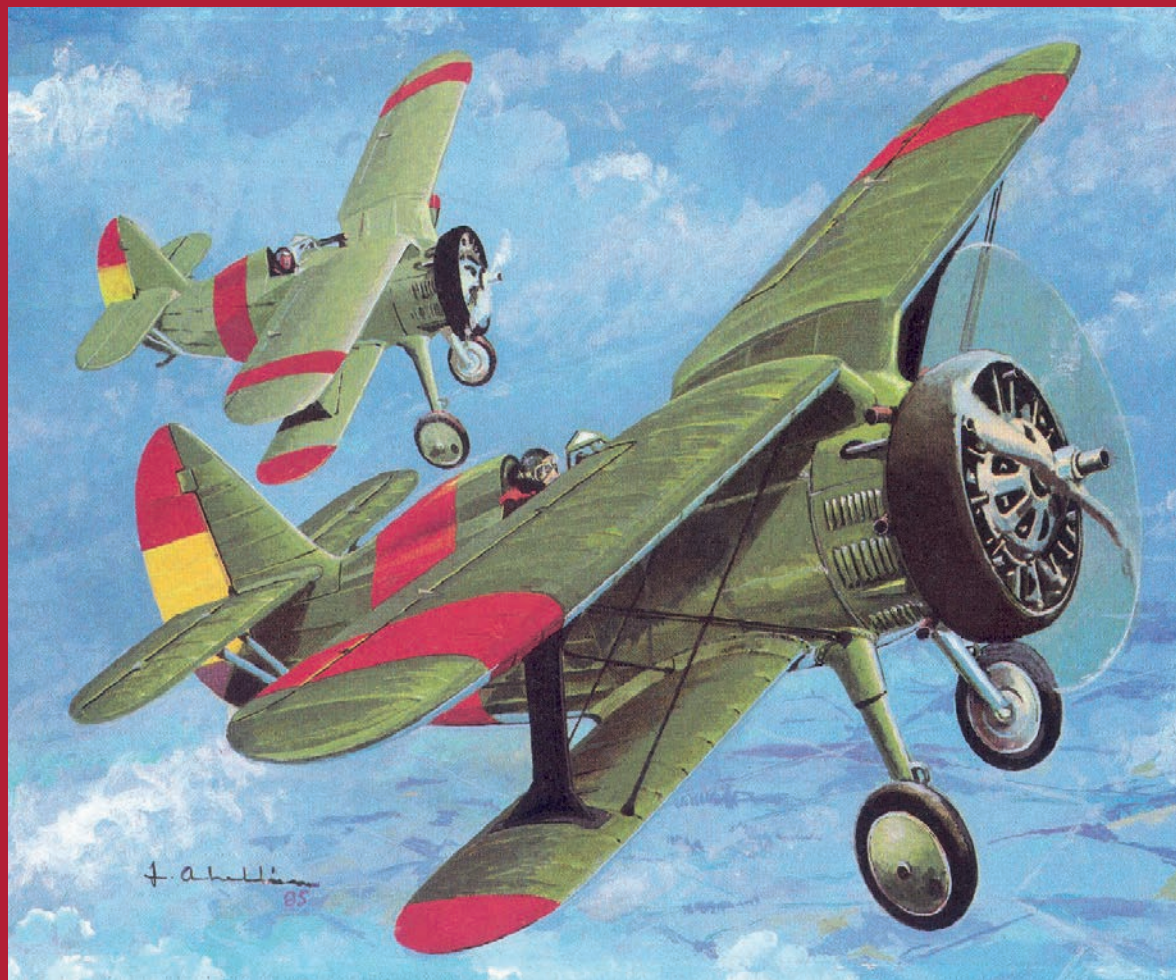


# LA NOCHE DEL ADIÓS

Marcial Donado - Víctor Manuel Muñoz



amg

ASOCIACIÓN  
Amigos del Museo  
de Getafe



Marcial Donado López



Víctor Manuel Muñoz Moreno

# LA NOCHE DEL ADIÓS

Marcial Donado - Víctor Manuel Muñoz



*La noche del adiós*

Primera edición: mayo de 2024

Autores: Marcial Donado López y Víctor Manuel Muñoz Moreno

Colabora: Carmen Donado Calcerrada

EDITA: Asociación Amigos del Museo de Getafe

COLABORA: Ayuntamiento de Getafe

Edición a cargo de: Coleman Ediciones

© Marcial Donado López y Víctor Manuel Muñoz Moreno y herederos, 2024

© De esta edición: Asociación Amigos del Museo de Getafe, 2024

© Ilustraciones de cubierta: Juan Abellán García-Muñoz

Imagen de portada: Avión Polikarpov I-15 «Chato». Durante la guerra civil, se pusieron en vuelo 237 Chatos fabricados por personal de CASA desplazado en Sabadell y Reus. Después de la guerra, se fabricaron otros 63, totalizando así 300 unidades de este modelo.

ISBN: 978-84-128247-0-4

Depósito legal: M-14726-2024

Edición no venal. Prohibida su venta.

Los contenidos de las obras publicadas por la Asociación Amigos del Museo son de exclusiva responsabilidad de sus respectivos autores.

Todas las imágenes de este libro son de dominio público o han sido cedidas libres de derechos debido al carácter no venal y divulgativo de la obra.

El autor y el editor autorizan la reproducción de este libro, de manera total o parcial, siempre que se les cite y cuando se destine a un uso personal o pedagógico y sin ánimo de lucro.

# LA NOCHE DEL ADIÓS

Marcial Donado - Víctor Manuel Muñoz

Colabora: Carmen Donado Calcerrada

Construcciones Aeronáuticas S.A.:  
su historia, su éxodo durante la Guerra Civil,  
récords conseguidos, modelos fabricados y otras historias



Año I

21 de Febrero de 1914

Núm. 8

# La Esfera

ILUSTRACIÓN MUNDIAL



DIBUJO DE GAMONAL

Los capitanes de Ingenieros, aviadores, D. Emilio Herrera Linares y D. José Ortiz Echagüe, que hicieron días pasados un vuelo desde Tetuán a Sevilla para entregar al Rey un mensaje de salutación que enviaba a Don Alfonso el jefe del ejército de operaciones en Africa, general Marina

S. M. ha recompensado el servicio de los Sres. Herrera y Ortiz Echagüe concediendo a estos el título de gentileshombres

# Índice

Presentación.....	9
Saluda .....	11
Prólogo original de Marcial y Víctor Manuel del año 2000 .....	13
Mi agradecimiento.....	15
Historia de Construcciones Aeronáuticas durante la Guerra Civil (1936 – 1939)...	17
Cronología del proceso.....	17
Movimiento bélico en Getafe.....	20
19 - 20 de julio de 1936:.....	20
Trayectoria de referencia utilizada por los bombarderos:.....	20
¿Qué fue y cómo nació El Gran Teatro? .....	22
Julita San Cristóbal.....	24
Situación política y primavera trágica .....	25
Evacuación a Reus .....	28
Distribución de la fábrica SAF3-16 .....	31
Edificio Central: .....	32
Sección de Carpintería:.....	33
Taller de reparación de aviones averiados .....	33
Taller de fundición .....	34
El Polikarpov I-15 «El Chato» .....	35
El Polikarpov I-16.....	37
La noche del adiós .....	39
El fundador .....	42
Aerostación: .....	48
Caciquismo, política e intereses encontrados.....	50
Dificultades superadas.....	56
Barberán y Collar pilotan el Cuatro Vientos (1-6-1933).....	61

Solicitud de la dehesa de Santa Quiteria .....	73
Don Alfredo Kindelán .....	78
Los Reyes en Getafe .....	81
Seis hidroaviones Dornier .....	87
Otras industrias de Getafe .....	89
Un recuerdo emocionado .....	93
El Cuartel de Artillería.....	96
Aportaciones personales .....	100
Premios a dos aprendices campeones .....	111
Resumen histórico-cronológico .....	113
<b>Bibliografía de los autores .....</b>	<b>131</b>
Marcial Donado López .....	133
Víctor Manuel Muñoz Moreno .....	137
<b>Imágenes .....</b>	<b>141</b>



# Presentación

*La noche del adiós* es el fruto de los trabajos de investigación que Marcial Donado y Víctor Manuel Muñoz iniciaron en los primeros años de la década de 1970. Estos trabajadores de la empresa Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA) recopilaron durante más de 35 años datos relacionados con el inicio de la aviación en Getafe, sus industrias y aquellos hechos históricos que paralelamente se fueron desarrollando junto a la implantación de la industria aeronáutica en Getafe.

Dado que alguno de estos «apuntes» eran las vivencias personales de trabajadores de la propia empresa, los autores siempre tuvieron en su mente la idea de que no podían perderse; Getafe debía mucho a CASA y esta a sus trabajadores.

Con ese carácter altruista que siempre le ha acompañado, Marcial realizó en el año 2015 una pequeña publicación, de apenas 15 o 20 ejemplares, en la que se recogía de manera ordenada lo que ambos autores habían ido compilando durante más de 35 años; sentía también que debía ser fiel al recuerdo y al trabajo conjunto con Víctor Manuel que había fallecido en el año 2007.

Uno de estos escasos ejemplares de la primera, llamémosle edición de *La noche del adiós*, se depositó en la Biblioteca Municipal Ricardo de la Vega de Getafe, gracias a este ejemplar la Asociación Amigos del Museo de Getafe ha podido recuperar esta valiosa fuente de información y ha preparado esta nueva edición que también será divulgada a través del Museo Virtual de Getafe; edición que ha sido revisada y ampliada por Marcial.

Desde aquí mostramos nuestro enorme agradecimiento a los autores por sus trabajos y, ahora en especial a Marcial Donado por su dedicación y compromiso con nuestra ciudad y en particular con nuestra asociación.

La junta directiva





## Saluda



Para convertirnos en la gran ciudad que hoy somos, Getafe no solo tuvo que aprender a crecer, sino también a volar. Primero de la mano de la Base Aérea y pronto también con CASA, este pueblo de paso entre Madrid y Toledo adquirió un protagonismo indiscutible en la aeronáutica mundial, llevando con orgullo los aviones en su escudo.

Este trabajo es el resultado de muchas vivencias personales, pero sobre todo del empeño de vecinos como Marcial Donado, Víctor Manuel Muñoz, y todos aquellos que conforman la asociación «Amigos del Museo de Getafe».

La historia de ese crecimiento que hoy sitúa a Getafe como un eje aeroespacial fundamental para entender el futuro del sector, que todavía sigue gene-

rando miles de puestos de trabajo en la ciudad, y que con sus buenos resultados ha ayudado al desarrollo económico y social de la misma, no debe perderse para entender quiénes somos y cómo llegamos hasta aquí.

Desde el Ayuntamiento de Getafe agradecemos a todas las personas involucradas en este proyecto, su generosa aportación para mantener viva la historia de Getafe, y las historias de sus vecinos.

Sara Hernández,  
alcaldesa de Getafe



## Prólogo original de Marcial y Víctor Manuel del año 2000

Hablar de Construcciones Aeronáuticas es hablar de una parte indisoluble e inseparable de la propia historia de Getafe, ya que esta empresa, desde su misma fundación en 1923, ha sido vínculo de unión, crisol de profesionalidad y forja de hombres y mujeres de Getafe que caminaron con paso firme en el ámbito de la industria, así como de aprendices que, avalados por el prestigio de esta firma, se proclamaron campeones en los concursos provinciales, nacionales e internacionales durante varios años consecutivos.

No sería petulancia por nuestra parte (en su día figuramos también en la plantilla de esta empresa) si recordamos que de su seno salieron valiosos profesionales, hombres de empresa, ingenieros, titulados y operarios que supieron llevar el pabellón de España y de Construcciones Aeronáuticas no solo por todo el territorio nacional, sino más allá de nuestras fronteras, desde los Estados Unidos hasta Australia, pasando por Indonesia, países árabes y por toda Europa, donde prestaron y aún siguen prestando una labor encomiable en grandes firmas aeronáuticas, poderosas empresas de investigación espacial, fabricantes de satélites artificiales, cohertería, instrumentos de precisión, etc.

El presente libro quiere ser un homenaje a aquellos hombres que, además de su empeño para hacer de esta empresa una de las más estimadas entre las firmas internacionales, supieron defenderla, conservarla y prestigiarla durante los difíciles años de la Guerra Civil, teniendo, en este empeño, que emigrar a Tarragona con sus familias y pasar toda una serie de peligros y vicisitudes que si bien hasta ahora no han sido publicadas, no por ello han sido olvidadas, sino que ocupan un lugar especial en la memoria de Getafe y sus gentes.

La historia no escrita, la que solo pervive en la memoria de sus protagonistas, tiene el enorme inconveniente de que, en el decurso de los años, al ir desapareciendo los personajes que la representaron desaparece con ellos, sin posibilidad de recuperación, perdiéndose así una parte importante de la historia que, en nuestro caso, es una página de indudable valor para la historia de Getafe. Convencidos de ello, hemos contactado con los jubilados de CASA y con otras personas que por su edad y por su vinculación con la empresa o familiares de aquellos que ya, por desgracia, no pueden darnos testimonio de los acontecimientos en la

época que aquí abarcamos, para ir recogiendo de viva voz aquel acontecimiento que arrastró a unas tres mil personas y que está cargado de recuerdos, vivencias, anécdotas y narraciones que merecen conservarse como una parte importante del acervo cultural e histórico de Getafe.

Deseamos testimoniar nuestro agradecimiento más sincero a la Asociación de Jubilados y Pensionistas de CASA, a su presidente, al Sr. Talavera, a los miembros de su directiva y a todos cuantos nos han facilitado información para escribir este libro: César Antón, Celedonio Montes, Ángel Guzmán, Mariano Torrejón, Antonio Martín, Julio Martín, Félix Torrejón, Paulino Martín, Agustín Portero, que pilotó los aviones «POTÉZ», durante la Guerra Civil, y todos, en fin los que hicieron posible nuestra labor.

Los autores



## Mi agradecimiento

Primeramente, y en lugar destacado, quiero expresar y agradecer a «Amigos del Museo de Getafe», la enorme divulgación que esta asociación getafense está haciendo para fomentar la vida y la historia de nuestro pueblo, Getafe.

Cuando terminamos el prólogo de *La noche del adiós*, teníamos los apuntes del presente libro, algo más de la mitad. Nos pasaba igual con los apuntes que teníamos para confeccionar otro libro con el título de *Con los carreteros del buen Getafe*. Al sobrevenirle el óbito a mi compañero Víctor (DEP), teníamos paralizados en una carpeta los apuntes de estos dos libros, en beneficio de otros libros que sí pudimos publicar, quedándose estos dos mencionados en el olvido, yo seguí escribiendo y publicando mis propios libros históricos relacionados con Getafe.

Ocho años después de faltar mi compañero, por ese azar de la vida, clasificando mis apuntes, encontré la carpeta donde conservaba los apuntes de Víctor y míos: *La Iglesia de la Magdalena*, *Los Carreteros del buen Getafe* y *La noche del adiós*. Los de *La Iglesia de la Magdalena*, al estar terminados, los encuaderné. *La Noche del Adiós* y *Los carreteros del buen Getafe*, los leí detenidamente y les aumenté lo que a mi criterio les faltaba. Así pues, encuaderné también estos dos, siempre con el fin de poder conservarlos y evitar su extravío. Estos tres ejemplares, los deposité en la biblioteca Ricardo de la Vega en Getafe y a Chon (viuda de Víctor Manuel) le entregué un ejemplar de cada uno de los tres libros, quedándome yo con dos ejemplares y repartiendo el resto entre amigos.

Pienso que, allá donde esté su alma, se habrá alegrado que su amigo y compañero le haya dado vida a los apuntes que tanto trabajo nos costó reunir y que no pudo ver acabados. El de *La Iglesia de la Magdalena*, en vida de mi compañero, lo tuvimos en el ayuntamiento, en el obispado y en una entidad bancaria, y nadie se comprometió a publicarlo, no había dinero.

Así pues, amigos lectores, desde estas líneas doy las gracias a la Asociación Amigos del Museo de Getafe, por la extraordinaria información que está proporcionando al pueblo de Getafe con estas publicaciones,

Gracias por hacer realidad las ilusiones de muchos getafenses y enhorabuena por el ingente trabajo que está realizando esta asociación para el pueblo de Getafe.

Marcial Donado López  
(Historiador)



# Historia de Construcciones Aeronáuticas durante la Guerra Civil (1936 – 1939)

## Cronología del proceso

Como obligado prefacio, antes de adentrarnos en esta historia de la que fueron protagonistas unas 3.000 personas compuestas por 600 operarios de CASA, sus familiares más cercanos y otros menos allegados que siguieron los pasos de los primeros, debemos hacer algunas puntualizaciones que consideramos necesarias para una mejor comprensión de cuanto el lector encontrará en las páginas siguientes.

**En primer lugar**, permítasenos ofrecer algunos datos estadísticos o estimaciones subjetivas que nos aproximen a la relación entre el número de habitantes de Getafe y la Plantilla laboral de Construcciones Aeronáuticas en el año 1936.

Habitantes en el municipio de Getafe	9.000
Plantilla máxima de CASA	1.000
Plantilla mínima de CASA	600
Plantilla media estimada	
De Madrid: 200	800
De Getafe: 600	
Evacuación del pueblo de Getafe desde julio hasta primeros de noviembre de 1936	
Habitantes que evacuaron totalmente	
A Madrid: 4.000	8.000
Dispersos: 4.000	
Habitantes que quedaron en Getafe	1.000

Para hacer la estimación del número de personas que emigraron, además de los datos estadísticos<sup>1</sup> se han tenido en cuenta las circunstancias y modos de vida de la época, lo prolífico de las familias, la costumbre de acoger en el seno de la familia a los ancianos, abuelos paternos y maternos hasta el fin de sus días, etc. De acuerdo con estos datos, los 600 obreros de CASA y sus familias, arrojan un total de 3.000 personas (dato por otra parte confirmado con las declaraciones de los emigrantes de entonces que viven actualmente y con quienes hemos mantenido contactos al respecto).

Como es sabido, en los últimos meses de 1936 el Gobierno Republicano dictó una Ley por la que se obligaba a salir de Madrid a todas aquellas familias residentes en la Capital con posterioridad al 18 de Julio de 1936 y que no tuvieran una «razón justificada» para permanecer en ella. Con este motivo, muchos de los getafenses que evacuados de Getafe residían en Madrid y que tenían familiares en Reus (Tarragona), donde ya había sido trasladada Construcciones Aeronáuticas, pidieron ayuda a estos operarios. Naturalmente, los obreros de CASA fueron reclamando desde Reus a sus familiares, que se veían necesitados, expulsados de Madrid y sin posibilidad de regresar a Getafe, con lo que el censo de evacuados a Reus (CASA), aumentó en 1.000 personas más.

#### Resumen

Población en Getafe	1.000
Getafenses evacuados a Reus	4.000
Getafenses evacuados a otros puntos	4.000

**En segundo lugar**, hemos evitado el empleo de los calificativos «nacionales» y «rojos», utilizados con frecuencia para denominar a las partes contendientes,

<sup>1</sup> De acuerdo con los datos demográficos proporcionados por F. Quirós Linares, en «Getafe, Rev. Estudios Geográficos», podemos comprobar la incidencia que en el aumento de la población de Getafe tuvo a finales del siglo XIX y en los primeros lustros del XX, el establecimiento de guarniciones militares, y señala que en 1920 estas guarniciones estaban integradas por 620 soldados, cifra importante si la relacionamos con los 5.336 habitantes de hecho que tenía entonces Getafe. Pero, más adelante, apunta que hacia 1925 se construye la fábrica de aviones de CASA y el aeródromo y que dicha época «señala un cambio fundamental en la estructura demográfica de Getafe, que va a convertirse en uno de los más importantes entre el cinturón de acuartelamientos que rodean Madrid, al tiempo que el obrero industrial, nuevo elemento en la composición de su sociedad, hace su aparición». Aún más, agrega: «La población crece ahora rápidamente y en este crecimiento, la mayor parte corresponde, lógicamente, a la inmigración, alcanzando en 1930, un total de 8.280 habitantes y de 12.254 en 1940». Si obtenemos entre este periodo de 10 años, una media 9.000 habitantes, creemos haber aportado una cifra que, aunque estimativa, se aproxima bastante a la realidad.

entendiendo que «nacionales» eran unos y otros por igual, al tratarse de españoles, mientras que «rojos», se ha venido utilizando de forma despectiva, calificación en la que no queremos caer, empleando en su lugar «insurrectos» y «republicanos» respectivamente. Sin embargo, cuando hagamos alguna transcripción de artículos de prensa o noticias que en su día divulgaron cualquiera de ambos bandos, respetaremos escrupulosamente los términos y definiciones que en cada caso utilizaron.

Por último, hemos recogido algunos datos de interés que servirán como guía a los lectores cuando a lo largo de estas páginas vayamos narrando estos de forma ordenada y tratando, hasta donde sea posible, de conservar un orden cronológico.

# Movimiento bélico en Getafe

## 19 - 20 de julio de 1936:

- Sublevación del Cuartel de Artillería nº 13.
- Bombardeos de los insurrectos:
  - Comenzaron desde la madrugada del 18 al 19 de Julio.
  - Objetivos: Aeródromo de Getafe, inutilizar las instalaciones en general y destruir los aviones republicanos. Ametrallamiento de tropas.
- Contraataque por milicianos de la comarca.
- Bombardeo aéreo de los republicanos sobre el Cuartel de Artillería, con aviones Potez y Dragón del Aeródromo de Getafe.
- Rendición de los insurrectos.
- Más avanzada la guerra, los bombardeos se generalizan y los objetivos son diversos: Cuarteles, aeródromo, vías de comunicación, ferrocarril, etc.

## Trayectoria de referencia utilizada por los bombarderos:

- Los instrumentos de a bordo eran pocos y rudimentarios. Los pilotos de uno y otro bando se orientaban principalmente mediante referencias visuales. Se comprobó que los aviones de bombardeo tomaban como referencia Oeste-Este sobrevolando las calles de Castilla/Oriente y calle de San José, para su aproximación a la Base Aérea.

Ante las crecientes incursiones aéreas, parte de la población inició la evacuación a zonas menos peligrosas. Una parte del pueblo de Getafe huyó a Madrid.

Las tropas caminaban al mando del general Varela, avanzaban hacia el Norte de forma arrolladora. Los republicanos se replegaban, resistiendo desesperadamente. Entretanto, los continuos bombardeos, tanto de la aviación como de las baterías de artillería, ponían cada vez en mayor peligro a las escuadrillas de aviones que tenían base en Getafe. Entre ellas, la Escuadrilla Mixta nº 1, constituida por los aviones Breguet fabricados en CASA que, a las órdenes del teniente Arean, tuvo que ser



trasladada al campo de aviación de campaña de Herrera del Duque (Badajoz). Otras, como la de los Potez y los Spanish Fury, se trasladarían a otros puntos.

Se hizo indispensable alejar Construcciones Aeronáuticas de la cada vez más próxima zona bélica, con el consiguiente riesgo de que las instalaciones, maquinarias y equipos pudieran ser destruidos e incluso, lo que era peor para ellos, caer en manos del enemigo.

CASA es, por tanto, trasladada a Reus (Tarragona), en el mes de septiembre de 1936, distribuyendo las distintas secciones y departamentos entre Reus, Molins del Rey, Villafranca del Panedés y Monjos. En estas instalaciones se comenzó la fabricación del Polikarpov VCKB-I-15, avión de combate conocido como «El Chato», construyéndose alrededor de 200 unidades. Sin embargo, fue también durante este periodo de tiempo que se repararon los aviones de bombardeo Tupolev-ANT-40 y el SB-2 Katiuska.

La empresa Construcciones Aeronáuticas S.A., de carácter privado, pasó a depender del Gobierno, cambiando su nombre original por las siglas S.A.F.-3-16, cuyo significado, pese a las entrevistas con jubilados y pensionistas de aquella época, no hemos podido conocer<sup>2</sup>. En cuanto a la fecha, los entrevistados la fijan entre finales de 1936 y comienzos de 1937.

Iniciado el segundo trimestre de 1937, se comienza a estudiar y gestionar la militarización de la empresa y su personal, lográndose dicha militarización tras algunos meses, mediante acuerdos entre los delegados gubernamentales del Ministerio del Aire, representantes legales laborales, y enlaces sindicales, (AIT, UGT, etc.).

Recordemos que la sección sindical de UGT fue conocida como UGTC/A, (Unión General de Trabajadores Civiles Aeronáuticos) a la que estaban afiliados la mayor parte de los operarios de la empresa.

Finalizada la militarización, los altos jefes y ejecutivos, pasaron a tener el rango de coronel, teniente coronel, comandante, etc. mientras los jefes de equipo, maestros de taller y capataces, se asimilaron a brigada, sargento, cabo 1º, etc.

La jefatura de CASA (S.A.F.-3-16), era por aquel entonces, la siguiente:

Sr. García	Jefe de Personal
Sr. Aguilera	Ingeniero Jefe de Fabricación
Sr. Herrasti	Jefe de Máquinas-herramienta

---

<sup>2</sup> Cuando ya estaba el original listo para su edición, pudimos, por fin, saber que estas siglas significaban «Servicios Aéreos Fábrica 3-16»

Sr. Eliseo Tomás	Jefe de Chapistería
Sr. San José	Jefe de Fundición
Sr. Campillo	Maestro de la Sala de Fresas
Sr. Sampils	Subdirector y piloto de pruebas
Sr. Lastanao	Secretario de Dirección

Getafe permaneció en poder de las tropas republicanas hasta el día 4 de noviembre de 1936, dándose la circunstancia de que pocos días antes había terminado la evacuación de la mayor parte de sus habitantes. Algunos prefirieron quedarse en Getafe y esperar la llegada de las tropas enemigas, antes que abandonar su hogar y sus enseres.

Recordemos, a este respecto, que una comisión delegada por el ayuntamiento se encargó de recoger y guardar en «El Gran Teatro» los muebles y objetos de valor de los evacuados, encargándose de su custodia un tal Mauro Barba hasta que, terminada la contienda, estos regresaran y recuperasen sus pertenencias. Por desgracia, la guerra se prolongó más de lo que se sospechaba y, a su final, no todos los muebles y enseres fueron recuperados por sus propietarios. El caos y la confusión fueron la causa de que los desaprensivos y oportunistas se llevaran una gran parte de lo almacenado.

\*\*\*\*

Parecería injusto, al hablar de «El Gran Teatro», guardar silencio sobre este edificio ubicado en la calle de Don Fadrique que las nuevas generaciones solo conocen como Antigua Casa de la Cultura.

## ¿Qué fue y cómo nació El Gran Teatro?

Allá por los primeros años de 1900, este teatro anteriormente conocido como «El teatro de doña Mariquita», fue adquirido por el Excmo. Señor D. Antonio de la Fuente y Ruiz, procedente de Málaga, que accediendo a la petición de Cánovas del Castillo se trasladó a la finca que el político poseía en Valdemoro, de donde vino poco después, para ejercer como Registrador de la Propiedad. De ahí que, en Getafe, con el desenfado que siempre ha caracterizado a nuestras gentes, le llamaran simplemente don Antonio el Registrador.

Una vez aquí, la suerte le fue propicia y amasó una gran fortuna, gracias a la cual adquirió no solo El Gran Teatro, sino todas las casas y fincas lindantes con el mismo de la calle Don Fadrique así como todas las que actualmente ocupan la plaza de las Cuestas y el tramo de calle hasta la farmacia que hacía esquina con la plaza de la Constitución, lo que hoy constituye la Casa de la Juventud, toda la calle de Guadalajara con todas las casas y huertas de la misma, hasta el comienzo de la calle Cuestas Bajas, todo el grupo escolar del Sagrado Corazón de Jesús, los patios y solares, las viviendas, la actual sede de la Cruz Roja, residencia de la tercera edad y, en resumen, toda la gran plaza que hoy es aparcamiento frente al colegio de los Escolapios, logrando así una de las mayores y más hermosas fincas de Getafe. Cerró todo el complejo con puerta de acceso por la carretera de Leganés y amuebló y modernizó la enorme finca a la que asistieron las personalidades más importantes de Getafe, así como prestigiosos artistas, poetas, periodistas, políticos y escritores de Madrid. Las fastuosas fiestas y las relaciones de don Antonio con los personajes más famosos de la época, le rodearon de un halo un tanto misterioso entre las gentes sencillas de Getafe.

Don Antonio estuvo casado dos veces; en primeras nupcias con doña Paz Gómez Ramírez, de cuyo matrimonio tuvieron dos hijos, Antonio y Pacita. Antonio, el mayor de los dos, emigró a Francia, donde contrajo matrimonio e instaló un bufete de abogado en París. En cuanto a Pacita, casó con don Lorenzo Rodríguez García.

Al enviudar el registrador, don Antonio, contrajo segundas nupcias con doña Josefa Delmo Franco, de cuyo matrimonio no tuvieron descendencia.

Don Antonio el Registrador, que tan profunda huella dejaría en Getafe, al jubilarse se trasladó a Madrid, donde vivió en el número 3 de la madrileñísima Puerta del Sol, donde falleció el día 20 de abril de 1917. Sin embargo, su cuerpo reposa en Getafe, por expreso deseo del finado, cuyos restos se hallan en un hermoso panteón que él mismo había mandado construir en el primer patio del cementerio de Nuestra Señora de la Concepción (cementerio viejo).

A su entierro, además de la representación de la parroquia, asistieron los padres escolapios, miembros del ayuntamiento y una gran multitud entre la que figuraban artistas, periodistas, literatos, y de forma especial actores y actrices que en numerosas ocasiones había actuado en El Gran Teatro. Merece una especial atención la asistencia de todos los socios de La Gran Piña quienes igualmente habían disfrutado del mencionado teatro para sus representaciones, juntas y recitales, como hemos podido ver en periódicos de la época, en los que, por cierto, se cita como «La Nueva Piña».

# Julita San Cristóbal

En La Región, número 28, correspondiente al 30 de enero de 1915, podemos leer el siguiente artículo, que nos desvela los nombres de dicha asociación, así como el de algunos de sus socios.

## La Región, número 28, Getafe 30 de enero de 1915

El sábado 23 La Nueva Piña dio una de sus acostumbradas veladas a los socios, poniendo en escena, por su cuadro artístico, la comedia *La Cizalla* y el monólogo *¡Pobre Madre!* Ambas obras, como siempre, se representaron con un cariño y cuidado digno de los merecidos aplausos que premiaron su labor.

Las señoras de Murillo, Caunedo, señorita Riquelme, los señores Caunedo, Quintero, Crespo, Aguado y todos cuantos tomaron parte, sólo plácemes merecen, y en distintas ocasiones hemos alabado y aplaudido sus ya conocidas aptitudes artísticas.

Hoy creemos que es en nosotros un deber dedicar el espacio de que disponemos a una vecinita alegre, simpática y bonita, artista de cuerpo entero, con mucha madera, como decimos los técnicos, y que el sábado 23 cosechó varias nutridas salvas de aplausos.

Dos papeles completamente distintos interpretó y fueron dos maravillas de interpretación. Esta distinguida actriz, al representar los personajes que se le reparten, los encarna de un modo tan real, tan vivido, que cautiva y conquista al instante a su público.

Y su público es todo el que asiste a la función, pues se hace con él en cuanto sale a escena.

(...) Artistas conocemos, de algún renombre que no interpretarían seguramente el monólogo *¡Pobre Madre!* como lo hizo ella.

Un aplauso más nuestro, ferviente y entusiasta para Julita San Cristóbal y otro para La Nueva Piña que posee un cuadro artístico tan notable y, dentro de él una artista de tales méritos.

## Situación política y primavera trágica

Dentro de lo que se denominó «Primavera Trágica», podríamos encajar la destitución del Presidente de la República, D. Niceto Alcalá Zamora, el día 17 de abril de 1936, decidida por una abrumadora mayoría del Congreso de los Diputados y la actividad conspiratoria desplegada por los enemigos del régimen democrático, desde su mismo nacimiento en 1931.

Apenas habían transcurrido dos meses desde el triunfo electoral del Frente Popular en la consulta del 16 de febrero, bajo unas perspectivas de recuperación de la política progresista que había inspirado a la República, surgiendo de los comicios 280 diputados del Frente Popular y 150 de la derecha. Sin embargo, nada de lo que se esperaba habría de plasmarse en algo positivo. La crispación, de forma palpable, se iba adueñando de la vida nacional.

Quienes habían apoyado en 1931 la oportunidad de acabar con una monarquía decadente e ineficaz, ahora se consideraban engañados y veían con decepción que sus expectativas se esfumaban, dando paso a un desasosiego prácticamente general.

Alcalá Zamora que, tras tomar parte en la firma del Pacto de San Sebastián de 1930, presidió el comité republicano que se hizo cargo del poder al caer la Monarquía, tras las elecciones municipales del 12 de abril de 1931 salió directamente de la cárcel, donde había sido confinado junto a sus compañeros, para ser investido como primer ministro del gobierno provisional de la Segunda República. Pero pronto empezaría a mostrar su desacuerdo con las actitudes republicanas que no encajaban en su estricta y cuidada forma de pensar. Por consiguiente, después de seis meses como jefe del ejecutivo, abandonó el cargo al comprobar que se aprobaba el proyecto de Constitución cargado de represivas y duras medidas anticlericales, que no podía admitir dada su forma de pensar. Pero la política, una vez más, vencería y fue elegido primer presidente de la República Española.

A partir de entonces, enfrentado a una situación permanentemente crispada, Alcalá Zamora tuvo que convertirse en un moderador continuo que, sin lograrlo, al menos totalmente, intentó, una y otra vez, paliar los efectos de los extremismos revolucionarios y separatistas e intentó contener, desgraciadamente sin éxito, las ansias revanchistas de la derecha. Su fracaso como moderador se vería reflejado de la forma más dramática en la primavera de 1936.

Bajo el gobierno de Azaña, aquellos meses agitados verían la actividad febril de los enemigos del régimen republicano. Fue entonces cuando el 13 de marzo se produjo el atentado contra el eminente jurista Luis Jiménez de Asúa.

Entretanto, se preparó lo que parecía ser el golpe definitivo contra quienes se enfrentaban a la República. Falange Española había sido puesta fuera de la ley y su fundador, José Antonio Primo de Rivera, encarcelado. El general Franco, fue cesado en su cargo de Jefe del Estado Mayor General y enviado a Canarias y el general Goded a las Baleares. Poco después, el general Mola fue cesado en su mando de la Jefatura Superior del Ejército de Marruecos.

Con todo ello, el Gobierno pensó que se había conjurado el peligro de involución que se temía. Pero pecó de cándido y excesivamente confiado. Al despedirse, camino de Canarias, el general Franco apuntó al presidente de la República los graves peligros que se avecinaban ante la posibilidad del advenimiento del Comunismo, a lo que respondió Alcalá Zamora: «¡Váyase usted tranquilo, general; en España no habrá comunismo!».

De cualquier forma, las tácticas de acercamiento y moderación esgrimidas por Alcalá Zamora no encontraron el apoyo necesario para ver plasmados sus proyectos. Por una parte, el presidente del Gobierno, Azaña, no ocultaba su aversión personal hacia Alcalá Zamora y por la otra, el socialista Indalecio Prieto rechazaba, como norma, todo cuanto aquel propusiera.

Vino a empeorar la situación el hecho de que se tuvieron que disolver las Cámaras en tres ocasiones, cosa que estaba expresamente prohibido por la Constitución. Y este fue el disparo de salida para que sus oponentes exigieran su destitución que, como hemos apuntado anteriormente, fue votada por una mayoría aplastante: 238 votos a favor, frente a 5 en contra, lo que demostró palpablemente el escaso apoyo con que contaba. Fue, según los observadores políticos, un error histórico, toda vez que la destitución de Alcalá Zamora fue la mecha que encendió una situación más radicalizada y peligrosa que abocaría en la tragedia de julio de 1936.

Alcalá Zamora marchó al exilio a Francia y posteriormente a Argentina, donde murió en 1949. Pero en su vida, más concretamente en los meses anteriores a su exilio, hay un pasaje que en pocas ocasiones se ha mencionado y que es sin embargo un hito histórico que podría haber cambiado el destino de España y evitado una guerra tan cruel como innecesaria. Como la historia demostró, la figura de Franco y su prestigio militar eran ejemplo para todos sus compañeros de armas que, en cualquier caso, le hubieran seguido en cualesquiera acciones que hubiese emprendido. Y quizás si Azaña no hubiera sido tan tajante y al mismo tiempo, tan soberbio, el alzamiento militar no habría ocurrido jamás.



En los últimos días de febrero, o primeros de marzo, tras su audiencia con el todavía presidente de la República, el general Franco había visitado a Alcalá Zamora, al que admiraba y respetaba y le dijo: «Hacen ustedes mal en alejarme. En Madrid, yo podría ser más útil al Ejército y a la tranquilidad de España». Alcalá Zamora, se acarició la barbilla y guardó silencio un instante, pero Azaña intervino y dijo entre soberbio e irónico: «Si lo dice usted por el temor a una sublevación militar, debe saber que no las temo». Y dándole la espalda, salió de la sala.

Lo que no sabía el presidente, es que acababa de dar la espalda a España y a su destino...<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Extracto de *La destitución de Alcalá Zamora*. Diario El Mundo, año VIII, n.º 5, pág. 20.

## Evacuación a Reus

Reus, la hermosa ciudad que hoy podemos admirar y en la que suelen veranear muchos getafenses, era en aquellos años más reducida, pero no por eso menos bella. Su principal riqueza era la apicultura. Poseía extensas zonas de cultivo de almendros, olivos y avellanos, así como generosos viñedos y fértiles huertas que producían frutas y hortalizas de todo tipo. Otra de sus fuentes de riqueza eran la ganadería y las granjas avícolas. En cuanto a la industria, era principalmente la producción de aceite de oliva, vinos y licores, así como productos químicos, amén de una floreciente industria eléctrica y mecánica que se enriquecía con las instalaciones de Construcciones Aeronáuticas S.A. y la indudable experiencia de sus operarios.

Era un pueblo rico en Centros de Educación e instalaciones deportivas: piscinas, velódromos, campos de fútbol, canchas de tenis, etc. En la historia de Reus, podemos encontrar unas características que hacen de esta ciudad un centro de cultura que, desde muy antiguo, la ha situado en un lugar destacado. Uno de los rasgos más destacados es el legado del modernismo que enriquece la ciudad con un patrimonio arquitectónico de primera magnitud. No en vano es la cuna del universal arquitecto Gaudí, conviviendo armónicamente obras de otros prestigiosos arquitectos y artistas como Domenech y Montaner en obras tales como el Instituto Pere Mata, la Casa Rull, la Casa Gasull y la magnífica Casa de Navás, declarada monumento histórico artístico, así como bellas realizaciones debidas a Joan Rubió y Bellver y Pere Caselles. Construcciones y edificios que, según los expertos «seducen por la belleza de unos volúmenes y unas formas nacidas de una sensibilidad excepcional».

La ciudad de Reus, capital de lo que se denomina el Baix Camp, alberga una población próxima a los 100.000 habitantes, y presenta un marcado carácter catalán y mediterráneo, mantenido y conservado con especial amor a lo largo de más de mil años de intensa y rica historia de vida dinámica y de reconocido impulso comercial y cultural, que han sido rasgo permanente en su sólida trayectoria de progreso y desarrollo.

La historia de Reus va unida al empuje de sus ciudadanos. Un empuje que en el siglo XVIII convirtió Reus en la segunda ciudad más importante de Cataluña. Hoy, el liderazgo comercial de la ciudad es protagonista destacado de la vida en sus calles.

Testimonio del peso específico de la ciudad a lo largo de los siglos es su patrimonio arquitectónico, en el que cabe destacar el núcleo antiguo con la emblemática Prioral de San Pere y su esbelto campanario, y un importante conjunto de edificios de estilo modernista. El arquitecto Gaudí, el pintor Fortuny y el General Prim son algunos de los hijos ilustres de una ciudad entregada a la cultura, que cuenta con prestigiosas entidades como el Centro de Lectura o el Teatro Fortuny que dimensionan hoy su protagonismo cultural. Foco importante de manifestaciones festivas, ofrece al visitante, junto a una atractiva oferta gastronómica de platos y elaboraciones típicas de la zona, un buen número de tradiciones que mantienen con fuerza. La famosa frase tomada del folleto del Patronato Municipal de Turismo de Reus: «Reus, París y Londres», simboliza el espíritu emprendedor de la ciudad<sup>4</sup>.

Pero, además, estuvo siempre abierta a los que llegaban de fuera, para apoyar y estimular sus ambiciones culturales. Quienes conocieron a uno de los personajes emblemáticos de Construcciones Aeronáuticas, don Eliseo Tomás, recordarán que tuvo una hija, Pacita Tomás, que fue cantante de éxito en aquellos años y que, siendo aún muy joven, encontró los escenarios de Reus siempre abiertos para lucir su arte, constituyendo aquella oportunidad, quizá la clave de sus éxitos subsiguientes. Como uno de sus recuerdos más entrañables, tanto Eliseo Tomás como Pacita, han conservado siempre el de la primera actuación de esta en el Teatro Fortuny, donde recibió el ferviente aplauso de los catalanes, siempre amantes de la música e impulsores de cuantos artistas merecieran el apoyo y el estímulo para el curso de su carrera artística.

En el recuerdo de todos los entrevistados aún pervive la acogida de los naturales de Reus y la formidable coordinación entre el municipio, el Departamento de Asistencia Social y una comisión sindical de CASA que, unida a la colaboración de caseros, arrendadores y los trabajadores cabezas de familia de CASA, hizo posible el alajo domiciliario de todo el personal emigrado a aquel pueblo.

Es de destacar, y así nos han pedido que lo hagamos constar los supervivientes de aquella odisea, que al hacer entrega de las llaves a los subarrendadores (hecho que se realizaba en la propia alcaldía), se les proveía de unas papeletas de inscripción para integrar a sus hijos y otros familiares en edad escolar en los colegios más próximos a su nuevo domicilio, con lo que nuestros emigrados getafenses tuvieron resueltos, en pocas horas, dos de sus mayores problemas: vivienda y escuela.

Para satisfacer la demanda de maestros a que dio lugar aquella masiva llegada de gente, se nombraron unos maestros provisionales o «enseñantes», mediante unos

---

<sup>4</sup> Tomado del folleto del Patronato Municipal de Turismo de Reus.

cursillos de pedagogía impartidos a personas con un nivel mínimo de enseñanza media.

Otro hecho destacable en aquellos previsores tarraconenses fue la norma municipal mediante la cual se podían alojar varias familias en cada vivienda, procurando que estas se formasen mediante acuerdo mutuo, en razón de vínculos familiares, de amistad, de parentesco, etc.

La integración de nuestras gentes en Reus ocasionó, naturalmente, el nacimiento de algunos niños que de otra forma habrían nacido en Getafe, matrimonios de getafenses con catalanes, etc., hechos estos que indudablemente estrecharon más los lazos que dieron lugar a un hermanamiento entre Getafe y Reus que no puede olvidarse a la hora de estudiar los acontecimientos y vicisitudes de uno y otro.

## Distribución de la fábrica SAF3-16

El traslado había tenido que ser rápido, dadas las circunstancias, y las instalaciones de lo que había sido Construcciones Aeronáuticas tuvieron que realizarse aprovechando las disponibilidades de terrenos y edificaciones, además de tratar de camuflarlas y dispersarlas para impedir su localización por parte de los aviones enemigos y su subsiguiente bombardeo. Hubo incluso un depósito o almacén de piezas de recambio y materias primas que estuvo camuflado en un establo-gallinero.

Uno de los jubilados de CASA nos contaba la simpática anécdota de que en todo aquel período jamás se vieron en la necesidad de llevar bocadillo al lugar de trabajo. Las gallinas y las vacas catalanas se encargaron cada mañana de proporcionarles huevos y leche para su desayuno; auténtico regalo del cielo en aquellos años de escasez, especialmente para aquellos emigrados que se vieron en la necesidad de acoger en sus casas a todos los familiares evacuados de Madrid y Getafe. Estos familiares, en su mayor parte niños y ancianos, no tenían la posibilidad de contar con un puesto de trabajo dependiendo económicamente, por tanto, de los operarios de CASA, sin que en la casa común hubiera ningún otro ingreso. Esta circunstancia dio origen a que tanto los pequeños como los mayores protagonizaran algunas «aventurillas de rapiña» (expresión utilizada por la persona que nos lo contó).

Hagamos un inciso para contar solo una de ellas, no exclusivamente por lo que tiene de gracioso sino de forma muy especial por la hermosa lección que recibieron nuestros paisanos de los austeros y meticulosos catalanes. Se nos ha pedido no citar los nombres de los dos muchachos que las protagonizaron.

Tenían hambre, era normal en aquellos jovencitos en pleno desarrollo y que, de Getafe a Madrid y de allí a Reus, habían comido escasa y deficientemente. Pero su ingenio les brindó la oportunidad de conseguir un alimento nutritivo y sabroso. Habían descubierto un frondoso huerto de avellanos, cercano a la carretera de Reus a Tarragona. Los frutos, reflejando bajo el sol sus vainas de color caoba que encerraba en su interior las vitamínicas avellanas, hacían sentir acuciantemente el deseo de los chiquillos hambrientos. Y, naturalmente, pronto inventaron una estrategia para conseguir una buena cantidad de aquel alimento que la naturaleza ponía a su alcance.

Como se recordará, los balones de fútbol no eran como los actuales; estaban provistos de una envoltura exterior, de cuero, que se llamaba badana y una goma interior que se inflaba con una bomba de bicicleta. Luego, el conjunto se cerraba con

una correa que se enhebraba en unos ojetes, atándose fuertemente para que no quedase abertura alguna que permitiera el pinchazo de la «goma». Pues bien; nuestros improvisados «rateros» sacaron la goma, abrieron la badana, penetraron en el bosquecillo de avellanos y llenaron el interior de su balón no de aire, sino de ricas avellanas y, con el balón bajo el brazo, fingiendo un cansancio que no tenían, como si acabaran de celebrar un partido de fútbol, pasaron ante el guarda. Pero, aquel viejo no era tan cándido como nuestros paisanos pensaban. Descubrió el truco y cogiendo por el cuello de la camisa a los dos «deportistas», los llevó a su casa, donde los padres tuvieron que pagar una multa de veinticinco pesetas cada uno (la multa, no era ninguna tontería si se piensa que aquello era el sueldo de un día). Pero lo curioso es que, al hacer efectiva la multa, en el cuartelillo, se les dijo: «Esta multa no es por haber cogido las avellanas, que el dueño regala gustoso a los niños, sino porque a esa hora deberían haber estado en el colegio. Y la no asistencia es culpa de los padres».

Hecho este inciso que hemos creído interesante y aleccionador, sigamos con la ubicación de las instalaciones.

### **Edificio Central:**

Este edificio albergaba las siguientes dependencias:

- Dirección.
- Oficinas administrativas y técnicas.
- Almacenes.
- Pintura.
- Nave de máquinas-herramienta.
- Chapistería-Ajuste.
- Utillaje
- Prensas
- Nave de Montaje.
- Oficinas de Control de Calidad.

Se hallaba situado a espaldas del Hospital de Sant Joan, en una calle que los consultados creen se llamaba de Jacint Barrau.

En estas instalaciones, se fabricaron igualmente granadas de mano, bombas de aviación y proyectiles diversos, así como la fabricación total del avión Polikarpov<sup>5</sup>. Era un avión de caza, biplano, cuya estructura era de tubo de acero aleado y cartelas de duraluminio. Iba revestido de tela encolada. Dotado de un motor en estrella, de la firma Elizalde, era monoplaza y estaba provisto de cuatro ametralladoras cuyos cañones iban alojados entre las culatas del motor y contaba con un colimador que facilitaba la precisión de los disparos, así como un sincronizador hélice-ametralladoras, que impedía que los proyectiles alcanzaran la hélice. En la zona franquista era conocido con el nombre de «Rata», mientras que en la republicana lo llamaban «Chato» (más adelante daremos una completa información sobre este avión, su llegada desde Rusia, sus características más importantes y, finalmente, su fabricación en España).

### **Sección de Carpintería:**

Era un edificio próximo al central, en una especie de barracón separado de aquel. Allí se construían los modelos para la posterior fundición de piezas metálicas y de aleaciones ligeras. Igualmente, se fabricaban los embalajes para las piezas pesadas, cajas para tornillería y piezas ligeras, así como escaleras, plataformas y andamios utilizados en los talleres de montaje.

### **Taller de reparación de aviones averiados**

Se conocía con el nombre de «taller del picadero», por hallarse ubicado en un antiguo picadero que dio nombre a la plaza en la que se montó este taller.

En él se reparaban los aviones averiados y alcanzados por disparos de ametralladoras o antiaéreos, dándose el caso de que se recibían procedentes de Rusia los aviones Katiuska, bimotores bombarderos, para su reparación por nuestros operarios.

---

<sup>5</sup> Recalamos este hecho porque, en una reciente visita de los jubilados de CASA al Museo de Aeronáutica, el cicerón argumentaba que el Polikarpov se recibía de Rusia, a lo que nuestros compañeros, con orgullo y con la suficiencia que les daba su conocimiento y su saber de primera mano, enmendaron la plana al cicerone, quien, gentilmente admitió después sus explicaciones y les pidió información completa, que aquellos le facilitaron.

## Taller de fundición

Situado en las inmediaciones del barrio del Terol, este edificio se dedicó a las siguientes operaciones:

- Moldeado de todas las piezas fundidas del Polikarpov.
- Fundición de las carcasas de bombas de aviación, granadas de mano y vainas de proyectiles diversos.

Solo nos queda recordar que los sistemas y medios de producción eran rudimentarios y escasos y que el trabajo era casi enteramente artesanal, lo cual da mayor valor a nuestros operarios, máxime teniendo en cuenta que los jóvenes eran enviados al frente de combate, quedando la plantilla laboral constituida por mujeres, disminuidos físicos, chiquillos de catorce a diecisiete años y viejos, casi todos sexagenarios, quienes, incluso en las últimas etapas de la guerra fueron también llamados a filas, constituyendo aquella que se llamó «La quinta del saco», porque en lugar de macutos, que ya faltaban en los servicios de intendencia, iban provistos de un saco en el que llevaban las prendas y artículos más necesarios.



## El Polikarpov I-15 «El Chato»

«Sin lugar a duda se trata de uno de los aviones más conocidos en la guerra civil. En los últimos días de octubre y primeros de noviembre de 1936, en el frente de Madrid entraron por primera vez en acción los Chatos, demostrando desde los primeros combates su superioridad de maniobra sobre los aviones que en ese momento poseían los nacionalistas, superioridad que ningún otro avión pudo arrebatarse en el transcurso de la guerra.

Para las Fuerzas Aéreas Republicanas, que durante los primeros meses de la guerra disponían de un material que, aunque excelentemente tripulado, era inferior al del bando contrario, la llegada de los Chatos fue un respiro para los pilotos que habían tenido que luchar en condiciones de manifiesta inferioridad y una inyección para las tropas de tierra, al comprobar que la iniciativa había cambiado de campo y que los pilotos republicanos dominaban el cielo de Madrid.

El Chato hizo una carrera extraordinaria durante nuestra guerra. Sus características eran elogiadas tanto por los pilotos que lo volaron como por los que lucharon contra nosotros. García Morato, héroe de la aviación enemiga, elogió al Chato con estas palabras:

«Con referencia a los aparatos enemigos, considero que los I-15 son los más difíciles de derribar, debido a su armamento y facilidad de maniobra en el vuelo».

Creo que fue Mölder, as alemán de la última guerra mundial, cuando con su Messerschmitt fue a visitar la escuadrilla de Chatos que se había entregado en Barajas, el que hizo un gran elogio de este aparato, añadiendo que era el avión que más temía encontrar.

Desde primeros de noviembre de 1936 hasta el 29 de marzo de 1939, último servicio, el Chato fue ejemplo de dureza y combatibilidad. Los aviadores soviéticos, además de excelentes compañeros, fueron los primeros inestimables profesores que enseñaron a las generaciones de nuevos pilotos el arte peligroso de los combates aéreos. Los frentes de Madrid, Guadalajara, Levante, Brunete, Ebro, Cataluña y sobre todo, por las condiciones infernales que le rodeaban, el Norte, fueron teatro de grandes combates aéreos en los que los Chatos pusieron de manifiesto sus grandes cualidades técnicas, bien servidos por las cualidades personales de los veteranos que fueron el

orgullo de nuestra aviación y que como personajes legendarios que en nuestros corazones jóvenes servían de modelo a la juventud que se incorporaba a las unidades de combate y en los frentes de guerra.

El avión que nos interesa, el I-15 –conocido por el simpático nombre de Chato por su nariz aplastada y corta silueta–, era un derivado del caza I-13, diseñado por Polikarpov en 1934 (...).

Voló en España en dos versiones, a la segunda de las cuales se le habían hecho una serie de transformaciones sobre el primer prototipo, modificándole el ala superior, ahora continua, y cambiándole el motor por un M-25B de 750 C.V. que le proporcionaba un aumento de velocidad. De fina sensibilidad para la maniobra y más rápido que el clásico Chato, era inferior a éste para resolverse en combate. Este modelo I-15 bis, fue conocido en nuestra guerra con el nombre de «Súper Chato», recibiendo su indicativo CC, como los primeros chatos en la nomenclatura de nuestra Aviación (...).

Mucho antes de recibir esta nueva versión, en la factoría de Sabadell se habían construido y montado más de 200 aparatos, fabricados en diferentes lugares de Cataluña. La serie nacional de I-15, conocida como «Chatos españoles», llevaban el indicativo C.A. (Construcciones Aeronáuticas). Los colores de estos aviones fueron: verde en las superficies superiores y azul celeste en las inferiores; bandas rojas en los planos y fuselaje y bandas con los colores de la República Española en el timón de dirección (...).

Los primeros I-15 procedentes de la U.R.S.S. llegaron con un depósito de chapa, sin ningún blindaje, que le hacía ser muy vulnerable en caso de ser tocado en combate. Para eliminar este peligro, los técnicos españoles pensaron, con mucho acierto, en recubrirle con una capa de caucho. Los resultados fueron satisfactorios. Igualmente se observó la falta de protección del piloto cuando éste era atacado por la espalda. En el Norte, un compañero pagó cara esta insuficiencia. Se pensó, con el mismo acierto, que en el blindaje del motor, en una chapa de acero cortada en forma de respaldo, desde la cabeza hasta el asiento. Se empleó por primera vez en el frente de Bilbao y acabaría montándose en todos los aparatos de nuestra Aviación. Muchos de nosotros debemos la vida al ingenio de nuestros técnicos».<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Nosotros, también con el mismo orgullo, dejamos aquí constancia de estos hechos.

## El Polikarpov I-16

Conocido como «Rata» o «Mosca», este avión vino a ser el mentís a la idea muy extendida de que la aviación soviética estaba equipada con un confuso conglomerado de diseños extranjeros. La aparición de este avión fue acogida con entusiasmo, puesto que constituía, por aquel entonces, el avión de caza más moderno del mundo y uno de los más importantes protagonistas de la historia de la aviación.

Desde el año 1933, en el que se diseñó el I-16, se había mantenido en secreto que se desveló precisamente al producirse la Guerra Civil Española, aunque tuvo una fugaz aparición en la apesadumbración de Milán en 1935. Tras los ensayos y pruebas en vuelo, su fabricación en serie se inició en el año 1934 y, tras una limitada remesa del tipo I-16 tipo 1, tuvieron lugar posteriormente las versiones 4, 5, 6 y 10, entregándose a las unidades de caza a finales de 1934 y haciendo su aparición en público en la gran parada militar que se celebraría en Moscú el 1 de mayo de 1935.

Diseñado por el Centralnoye Konstruktorskoye Byuro (Departamento Central de Construcción), bajo la dirección de Nicolai Polikarpov y con la asistencia de A. G. Trostyansky, el I-16 fue construido en las fábricas nº 1 de Moscú y nº 21 de Gorki. Se había estudiado detenidamente la construcción, con el objetivo principal de hacer de este un avión ligero, rompiendo los esquemas anteriores que producían máquinas demasiado pesadas, restando así velocidad y maniobrabilidad. Fue por eso por lo que se adoptó para el fuselaje un casco de madera y, solo para las alas, empenaje y carenado del motor, una estructura metálica.

En los aviones de las primeras series la cabina era cerrada, con la cristalera deslizable hacia delante, sin que supusiera obstáculo para el visor de tiro (un colimador tubular Aldis) que emergía de un orificio practicado en el parabrisas. Pero la costumbre de los pilotos de entonces a volar con la cabina abierta para lograr una mejor visibilidad recomendó la sustitución de la cabina por otra abierta de cristalera menor fija. Los instrumentos de a bordo en los Ratas eran bastante escasos y deficientes, cosa que no preocupaba demasiado a aquellos pilotos acostumbrados a volar principalmente «a estima». Por el contrario, estaban provistos, por primera vez de blindaje en el respaldo del asiento del piloto, hecho que, según hemos podido leer en noticias de la época, salvó no pocas vidas. El tipo 10 estaba ya provisto de cuatro ametralladoras y cabina abierta y aunque aún conservaba el antiguo colimador tubular, estas características le permitieron ser uno de los más peligrosos y temibles enemigos.

Cuando Rusia dotó a los republicanos con el Polikarpov, estos eran volados por pilotos rusos como unidades independientes, pero más tarde fueron encuadrados en el Grupo de Caza nº 31, constituido por seis escuadrillas que posteriormente se ampliarían a siete. Las primeras actuaciones de los I-16 en España tuvieron por escenario los frentes del Norte y de Madrid, en los meses de octubre y noviembre de 1936.

Avanzada ya la guerra, se comenzó la fabricación de estos aviones en Alicante, donde había sido trasladada la maquinaria de la antigua Hispano Suiza de Guadalajara. Pero su producción fue más bien escasa, tomando parte activa en la contienda solo diez o quince unidades antes de terminar la guerra, cuatro en 1938 y el resto en 1939.

Finalizada la guerra, todos los Polikarpov que habían quedado en condiciones de vuelo o que, con las debidas reparaciones, podrían reintegrarse al servicio, fueron reunidos en la Base Aérea de Tablada (Sevilla), donde continuaron volando hasta el año 1953<sup>7</sup>

La Fundación Infante de Orleans (FIO) tiene un modelo que vuela todos los meses en el aeródromo de Cuatro Vientos<sup>8</sup>. La historia de este aparato es muy interesante ya que culmina con la compra del mismo aportando dinero el Ayuntamiento de Getafe. En la página Web de la FIO podemos leer:

El I-16 de la FIO fue descubierto en 1992 abandonado en Karelia, región del norte de Rusia fronteriza con Finlandia. El avión fue fabricado en 1937 y fue abandonado probablemente hacia 1942. Los restos fueron restaurados en Siberia por la Oficina de Investigación Aeronáutica de Novosibirsk, realizando su primer vuelo en noviembre de 1997. El avión fue enviado a Nueva Zelanda junto con otros ejemplares restaurados y finalmente adquirido por la FIO con fondos aportados por el Ayuntamiento de Getafe y la propia fundación. A su llegada al aeródromo de Cuatro Vientos en septiembre de 2005 fue pintado con el indicativo 249, precisamente el que lucía el avión de Bravo como jefe de la Tercera Escuadrilla de Moscas, y el famoso «Seis Doble» en el timón de cola. Desde entonces vuela habitualmente en las exhibiciones de la FIO como auténtico avión estrella de la colección.

---

<sup>7</sup> Extracto de un artículo firmado por S.V. Piloto, publicado en Alas Gloriosas, Boletín Informativo nº 14, de la Asociación de Aviadores de la República (ADAR), marzo -abril 1981.

<sup>8</sup> Nota del corrector: A fecha de edición de este libro, la FIO se ha trasladado a la Base Aérea de Getafe y vuela en este aeródromo.

## La noche del adiós

Era la madrugada del 19 al 20 de julio de 1936.

El día había sido caluroso. Con ese calor oneroso que siempre fue característica destacada de un Getafe azotado por el sol canicular y desprovisto de grandes arboledas que le brindaran una sombra refrescante, sin ríos ni cualesquiera recursos hídricos naturales, ni aun agua corriente, a excepción de las fuentes públicas de las calles de la Arboleda, Magdalena y Ricardo de la Vega y la de la plaza del General Palacio, siempre rodeadas de múltiples cántaros y mujeres de joviales comentarios y charlas interminables en espera de su turno para llenar los vientres sedientos de los cántaros.

El pueblo dormía bajo una calma tensa, fruto de un temor más intuido que conocido, a la vista de las caras graves de los mayores, los temerosos comentarios a media voz en los corrillos que se congregaban en las inmediaciones del cuartel de artillería, el ayuntamiento y la casa del pueblo, que habíamos podido observar el día anterior.

El silencio, cargado de pasos recelosos, voces contenidas, y algún que otro ladrido lejano de un perro, allá por el Tiro de Pichón, fue súbitamente taladrado por una violenta explosión que sacudió las puertas y ventanas, que rebotó en algún lugar muy alto en el espacio y que se derramó sobre las casas y los campos, despertando ecos en las recoletas calles y plazuelas, cargadas de sombras siniestras.

A la explosión, como si aquella fuera la orden que estaban esperando, respondieron el rabioso tableteo de ametralladoras y las descargas repetidas de mosquetones y fusiles Mauser. Luego, el ronroneo de motores de avión destacó sobre los disparos, los gritos y deprecaciones de los combatientes y el ladrido espacioso y un tanto ridículo que producían las pistolas del 9 Largo, que algunos de los cabecillas esgrimían ante los milicianos.

El rugido del avión se convirtió en aullido sibilante al entrar en picado, poco antes de soltar la bomba que abrió un cráter en la de la esquina Oeste del cuartel de artillería. Los Breguet, eran una vez más los protagonistas de estos acontecimientos, aunque su recuerdo nos traiga un poso de amargura. Bombardearon y ametrallaron el cuartel y, bajo el mando del comandante Alejandro Manso de Zúñiga, ampliaron su radio de ataque, bombardeando igualmente los acuartelamientos de Vicálvaro, Campamento y el Cuartel de la Montaña de Madrid, donde un reducido grupo de insurrectos resistía bravamente, según palabras de los propios asaltantes.

Un nutrido grupo de milicianos de la comarca contraatacaron el cuartel de artillería, apoyados por la aviación, los citados Breguet, Potez y un bimotor Dragón que, despegando del aeródromo, describían amplios círculos sobre Getafe, antes de soltar su mortífera carga. Desde el Paseo de los Depósitos, calle Titulcia y cerramiento de la fábrica de pastas El Faisán, milicianos emboscados, disparaban con las manos temblorosas y las caras ennegrecidas por el humo de la pólvora.

En memoria de quienes lucharon y que, por ser de un bando, se olvidaron en el contrario, traemos aquí el recuerdo de dos de aquellos combatientes, que apareció en publicaciones de la época:

Como recompensa a los méritos contraídos en la toma del Cuartel de Artillería de Getafe, el 20 de Julio de 1936, por el soldado de Aviación don Felicísimo Capa Gómez, que resultó gravemente herido, se le concedió el empleo de sargento (Gaceta de Madrid, nº 326) y el de brigada según el Diario Oficial nº 208, de 1936.

En cuanto al segundo, véanse estos párrafos de *Personales recuerdos y opiniones*:

*Alas Gloriosas*. Boletín Informativo 25  
Asociación de aviadores de la República A.D.A.R.  
**Personales recuerdos y opiniones**

En julio de 1936 yo estaba de permiso en Madrid con mi madre y, después de un acelerado desenredo en mi mollera de lo que estaba sucediendo, me incorporé inmediatamente al aeródromo de Getafe, cuyo jefe era entonces el comandante Camacho y jefes de escuadrilla Toumé y Martín Luna (...). Me presenté al jefe del aeródromo comandante Camacho pidiéndole permiso para volar en calidad de ametrallador-bombardero. El permiso me fue concedido y así empecé mi actuación como personal volante de la República Española (...).

En diciembre del 36, mi buen amigo Lecha y yo llegamos a aquel maravilloso sitio de la siempre floreciente Murcia, que se llama La Ribera. Allí estaba emplazada la escuela de pilotos. La escuela la mandaba entonces el que todos llamamos con justeza Padre de la Aviación Española, teniente coronel Gómez Spencer.

Con las primeras horas del alba, llegó la rendición de los insurrectos. Los rebeldes fueron llevados en camiones, mientras que una multitud de gentes subían por la calle de Madrid y se iban congregando en los alrededores del cuartel, levantando el puño y cantando La Internacional, La Marsellesa y otros himnos patrióticos.

Un grupo de niños, con la dulce inconsciencia de la infancia, recogía casquillos de balas y jugaban a la guerra alineándolos, como si de soldados se tratara, y derribándolos después con sus tirachinas.

Aquel fue, para los getafenses, el comienzo de una guerra civil tan absurda como cruel y el primer paso de lo que habría de ser. Poco después, el éxodo de un grupo de hombres y mujeres estimado en unas tres mil personas, que se verían empujados continuar su trabajo como expertos en la fabricación de aviones, manteniendo con su esfuerzo y su valor aquella empresa que desde 1923 era una parte de la vida y la historia de Getafe.

Aquella fue la noche del adiós, porque fue el punto de partida para aquella emigración de tantas y tantas gentes, de niños refugiados que fueron evacuados a Valencia y otras ciudades levantinas, de jóvenes enviados a los frentes de batalla, de mujeres que se incorporarían a puestos de vanguardia para luchar, para atender labores de socorro, prestar ayuda a los heridos o para la confección de mantas y prendas de abrigo. De hombres nuestros que, luego, empujados por las circunstancias, se vería obligados a cruzar los Pirineos y acabar en los campos de refugiados en Francia.

La noche del adiós a un pueblo que los había visto nacer y que había sido testigo de su trabajo y sus esfuerzos para lograr una industria que ahora había que dismantelar y trasladar.

La noche del adiós a muchos amigos y compañeros de tertulia que fueron evacuados a otros puntos o llevados al frente, donde la muerte, escrita en el frío acerado de una bala, les negó el regreso...

## El fundador



José Ortiz Echagüe  
Fundador de Construcciones Aeronáuticas S.A.  
Fuente: dbe.rah.es.

Don José Ortiz Echagüe y Puertas nació en Guadalajara el 21 de agosto de 1886. Años después, tras pasar por la Academia de Ingenieros de Guadalajara, a la que se presentó como alumno en 1903, se incorporaba en 1909 al servicio de Aerostación al conseguir el título de piloto de globo libre. En 1911 es requerido para asistir como voluntario a un curso de pilotaje con otros cuatro ingenieros militares, pilotos de globos, para formar la primera promoción de pilotos de aeroplano, siéndole entregado el título con el número 3 de los concedidos en España.

Perteneció primero como aerostero y después como aviador en las compañías de globos y de aviones que tomarían parte en las campañas de Marruecos, la de 1909 en Melilla, la de 1911 y 1912 en Wad Kert y la de 1913 en Tetuán. Sin embargo, tuvo tiempo de pasar a prestar servicios en una compañía especial donde fue encargado de los servicios fotográficos y desde globos cautivos obtuvo infinidad de fotografías,



descubriendo las posiciones y emplazamiento del enemigo, en las más importantes batallas de la campaña de África. Entre una y otra campaña, desempeñó el cargo de ingeniero municipal de la ciudad de Buenos Aires, renunciando a este cargo en 1913, para unirse a sus compañeros en la campaña de Tetuán.

Cuando, en 1911, se hizo «Piloto de Aeroplanos» o «Aviador», títulos con que se distinguía entonces a estos pioneros y esforzados pilotos, voló los primeros FARMAN, cuyo pilotaje era prácticamente visual, orientándose más por la vista que por la brújula y el rudimentario altímetro colgado del cuello, que constituían todo el instrumental de a bordo. En Francia, los Moranne Saulnier le brindarían la oportunidad de pilotar los aviones más modernos y sofisticados de la época. A propósito de estos aviones, Ortiz Echagüe recibió el encargo del conde de Artal para la compra (por cuenta de este potentado) de varios aviones de esta firma, con destino a nuestra campaña de África. Aceptó entusiasmado el encargo y proyectó la realización, con uno de ellos, del raid París-Madrid, que hasta entonces solamente lo había logrado el famoso Vedrines en 8 días. Él proyectó hacerlo en tres etapas: París-Burdeos-Vitoria-Madrid.

Enamorado de la aviación y amante de la aventura, lo intentó tal como lo había proyectado. Salió de París envuelto en una espesa capa de niebla que esperaba se fuese disolviendo durante su viaje; pero no fue así, viéndose obligado a aterrizar, para comprobar si seguía el rumbo correcto, ya que carecía de los instrumentos adecuados y tuvo que orientarse exclusivamente por la posición del sol. Comprobó que se hallaba en la ruta prevista y a unos 150 kilómetros de Burdeos. Despegó y se propuso continuar el vuelo. Pero su avión ardió súbitamente, al alcanzar los 200 metros de altura, obligándole a aterrizar sin que pudiera evitar el incendio de sus propias ropas y el de su aparato, que sufrió daños casi irreparables. Pero la palabra «irreparable» jamás entró en el lenguaje de Ortiz de Echagüe.

Fue en Tetuán donde llevó los otros dos aviones y reparó el suyo completamente, viéndose obligado para ello a crear un taller de reparaciones provisto del instrumental y utillaje necesarios que, según sus propias palabras, fue el trampolín que le impulsó a crear, en 1923 la empresa Construcciones Aeronáuticas S.A.

En 1914, llevó de Tetuán a Sevilla un mensaje del general Marina al rey don Alfonso XIII, realizando con ello la primera travesía en avión del estrecho de Gibraltar. Por esta hazaña, recibió el nombramiento de Gentilhombre de Su Majestad.

En 1917, fundó la Sociedad Electromecánica de Cataluña.

Luego serían los Breguets, «viejos cacharros» que sin embargo ya constituían un paso hacia el futuro, con sus superficies de mando construidas de tela barnizada,

para así tensarla e impermeabilizarla (en los anteriores Farman, se hacía con una simple capa de engrudo).

Pero no solo fue el fundador de CASA, importante fábrica que a lo largo de más de ochenta años<sup>9</sup> ha dado empleo a un elevado número de vecinos de Getafe de varias generaciones, sino que en su escuela de aprendices ha preparado a jóvenes getafenses que gozaron de un merecido prestigio en otras firmas de España, Europa y de otros continentes. Fue, además, un hombre que supo vivir una vida apasionante, recorriendo los más exóticos rincones, fotografiando los más bellos paisajes, reflejando las costumbres, el folklore, la hermosa y amplia gama de trajes regionales y las escenas más insospechadas. Su colección de fotografías de los castillos de España ha colgado en las más famosas salas de exposiciones, y sus libros han conocido todos los mercados españoles y europeos, mereciendo el pláceme de los más expertos en la materia por la belleza de sus castillos y paisajes de España. Ya en el año 1990, sus libros, hoy agotados, habían alcanzado la categoría de *best sellers*, con una cifra de 200.000 ejemplares. Mereció la Medalla de Mérito al Trabajo, la del Mérito Fotográfico, la de Asociaciones de Amigos de los Castillos y otros galardones, trofeos, medallas y distinciones por la calidad de sus trabajos. Fue nombrado Gentilhombre del rey don Alfonso XIII, abuelo de nuestro monarca Juan Carlos I, como ya queda apuntado.

En su carrera como piloto ostentó varios récords, entre, ellos la primera travesía del Estrecho de Gibraltar. Posee el título y diploma que le acreditan como miembro del club de los Sound Barrier Buster, con que se distingue a quienes han volado atravesando la barrera del sonido, mérito aún más destacable, si se tiene en cuenta que por entonces había superado los setenta años de edad.

Si se me permite una opinión personal, quiero recordar que tuve el honor de traducir para él y para su divulgación en la empresa, las cartas de las Fuerzas Aéreas, de los Estados Unidos felicitándole a don José por su hazaña a tan avanzada edad. Cuando le vimos descender del F-100 Súpersabre modelo F, que había sido reparado en la Factoría CASA de Getafe, y le observamos Donado y yo; don José aquel día del año 1959, con sus 73 años, rompió la barrera del sonido al volar en el F100 de la USAF. Con aquella sencillez y humildad que le caracterizaban, aumentó nuestra admiración por aquel hombre. Hemos querido por eso traerle a estas páginas.

---

<sup>9</sup> Información extractada de la revista de aeronáutica, astronáutica y de aeromodelismo, Flaps, número 166, Valladolid, diciembre de 1973.

Porque sin ningún género de dudas, es un hito importante en la historia que nos ocupa y porque su paso por nuestra localidad ha dejado una huella indeleble, de la que dan testimonio la plaza y el grupo escolar que ostentan su nombre.

Fue presidente del consejo de administración de Construcciones Aeronáuticas, así como presidente gerente de SEAT, en la que puso en marcha la factoría de Barcelona. Bajo su presidencia, en 1953 nacería el coche Seat número 1; un modelo 1400 y en 1957 se empezaría a fabricar el mítico «Seiscientos». Fue, así mismo, presidente o director de otras empresas de automoción, amortiguación, etc. En cuanto a su amplio anecdótico, merecen destacarse algunos pasajes que le merecieron el aplauso unánime, la fama de emprendedor y el calificativo de artista excepcional en el arte fotográfico. Gracias a ello, obtuvo primeros premios en certámenes de Europa, América y Sudáfrica, y fue miembro destacado de las mejores sociedades internacionales de fotografía. En 1959, invitado por la Photographic Society of America, expone sus fotografías en Louisville. En 1960, en el Metropolitan Museum de Nueva York, donde los críticos compararon sus fotografías con los grabados de Goya. En 1961, estas son colgadas en salas de exposiciones de 43 museos y centros culturales de América. Fue nombrado miembro de honor de la Photographic Society of America. En el mismo año, expone en Milán y Turín, donde cosecha los mismos éxitos. Posteriormente, en julio de 1966, expone en Moscú, alcanzando tanto éxito que sus fotografías son reproducidas por el periódico Pradva. Luego serían La India, China, Japón y otros países, hasta 1980, en que, contando ya con 94 años de edad, todavía celebra una exposición antológica en la Biblioteca Nacional de Madrid, con 140 de sus mejores fotografías.

Su ambición artística no conoció fronteras ni encontró obstáculos. Pese a la prohibición vigente en este tipo de recintos eclesiásticos, Ortiz Echagüe consiguió permiso para convivir en un convento de cartujos, donde obtuvo fotografías de los ángulos más insólitos de los claustros donde las luces y las sombras conjugan largos silencios de oraciones susurradas, del glorioso *Magnificat*, o del sobrecogedor *De profundis*, el canto de expiación y arrepentimiento plasmado en imágenes imperecederas. Figuras de monjes recorriendo los patios porticados como figuras fantasmales a la luz imprecisa de cárdenos crepúsculos, siluetas a contraluz, humilladas en oración en la penumbra de las celdas, procesiones de encapuchados, recortados a la luz temblorosa de las velas. Todo ello pudimos verlo cuando en 1962, el señor Echagüe lo brindó en una magnífica exposición en la Dirección General de Bellas Artes de Madrid. Allí, él personalmente fue explicando cada fotografía a los chicos de nuestra escuela de aprendices.

Sin vanidad, como había sido toda su vida, jamás buscó la adulación ni el aplauso interesado. Cuanto hizo fue por pura vocación, por amor a España, a sus gentes y a sus paisajes y, sobre todo, su amor por Construcciones Aeronáuticas. Se comentó que el anterior jefe de estado le ofreció una cartera (creo que en el Ministerio de Industria), pero él no quiso aceptar.

Su sencillez llegó a tanto que apenas se encuentra información. La documentación consultada para estas líneas, que primero fueron un artículo periodístico en la revista Zona Sur, fue escasa y fragmentaria, porque él decía que quizá así pueda comprenderse mejor el arrojo de aquellos pioneros de la Aviación Española, entre los que don José Ortiz Echagüe ocupará siempre un lugar destacado.

Para completar esta semblanza biográfica del fundador de CASA, y dejar testimonio escrito de su trayectoria, hemos querido recoger este documento, curioso y entrañable para quienes gustan de conservar este tipo de recuerdos.

Por la Real Orden del 9 de octubre de 1918 en el Diario Oficial nº 229, se convocaban las plazas de «aspirantes a pilotos de aeroplanos». Y los requisitos exigidos, aparte de «no haber cumplido treinta años y tener la robustez necesaria» eran por el orden que se indica:

- a) Ser piloto de aeroplano.
- b) Tener conocimientos prácticos de aviación o conocer los motores de aeroplanos, o ser automovilista o motociclista.

Realmente, para volar aquellos viejos e inseguros «cacharros», hemos de admitir que los requisitos no eran demasiados. Sencillamente, con ser capaz de mantenerse en equilibrio en aquellas motocicletas que con sus ruedas macizas y su feble armadura les daba aspecto de número circense, era suficiente. Pero también hemos de admitir que, aparte del riesgo, tampoco parecía tener un brillante porvenir económico. Veamos, si no, este Artículo de la Real Orden:

Al primer curso, que empezará inmediatamente, asistirán los 20 primeros del curso referido, gozando, desde que sean aprobados en el examen previo, de una gratificación diaria de 2 pesetas los soldados y 3 pesetas los sargentos, brigadas y suboficiales y empleos análogos.

Es claro que los tiempos eran otros y ese fantasma de hoy que es el poder adquisitivo de la peseta era menos angustioso que en nuestros días. Veamos, a título de ejemplo, la convocatoria de concurso para adquisición «de un tipo de aeroplano para reconocimiento, otro para caza y otro para bombardeo» (Diario Oficial nº 201, Real Orden de 7 septiembre):

**Segunda** - Podrán solicitar su admisión en el concurso todos los constructores o inventores de nacionalidad española.

**Décima** - Después de verificada la selección, cada uno de los concursantes presentará el piloto que, por cuenta suya, ha de tripular su aeroplano, afín de que, pesados todos ellos, se compensen las diferencias de peso.

**Decimoquinta** - El aeroplano elegido como reglamentario para cada uno de los servicios de caza, de reconocimiento y de bombardeo, será premiado con 30.000 pesetas en metálico.

**Vigesimoprimer**a - Serán de cuenta de los concursantes la gasolina y aceite necesarios en las pruebas y todos los gastos de transporte para presentar los aeroplanos en Cuatro Vientos o Getafe.

Como puede observarse, los fabricantes tenían que arriesgarlo todo: materiales, pilotos, transporte, combustible, etc. y los premios no eran precisamente ninguna cosa del otro mundo. Eso sí, al final, la cantidad, ya exigua, sufría una reducción:

**Vigesimosegunda** - Los constructores adjudicatarios de los premios a que se refieren las condiciones 15ª y 19ª, quedan obligados a satisfacer el Impuesto de Pagos al Estado y todos los demás que pudieran establecerse.

No obstante, los fabricantes ganadores del concurso podrían conseguir una producción masiva de, digamos, cuatro o cinco aviones al año que, con un poco de suerte, les permitiría hacer rentable su inversión. Y, créanme, al decir suerte lo hago consciente de ello. Porque hasta eso estaba previsto por si aquella no les era propicia.

**Vigesimotercera** - Los constructores concursantes son responsables del cumplimiento de las obligaciones emanadas de la vigente Ley de Accidentes de Trabajo, así como de los daños que durante las pruebas se causen a terceros.

Hecho este inciso, que es una reproducción casi literal de un artículo de prensa que publiqué en Zona sur (único motivo por el que hablo en primera persona,

para asumir personalmente la responsabilidad del mismo), continuemos con nuestra historia.

Y como la historia es de un hombre ligado a la Aeronáutica, he aquí algunos detalles de la Aerostación, madre de nuestra Industria Aeronáutica y primer escalón que ascendió Ortiz Echagüe en su camino hacia los cielos, donde ya reposa desde 1980.

## **Aerostación:**

Reglamento e instrucciones para el curso de pilotos aerosteros

- El piloto tendrá sobre los tripulantes las atribuciones de un capitán de barco.
- Los tripulantes deben tener muy presente que nadie abandonará la barquilla hasta que el globo esté desinflado y lo mande expresamente el piloto, aun cuando se esté ya en tierra.
- La arena que se emplee para llenar los sacos de lastre, deberá estar perfectamente cribada y seca y los sacos en perfecto estado, tanto en su tela como en su cordaje.

Y, por último, he aquí los curiosos aparatos y «efectos diversos» que había que llevar en el globo:

## **Aparatos**

- Barómetro anerode de cuadrante, con su estuche de cuero.
- Estadoscopio.
- Termómetro de honda (?).
- Brújula.
- Gemelos.
- Lámpara eléctrica con pilas secas.
- Bocina o sirena.
- Cuchillo-machete o serrucho especial.

## **Efectos diversos.**

- Cartera de documentación.
- Cartera con mapas.
- Nomenclátor de faros de España.
- Librillos de papel de fumar (!!).
- Gallardetes para arrojar despachos.
- Un ovillo de bramante.
- Un botiquín de cazador.
- Cestilla de mimbre con seis palomas, bebedero y saquito de alverja.
- Cestillo para víveres.
- Cantimploras de aluminio para agua.
- Idem para licor o vino y en algunas ocasiones termo.
- Ancla con sus cuerdas correspondientes.

Aunque el transcurso de los años parezca restar importancia a los hechos, el valor de quienes tenían que volar bajo tales condiciones y con los medios que hemos recordado, no hace más que aumentar la admiración por nuestros pioneros del aire que tanto prestigio han dado a Getafe.

# Caciquismo, política e intereses encontrados

A más de uno, el título le resultará molesto y ofensivo. Pero ni es nuestro ni a nadie, que conozca la historia de Getafe, deberá extrañarle. Porque es de todos sabido que para crear Construcciones Aeronáuticas S.A. se tropezó con inconvenientes que, en ocasiones, llegaron a parecer insalvables.

Los políticos y autoridades municipales, por un lado, los agricultores y ganaderos por otro y los propietarios de las tierras que se veían afectadas por las obras de esta empresa, pusieron toda clase de obstáculos para tal proyecto. Y, naturalmente, quienes no se veían supeditados a intereses personales y sí, por el contrario, veían interesante y conveniente para Getafe la fundación de CASA, lo defendían con sus mejores armas.

Así lo hizo un inolvidable cronista de la época, un periodista del diario La Región, que se editaba en Getafe y que acusó reiteradamente a quienes se resistían al progreso. De sus artículos, muchos atacaron a los caciques, a los políticos y a quienes medraban a la sombra de los poderosos. El cronista en cuestión firmaba con el seudónimo de «El Gorrión» y nos ofrece artículos como los siguientes, que brindamos resumidos a nuestros lectores para que tengan un conocimiento sobre las vicisitudes que rodearon a la fundación de CASA.

La Región, número 27, Getafe 15 de enero de 1915

## Aviación

Supongo que los lectores de La Región habrán subsanado la errata final de mi artículo anterior, leyendo fracasados, donde dice fracasos.

No hay deuda que no se pague, ni plazo que no se cumpla. Este cumple hoy, y a pagar aquella acudo.

Cierto señor, que ocupó cierta dirección, forzado por causas y concausas, viose precisado a presentar la dimisión que le fue admitida. Mas, en posesión de cierto título, no desmayó e intentó fundar, o la fundó (mis informes no son concretos)



cierta Sociedad, en cierto puerto, para fomentar la hidroaviación...

...como reseñé en mi precedente artículo, tropezó en el Senado con «ciertas» dificultades, cuales dificultades eran que dicho señor, tal y como se había aprobado el capítulo, no tenía ni puerta ni portillo por donde entrar. Precisaba hacer brecha y ella fue tal que ni con un mortero del 42. Y si no oído al parche...

Lo más sensible es que fue hecho todo ello de acuerdo con cierta persona cuyo prestigio yo lo creía muy por encima de estas miserias...

Hablé en mi anterior de consultas, suspensiones, conciliábulos, crisis en perspectiva, etc.; pues todo ello es cierto, hasta el punto de no le faltó ni el canto de una peseta columnaria para que desapareciera del presupuesto de Fomento la partida para el Centro de Estudios Aeronáuticos; bastaba una palabra, si en vez de contestar no, contestan sí los consultados, adiós, Centro, y, lo más sensible, adiós pesetas ...

...Se ha dicho que la aviación civil no sirve para nada ni tiene razón de existir; no es con artículos mal escritos como los míos, ni con la elocuencia de un padre de la Patria, que les demostraremos lo contrario; son ustedes (amigos lectores) quienes lo han de hacer.

Con que pocas palabras y muchos hechos.

Gorrión

Como puede verse por este artículo de nuestro cronista, los inconvenientes primeros se encontraron en el Congreso, presionado por los intereses partidistas, donde, según el periodista, «se creó tal revuelo entre los señores diputados que tras los enfrentamientos del Sr. Ortega Gasset, el Ministro de Fomento, D. Javier Ugarte, con interrupciones del Sr. Burell y Conde de Romanones, me hicieron pensar en un equivocado que, cuando no tiene mejor argumentación, piensa: no sé qué contestar, pues me siento. Lo propio hizo el ministro; se sentó, consiguiendo con ello acabar de perder la partida».

Pero si encarnizados fueron los debates en el Congreso, no lo fueron menos en Getafe, donde los reacios, oportunistas, interesados y afectados por las obras, pusieron toda clase de trabas al proyecto, como antes lo habían hecho con el tendido de las líneas de ferrocarriles de M.Z.A., como hemos podido ver en artículos de la época, donde se denunciaba la oposición ejercida por aquellos.

En La Región, número 28, de 30 enero 1915, volvemos a leer a Gorrión, a quien un cacique de Getafe había acusado de que desveló ciertas manifestaciones que aquel había hecho «sin intención» en un instante de franca expansión:

La Región, número 28, Getafe 30 de enero de 1915

### Aviación

Llegan a mí noticias de haberse sentido molestadas las personas aludidas en mi artículo del 15 del corriente. Según esas mismas noticias, la molestia para alguna de las aludidas ha sido por haber transcrito literalmente una de las frases que creía ser conocida sólo de las personas que en aquel crítico instante de «franca» expansión le rodeaban. A la primera, sólo le diré que en el pecado lleva la penitencia; a la segunda, que esas «francas» expansiones procure guardarlas para cuando se halle en habitaciones de materiales absolutamente refractarios a la transmisión del sonido, pues hablando en un pasillo del Senado se expone a ver reproducidas frases que quisiera no haber dicho. Es, pues, inútil, busque quién, cómo, ni dónde me fue repetida la frase: la dijo y lo confirmo... y a otra cosa.

Aunque muy modestamente, y con no menos modestas facultades, procuro cumplir mi misión buscando noticias que puedan interesar en lo que a esta sección se refiere.

Allá por el mes de noviembre, tuve conocimiento de las gestiones que se hacían para constituir una sociedad española para construcción de aeroplanos.

Orienté mis indagaciones y supe se había formado en principio una sociedad particular para construir un motor de aviación, debido al ingeniero Sr. Virkit, director de la Fábrica de Automóviles la Hispano-Suiza, de Barcelona.

Continué y coronó mis esfuerzos saber que se formaba o estaban en gestión diversos elementos para formar la antedicha sociedad para la construcción de aviones, y hoy puedo ya decir que ésta se halla definitivamente constituida, bajo el nombre de Sociedad Española de Construcciones Aeronáuticas, con un capital social de 1.500.000 pesetas.

Ha sido para mí gratísima la confirmación de estas noticias, pues veo realizados los sueños acariciados desde hace seis años y me siento orgulloso del éxito por otros obtenido, por considerar que algún átomo de energía he contribuido a dar con mi fe y entusiasmo en el porvenir de la Santa Hélice...

...No quiero aventurar afirmaciones categóricas; pero es bien cierto que los hechos muchas veces van en sentido

absolutamente opuesto a la lógica, tenemos en este caso un nuevo medio de que (pensando lógicamente) Getafe saliera o empezara a salir del marasmo en que vegeta. No se alarmen mis lectores, no voy a romper una lanza en pro o en contra del resurgimiento de Getafe; no, por la sencilla razón de que me es completamente igual que siga como está o que progrese. Vivo en Getafe porque me parece, el día que me canse, levanto el vuelo y aquí no ha pasado nada. Así pues, quedamos en que por ahora me es indiferente, no sé si mañana cambiaré de modo de pensar, si llega el caso ya lo veréis; pues de la misma manera que hoy tengo la chifladura de escribir sobre aviación, mañana me puede dar por interesarme por Getafe<sup>10</sup>.

Pensando pues lógicamente, nada extraño sería que viniesen a Getafe los talleres de esta nueva industria, pues difícilmente se encontrará pueblo que reúna las condiciones de éste, como proximidad a Madrid y medios de comunicación.

Pero muchos de mis lectores dirán «no será» y otros, «ya procuraremos que no sea». A los primeros, se les contesta ¿quién lo sabe?; a los segundos, si llega el caso, no se les contestará para nada, por la sencilla razón de que para nada se les necesitará, pues con el negocio en cuestión no podrían hacer lo que con los talleres de M.Z.A. Siempre bien entendido que fuera realidad lo que sonó hará unos días, no sirviendo para impedirlo ni caciques, ni diputados, ni Senado, ni ministros. A lo único que se expondría quizás la sociedad, serla a perjudicar a la compañía aseguradora, si un día prenden fuego a la fábrica<sup>11</sup>.

Gorrión

Por si aún quedan dudas en cuanto llevamos apuntado, acabaremos con otro artículo, esta vez sin firma, pero que podría ser de «Gorrión», aunque él trató de disimularlo, hablando de sí mismo como si de otra persona se tratara. Es del número 29 de «La Región», correspondiente al mes de febrero de 1915.

---

<sup>10</sup> Apréciase en este párrafo la amargura que destila el autor tras años de enfrentamiento con los getafenses, reacios a la construcción de la empresa.

<sup>11</sup> Las amenazas de los getafenses habían llegado al extremo de prometer el incendio de la fábrica, si finalmente se hacía sin su consentimiento. El autor lo desvela en estas líneas.

La Región, número 29, Getafe 15 de febrero de 1915

### Notas de un reporter o Getafe al día

Pasaron ya quince días desde mi última crónica y de nuestro Getafe huyeron las alegres canciones de los mozos sorteados como huyen las golondrinas con su piar en otoño.

Y no me negarán mis queridos lectores y mis bellísimas lectoras que ese parrafito me salió muy redondo. Y eso que la temperatura que disfrutamos no es para grandes filigranas literarias, pues tengo los pies como témpanos de hielo y, aunque no escribo con esas extremidades, es de lo más desagradable pensar con los pies completamente fríos.

Hay quien piensa con los pies, aun teniéndolos como un horno.

Díganlo los que ahora también se oponen a la instalación de la Sociedad Española de Construcciones Aeronáuticas, de que dio noticia en el número anterior de esta Revista nuestro querido «Gorrión». Un pajarito que se las trae y que al asegurarlo y afirmarlo él, era verdad, porque «Gorrión» es capaz de asegurarlo todo.

Pero es que también tiene esto que ver. Empeñado el destino, la fortuna o el hado, en que este pueblo mejore y progrese.

Yo me quedo helado al ver que nosotros nos empeñamos en que no.

Que nos quieren poner una línea de ferrocarril que pase cerquita del pueblo; pues nosotros nos oponemos y... que no la pongan, o de ponerse, lo más lejos posible.

Que viene La Colonial y desea instalar su fábrica en Getafe; nosotros la hacemos «fu» como el gato porque eso nos perjudicarla. Y ya ven ustedes qué mal les va en Pinto.

Que la compañía de M.Z.A. quiere instalar unos talleres; pues nosotros nos oponemos con todas nuestras fuerzas.

Que ahora vienen unos señores con millón y medio de pesetas de capital. Pues si quiere construir aparatos para volar, que los construya en otro pueblo y de aquí «que ahuequen el ala».

Señor, mire usted que es ganas de fastidiar. Tan bien que nos va a todos esta tranquilidad, con una administración tan justa y equitativa, díganlo aquellos que a sí mismos se bajan a su antojo los tributos aunque se los suban a los infelices percebes en justa reciprocidad.

Con unos concejales que no faltan a ninguna sesión, pues saben que ese es su deber y que para eso fueron elegidos, sin la menor discusión ni regaño entre ellos, con las calles limpias como el oro, con más dinero en la Caja Municipal que tiene

el Banco de España, sin deudas, sin trampas, sin caciques, porque el que existan uno o dos individuos dentro de bastidores que manejan todo el cotarro, eso no tiene nada de particular. Eso es costumbre... Además, que les pregunten a esos individuos si esa costumbre no es buena.

Y si todos estamos así satisfechos ¿por qué ese empeño, ese deseo de transformar esta villa de Getafe, de introducir elementos e industrias que nos marearán con tanto golpe y ensuciarán las casas con el humo que de las chimeneas saldrá?...

Como ese Sr. D. Feliz del Mamporro (maurista, tenía que ser) que se quiere meter en camisa de once varas y porque tiene un periódico, que no lee nadie, (el «Mentidero»), se cree que es el coco, y dice que va a contar todo lo que aquí sucede, que si conciertos desatinados (si ya no tenemos banda, hombre), que si arbitrios de consumos, que si cementerio, que si padrón de edificios hecho a capricho, y qué se yo...

Pero, Sr. Mamporro, si nosotros vamos a gusto en el machito, a usted ¿qué le importa? También es ganas de disgustar a unos cuantos señores. Total, ¿por qué?, ¿porque lo hacen mal? ¿Es que otros no lo hacen también muy mal? ¡Pues entonces, para qué perder el tiempo!

¡Le digo a usted guardia!

De nuevo, a través del cronista, podemos ver los enfrentamientos y luchas con que tuvo que bregar CASA, la Compañía Ferroviaria, o cualquier otra empresa, como La Colonial que tuvo que «largarse» a Pinto, donde, por cierto, no le fue nada mal.

¡Y luego, vinieron las envidias...!

## Dificultades superadas

Como hemos podido comprobar, las dificultades fueron muchas, no solo de tipo económico y político, sino principalmente de tipo social. Había que vencer la resistencia de quienes se oponían, por norma a perder un *status quo* que ya era tradicional en Getafe. Había que convencer a los agricultores y ganaderos que, aparte de las zonas ocupadas por la fábrica y sus pistas de aterrizaje, en nada habría de perjudicar el paso de los aviones sobre los campos y las cosechas y que las molestias que pudiera ocasionar el ruido de los motores de aviación, bien merecía la pena a cambio de los puestos de trabajo que esta empresa brindaría a los getafenses.

Pero, finalmente, todos los obstáculos fueron salvados y el 3 de marzo de 1923, se fundó Construcciones Aeronáuticas, con un capital social de millón y medio de pesetas, alcanzando enseguida un gran prestigio no ya a nivel nacional, sino también europeo.

Fue su primer presidente don José Tartiere, Conde de Santa Bárbara de Lugones, que demostró la amplitud de sus ideas en lo que a industria se refiere, apoyando sin regateo las iniciativas surgidas para la constitución de una empresa que había de dedicarse a la fabricación de aviones metálicos y que, en aquella época, en que esta clase de aparatos apenas se había comenzado a construir en el mundo, podía calificarse en España de excesivamente audaz.

(Boletín CASA. Construcciones Aeronáuticas S.A. - 1923-1948)

Tras la fundación en 1923, se erigió la primera factoría en Getafe, comenzando la fabricación de los sesquiplanos Breguet XIX y poco después, la avioneta CASA II y III. Entre 1927 y 1931, se fabricaría el mítico Gran-Raid bautizado con el nombre de «Jesús del Gran Poder» y dos aviones comerciales Breguet-26. Precisamente en este año de 1931, CASA negoció licencia con la Firma inglesa Vickers, para la fabricación de aviones torpederos Vickers Wildebeest. La serie fue de 25 aviones, fabricándose las alas y los flotadores en la factoría de Cádiz y el resto del avión en la de Getafe, donde se realizaron todos los ensayos y vuelos de prueba.

Hagamos, aunque sea de forma somera, historia de este avión que también salió de los talleres de Construcciones Aeronáuticas.

El avión torpedero Vickers Vildebeest, se empezó a proyectar en el año 1926 y, en abril de 1928, con la denominación tipo 132, se iniciaron los vuelos de prueba, con el piloto de pruebas de la Vickers, Scholefield. El avión estaba equipado con un motor radial Bristol-Júpiter VII. Tras las pruebas, que colmaron los objetivos previstos, se decidió reemplazar el tren de aterrizaje por flotadores, a fin de comprobar su rendimiento como hidroavión, para lo cual, se sustituyó también el motor original por el Bristol Júpiter XF con mayor potencia y también radial. Esta versión de hidroavión fue pilotado por Henri Biard, en el mes de junio de 1930 y en noviembre del mismo año fue presentado en el Salón Internacional de Aeronáutica, en París.

La comisión española que hizo la homologación del Vickers en Inglaterra exigió a la firma fabricante la instalación en este modelo de los motores Hispano-Suiza, de 12 cilindros en V a 60°, refrigerado por líquido. Los fabricantes entregaron a España un Vickers Vildebeest, versión terrestre y más tarde, otro de versión hidro, ambos con motor Hispano-Suiza, según lo exigido. Así, pues, se consiguió la licencia para construir dichos aviones, en el año 1932, en la factoría de CASA, en su factoría de Cádiz y con destino a la aeronáutica naval española.

Mientras que en Inglaterra se empleó en versión de tres cabinas (piloto, bombardero y ametrallador), en España solo se empleó con dos cabinas: la del piloto a partir del borde de ataque del plano superior, y la del observador, ubicada a partir del borde de salida de dicho plano superior. El armamento consistía en una o dos ametralladoras Vickers 7,7 m/m montadas fijas a los lados del capó del motor y que, sincronizadas éste, con el disparador de la cabina del piloto, y en la cabina del observador-ametrallador disponía del mismo tipo de ametralladora o también una Lewis del mismo calibre, montadas sobre el anillo Scarff. Cuando empezó la guerra civil, todos estos aviones quedaron en el bando republicano, puesto que se hallaban en la Base Aeronaval de San Javier y el Carmolí, participando activamente en los frentes de Andalucía. Tras estas batallas y otras, solamente quedaron dos de estos aviones.

En 1932 se empezó la construcción del prototipo Breguet Gran Raid Cuatro Vientos, realizándose en Getafe todos los ensayos y vuelos de prueba. El vuelo inicial tuvo lugar en 1933, siendo piloto el teniente Collar y navegante el capitán Barberán. Del vuelo y odisea de estos gloriosos pilotos, hacemos una descripción más detallada en las siguientes páginas.

En 1935 se obtuvo licencia de los fabricantes norteamericanos, para la producción de 50 aviones bimotores de bombardeo Martin-139 WS, con destino a la

Aviación Militar, teniéndose que detener la producción de estos aviones con motivo de la Guerra Civil.

En 1926, entre los días 27 de octubre y 7 de noviembre, CASA asistió a la Primera Exposición Nacional de Aeronáutica, que tuvo lugar en el Retiro de Madrid.

De aquella primera muestra de la industria aeronáutica de nuestro país, diría:

Aérea. Revista Ilustrada de Aeronáutica, número 43  
Madrid diciembre de 1926

La reciente Exposición, organizada por el Real Aero Club de España, y primera de nuestro país, ha sido un verdadero éxito. Muchos miles de personas han desfilado por ella, y a todos los visitantes les extrañó la importancia que la industria aeronáutica ha alcanzado en España (...) sorprende la perfección de los aparatos construidos, tanto los de concepción nacional como los de firmas extranjeras construidos aquí, los cuales aparecen superados en presentación y mano de obra, como sucede siempre que se quiere «hacer» en España.

En la exposición oímos muchas veces decir a la gente que desfilaba ante los stands: ¡Parece mentira que esto se haga en España! ¿Y todo se construye aquí? ¿Ya no habrá que comprar estos aparatos en el extranjero?

En el stand nº 1, CASA exponía un soberbio sesquiplano metálico, construido enteramente de duraluminio, tipo Breguet 19, motor Hispano-Suiza de 450 CV. Para darse cuenta de las dificultades de construcción de un aparato de este tipo, baste decir que consta de 40.000 piezas y que se precisan 2.500 útiles y máquinas-herramienta especiales para construirlos. (...) Cabe a esta Sociedad la inmensa satisfacción de poder afirmar que la labor realizada se ha podido llevar a cabo por personal español exclusivamente, lo mismo en el elemento técnico que en el obrero y en el administrativo, sin que haya sido preciso hacer uso de los ofrecimientos de las casas cuyas licencias ha utilizado hasta la fecha.

De aquel orgullo se heredó el que luego sentirían otros getafenses al proseguir la obra de sus antecesores. De aquel entusiasmo para superar las dificultades, heredarían otros convecinos el tesón que les caracterizó para luchar contra la adversidad, sin importar que la mayor dificultad fuera una guerra que no fue capaz de parar la producción, sino que esta fue superada ininterrumpidamente a lo largo de los años.



Quizá, los primeros resultados de aquella exposición se empezaron a experimentar cuando se recibió la solicitud, por parte de Aeronáutica Militar que, en abril de 1927, encargó a CASA la fabricación de dos aviones Breguet XIX, tipo Gran Raid.

La factoría de Getafe empezó, el mismo año, precisamente al iniciarse el mes de mayo, la fabricación de estos aviones, culminándola en febrero de 1928. Apuntemos, para los aficionados a las curiosidades, que a estos primeros Breguet, totalmente fabricados por CASA, les correspondieron los números 71 y 72 de la matrícula de Aeronáutica Militar. El primero, número 71, fue oficialmente entregado al finalizar el mes de febrero de 1928. El éxito de su primer vuelo quedó oscurecido por una desafortunada maniobra de despegue, en el aeródromo de Getafe. El avión había sido cargado con la carga útil, y al despegar, sufrió una avería tan importante que requirió una reconstrucción prácticamente total.

La entrega oficial del número 72, que posteriormente fue bautizado con el nombre ya mítico en la historia de la Aeronáutica de «Jesús del Gran Poder», se efectuó a mediados del mes de marzo del citado año, efectuando su primer vuelo, con toda la carga el día 27 de marzo de 1928, tripulado por los capitanes Jiménez e Iglesias (cuyos nombres figuran en una de las calles de Getafe, en la zona de Juan de la Cierva). Despegó del Aeródromo de Tablada a las 8 horas 30 minutos y permaneció en el aire durante 28 horas, 28 minutos, estableciendo una nueva marca nacional de duración (el doble de la existente). Dos meses después, el 29 de mayo, con la misma tripulación, partió del mismo aeródromo de Tablada y, tomando el rumbo Oeste, se vio obligado a tomar tierra, a causa de una furiosa tormenta de arena, cuando ya había completado 27 horas 30 minutos de vuelo. El aterrizaje forzoso tuvo lugar en Nasiriyah (a menos de 300 kilómetros de Basora), cuando ya se habían recorrido 5.180 kilómetros, a una velocidad media de 188 kilómetros a la hora.

El regreso se efectuó en tres etapas: la primera, Basora-Constantinopla, de 2.200 kilómetros de recorrido; la segunda, Constantinopla-Barcelona, con 2.650 kilómetros y la tercera, Barcelona-Sevilla, con 840 kilómetros, estableciendo un promedio, en la segunda etapa, de 200 km/hora.

Realizada una meticulosa revisión, el día 24 de marzo de 1929, el Jesús del Gran Poder vuelve a despegar de Tablada, con rumbo a Hispanoamérica, cubriendo las siguientes etapas:

Sevilla-Bahía (Travesía del Atlántico Sur)	6.550 Km.
Bahía-Río de Janeiro	1.265 Km.
Río de Janeiro-Montevideo	1.700 Km.
Montevideo-Buenos Aires	360 Km.
Buenos Aires-Santiago de Chile	1.250 Km.
Santiago de Chile-Arica	1.800 Km.
Arica-Lima	1.050 Km.
Lima-Payta	920 Km.
Payta-Colón	1.920 Km.
Colón-Managua-Guatemala	1.550 Km.
Guatemala-La Habana	1.500 Km.

Cubierta esta última etapa, y tras 19.875 kilómetros, el avión fue desmontado en La Habana y embarcado hasta Cádiz, desde donde, una vez montado y revisado, aterrizó en Getafe, pocos días después, siendo recibido entusiastamente por el personal de CASA, autoridades municipales, periodistas y pueblo de Getafe.

Entretanto, en el mes de enero de 1929, Aeronáutica Militar encargó a CASA la reconstrucción y puesta a punto del avión Breguet Gran Raid, número 71. Aprovechando esta reparación, se aumentó el radio de acción del mismo en 750 Km., montando dos depósitos de combustible de 200 litros cada uno, que se instalaron en el interior del ala superior, cerca de la cabina. Asimismo, se modificaron los puestos del piloto y navegante, cerrándolos en forma de cabina, disminuyendo así la fatiga física de los tripulantes, dotando a estos de mayor confort y seguridad y mejorando la estética y características aerodinámicas del avión. Terminada la reparación, fue entregado a mediados de octubre de 1929.

A las diez horas del día 14 de enero de 1930, y tripulado por los tenientes Haya y Morato, despegó del aeródromo de Tablada, con objeto de efectuar un ensayo de despegue con toda la carga, conocer el consumo horario y comprobar la velocidad. Durante su vuelo, visitó todo el Sur de España y Tetuán, aterrizando al día siguiente, 15 de enero de 1930, a las trece horas, en el aeródromo de Getafe, habiendo permanecido en el aire durante veintisiete horas.

# Barberán y Collar pilotan el Cuatro Vientos (1-6-1933)



Capitán Barberán



Teniente Collar

Fuente: [tabladacentenariaaviacion.es](http://tabladacentenariaaviacion.es)

Otros viajes, otras aventuras aéreas y otros récords batidos, marcaron la vida de estos famosos Breguet. Gracias a ellos, brillaron en el firmamento aeronáutico nombres como Jiménez, Iglesias, Rodríguez, Haya y otros. Pero en este recuerdo a aquellos famosos pilotos, no queremos olvidar los del capitán Barberán y el teniente Collar. Estos últimos, pilotando el Cuatro Vientos, un avión Breguet XIX Súper Gran Raid, encargado por Aeronáutica Militar a CASA, a finales del año 1932 y construido en la factoría de Getafe, Partieron de Sevilla en la mañana del día 1 de junio de 1933 para un vuelo transatlántico que terminaría en el Aeródromo de Camagüey (Cuba) el día 11, tras haber permanecido en el aire durante treinta y nueve horas, cincuenta minutos y haber recorrido casi 7.600 kilómetros, la mayor parte de los cuales fueron sobre el océano Atlántico. Esta epopeya gloriosa animó a los valerosos pilotos a

realizar un nuevo vuelo Cuba-Méjico, aunque fieles a la verdad, debemos admitir que, junto a su espíritu aventurero, había también intereses políticos y presiones por parte del Gobierno español para satisfacer ciertas exigencias del Gobierno mejicano. Y aquella, que pudo ser otra gesta gloriosa, acabó en tragedia. Barberán y Collar no pudieron acabar este viaje.

Las noticias más contradictorias envolvieron esta tragedia en el mayor de los misterios. Hubo toda clase de especulaciones. Una avería habría precipitado el avión al fondo del Atlántico, donde los pilotos murieron ahogados. Otra versión es que se vieron precisados a amarar y fueron atacados por los tiburones. Una más, hablaba de un repentino incendio a bordo, pereciendo los tripulantes víctimas de las llamas. Pero nada se pudo comprobar. Todo era confuso. Ni las autoridades cubanas ni las mejicanas pudieron aportar el mínimo dato que pudiera confirmar las causas de la desaparición. Fue mucho después, en 1964, cuando el periodismo de investigación pareció hallar una hipótesis válida, que reproducimos por su interés.

Periódico YA, 30 de agosto de 1964

### **Barberan y Collar murieron asesinados y robados en la sierra mejicana de Mazateca**

«El crimen —dice Excelsior— fue arropado en el silencio, bajo el pretexto oficial de evitar la ignominia nacional que suponía».

Se ha cumplido este verano el XXXI aniversario de una gesta realizada por dos compatriotas cuyo trágico final dejó a España sumida en un luctuoso mar de interrogantes. Me refiero al sensacional vuelo del Cuatro Vientos, que al cubrir de un tirón los 7.000 kilómetros que separan por derecho Sevilla de Camagüey (Cuba), cerraba con áureo broche la lista de hazañas de porte universal que la aviación española abrió al principio de los *happy twenty*. El impacto mundial de esta proeza —travesía del Atlántico Norte de Oriente a Occidente— fue tremendo, y nuestras alas remacharon el prestigio ecuménico adquirido con los vuelos notables del Plus Ultra y del Jesús del Gran Poder. Se vivían las postrimerías de la época de los grandes raids.

Si el vuelo hubiera acabado en Cuba, el éxito de la empresa habría sido completo. Su prolongación a Méjico no exenta de matices políticos por afinidades a la sazón vigentes, dio trágicamente al traste con el Cuatro Vientos y con sus valerosos tripulantes: Barberán y Collar. En vano —como es sabido—

aguardaron todo el 20 de junio de 1933 las cien mil personas congregadas en el aeródromo de la capital mejicana. El Cuatro Vientos desapareció sin dejar rastro.

Desde entonces, todos los españoles vivieron bajo la pesadumbre del misterio. Miles de conjeturas, para todos los gustos, fueron formuladas en los medios profanos y acreditados, y cada año cumplido de tan sensible efemérides era como hoja que España desprendía de la flor de la esperanza; hasta quedar en el tallo.

Hoy, a los treinta y un años, el Excelsior, de Méjico, da por definitivamente descubierto el velo del misterio: Barberán y Collar fueron asesinados y robados en Sierra Mazateca, montaña de Guajaca, y el crimen, arropado en el silencio bajo el pretexto oficial de evitar a toda costa la ignominia nacional que implicaba. El Gobierno mejicano lo supo y tuvo especial empeño en ocultarlo. La noticia la difunden otros periódicos americanos, entre ellos El Tiempo de Nueva York, del 8 de este mes.

#### **Instrumentos del Cuatro Vientos en poder de un exalcalde**

Para nosotros, sin embargo, la revelación de este execrable crimen no es cosa nueva. En el número correspondiente a agosto de 1956 de la revista Avión —que a la sazón dirigía el que esto escribe— y bajo el título Barberán y Collar, se publicó una transcripción del libro La tragedia de Méjico, de José Lion Depetre, en lo concerniente al asesinato de los aviadores españoles (páginas 257 a 262), cuyo interesante contenido confirmaba lo que ya estaba en la creencia de algunos de nosotros desde 1941: que Barberán y Collar habían caído en la selva el 20 de junio, y que días después habían sido muertos y saqueados por miembros de la familia Palancares-Carrera, indios dependientes del cacique don Antonio Avendaño, en las montañas de Guajaca. No es, pues, ninguna novedad lo que, con abundancia de datos, publica ahora el Excelsior, de Méjico. Todo coincide con lo que sabíamos hasta ahora, y lo confirma. Empero, ha llamado nuestra atención una foto que El Tiempo de Nueva York, reproduce sobre el pie: «Estos artículos pertenecieron al avión de Barberán y Collar. Son un par de audífonos, un altímetro y un cinturón de seguridad. Están en posesión de Rogelio Gómez Rivero, exalcalde y comerciante de Tehuacán». Y, en efecto, es verdad; tales artículos aparecen retratados sobre una mesa en la que, además, hay una foto que parece de Barberán y un casco de auriculares de radio moderno, cosa esta última que no podía pertenecer al Cuatro Vientos, por cuanto iba sin radio a bordo

por expresa decisión de Barberán, que no quería sobrecargar el avión y que, sin duda, aparecen a modo de exposición de objetos aeronáuticos porque su actual propietario, Gómez Rivero, ha sido aviador comercial. No así los audífonos, que los aviadores llevaron puestos, más para protegerse del ruido, en un vuelo de cuarenta horas, que para comunicarse piloto y navegante, puesto que esto lo hicieron casi siempre por medio de hojitas de block que se pasaban con la mano<sup>12</sup>. Sin ayudas radioeléctricas, Barberán consiguió –merced a su pericia– un alarde de precisión en la navegación astronómica y a la estima que empleó en el salto sobre el Atlántico.

### **Un anillo de collar, retenido por un empleado fiscal**

En el relato de El Excelsior se menciona por primera vez un anillo de oro de Joaquín Collar, con las iniciales J.C. en el exterior y el «escudo de España» (sic), que estuvo en poder de don Aurelio Fernández Henríquez, candidato a diputado del P.R.I, en las últimas elecciones de Méjico y entonces «empleado fiscal» (sic), quien, luego de transformar la C en F, para que sirviera a su esposa, lo vendió al comerciante español Juan Manuel Martín, de Tehuacán. Cuando los periodistas de El Excelsior localizaron a Martín, su respuesta fue: «Nada sé del Cuatro Vientos, y si supiera algo, tampoco lo diría. Es un asunto muy peligroso y no quiero tener líos. El anillo lo entregué a un amigo que es comandante de Policía de Sevilla para que lo hiciera llegar a los familiares de Joaquín Collar». Así, pues, hoy, al cabo de seis lustros, podemos resumir –creemos que sin temor a equivocarnos– la tragedia que protagonizaron nuestros gloriosos compatriotas y descorrer con ello definitivamente –o casi– el velo que ocultaba la ignominia. Probablemente, abatidos por el temporal, los aviadores españoles cayeron el 20 de junio de 1933 en la selva mejicana, después de haber escrito una de las más brillantes páginas de nuestra historia aeronáutica. El lugar –y en esto coinciden todas las versiones– fue a unos 15 kilómetros del rancho de La Paz, entre Puebla y Guajaca, cerca de los cerros de Guacamaya y Boludo (montaña de Mazateca), junto al estado de Veracruz. Barberán (el «pelón», según los indios) resultó con alguna pierna rota, que fue entablillada por su compañero con ramas

<sup>12</sup> En uno de estos papelitos, encontrados en el suelo de la cabina del avión en el Aeródromo de Columbia (La Habana), decía Barberán: «Dentro de cuarenta y cinco minutos, cuando se disipe esta niebla, pasaremos por Santo Domingo». Como la predicción se cumpliera con exactitud, Collar le devolvió la hojita añadiendo. «Eres un tío».

de árbol; Collar, ileso. Tres días después, Collar encontró en la selva la figura humana del indio Bonifacio Carrera, al que pidió auxilio y alimentos, después de ofrecerle un abundante fajo de dólares. Esto excitó la codicia del indio, que en su mente fraguó la idea del crimen y el robo. Lo que ocurrió después, es menester concedérselo a la fantasía, pues mientras unos dicen que Carrera acompañó a Collar hasta donde yacía Barberán y mató a ambos apoderándose de todo, armas y dinero, otros apuntan que Carrera y su suegro, Reinaldo Palancares, llevaron a los aviadores a una choza y los mataron aquella noche mientras dormían; en cuya matanza tomaron parte también los hijos de Palancares, Adolfo y Rodolfo.

### **Consigna oficial de silencio**

Tanto por parte del cacique Avendaño como por parte del Gobierno mejicano, cuando se enteraron, cundió la consigna del silencio a ultranza, a fin de evitar la deshonra nacional que, sin duda, habría de recaer al extenderse por el mundo la noticia. Poco más tarde, el 13 de julio, se entregó al mecánico del Cuatro Vientos, Madariaga, que aún no había regresado a España, y que tanto en Cuba como en Méjico se había adelantado a la llegada del avión, el sensacional hallazgo que sirvió magistralmente de tapabocas universal: el neumático encontrado en la barra de Tupilco, al sur de Frontera (zona pantanosa junto a la costa) y que, al parecer, había pertenecido al avión siniestrado, por lo que la creencia de que el avión hubiera caído al mar llegó a convertirse en la verdad oficial, y así se admitió en España durante muchos años.

Ocho años después de la tragedia, los periódicos mejicanos Hoy y El Universal montaron una expedición de periodistas y fotógrafos a la región del suceso, con fines publicitarios y de julio a octubre de 1941 aparecieron en sus páginas espeluznantes relatos del drama, coincidentes más o menos con lo anteriormente expuesto por nosotros. Las publicaciones fueron interrumpidas —mejor diríamos «silenciadas»— por órdenes de arriba. En 1943, el asunto llegó a manos del procurador general de la República, licenciado José Aguilar y Maya (por la denuncia de la propia mujer del asesino, en un arrebatado de celos), el cual, según El Excelsior, «se lavó las manos», pues participar en la búsqueda del Cuatro Vientos volvía a significar la intranquilidad, el temor, la inseguridad, la amenaza y, en fin, el personal desasosiego.

### **Un misterio despejado desde hace doce años**

En 1956 cayó en nuestras manos la segunda edición de la estu-  
penda obra de Lion Depetre, y Avión dio a conocer a los espa-  
ñoles los pormenores de la tragedia. Hoy, la expedición de El  
Excelsior a los lugares del martirio de Barberán y Collar trata  
de revelar el misterio, un misterio que ya no lo era desde  
1941, y nos deja en cambio con la misma ansiedad que la expe-  
dición de dicho año, cual es la que se deriva de la confesión  
de impotencia que ambas expediciones hacen de no haber podido  
alcanzar el lugar donde se hallan los restos del avión ni  
localizado con "certeza" los todavía más preciosos restos de  
nuestros llorados y admirados aviadores. «Tratamos de llegar  
-dice El Excelsior- exactamente al sitio preciso que guarda  
los restos del avión y la osamenta de los pilotos, pero lo  
impidió el temor de las personas que lo conocen, la falta de  
comunicaciones y la temporada de las lluvias, que aumenta el  
caudal de los ríos, y borra los caminos...»; banales pretextos  
se nos antojan, de todas formas, para quienes daríamos cual-  
quier cosa por recuperar los restos de los héroes y honrar en  
España su imperecedera memoria, como Dios manda.

Luis Serrano de Pablo

Por su parte, el diario YA, de fecha 8 de septiembre de 1964, anunciaba en grandes  
titulares:

Periódico YA, 8 de septiembre de 1964

**Barberán y Collar fueron víctimas de unos ladrones  
La mujer de uno de los asesinos lo denunció por celos**

Una frase: «me pareció bien para muertito»

La expedición organizada por el diario El Excelsior, de Méjico,  
para buscar los restos de los aviadores Barberán y Collar, que  
hace treinta y un años tuvieron un trágico final en el estado  
de Guajaca, ha traído a la actualidad este asunto, que procuró  
en varias ocasiones envolver en el misterio y apartarlo en el  
olvido.

Lo que sucedió entonces lo publicó casi íntegro la revista  
Hoy, de Méjico, entre los números semanales del 2 de agosto al  
4 de octubre de 1941. En el libro *La tragedia de Méjico* trans-  
cribía el autor, don José Lion Depetre, parte de estas



crónicas, que cesaron de pronto en su publicación. Volvía a imponerse el silencio.

Don José Lion Depetre vive hoy en Madrid, pero cerca de veinte años residió en Méjico. Pertenece a la carrera diplomática, que ha compartido con su afición a escribir y a cazar. De ascendencia francesa, su abuelo vino a España como ingeniero para construir nuestro ferrocarril, y desde entonces la familia Lion se hizo española.

Azares de la vida hicieron que don José Lion haya vivido por más de veinte años en Suramérica, sobre todo en Méjico. En Guatemala fundó el Instituto Diplomático, de carácter oficial, que dirigió por espacio de cuatro años.

Por su carrera, por su afición a la caza, que le llevó a recorrer los parajes más apartados de Méjico, y por su actitud de escritor que ve y observa para dar testimonio, don José Lion Depetre ha estudiado y conocido el alma y la psicología de aquellos pueblos, donde mestizos, criollos, indios y blancos forman nación.

El señor Lion nos escribe con motivo de la actualidad del asunto puesto ya de relieve en nuestras columnas por el señor Serrano de Pablo.

### **La primera expedición**

-Como se puede ver -nos dice- me he limitado a copiar parte de unas crónicas aparecidas en la revista Hoy de Méjico. En una serie de ellas se fueron relatando los incidentes de la expedición organizada por dicho periódico en busca de los restos de los dos aviadores y del aparato. Se llegaron a conocer multitud de detalles, hasta que de pronto se cortó la información. Los caciques que habían guiado a la expedición declararon que se volvían y que la abandonaban. ¿Miedo? ¿Amenazas? ¿Mayores exigencias de dinero? La eterna hipocresía del indio, su doblez, su tremenda facultad de escurrirse, se manifiestan aquí.

Por lo que ha recogido el señor Lion Depetre en su libro, los aviadores españoles que a bordo del Cuatro Vientos realizaron la proeza de cruzar el Atlántico norte de oriente a occidente y cubrieron de un tirón los 7.000 kilómetros que separan por derecho Sevilla de Camagüey (Cuba), se perdieron misteriosamente en el estado de Guajaca, en Méjico, a punto de rematar su hazaña. El avión sufrió un accidente y cayó en la selva. El capitán Barberán resultó con las piernas rotas. El teniente Collar, rendido por el hambre y la sed, encontró a un indio, a quien le suplicó ayuda y ofreció un fajo de dólares.

Movió el dinero la codicia del indio, que con dos salvajes más mataron a los dos pilotos españoles para robarles y desvalijarles. Fueron muchos los indígenas que se enteraron del hecho. La mujer de uno de los asesinos, por celos, le denunció. Sin embargo, el crimen quedó impune, y el Gobierno de Méjico aceptó la versión de que el aparato había caído al mar, por ahorrarse la molestia de tratar un engorroso asunto internacional.

### **Méjico es el primer país de Hispanoamérica**

-¡Y es que un par de asesinatos en estas regiones, donde todos suelen morir «a pura bala», tiene tan poca importancia! -comenta nuestro interlocutor-. Considero que Méjico es el primer país de Hispanoamérica. El indio es inteligente, pero este país arrastra un gran lastre: el indio mejicano.

Es este lastre lo que don José Lion Depetre ha querido dejar claro en su obra *La Tragedia de Méjico*.

### **El machismo**

-¿No están superados aún los errores que usted señala en su libro?

-No del todo. Existe a veces desprecio por la vida propia y por la ajena. Se da el caso de que el asesino conteste al interrogarle por la causa del crimen: «Me pareció bien para muertito». Es una especial psicología. Hace poco me sorprendí al leer en la prensa que el famoso jinete Mariles, por un simple accidente de tráfico había matado a un hombre. No se explica desde nuestro mundo.

De esta familiarización y aceptación de la muerte es prueba patente la anécdota ocurrida al mismo autor. Cazando en Costa Chica, al sur de Acapulco, en un pueblo aislado se dio cuenta de que, si bien abundaban las mujeres ancianas, todos los hombres eran muy jóvenes. «¿Qué, no hay ancianos en este pueblo?», preguntó a un chamaco. «Pos no, patrón. Aquí todos mueren jóvenes». «¿Y por qué? ¿Es que existe alguna epidemia?». «No, patrón; aquí todos mueren a pura bala».

### **Menos analfabetos que en España**

-Claro que esta rara psicología es más fuerte en los pueblos apartados. Las capitales lo superan por la civilización

y la cultura. De hecho, en Méjico hay, proporcionalmente, menos analfabetos que en España.

Dentro de este ambiente, se supone fácilmente que el crimen Barberán y Collar fuera un hecho normal.

—Si se tuviera interés verdadero en aclarar totalmente este suceso deplorable, sería facilísimo lograrlo —opina el señor Lion Depetre—. Bastaría con ofrecer una fuerte suma de dinero a algún detective o periodista mejicano (digo mejicano, no español) si logra mostrar los restos del avión, fácilmente reconocible, o la tumba de los dos aviadores.

Desde que se organizó la primera expedición, en 1941, han debido de morir muchos de los directamente responsables en el asesinato. Y todo el mundo, en los alrededores del rancho de la Paz y en la región de Mazotzongo conoce con detalles los pormenores del hecho.

Para muchos de los españoles millonarios que vienen frecuentemente a España —añade nuestro interlocutor— sería una ocasión de probar de una manera indudable su amor a la madre patria, asegurándoles el mayor secreto de su donativo.

J. Arroyo

Creemos que con estos datos hemos facilitado al lector suficiente información sobre la tragedia de nuestros gloriosos pilotos. Y al mismo tiempo la epopeya de aquellos famosos Breguet que, saliendo de nuestra factoría de Getafe, dejaron para siempre grabado en el azul de los cielos el valor indiscutible de quienes con su trabajo y su experiencia profesional, hicieron posibles estas aventuras que honran nuestra Historia. Como se recoge en nuestra historia local, los Breguet fueron los aviones emblemáticos de Getafe durante muchos años y uno de los mayores orgullos de los hombres y mujeres de nuestra villa, que construyeron casi doscientas unidades, aparte de los especiales tipo Gran Raid. En cuanto a las getafenses, merecieron el aprecio y la felicitación de las firmas aeronáuticas y de la prensa especializada por su notable pericia en el entelado de las superficies.

Con una superficie alar de 50 metros cuadrados, una envergadura de 14,83 m, longitud de 9,61 y altura de 3,69, estos aparatos salidos de CASA llevaron por los cielos de España, África y América el prestigio de una firma y la especialización indiscutible de sus operarios.

Y, obviamente al hablar del Breguet, tampoco deseamos pasar por alto el nombre de Louis Breguet, el primer fabricante de este avión y que, tras una vida dedicada a la investigación y producción aeronáutica, falleció, en octubre de

1955, a los 75 años de edad, en su casa de Saint Germain a consecuencia de un ataque cardíaco.

Louis Breguet fue uno de los más famosos constructores de aviones y su contribución al desarrollo de la industria aeronáutica, una de las máspreciadas e importantes en el mundo. Su primera construcción fue un aparato con alas giratorias al que bautizó con el nombre de giroplano, que terminó en 1906, (aunque nuestro Juan de la Cierva lo desbancaría con su «autogiro») y tres años después construyó su primer avión, el famoso Breguet-I.

Fundó la Sociedad de Talleres de Aviación Breguet. Al estallar la Primera Guerra Mundial, creó uno de los más famosos modelos Breguet -el XIV- que durante mucho tiempo marcó un progreso indiscutible.

La versión enteramente metálica es fabricada en diversos países, entre ellos España, y un aparato de este tipo, especialmente adaptado para gran raid, sirve para que Jiménez e Iglesias efectúen su memorable vuelo del Jesús del Gran Poder.

(YA, 5 de octubre de 1955)

No podemos olvidar, en este recuerdo a nuestros famosos pilotos y a sus gloriosos aviones, a don José Piñeiro, natural de Seijo, cerca de El Ferrol, que fue el primer español que obtuvo el carnet de piloto de la Escuela de Blériot, primera también que funcionó en el mundo. El carnet tenía fecha de 19 de diciembre de 1912.

Y del mismo modo, debemos mencionar que la Aviación española fue la primera del mundo que intervino en operaciones bélicas ofensivas. En los últimos días del mes de octubre de 1911, nuestra Armada Aérea arrojó las primeras bombas explosivas sobre los moros levantiscos en Lucien (Marruecos), arrojando ocho bombas de tres kilos y medio. Tres días después «a título de ensayo» y en medio de la expectación de jefes y oficiales, se lanzaría la que se llamó la bomba gigante. Una gran bomba de once kilos. Las escuadrillas estaban capitaneadas por Kindelán, Barrón y Bayo<sup>13</sup>.

Una más de las meritorias conquistas logradas por Construcciones Aeronáuticas S.A. y sus operarios, fue la fabricación de las avionetas CASA, de las que recogemos algunos datos que ya forman parte de la Aeronáutica y de la Historia de nuestro país.

---

<sup>13</sup> Recogido por Vicente Vega en *Diccionario de Rarezas, Inverosimilitudes y Curiosidades*, Edit. Gustavo Gili, Barcelona.

A la finalización del ejercicio correspondiente al año 1928, el Consejo de Administración de CASA tomó el acuerdo de que figurase en los programas de fabricación para el 1929, la construcción del primer prototipo CASA, cuyo proyecto se debe al que fue director de la factoría de Getafe D. Luis Sousa Peco.

Consistía este proyecto en la fabricación de una avioneta de construcción totalmente metálica, equipada con un motor de 100 C.V. Se construyó el prototipo en cuestión a ritmo acelerado, dándose por finalizado en los últimos días del mes de junio de 1929.

A las cuatro y cuarto de la tarde del día 2 de julio del citado año, surcó el cielo de Getafe por primera vez, en un vuelo satisfactorio, describiendo un amplio círculo y dejando la impronta de su sombra plasmada sobre el suelo del Cerro de los Ángeles, vinculado curiosamente a todas las gestas de los pilotos que despegaron de Getafe a lo largo de los años. En días sucesivos, prosiguieron las pruebas en vuelo, a fin de determinar su velocidad, techo, consumo, maniobrabilidad y demás características.

Apenas tres semanas después, el día 20 de julio, esta avioneta prototipo participó en el concurso de vuelo Madrid-Burgos, carrera con «hándicap», en competencia con otras avionetas extranjeras, clasificándose la primera en su categoría, logrando una velocidad de crucero de 150 kilómetros por hora y transportando una carga útil de 280 kilos.

Cinco días después, el 25 de julio, en el concurso celebrado en San Sebastián, se clasificó otra vez en el primer puesto, cronometrando el Real Aero Club (A.C.) una velocidad máxima de 201 kilómetros a la hora y una mínima de 68 Km/h.

Con el fin de seguir experimentando el citado prototipo, se le instaló un depósito suplementario de gasolina, con una capacidad de 180 litros, colocado en el puesto del pasajero y, con esta reforma, efectuó durante los días 19 y 20 de octubre de 1929 una vuelta a España, en cinco etapas y un recorrido de 3.150 kilómetros. Una de las etapas, Barcelona-Los Alcázares, la hizo completamente de noche, despegando y aterrizando por sus propios medios, sin más ayuda que el uso de las bengalas que llevaba a bordo.

De nuevo volvió a realizar un magnífico vuelo este primer prototipo CASA, que comenzó a las 0 horas 10 minutos del día 20 de diciembre de 1929, partiendo del Aeródromo de Getafe, en una noche totalmente cerrada y con una espesa niebla pegada al suelo. Su rumbo en esta ocasión fue hacia el Sur.

Después de hacer escala en Casablanca, Agadir y Cabo Juby, llegó satisfactoriamente al Aeródromo de Gando (Las Palmas), a las 18 horas 40 minutos del día 22 de diciembre, es decir, 2 días después, tras haber recorrido 2.100 kilómetros. El regreso a Getafe lo realizó invirtiendo la ruta seguida a la salida, pero incluyendo en sus escalas una en el Aeródromo de Tablada (Sevilla).

Tras las experiencias recogidas en los vuelos realizados por el prototipo CASA, el Consejo de la Sociedad decidió emprender la fabricación de 10 unidades, que debían ser incluidas en el programa de fabricación del año 1930.

Recordemos que una de las avionetas de esta serie efectuó un vuelo que abarcó prácticamente toda Europa. Partió de Getafe e hizo escalas en: Zaragoza, Barcelona, Nimes, Lyon, Lausana, Berna, Múnich, Viena, Praga, Breslau, Posen, Varsovia, Königsberg, Dántzing, Berlín, Brunswick, Frankfurt, Reims, Saint-Inglevert, Londres, Bristol, Poitiers, Pau, Zaragoza, Getafe y Sevilla (Tablada), llegando finalmente a Getafe el 7 de agosto de 1930, tras 23 días de vuelo y un total de 13.000 kilómetros, sin el menor fallo.

Apenas tuvieron fallo alguno, demostrando en todo momento sus magníficas características de vuelo, rendimiento, radio de acción y un índice de seguridad que les hacía incomparables con otras avionetas de su género. Así, pues, en la Vuelta a España, que se celebró entre los días 20 y 30 de octubre de 1931, con un recorrido total de 3.500 kilómetros, tomaron la salida cinco avionetas CASA, entre las 26 inscritas en la competición. De las 26 participantes solamente terminaron la prueba 10, de las cuales, 4 eran de CASA, no terminando la quinta por haber sufrido, en el último momento, una avería en una válvula del motor. Por el contrario, de las restantes participantes, 15 no pudieron terminar la prueba, dato que destaca la calidad de las fabricadas por Construcciones Aeronáuticas. Así lo reconoció el jurado, que otorgó a nuestras avionetas los premios primero, segundo, tercero y cuarto.



Aviación. Jesús del Gran Poder. Raid de Jiménez e Iglesias  
 Recibimiento de los aviadores en Getafe  
 Fuente: Mundo Gráfico Núm. 919, 16 de junio de 1929

## Solicitud de la dehesa de Santa Quiteria

Como podrán recordar los más longevos del lugar, el actual campo de aviación fue primero una dehesa que, gracias a lo espaciosa, a la planitud y la idoneidad de su emplazamiento, mereció la atención de quienes estaban interesados por la floreciente aeronáutica. Así pues, mucho antes de fundar Construcciones Aeronáuticas S.A., ya el Real Aeroclub de España, por medio de su presidente, el Capitán de Ingenieros, don Alfredo Kindelán, recabó del Ayuntamiento de Getafe el oportuno permiso para usar dicha dehesa, a fin de celebrar la carrera Madrid-París, en el mes de mayo de 1911.

Por su interés histórico, reproducimos dicha solicitud, que ya había sido desvelada por Marcial Donado, en el periódico Getafe Express, nº 8 de 10 de noviembre de 1988.

SEÑOR ALCALDE PRESIDENTE DEL AYUNTAMIENTO DE GETAFE

Don Alfredo Kindelan, capitán de Ingenieros, presidente del Real Aero Club de España,

SUPLICA Z VD. LO SIGUIENTE:

Seguramente conocerá el ayuntamiento de la digna Presidencia de Vd. que el Real Aero Club de España, única entidad reconocida oficialmente en nuestro país para lo que se refiera a la locomoción aérea, organiza en unión del Automovil Club y con el Aero Club de Francia un concurso de aviación Paris-Madrid, que deberá celebrarse los días 21 al 25 del actual mes de mayo y con ocasión del mismo concurso quiere celebrar una semana de aviación en los últimos días de mayo o primeros de Junio, para disputarse importantes premios concedidos por S.M. el Rey, Ayuntamiento y Diputación de Madrid, casinos y otras entidades. Las buenas condiciones que tiene la dehesa de Santa Quiteria propiedad de esa localidad han hecho pensar al club de mi presidencia que sería muy conveniente utilizarla para aeródromo y a este objeto se ha acordado en Junta Directiva dirigirse a ese ayuntamiento para rogarle nos conceda la autorización necesaria para utilizarla con eso objeto, bien entendido que como nuestra Sociedad es puramente sportiva y no persigue más objeto que el fomento de la navegación aérea, la concesión

que solicita no impide la posibilidad de que otras entidades puedan utilizarla para el mismo objeto.

No es necesario esforzarse en demostrar las ventajas inmediatas que para el pueblo ha de reportar la concesión que solicitamos puesto que en plazo de un mes ha de verificarse en él la primera prueba importante de aviación que en España se celebra y esto representará un movimiento de viajeros importantísimo que redundará en ganancia material para el pueblo, pero deseando demostrar esta Sociedad su agradecimiento por esa concesión haría muy gustoso, caso de obtenerla, un obsequio al pueblo en la forma que a ese digno ayuntamiento le parezca oportuno.

Gracia que no duda alcanzar del magnánimo corazón de Vd. cuya vida guarde Dios muchos años.

Madrid 1º de mayo de 1911.  
Alfredo Kindelán

La cesión fue otorgada por el ayuntamiento, aunque poco después por toda una serie de circunstancias en las que contaban de forma especial otro tipo de intereses, el cambiaría su opinión.

Recordemos un poco la historia, basándonos en un interesante artículo publicado por don Pedro Pingarrón, en el Boletín Informativo del Ayuntamiento, en su Nº 111, de 15 de marzo de 1989, titulado *Otros tiempos/alcaldes del siglo XX*.

Como resultado de una Real Orden por la cual se cesaba a don Gregorio Sauquillo, nombrando a don Emilio Cervera, hasta entonces concejal, nuevo alcalde de Getafe, este, pasa a ocupar el sillón consistorial en el mes de enero de 1912.

Aunque el Sr. Pingarrón no aclara en su citado artículo, las causas de ello, sí afirma «que la gestión de don Emilio Cervera no se caracterizó por las grandes obras ni tampoco por las medidas que en alguna forma separasen su actuación de la de Sauquillo». Pero a la vista de las zancadillas y obstáculos encontrados a lo largo de la historia que hemos venido repasando, respecto a la instalación de Construcciones Aeronáuticas y del aeródromo, principalmente en los artículos de prensa que nos brindó aquel cronista denominado Gorrión, sabemos que no fue la falta de recursos económicos la causa primera.

El señor Pingarrón recuerda que tras haber concedido el ayuntamiento de Sauquillo permiso a don José González Camó, para la ubicación de una escuela civil de pilotos en la Dehesa de Santa Quiteria, el nuevo alcalde, don Emilio Cervera, recibió



una carta del Gobierno Militar de Madrid, pidiendo informes sobre la construcción de un hangar y la instalación de dos alambradas en la mencionada dehesa.

Reuniose pues, el pleno y el ayuntamiento manifestó en su respuesta «que la Dehesa de Santa Quiteria es de exclusiva propiedad del ayuntamiento y de Hacienda y que el Ramo de Guerra no tiene ningún derecho sobre ella».

No obstante, y ante las presiones recibidas, la mencionada finca fue finalmente cedida gratuitamente al Ramo de la Guerra, mediante escritura pública el 12 de julio de 1912, ante el notario don Vicente Castañeda y Diana. La única condición exigida a cambio de esta cesión gratuita, el ayuntamiento pedía que se edificasen en ella unos cuarteles de Caballería.

No cedió, sin embargo, el Gobierno Militar a la exigencia del Ayuntamiento, el cual, al negársele la construcción de los cuarteles, consideró que la cesión de la Dehesa de Santa Quiteria debía considerarse nula, aunque, en atención a lo requerido por el Gobernador de la Provincia, estaban dispuestos a permitir el uso de la misma para campo de instrucción del Regimiento de Artillería de Getafe.

«La petición de explicaciones por parte del Gobierno Militar al Ayuntamiento —apunta el Sr. Pingarrón— abrió los ojos a la Corporación Municipal y, así, iniciaron los trámites para recuperar formalmente la dehesa».

Finalmente, el ayuntamiento recuperó la propiedad de la dehesa, por Real Orden del Ministerio de Hacienda, efectuándose la recepción de la misma por escritura pública. Y creada la Escuela de Pilotos, y tras el éxito alcanzado por el «Concurso de Aviación Madrid-París, celebrado los días 21 y 25 del mes de mayo de 1911, que se conservaba en la memoria de los getafenses y de todos los españoles, pero de forma muy especial, que sin duda tuvieron una influencia decisiva para el futuro Aeródromo de Getafe, S.M. el Rey, el Real Aeroclub de España, el ayuntamiento y la Diputación de Madrid y el Automóvil Club, así como el Club de Francia.

Mucho habría de influir este concurso en la historia de Getafe y en su vocación aeronáutica.

Tras la accidentada carrera, que mereció la atención del mundo entero, y después de numerosos accidentes que fueron dejando a los pilotos en el camino, el día 26 de mayo de 1911, ante una multitud entusiástica, donde estaba toda la población de Getafe, muchos vecinos de Madrid y de los pueblos de los alrededores, presidido por los reyes, las autoridades civiles y militares de la corte, las del país y la corporación municipal de Getafe, representaciones eclesíásticas, de los clubs deportivos, del Real Aeroclub de España, Automóvil Club, etc. aterrizó en el aeródromo de Getafe el ganador de esta carrera, Jules Vedrines. Sin embargo, su llegada que estaba anunciada para el día anterior había congregado la misma multitud, que, tras una espera

inútil, miraba impaciente al rey y a los representantes y autoridades militares, con cierto pesimismo, esperando cualquier confirmación de un accidente fatal. Finalmente, se supo, gracias a un mensaje telegráfico, que el piloto se había visto obligado a un aterrizaje forzoso, en Quintanapalla (Burgos). La multitud, al saber la noticia, se fue retirando desilusionada, pero esperanzada, sin embargo, porque se había anunciado la llegada para el día siguiente. Como ya hemos apuntado, la afluencia fue igualmente multitudinaria y Vedrines salió en hombros de un gentío enfervorizado que rompió el cordón de seguridad para abrazar al héroe.

En el verano de aquel mismo año, otro acontecimiento igualmente importante, volvería a convocar en Getafe otras multitudes entusiásticas y asombradas por el valor de aquellos pioneros del aire. Se trataba de la Gran Semana de la Aviación, en la que tomarían parte los mejores pilotos de la época, entre los que merecen destacarse Benito Loigorry, González Camó y los franceses Mauvais, Tyck y Garnier. Por cierto, que González Camó, fundaría una escuela de aviación en Getafe, precisamente en la Dehesa de Santa Quiteria y bajo el nombre de Sociedad de Aviación Nacional. En aquella Escuela construyó el mismo Camó un avión con el que voló sobre Getafe en noviembre de 1911. Pero, aun siendo el primer alumno de los profesores Adaro y Menéndez Valdés, no conseguiría el título oficial de aviador civil hasta el 14 de noviembre de 1913.

El entusiasmo despertado por estas hazañas y la resonancia que tuvieron en el país, atrajeron la atención de los miembros del Gobierno y el ministro de Fomento, don Rafael Gasset Chinchilla, a cuyo cargo estaba la escuela, acudió a Getafe para comprobar la marcha de la misma, quedando tan entusiasmado que pidió probar por sí mismo alguno de los aviones, realizando un vuelo de circunvalación sobre Getafe, Madrid, Leganés, Pinto y regreso a Getafe, con el profesor piloto señor Menéndez Valdés. Este mismo piloto sería el que por primera vez consiguiera fotografiar algunas escenas de una corrida de toros desde el aire. La corrida en cuestión, celebrada el día 19 de octubre de 1913, resultó ser la que toreó para su despedida el célebre Ricardo Torres «Bombita».

Tras incontables inconvenientes, algunos de marcado matiz político y otros de los que anteriormente hemos indicado, debidos a caciquismo y obstrucción, como señaló en su día el cronista Gorrión, la escuela de aviadores creada por el marqués de Morella se vio obligada a cerrar y ya no volvería a reabrirse hasta que Kindelán se comprometió a darle un nuevo rumbo, orientándola hacia las nuevas tecnologías aeronáuticas que propiciarán un mayor desarrollo de esta industria de profundo rai-gambre en Getafe. Así, nace la Escuela Nacional de Aviación (ENA), que conseguiría ampliar los terrenos para el campo de vuelo, tras conseguir la aprobación en la sesión

que tuvo lugar el 24 de agosto de 1915. Esta Escuela, pareció ser un anticipo de lo que sería después Construcciones Aeronáuticas, puesto que consiguió dar cabida a un buen número de operarios, artesanos y aprendices que serían la semilla de quienes años después iniciarían la producción masiva de aviones y prestigiarían a nuestros profesionales de la aeronáutica.

Pero, una vez más, la tragedia parece obstaculizar la marcha de esta floreciente industria. En el mes de noviembre de 1916, el joven marqués de Valdecerrato, Lorenzo Fernández de Villavicencio, se estrelló con su avión privado, ante la mirada atónita de un gran número de amigos y aficionados que habían venido hasta Getafe para presenciar sus maniobras acrobáticas y celebrar al mismo tiempo la obtención del título de aviador del aristócrata. Lógicamente, dada la popularidad y el abolengo de la víctima, volvió a despertar las críticas, más duras, si cabe, de los políticos, presentándose varias interpelaciones en el Congreso de los Diputados y creando comisiones de investigación. No amilanó ello a Kindelán, sino que para vencer la oposición consiguió hacer venir a Getafe al propio rey, quien dio su beneplácito a la escuela acallando así las críticas de quienes se oponían a que esta continuara. El pueblo de Getafe fue testigo de esta visita, llenando todo el espacio de lo que hoy es la avenida de John Lennon, al tiempo que se entusiasmaron al ver llegar una escuadrilla de aviones militares que desde Cuatro Vientos sobrevolaron Getafe, para rendir honores a Su Majestad. Por cierto, que uno de aquellos aviones era pilotado por el Infante don Alfonso de Orleans, gran aficionado a la aviación, como hasta ahora siguen siéndolo todos los miembros de la corona. Este sería el empuje definitivo para que aquella escuela y para que después floreciera la aviación militar en Getafe, a partir de 1918, aumentando el prestigio ya conseguido, que mereció ser considerada como una de las mejores de Europa.

# Don Alfredo Kindelán



Alfredo Kindelán y Duany  
Fuente: db.e.rah.es

La Región, número 35, Getafe 15 de mayo de 1915  
*Aviación*

## **Reapertura de la E.N.A.**

El día 5 del corriente, D. Javier García de Leániz como director general de Comercio, dio posesión en la Escuela civil de Getafe a D. Alfredo Kindelán, como director de la misma. Grandes esperanzas tenía fundadas en el nuevo Director de Comercio, pues a su gran cultura y vasta ilustración, añade el ser un convencido de las utilidades del moderno medio de locomoción, y como tal no podía por menos de facilitar la solución del asunto.

D. Javier García de Leániz, digo, es entusiasta del más moderno medio de locomoción, siéndolo en el más verdadero sentido de la palabra, no como la inmensa mayoría de los

políticos, que pueden, entusiastas en espíritu, y ello lo ha demostrado aportando su dinero para contribuir a la fundación de la Sociedad Española de Construcciones Aeronáuticas, a fin de que España no tenga que ser tributaria del extranjero en esta novísima arma. Con ello el Sr. García de Leániz ha demostrado su altruista patriotismo por el cual los modestos le debemos gratitud inmensa.

Laboriosa ha sido la solución del problema, perdiéndose en ello un tiempo precioso sin necesidad alguna, pues desde hace más de dos meses, y quizás de tres meses podía haberse solucionado como hoy.

Después de tanto tiempo, el Sr. Ministro de Fomento ha encontrado una persona de su confianza para ocupar el cargo de director de esta Escuela. La verdad, hace tres meses podía haber hecho lo que hoy y se hubiesen aprovechado noventa días en la reorganización.

El nombramiento ha recaído en la persona del ilustrado y distinguido Capitán de Ingenieros D. Alfredo Kindelán, fundador de la Escuela de Cuatro Vientos, y segundo jefe que ha sido de la Aviación Militar Española hasta hace poco en que, por el ascenso de algunos capitanes, cesó en la dirección de dicha Escuela y servicio. He combatido la gestión inicial del Sr. Kindelán al fundarse Cuatro Vientos, y aun cuando desde más de tres años no he vuelto a visitar dicho Centro, he sabido y he estado al corriente de cuantas mejoras y progresos en él se han hecho bajo su gestión, corrigiendo deficiencias que en época lejana señalé, y todo ello es causa de que esté convencido de que esta Escuela civil tome el derrotero que perdió hace tiempo en perjuicio de todos.

Creo saber que el Sr. Ministro tiene absoluta confianza en el Sr. Kindelán, y creo saber también que este señor viene animado de los mejores propósitos para poner la Escuela de Getafe a la altura que debe estar, dentro de los modestos recursos de que dispone hoy, que con toda seguridad se ampliarán el próximo año, facilitando el ingreso en ella de quienes quieran hacerse pilotos, y dando también toda clase de facilidades a los ya existentes, pues dicho Sr Kindelán sabe la importancia que en las reservas tienen hoy los aviadores civiles.

Satisfecho por la solución dada al asunto, felicito efusivamente á D. Alfredo Kindelán, rogándole no demore poner en práctica lo antes posible las reformas de organización, corrigiendo los defectos que ya ha tenido ocasión de apreciar.

R. Abelló

### **Nuevos Pilotos**

El día 8 del corriente le fue dado el título de piloto de monoplano al alumno de esta E. N. A., D. Casiano Nieves, y después de brillantes pruebas, siendo con dicho señor tres los alumnos que en lo que va de año, y dado el mal tiempo de que hemos disfrutado, lo han obtenido.

Los otros dos fueron D. Francisco Coterillo y don Rodrigo González, vizcaíno y asturiano respectivamente.

Cuando salga el presente número se habrán verificado las pruebas y recepción del monoplano Deperdussin 50 H.P., que, por cuenta de nuestro particular amigo D. Francisco Coterillo, ha construido en sus talleres de Getafe nuestro buen amigo D. Amalio Díaz, y del cual pensamos ocuparnos en el próximo número.

Gorrión

# Los Reyes en Getafe

La Región, número 48, Getafe 30 de noviembre de 1915

## Los Reyes en Getafe

19 de noviembre de 1915  
Fecha memorable será ésta para Getafe, en que nuestros Monarcas visitaron la Escuela civil de Aviación, pues ella marcará derroteros nuevos y amplios horizontes para la prosperidad de nuestro pueblo.

En dicho día el popular «tren del hambre», que de ordinario conduce caras lánguidas y tristes, venía transformado por completo; casi todos debían haber comido con anticipación para no faltar al solemne acto de la inauguración de los talleres, pues venían satisfechos y alegres y todos los vagones completamente llenos.

En el mencionado tren, que llega a Getafe a las tres menos cuarto, venía el obispo de Sión acompañado de dos familiares.

En la estación les esperaban el profesor de la Escuela Nacional de Aviación Sr. Peña, el cura párroco y Coadjutor de Getafe. Aquél puso a su disposición un automóvil que le condujo a la Escuela y talleres.

Por el camino vimos a los alumnos de los Padres Escolapios y colegialas de las Ursulinas, quienes también se dirigían al campo de aviación.



Esperando a los Reyes

Fot. Murillo

En éste se encontraban esperando a los Reyes nuestro Alcalde, Sr. Cervera; el Secretario, De Francisco, los

Concejales Narciso Vara y Luis De Francisco; el Juez de instrucción, Sr. Aragonés; el municipal, Sr. Fuenmayor; el Coronel de la Guardia Civil, Sr. Peñas y el Teniente del mismo Cuerpo, señor Ferrari; el Coronel del Regimiento de Artillería, Sr. Echanove, jefes y oficiales del mismo; el Ministro de Fomento, Sr. Espada; el Director general de Comercio, Sr. García de Leaniz; el Director de la Escuela civil de Aviación, Capitán Kindelán; el Contador-Secretario de la misma, Ruiz Ferry; los profesores Sres. Menéndez, Adaro, Peñas y Granchu, los auxiliares Urizburu y Alfaro, y el fotógrafo de la Escuela, Sr. Murillo.

En el lado derecho del recinto, delante de los pabellones donde se hallan instalados los talleres, se encontraban uniformados y ostentando los brazales indicadores de los respectivos lugares donde prestan sus servicios todos los operarios afectos a la Escuela, y en otro grupo los alumnos aviadores. El número de éstos, tanto los mecánicos como los pilotos, asciende a 20, y entre ellos figuran distinguidas personas de Madrid.

El campo de aviación, en espacio de seis meses, ha sufrido una variación extraordinaria, se han construido nuevos hangares, talleres y todos aquellos elementos necesarios, donde piensa iniciarse una industria completamente nueva.

A las cuatro menos diez llegaron los Reyes, acompañados de la Infanta D.<sup>a</sup> Beatriz y la Princesa de Salm-Salm, que llegó a la Corte dicho día; el Duque de Santo Mauro, la señora viuda de Ruata. Al séquito de las damas se unió la señora de Kindelán, por expresa indicación de la Reina.

Los numerosos invitados cuya particular enumeración sería motivo á imperdonables olvidos, nos evita dar nombres, pues de Getafe podemos decir, sin temor a equivo-carnos, que todo él estuvo representado en el campo de aviación, en el espacio comprendido entre los talleres y el repetido campo.

El vecindario todo se hallaba en las inmediaciones.

Momentos antes de la hora indicada apareció en el horizonte el primero de los aeroplanos militares que desde Cuatro Vientos vinieron para unirse a la solemnidad que se celebraba.

Era un biplano Farman, al cual siguió un monoplano Moranc y otro Farman después.

Cuando los Reyes llegaban al aeródromo planeaba para tomar tierra el monoplano que dirigía el Infante D. Alfonso de Orleans.



En junio fueron siete los aparatos que constituían la escuadrilla militar. Cinco de ellos eran biplanos. Todos efectuaron con admirable precisión las operaciones necesarias para el aterrizaje y quedaron formados en el lado izquierdo del campo de aviación, descendiendo entonces de cada uno el piloto y el observador que los tripulaban, los cuales fueron a colocarse delante de sus respectivos aparatos.

Los Reyes, la Infanta D.<sup>a</sup> Beatriz y la Princesa de Salm-Salm fueron cumplimentados al descender de los automóviles por las personas que allí aguardaban su llegada. Después de las presentaciones, que efectuó el director de la Escuela, comenzó la visita. Los señores Kindelán y Ruiz Ferry acompañaron durante el curso de ella al Monarca, y los profesores de la Escuela, a la Reina Victoria y á SS. AA.

S. M. el Rey conversó con los alumnos pilotos, haciéndoles interesantes observaciones.



S.M. el Rey hablando con los profesores

Fot. Murillo.

Luego se dirigieron Sus Majestades y Altezas al primero de los pabellones que se destinan a talleres y en los cuales se hallaban los obreros junto a sus respectivas máquinas. El obispo de Sión, revestido de pontifical y asistido por el clero parroquial, pronunció entonces las fórmulas de la bendición de los talleres, seguidas de las aspersiones de agua bendita en el recinto.

Por orden del Rey funcionaron los motores que ponen en marcha las transmisiones unidas a las diferentes maquinarias, y acto seguido iniciaron los operarios el trabajo.

En los talleres hay máquinas de aserrar y cepillar, fresadoras y tornos de diferentes clases para poder construir en ellos todas las piezas de las aeronaves.

Los Reyes fueron recorriendo las instalaciones y observando el funcionamiento de todas ellas.

De allí se dirigieron a los talleres instalados al lado opuesto del referido pabellón, donde están montados los bancos de prueba para los motores, el instalado para probar la estabilidad de las hélices, las cuales, por cierto, llevan la marca de construcción española, de Getafe, dándose el importante y curioso caso que las hélices de todos los aparatos, tanto militares como civiles, que este día se hallaban en nuestro campo de aviación eran del



Solemne acto de la bendición

Fot. Murillo

constructor Sr. Amalio, vecino de Getafe ¡que conste! y también vieron el aparato destinado a medir resistencias de material, el cual, merced a una ingeniosa disposición, deja dibujada la curva expresiva del resultado.

El Soberano seguido de su acompañamiento, se encaminó luego a los cobertizos, viendo a su paso los modelos de aeroplanos y las reproducciones que de los mismos se efectúan: un 80 y un 35 caballos del mismo tipo.



S.M. el Rey dirigiéndose a los talleres

Fot. Murillo

Vio luego con detenimiento los almacenes y las aeronaves que se encontraban dispuestas en otros hangares: un 80 caballos, modelo Duperdussin; otro 50 del mismo tipo; dos de 35 destinados al aprendizaje, y los aparatos ideados por los Sres. Hedilla y Alfaro.

Sus Majestades y Altezas penetraron luego en el campo de aviación. El Rey fue revistando los aeroplanos que formaban la escuadrilla militar, deteniéndose ante cada uno para estrechar la mano de pilotos y observadores. En igual forma que a sus compañeros saludó al Infante don Alfonso, hablando, con Su Alteza y con su observador.

Sus Majestades y Altezas regresaron luego á la entrada del campo de aviación. Delante de los cobertizos se encontraban dispuestos los aparatos de los aviadores civiles. El Soberano pidió al Sr. Hedilla referencias acerca del monoplano que tripula y de la fuerza del motor empleado. Luego le fué referido un curioso detalle: la existencia en la Escuela de un aparato trineo de vela, del cual se sirven los alumnos para realizar determinadas prácticas en el campo de aviación.

Penetró más tarde en el primitivo pabellón construido para los alumnos y que éstos han trocado en cuarto de estudio, llamándole «la tumba de Peñas».

Después subieron a la terraza y vieron elevarse al Profesor Sr. Menéndez en el 50 Duperdussin; luego el Sr. Urrizburu, en el 80 del mismo tipo, que ensayaba por vez primera; después el Sr. Alfaro, en un Morán, y el Sr. Hedilla, en su monoplano, y, por último, estos mismos, por segunda vez, hicieron vuelos de velocidad y de altura admirables, con virajes difícilísimos y descensos emocionantes.

Durante los vuelos, las augustas damas tomaron asiento en las sillas dispuestas al efecto, y el Soberano permaneció en pié, conversando, en primer término, con el Ministro de Fomento y el Director de Comercio, Sr. García de Leániz, y después, con los señores Kindelán y Ruiz Ferry, acerca, en ambos casos, de cuestiones relativas al mejoramiento y desarrollo de la Escuela.

Apenas aterrizó el monoplano, al cual nos hemos referido, el Monarca dio orden al jefe de la escuadrilla militar para que los aparatos que la formaban emprendieran el regreso á Cuatro Vientos.

Con el admirable dominio que antes demostraron se fueron elevando los aeroplanos, alzando el vuelo algunos de ellos simultáneamente y evolucionando para tomar rumbo sobre el campo de aviación. Observadores y pilotos saludaban desde la altura al cruzarse sobre la terraza.

Los aeroplanos de la Escuela de aviación civil iniciaron entonces una serie de pruebas interesantísimas, por las cuales oyeron los plácemes que merecían.

Ya anochecido, los Reyes, la Infanta y la Princesa, emprendieron el regreso á Madrid. Antes se dignaron aceptar el «lunch» que les fue ofrecido. Las Augustas damas fueron también obsequiadas con ramos de flores.

Sus Majestades y Altezas fueron objeto de incesantes aclamaciones durante todo el tiempo que permanecieron en la Escuela Civil de Aviación.

Antes de emprender el regreso á Palacio Su Majestad el Rey felicitó al Director y a los que con él constituyen el alto personal de la Escuela por el acierto que ha presidido sus trabajos, estimulándoles á continuarlos y haciéndoles saber la satisfacción que le había producido la visita que acababa de realizar.

Los invitados, todos, fueron también obsequiados con un espléndida «lunch».

A todas las felicitaciones que los Sres. Kindelán, Ferry y profesores recibieron, unan la nuestra y la del pueblo de Getafe.

## Seis hidroaviones Dornier

En 1923, llegaron al puerto de Barcelona, vía marítima, 6 hidroaviones Dornier adquiridos por España y, aunque diseñados por Alemania, a causa de las restricciones impuestas por el Tratado de Paz de 1918, fabricados en Pisa (Italia). Estos aviones eran en principio destinados a Barcelona y Los Alcázares (Murcia), y en abril del mismo año se destinaron algunas unidades a la base de Atalayón (África), donde operaron activamente en las operaciones bélicas de la Campaña de África.

En el primer trimestre de 1926, Construcciones Aeronáuticas S.A. en su factoría de Getafe obtiene licencia para construir este hidroavión, trasladando dicha fabricación a su factoría de Cádiz, donde se construyeron y montaron. Entre los años 1929 y 1933 se entregaron catorce hidros a la Aviación Naval y 18 a la Aviación Militar. De igual forma, se construyeron otros modelos, en versión civil para los servicios postales y de pasajeros.

Ya en 1924, el piloto Ramón Franco, con Mas de Gaminde, Brackembury y el mecánico de vuelo, este avión había establecido el primer enlace aéreo de Melilla con las Islas Canarias.



Fernando Rein Loring ante la avioneta «Loring E-11» con la que voló a Manila despegando desde Getafe

En 1926, este mismo piloto, hermano del que fue jefe del gobierno de España durante cuarenta años, Francisco Franco, fue protagonista, junto con Julio Ruiz de Alda y el mecánico Pablo Rada del viaje que, partiendo de Sevilla en el Dornier Wa1, matrícula W-12, y con el nombre de Plus Ultra, saltó a Las Palmas donde se integraron a la tripulación, Durán y el fotógrafo Alonso, para desde allí, emprender el vuelo a Buenos Aires, saltando sobre el Atlántico.

A finales de 1928, CASA inició la fabricación de la primera avioneta CASA que efectuó su vuelo inaugural un año después, de Madrid a Canarias, y el mismo año empezaría a cubrirse vuelos comerciales tanto de compañías españolas como otras europeas, la Unión Aérea Española, que funcionaba con capital alemán, la Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas S.A. (CLASSA), con una importante participación de Construcciones Aeronáuticas, y posteriormente, mediante acuerdo entre las anteriores, se fusionaron formando las Líneas Aéreas Postales de España (LAPE) que fue la pionera de lo que más tarde sería IBERIA.

## Otras industrias de Getafe

Recordemos, para completar la historia anterior a la contienda, algunas de las industrias que se crearon en Getafe.

En 1890, don Julián Mens, un industrial alemán, inauguró la fábrica de harinas y de hélices, que estuvo situada en la calle de Leganés, junto a la vía del ferrocarril de la que conocemos como estación Corta.

Hacia 1915 se fundó la fábrica de explosivos que estuvo frente a los Cuarteles de Artillería, actualmente la Universidad Carlos III.

A mediados del siglo pasado, existió en Getafe el Cuartel de la Remonta que posteriormente, entre 1914 y 1915, pasó a ser Cuartel de Caballería de la Guardia Civil. Este cuartel estaba situado al final de la calle Toledo, en la explanada donde se encuentra la terminal de autobuses, frente a la ermita de San Isidro. Por entonces, se hallaba ubicado en la calle Castaños el Cuartel de Caballería de la Guardia Civil.

En aquella misma zona, al final de la calle Toledo, estuvo ubicada la fábrica de licores y destilería de don Enrique Gutiérrez, que funcionó hasta finales de los años 40. Hubo otra fábrica de licores de don Lisardo Martín, que se hallaba en la calle Jardines, famosa por fabricar un extraordinario licor digestivo que se llamaba Licor Cerro de los Ángeles y que se distinguía por una bonita etiqueta en la que aparecía el antiguo monumento al Sagrado Corazón, destruido durante la guerra civil.

Entre los años 1919 y 1920, se inauguró la fábrica de hélices para aviación, propiedad de don Amalio Díaz. En esta fábrica, años después, entre 1924 y 1925, también se fabricaron, además de hélices, carrocerías de autocares. La fábrica estuvo situada en lo que después de la guerra civil fue la fábrica de Electroplast, entre las calles de General Palacios y Gálvez, actualmente un espacio verde para esparcimiento infantil.

Poco después, en la década de los años 20, surgiría la Fábrica de Pastas Alimenticias El Faisán, creada por el Sr. Pagés, padre de Víctor Pagés, que actualmente regenta la Óptica del mismo nombre en la Plaza del Canto Redondo.

En 1920 y hasta finales de 1934, existió en la calle Madrid nº 65 una fábrica de cirios, velas y productos derivados de la cera, así como jabones y lejías, conocida como la fábrica de don Ciriaco. Más tarde fue una empresa dedicada a la fabricación de gomas, zapatos, botas y otro tipo de calzado y artículos derivados del caucho. El propietario de dicha empresa fue don José Mesegué, oriundo de Murcia. Por cierto, que los moldes para fundir la goma de dichos calzados eran fabricados por Construcciones Aeronáuticas, en sus talleres de fundición, que se hallaban situados junto a la fábrica

de aviones de Getafe. Eran talleres de fundición de metales, principalmente especializados en aleaciones ligeras y ultraligeras de alta resistencia. Instalados inicialmente solo para las necesidades de las factorías CASA, y de las principales industrias de motores y elementos auxiliares de aviación, pronto hubieron de hacerse ampliaciones sucesivas para atender la demanda de trabajos del exterior, tales como culatas, pistones, cárteres, ruedas, volantes y soportes de asientos para la industria del automóvil, portillas, bombas, volantes de mando, etc. para la industria naval y piezas y repuestos para la industria textil y del caucho, entre las que se contaban los moldes mencionados para la fabricación de calzados de goma, por el industrial Sr. Mesegué, quien, pasado algún tiempo, se vio en la necesidad de ampliar sus instalaciones, por lo que se trasladó a la calle de la Magdalena, en la planta baja de la casa de don Hilario de Francisco, frente a la que se conocida como «Fuente de los dos caños».

Entre 1924-1925 se estableció la fábrica de harinas de don Hilario de Francisco, que estuvo situada en la calle de Juan Tolo, hoy calle de D. Ramón y Cajal.

Junto a dicha fábrica se encontraba otra, en la calle de Jacinto Benavente, que ya había empezado a funcionar a comienzos de siglo, dedicándose a refinería y envasado de aceite.

Destaquemos que en la calle Jardines en los actuales números 5 y 7, propiedad de don Julio Galeote estuvo durante mucho tiempo emplazada la Zona Militar del Partido Judicial de Getafe, donde se efectuaba el sorteo de los mozos de dicho Partido, además de los que pertenecían a Carabanchel. El último sorteo celebrado en esta caja de reclutas tuvo lugar en 1931.

Este organismo, estuvo ubicado en un romántico y antiguo caserón con amplios corredores en la planta baja y en la parte superior, hasta el que trepaban madre selvas y rosales.

En 1926, quizá atraída por el protagonismo de CASA en la fabricación de aviones y en los logros alcanzados por nuestros mejores pilotos, se inaugura la fábrica de Sánchez Quiñones, dedicada a la fabricación de instrumentos de a bordo para la industria aeronáutica, magnetos, radiadores, sondas, etc.

En la década de los años 20, nace, igualmente, la Firma Ericsson, dedicada a la fabricación de teléfonos, centrales telefónicas, centrales para ferrocarriles, etc. La fábrica en cuestión estuvo muchos años en la avenida que daba acceso al cementerio viejo y actualmente se halla ubicada en el polígono industrial perteneciente al término de Leganés.

En esta misma década, como ya se ha indicado, se instalaron en Getafe las Líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE), que fue la predecesora de IBERIA y que, una vez más, el caciquismo a que se refería el inolvidable periodista Gorrión, que tanto hizo



para vencer la testarudez de los caciques, obligó a que nos quedásemos sin dichas Líneas Aéreas, teniendo qué trasladarlas a Barajas, ya que nuestros agricultores se negaron a vender los terrenos para tan importante empresa.

Hubo también otra industria que con el nombre de Solomite se erigió en las inmediaciones de la estación de ferrocarriles de Andalucía, en la que se fabricaban tabiques para la construcción que, bajo este nombre de fábrica, suministraba bloques de aislamiento e insonorización que por entonces fueron muy populares. Actualmente, en el mismo emplazamiento existe una fábrica de terrazo.

Uralita, propiedad de la familia March, potentados y banqueros mallorquines, fue fundada en 1934 y tras un periodo de inactividad debido a la Guerra Civil, experimentó una importante ampliación y mejora, debida principalmente a la gran demanda de materiales de construcción por el boom de crecimiento y, naturalmente, de viviendas experimentado en Getafe tras la contienda.

El transporte de viajeros estuvo atendido hasta el año 1902 por un servicio de diligencias que enlazaba Getafe con Madrid, saliendo de la Plaza del Ayuntamiento, hoy de la Constitución, y terminando en la Cava Baja. La diligencia, que ostentaba un llamativo rótulo que indicaba «Servicio Madrid-Getafe y viceversa», era conducida por Candelas Martín.

Pero más adelante, aquellas serían sustituidas por una línea de autobuses. Todo comenzó cuando en Getafe se venían observando ciertas deficiencias en el servicio ferroviario Getafe-Madrid, ocasionadas primero por la escasez de carbón, lo que obligó a suprimir algunos de los trenes que con frecuencia y asiduidad pasaban por ambas estaciones. Así el tren-tranvía que salía de la estación Corta a las 11,50 horas, se fue retrasando, si bien era un retraso previsto, para favorecer a los militares, llegando el retraso hasta 55 minutos. Esto, a su vez, originó el retraso del tren Toledo-Madrid que tenía su llegada a Madrid a las 8,57, alcanzando el retraso hasta más de una hora, con el consiguiente perjuicio para los viajeros, de una forma muy especial a los comerciantes, pescaderos, fruteros, etc. que tenían que llegar a primera hora a Madrid, para comprar sus mercancías en los grandes mercados de la capital. Los trastornos ocasionados, y la necesidad de buscar vías de solución, dieron origen al nacimiento del transporte por carretera y así, el día 1 de abril de 1917, a las seis de la mañana empezaba a funcionar lo que después sería la comunicación más importante que tiene Getafe con la capital y los pueblos limítrofes. La empresa la acometió don Luis González, industrial madrileño que puso, en principio cuatro coches con capacidad para doce pasajeros por unidad, al precio de 73 céntimos el billete.

La inauguración tuvo lugar el domingo 25 de marzo, siendo invitados de honor el alcalde de Getafe, don Jacinto Cervera; los concejales Jerez, González, Serrano,

Vergara, Gómez Deleito, Butragueño y Sauquillo, así como los personajes más destacados de la época, entre los que figuraba el administrador del periódico local La Región, señor Garrote.

El recorrido fue el siguiente: salida de la plaza del Ayuntamiento, ahora de La Constitución, con dirección a la plaza de San Millán, de Madrid, hasta el bar La Latina, empleando en el recorrido veinticinco minutos y con el horario siguiente: Salida de Getafe, todos los días a las seis de la mañana, finalizando en el mencionado bar de La Latina y repitiendo viaje cada media hora, hasta la una de la madrugada. Con iguales horarios para el recorrido inverso. El señor González, propietario de esta primera línea de autobuses invitó en el castizo bar de La Latina, a todos los asistentes en el viaje inaugural, con pastas y licores. Por su parte, el alcalde de Getafe, en agradecimiento al servicio prestado, eximió a la empresa del arbitrio municipal durante tres meses.

Luego, vendrían otros servicios de autobuses; primero de la empresa Losada, posteriormente empresa Martín y, finalmente, Autobuses Adeva, partían igualmente de la Plaza de la Constitución, expendiéndose los billetes en lo que hoy es el Bar Plaza<sup>14</sup>.

Por otra parte, había un servicio diario de trenes-tranvía o de forma más popular «trenes obreros», uno por la estación Larga (MZA) y otro por la de Madrid Badajoz o estación Corta.

Hasta el comienzo de la guerra civil en que tuvieron que cerrar, había en Getafe tres carreterías, dedicadas a la fabricación y reparación de carros y aperos de labranza, así como fraguas en que se efectuaban trabajos de forja y herrado de caballerías; se conocían como la fragua de Bonifacio Butragueño, la de Cecilio y la de don Lucas el Herrero. A ello se sumaban tres talleres de carpintería y cuatro o cinco talleres mecánicos.

Por lo demás Getafe era eminentemente agrícola, aunque siempre sintió una extraña vocación aeronáutica. En la calle Madrid, entonces Calle Real, hubo una especie de bazar donde se vendía de todo, como suele ocurrir en los pueblos, había una gran demanda de aviones fabricados por operarios de CASA y entelados por las mujeres de dicha empresa, que los niños lanzaban con una especie de tirachinas, en las eras y espacios abiertos de nuestra Villa. La tienda, llamada El Porvenir, no llegó a ver el auténtico porvenir de Getafe. Esta, también, desapareció en nuestra guerra...

---

<sup>14</sup> Nota del corrector: EN la fecha de edición de este libro, el bar Plaza ya no existe.

## Un recuerdo emocionado

Aunque se aleje por completo del objetivo del presente libro, hemos querido, no obstante traer aquí, para todos los getafenses, los de ayer y los de hoy, el emocionado recuerdo a las fiestas patronales de nuestra villa, por cuanto han representado para la confraternidad de los hombres de Construcciones Aeronáuticas, empresa que siempre quiso estar presente en los festejos celebrados en honor de Nuestra Señora de los Ángeles, desde el mismo día en que se fundó, participando en los concursos y exposiciones, presentando sus carrozas, y haciendo participar a sus aprendices en las competiciones deportivas o, como en el caso del inolvidable director de la Factoría, Sr. Román, acompañando a los operarios durante las charlas misionales y actos de la Semana Santa para, después de la Comunión, desayunar todos juntos frente a la Iglesia de la Magdalena, en una casa que hoy ocupa el bar ...

Pero, habida cuenta de que nos estamos remontando a los años en que CASA comenzó a ser protagonista de cuantos avatares venimos narrando, nos referiremos naturalmente a las Fiestas Patronales en aquellos años.



Andrés Díez, Quiles, Francisco Gómez, Lino y amigos

Por los años 1920, independientemente de los actos religiosos, procesiones, bajada de la Virgen de los Ángeles desde su ermita del cerro hasta la Iglesia, novenas y misa

mayor, que se han conservado sin apenas variación alguna, los días de fiesta propiamente dichos eran exclusivamente el domingo y el lunes, que la Virgen salía en procesión, mientras que el martes y miércoles se reservaban para los festejos taurinos.

La siguiente descripción, casi en su totalidad, ha sido tomada de un artículo publicado por don Andrés Díez Fernández, en el periódico Getafe Express, en su número extraordinario del mes de mayo de 1988, así como la entrañable fotografía en la que junto al autor del artículo, aparecen el pintor Sr. Quiles (recientemente fallecido), el inolvidable Lino que tuvo su taberna en la plaza de las Escuelas Pías y que gracias a la sabrosa limonada que preparaba en las Fiestas Patronales alcanzó una merecida fama, Francisco Gómez, así como otros personajes populares en Getafe.

El domingo por la mañana, muy temprano, la banda de trompetas a caballo del Regimiento de Artillería recorría las calles entonando una diana floreada, haciendo parada en las principales tabernas, por lo que es de suponer que al final de la mañana tuvieran todos los componentes una buena carga ética (...).

El lunes, como el día anterior, la banda de música del Regimiento de Wad-Ras, dirigida por el músico mayor, don José Power, hacia las delicias del vecindario, interpretando pasacalles y fragmentos de zarzuela (...)

Los festejos taurinos eran el plato fuerte de las fiestas. Se construía la plaza con carros y galeras unidos por grandes palos y, el lugar de su instalación fue variando con el tiempo. En el año 1919, coincidiendo con la inauguración por el rey Alfonso XIII del monumento al Sagrado Corazón, fue la última corrida que se celebró en la plaza del pueblo (hoy Plaza de la Constitución). El festejo consistía en corrida y media; es decir, dos novillos de muerte y el resto para capeas. Cada toro para las capeas se alquilaba al precio de CIEN PESETAS, devolviéndolos a sus propietarios al finalizar los festejos. Los novillos para los días del martes y el miércoles eran alquilados generalmente a Pichorronco, de Fuenlabrada, a Ceballos y algunas veces al marqués de Perales. Estos se traían mediante el tradicional encierro, de forma que todos los que poseían caballos (aquí menciona el autor a su propio padre, a Emilio Butragueño y a Julián Benavente). Estos jinetes se trasladaban al Prado de Acedinos donde se hacían cargo de los becerros y les hacían correr hasta la plaza.

En 1925, el coso se instaló en la Plaza de Carretas, siendo los matadores Juanito Martín Caro, Chiquito de la Audiencia y Revertito, a la sazón chavales, auxiliados por el torero semiretirado Torquito III.

En 1927, siendo alcalde don Enrique Gutiérrez, el carpintero de la localidad Raimundo Blanco, construyó la plaza en el solar donde hoy está situado el colegio del Sagrado Corazón. Allí actuaron novilleros consagrados, cito como ejemplo

Justino Mayor, hermano del sargento Mayor, casado con Paula Martín Rubio, vecina de la localidad (...)

La plaza de Raimundo Blanco, pese a su sólida construcción, no pudo soportar la excesiva carga a que se vio sometida, al admitir una cantidad de público que sobrepasaba con mucho el aforo permitido, por cuyo motivo se hundió el tendido donde se hallaban los músicos, con el consiguiente pánico no solo por el hundimiento en sí, sino porque corrió la voz .de que los toros habían escapado y la gente huyó despavorida, resultando varios heridos. Esta fue la causa de que los festejos fueran suspendidos y el alcalde don Enrique Gutiérrez destituido.

## El Cuartel de Artillería

En *La noche del adiós*, que hemos querido utilizar como título de este trabajo, por cuanto representó en el éxodo de los getafenses, nos hemos referido al Cuartel de Artillería, de cuyo recuerdo participarán infinidad de lectores que, por su edad vivieron los principales acontecimientos en torno al mismo. Los más jóvenes, sin embargo, solo han oído algunas referencias sobre la historia anterior a la universidad Carlos III y saben poco o nada del edificio que hoy se dedica a la enseñanza y anteriormente a las hazañas bélicas.

El cuartel en cuestión albergó al comienzo de siglo al Quinto Regimiento Montado de Artillería, que posteriormente; en el año 1921, sería enviado a Melilla, donde intervino en la famosa batalla que se conoce históricamente como El Desastre de Annual, por las innumerables pérdidas sufridas por los españoles frente a los marroquíes.

Tras el desastre, el 5º Montado de Artillería, jamás regresó a Getafe, siendo reemplazado por los Regimientos 1º y 2º Ligeros de Artillería, mandados por los coroneles Joaquín Calderón Ozores y Manuel Suárez Sánchez, respectivamente.

En lo que se refiere al 2º Regimiento Ligero, el mencionado coronel Manuel Suárez, era oriundo de Filipinas y estaba casado con doña Rosa. El matrimonio vivió en una enorme finca que estaba precisamente frente a los Cuarteles de Artillería y que posteriormente fue destruida. El terreno ocupado por la desaparecida finca fue posteriormente propiedad de don Lorenzo Azofra, conociéndose en el Getafe de los años 40 y siguientes como El Huerto de Doña Rosita. Actualmente, los terrenos están ocupados, en parte, por el ambulatorio de la Seguridad Social y la empresa Ildea. En la célebre sublevación del Cuerpo de Artillería, en la Noche de San Juan, este regimiento fue trasladado a Vicálvaro, viniendo a sustituirlo el Primer Regimiento Ligero de guarnición en Ciudad Real.

Sin embargo, apenas quedó recuerdo del paso por Getafe del 1er. Regimiento Ligero de Artillería, a no ser porque al menos dos conocidos suboficiales del mismo, casados con getafensas y residentes hasta su muerte en nuestra Villa, nos dejaron la memoria de este regimiento que a finales del año 1925 fue trasladado a Barbastro (Huesca).

Los suboficiales mencionados, fueron Domingo Garzón Valverde, que contrajo matrimonio con Concepción Martín Herreros y tras acompañar a su regimiento hasta Barbastro, regresó a Getafe donde se retiró acogándose a la Ley de Azaña.

Luego fue guarda jurado en la Compañía Ericsson S.A., igualmente guarda jurado en el Cerro de los Ángeles, empleado como cobrador del doctor D. Lorenzo Azofra y contable en la fábrica Electroplast.

Gracias a los documentos de este suboficial, que hemos tenido ocasión de consultar, tenemos al menos, los nombres de los coroneles que, desde 1916 dirigieron los destinos de este cuartel tan vinculado a Getafe y sus gentes.

Así, por ejemplo, cuando Domingo Garzón es ascendido a cabo, el 21 de mayo de 1916, podemos leer en el documento acreditativo, que el Décimo Regimiento Montado de Artillería de Campaña, destacado en Getafe, estaba a las órdenes del coronel primer jefe del mismo, don Manuel Echanove. (Curiosamente, observamos que el Capitán de la Sexta Batería, que extiende y firma el documento, es Rafael Sáenz de Santa María).

En aquel mismo año, cuando el cabo Garzón es promovido al empleo de sargento, 9 meses después, es decir, al 21 de octubre de 1916, el Coronel Primer Jefe del Décimo Regimiento Montado de Artillería, es don Bernardino Aguado Muñoz y Fernández Grande.

El día 19 de julio de 1920, el sargento Garzón es designado para cubrir una vacante de Telefonista-Telegrafista, a propuesta del Coronel Primer Jefe del 12º Regimiento de Artillería Ligera, don Enrique Fernández Riafrecha. Como vemos, ha cambiado el Décimo Regimiento Montado y es ahora el 12º de Artillería Ligera el que se halla destinado en Getafe.

Gracias al tesón de este suboficial, que llegó a Getafe procedente de Las Huertas de Valencia de Alcántara (Cáceres) siendo un humilde cabrero, completamente analfabeto y que fue un brillante autodidacta, podemos aún encontrar otros datos interesantes.

Una vez más, se presenta a los exámenes convocados por la Plana Mayor del 1er. Regimiento de Artillería Ligera, consigue la plaza de Topógrafo de la Plana Mayor, en cuyo título observamos que era entonces jefe de dicho Regimiento el coronel don José Marchesi y Sagarra, en 20 de marzo de 1922.

El otro fue Fernando García López, que casó con María Martín Herreros y, retirándose, igualmente por la Ley de Azaña, residió en Getafe hasta su fallecimiento, en la calle de Fuenlabrada, nº 3, una hermosa casa que se conoció como La Casa de los Espejos y que el matrimonio adquirió al retirarse.

Tanto el sargento Fernando García como su mujer llegaron a tener una gran amistad con la Infanta Isabel, conocida como La Chata, gracias a que este suboficial, siempre acompañado por su esposa, fue el jefe de los servicios de la Cruz Roja en la Exposición Iberoamericana de Sevilla, en 1929, donde la Infanta acudía

asiduamente a interesarse por el funcionamiento de los Servicios de Seguridad y Asistencia Médica.

Los avatares de la guerra y la exigua paga que le quedó en el retiro obligaron a Femando García a trabajar como zapatero remendón en la mencionada casa de la calle Fuenlabrada nº 3, donde falleció.

Ya que sus vidas de trabajo y merecimientos no obtuvieron jamás homenaje alguno y que la guerra les negó mejor suerte, desde aquí, aunque solo sea por el servicio que para nosotros ha representado su sencilla pero meritoria historia, queremos rendir nuestro homenaje a estos hombres que vivieron y murieron en Getafe, dejando tras de sí una vida de honestidad y trabajo, que es la mejor herencia que pueden haber legado a sus hijos y familiares, como ejemplo a copiar.

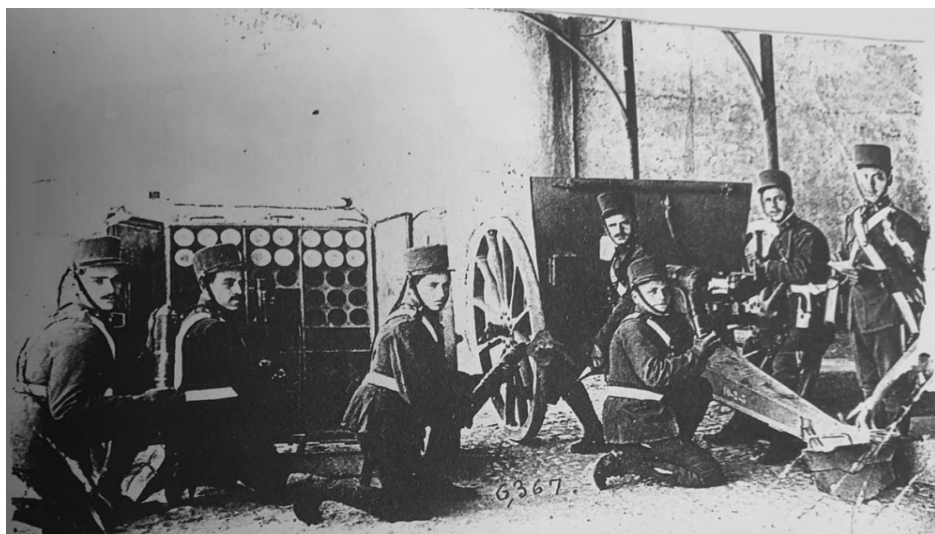


Domingo Garzón Valverde  
(primero por la izquierda, de pie).



Fernando García López en el  
pabellón de la Cruz Roja, de la  
Exposición Iberoamericana de  
Sevilla, año 1929





Domingo Garzón Valverde (segundo por la derecha) con los miembros de su compañía, preparan una batería durante unas maniobras. 1914



Fernando García López (a la derecha), con uno de los soldados del Regimiento de Artillería Montada de Getafe, son guiados por un camellero del Rif, durante la campaña de África

## Aportaciones personales

Hemos denominado aportaciones personales a todas aquellas que hemos podido conseguir bien por conversaciones directas con los interesados, bien por cartas que nos mandaron cuando hemos solicitado información a los que residían fuera de Getafe, a los familiares que nos proporcionaron datos de aquellos que ya fallecieron, o notas, recortes, artículos o retazos históricos que hemos podido leer en publicaciones diversas.

Pero poco hay escrito, esta es la verdad, y por eso nos hemos apoyado principalmente en el valor histórico que representa la visión personal., sencilla, humana, sin prejuicios literarios y sin las frías limitaciones gramaticales y lingüísticas, de quienes se brindaron a facilitarnos datos de aquella odisea de que fueron protagonistas en los largos tres años que abarca nuestra historia.

Personas que, como Celedonio Montes González, ajustador montador, que nos narra la historia con la misma sencillez de su lenguaje, pero con la seriedad y rigor con que firmaría una declaración jurada y no una carta personal.

Así es como la comienza:

Yo, Celedonio Montes González, ajustador-montador de setenta y nueve años, jubilado de C.A.S.A., con 51 años de trabajar en la empresa, cuento la historia de lo que ocurrió en el año 1936.

A las cuatro de la mañana, desde el Cuartel de Artillería de Getafe, hoy Universidad Carlos III, todos los trabajadores de la empresa que no fuimos a combatir a los sublevados, por orden del sindicato UGT, que entonces no pertenecíamos a otro, nos incorporamos a la fábrica; entonces se organizó un comité entre varios miembros del mismo sindicato para empezar a trabajar y reparar los aviones que en esa época teníamos, que entonces era los Breguet y algunos *niupor* (sic), aviones que entonces había en el aeródromo de Getafe que acudían a combatir a los frentes de guerra de Madrid, Talavera y la sierra.

Y así estuvimos hasta que los nacionales, que es así como llamaban a los sublevados, se acercaban a Madrid; entonces nos comunicaron que teníamos que trasladar la fábrica y empezamos a desmontar la maquinaria, embarcarla en la estación

ferroviaria, sin saber a qué ciudad de España iría; pero cuando terminamos de embarcarla, nos dijeron que íbamos a Cataluña, concretamente a Reus, provincia de Tarragona, y el día cuatro de octubre de 1936 llegamos allí.

Nos alojaron en hoteles hasta que llegó toda la maquinaria y nos instalaron a unos en la Escuela de Trabajo y a otros en una nave que era un picadero de caballos de un cuartel de Reus que, por cierto, era un «terraquero» y no se podía trabajar como es debido y teníamos que hacerlo en la calle.

Entonces, allí se estableció ya una dirección mandada por el Ministerio del Aire y se organizó ya todo como es debido, hasta que un día tuvimos la noticia de que la U.R.S.S. (Unión Soviética) mandaban aviones para la lucha y nos trasladaron a unos cuantos montadores a San Javier y Cartagena a montarlos, con especialistas rusos que venían con los aviones en los barcos y a nosotros nos ponían al corriente del montaje hasta que nos dejaron que lo hiciéramos nosotros, y lo hacíamos bastante bien, a pesar de que no entendíamos su idioma.

Así estuvimos un tiempo hasta que la fábrica empezó a trabajar ya muy bien y se empezó a construir el «Chato», avión de caza, que se llegó a construir uno diario.

A todo ésto la fábrica se organizó bastante bien, pues empezamos a hacer un pequeño grupo de teatro, parecido al grupo de empresa de ahora y hacíamos funciones de teatro a beneficio de la Cruz Roja y para otros menesteres tales como Hospitales de Sangre, etc. a pesar de los bombardeos que soportábamos, porque Reus fue una de las ciudades donde más los sufrimos.

Yo trabajé bastante, porque además de trabajar, luego era del Grupo de Salvamento y Protección Civil y cuando había bombardeo, tenía que acudir con los bomberos a recoger las víctimas y heridos o lo que ocurriera, a pesar de hacer teatro y jugar al fútbol con varios compañeros (claro que entonces tenía 19 años y me sobraban facultades).

En el año 1938 hubo un decreto del Gobierno (no sé si fue un acto de mal gusto a qué vino esta orden). El caso es que cuando mejor funcionaba la fábrica, que entonces se llamaba SAF-3-16 y no C.A.S.A., movilizaron diez quintas para ir a luchar al frente, quintas del año 30 al 40 y la fábrica perdió la producción, debido a la falta de obreros especialistas, puesto que fuimos al frente de Teruel y, claro, al irnos diez quintas de las industrias de aviación, la producción se fastidió y prueba de ello es que a los dos meses de marchamos, el Ministerio del Aire nos reclamó para incorporamos a nuestro destino (la fábrica).

Pero como los nacionales cortaron las comunicaciones con Cataluña, nos tuvieron que llevar en barcos de pesca, porque

el control del mar lo tenían los barcos ingleses, que se llamaban el Comité de Intervención y cuando nosotros llegamos a Barcelona, a algunos nos destinaron al servicio tren-automóvil de aviación, en Sabadell, porque la fábrica fue trasladada a Reus y varios pueblos de Cataluña, debido a los bombardeos de varias de las secciones. Luego, debido a la retirada de Cataluña, en los últimos meses de 1938, nos movilizaron otra vez al frente, y desde allí pasé a Francia a los campos de concentración de San Ciprien.

Y esta es mi pequeña historia sobre lo que ocurrió en CASA, en aquella época. Luego de Francia volví a España y me detuvieron y me llevaron al campo de concentración de la Magdalena, en Santander y después al Batallón de Trabajadores y después de un año, salí en libertad, volviendo a trabajar en la fábrica hasta mi jubilación en el año 1982.

El valor testimonial de este escrito suple, con mucho, a cualquier otro que solo busca el lucimiento personal o el adorno lírico, literario o poético.

Podrá argumentarse cualquier cosa respecto al estilo literario de nuestro comunicante; pero en pocas ocasiones hemos visto describir toda esta aventura con tal realismo, en apenas una breve pincelada que dibuja con claridad meridiana los hechos más destacados, desde el estallido inicial de la contienda, hasta la evacuación a los campos de concentración en Francia, su encarcelamiento en los mismos o parecidos campos de concentración en Santander y la reincorporación a la fábrica hasta mi jubilación, cerrando así el ciclo de lo que él llama «mi pequeña historia». Dios quiera que esta y otras «pequeñas historias», hayan sido recompensadas de alguna forma, por la deuda que nuestro país tiene contraída con estos hombres que lo dieron todo sin pedir nada a cambio, solo porque «tenían 19 años y les sobraban facultades».

Pero no es menos interesante el artículo que reproducimos a continuación, donde podemos apreciar varias cosas que la Historia nos oculta. En él podemos ver cómo al considerar la guerra perdida, los políticos, militares y gerifaltes, entre los que no faltaba algún literato hoy muy apreciado, así como un consejero soviético, prepararon su huida, dejando en la estacada al piloto y tripulación que les pusieron a salvo. El artículo se titula *Mi último vuelo* y lo firma Silvio Zurueña, y se publicó en el Boletín Informativo nº 31 de *Alas Gloriosas*.

*Alas Gloriosas*

Boletín Informativo 31

Asociación de aviadores de la República A.D.A.R.

### **Mi último vuelo**

Quiero relatar mi último vuelo en España, no porque fuese mi último vuelo al servicio de la República, sino porque éste está ligado con la precipitada salida de España de los máximos responsables del Ejército y la Aviación Republicanas, Ministro de Defensa General Gordón y Subsecretario del Aire, Coronel Núñez Maza.

El 5 de Marzo de 1939, estando destinado como Profesor de la Escuela de Polimotores de Totana (Murcia), el Jefe de la Escuela, Comandante Ramos, me comunicó la orden del Subsecretario de que me presentara con un Dragón en el aeródromo provisional de Monóvar en espera de sus órdenes.

Esta llamada no me extrañó porque con frecuencia era llamado por el Subsecretario para prestarle servicio.

En el vuelo me acompañó el Mecánico, teniente Manuel Gil.

En el aeródromo de Monóvar, nos recibió el ayudante del Subsecretario, Capitán Valentín de Santiago, el cual me comunicó la orden del coronel, de preparar el avión y esperar nuevas órdenes.

Así transcurrió el día y por la noche el Capitán Piloto francés, Dary que prestaba sus servicios al Gobierno de la República, me comunicó el próximo vuelo al Aeródromo de Orán (Argel) y me dio detalles del aeródromo.

Al amanecer el 6 de marzo de 1939, estando descansando, nos llamó el Capitán de Santiago diciéndonos que nos esperaba en el aeródromo el Subsecretario.

Cuando nos presentamos en el mismo, el Subsecretario nos ordenó preparar el avión para volar a Orán.

Una vez el avión preparado, fue ocupado por el Ministro de Defensa, General Cordón, Subsecretario del Aire, Coronel Núñez Maza y, entre otros pasajeros, el poeta Rafael Alberti y la escritora María Teresa León. Además, otro pasajero, el consejero Soviético (según supe más tarde, camarada Malinowski o Schumilob).

Después de aterrizar en el Aeródromo de Orán, oficiales de Aviación francesa nos llevaron al Pabellón de Oficiales (comedor) y, después de esperar algún tiempo, (suponiendo que estaban preparando el desayuno) se presentaron 6 gendarmes los cuales después de cachearnos, invitaron a los tripulantes los acompañáramos y sin más explicaciones fuimos conducidos al Castillo de Mers el Kbir, donde quedamos detenidos.

A los tripulantes de nuestro avión, se unieron los del segundo, tripulado por el teniente Rivera y mecánico Aguinaga.

Días después supimos que nuestros pasajeros fueron llevados a un hotel desde el cual se trasladaron a París, de nosotros, no volvieron a acordarse.

Así empezó nuestro prolongado exilio con todas sus consecuencias.

Así paga el Diablo a quien le sirve.

Silvio Zurueña

Y así, agregamos nosotros, sin ocultar nuestra rabia, es como las ratas abandonan el barco que se hunde, dejando que se ahoguen quienes les salvaron la vida... No hemos podido reprimir un escalofrío al leer la frase tan serena y tan patética «de nosotros, no volvieron a acordarse».

Debemos también citar la carta remitida por don Julio Martín, desde Griñón, donde reside temporalmente por necesidades de la enfermedad que sufre su esposa. De igual forma que Celedonio, y casi con un estilo paralelo, nos proporcionó datos sobre las avionetas CASA, prototipos II y III, sesquiplanos Breguet XIX, el Jesús del Gran Poder, el Cuatro Vientos que volaron Barberán y Collar, el Polikarpov VCKB-I-15 y los Martin-Bomber 139 WS, así como información sobre el comercio y la industria de Getafe anterior a la Guerra Civil y otros datos interesantes, todos ellos ya incorporados en los capítulos apropiados correspondientes.

Pero tampoco debemos olvidar los intercambios verbales llevados a cabo con otras personas que prefirieron estos a ninguna otra forma de información epistolar. «La escritura no es mi fuerte —nos dijo alguno— pero hablar, todo lo que quieras». Y así, ante una cerveza o sentados bajo el cálido sol de primavera en algún banco de cualquier plaza, hemos recogido retazos históricos, anécdotas curiosas y recuerdos imperecederos, tales como la presentación de Pacita Tomás, hija de Eliseo Tomás, en el Teatro Fortuny de Reus, la huida apresurada de Getafe, una vez terminado el embarque de materiales y maquinaria de CASA, en cualquier tren para llegar al nuevo destino de la fábrica, dándose el caso de que alguno, cuando quiso darse cuenta, se encontraba en Valencia o Alicante.

-Algunos, se fueron en el mismo tren, custodiando los materiales y equipos de la fábrica. Pero a otros se les dijo que fueran por sus propios medios, usando el tren, siempre que fuera posible, ya que por carretera existía la posibilidad de tropezar con tropas enemigas o ser bombardeados con mayor facilidad que en el ferrocarril. Cuando llegamos a la estación Larga, acababan de descargar un tren de mercancías y un numeroso grupo de gentes, soldados, mujeres, ancianos y niños, esperaban la oportunidad de subirse al vagón. Nosotros también lo hicimos, mientras oíamos explosiones de bombas en el aeródromo. El nerviosismo aumentaba por momentos, hasta que finalmente, se nos dio la orden de subir rápidamente. El tren arrancó y hasta mucho después, cuando ya dejamos de ver las columnas de humo que se elevaban sobre Getafe y perdimos de vista los aviones que describían círculos por encima de la iglesia, el aeródromo y el Cerro de los Ángeles, nos dimos cuenta de que íbamos en dirección contraria. Algunos, se apearon antes, cuando el tren aminoró la marcha al cruzar los pueblos; pero casi todos, preferimos ir hasta el final y así nos vimos en Valencia.

-Yo -interviene otro- me quedé un poco antes de llegar a la terminal de Valencia, porque me habían dicho que podía llegar más rápido por un tren de cercanías, para empalmar con el que hacía el servicio Valencia-Barcelona. Recuerdo que pasé por Burjasot, Godella, Bétera, Serra... ¡qué sé yo! Me parecía que no iba a llegar nunca. De pronto, nos dijeron que el tren no podía seguir adelante, porque el frente se hallaba cerca y tenían que hacer maniobra, cambiar la locomotora en sentido contrario y volver hacia Valencia. Me quedé allí en una estación que era más bien, un apeadero y busqué una carretera, cruzando un amplio campo cubierto de naranjos y limoneros y estuve todo el día, hasta el siguiente, comiendo «naranjitas y limones « como dice el cantar. Afortunadamente, a la mañana siguiente encontré un campo sembrado de boniatos y, usando un palo como única herramienta, desenterré un buen puñado de ellos. ¡Me puse morao...!. Cuando poco después, me recogieron en un camión que llevaba suministros al frente de Teruel, todavía iba masticando boniatos ... Creo que ya les tomé odio para toda la vida...

-Yo -cuenta Manolo- preferí unirme a mi familia, que iba a ser evacuada, con otras familias a Madrid. Pero cuál sería mi sorpresa cuando vi que iban andando y protegidas por un solo miliciano. Recuerdo que mi padre le pidió permiso al miliciano para detenerse en nuestra casa y recoger una cabra que estaba preñada. Le dijo que se apresurase, y al poco tiempo apareció mi padre tirando de la cabra que andaba con mucha dificultad.

En fin, cuando llevábamos andados unos ocho kilómetros, entregamos la cabra a un peón caminero que encontramos en el camino. ¡El pobre hombre prometió que a nuestro regreso nos devolvería la cabra y los cabritos que pariera...! Pero más gracioso fue lo de mi madre. Aprovechando la parada que nos concedió el miliciano para recoger la cabra, ella penetró en la casa y sacó un cajón de la cómoda de su dormitorio, donde guardaba las joyas familiares. Pues fíjate, cuando llegamos a Madrid, comprobó horrorizada que se había traído un cajón lleno de calcetines, en lugar del que contenía las joyas...

-Mi tío era Hilario Merino León. Se fue también a Reus, con su mujer, Teresa y su hija, Consuelo. Y posteriormente, reclamó también a su madre, Perfecta León. Vivió una aventura interminable, como él decía. Después de muchas vicisitudes, cuando ya se aproximaba el final de la guerra, pasó a Francia donde fue internado en un campo de concentración. Allí estuvo casi tres años, pasados los cuales, un día, al comprobar su historial aeronáutico y su especialidad en ingeridos para cables de mandos de los aviones, le pusieron en libertad y con un pasaporte y un documento que le avalaba como ingeniero aeronáutico, fue enviado a una fábrica de aviones francesa (aquí, nuestro comunicante dice que fue en Boitine o Voitin, no está seguro). Cuando llegó a la estación de París comprobó que, junto a los documentos, le habían entregado un billete para viajar en primera clase; pero al asomarse al compartimiento que le correspondía, se miró a sí mismo y se quedó aterrado. Llevaba la misma camisa que había vestido durante más de un año y tanto esta como sus prendas interiores llevaban meses sin haber sido lavadas; olía mal y recordó que apenas había tenido ocasión de despiojarse, afeitarse y adecentarse un poco. Así, pues, paseó dubitativamente por los pasillos hasta que encontró una sillita, probablemente del revisor, y colocándola en un rincón en penumbra, donde nadie pudiera verle, se sentó. Cuando el revisor se acercó a pedirle su billete, exclamó: «¡Pero *monsieur*, ¿cómo va usted aquí? ¡Tiene usted billete de primera y además es un ingeniero aeronáutico...! Venga conmigo, por favor». Hubiera deseado que le tragase la tierra, antes que entrar en el compartimiento. Pero el revisor habló con los otros pasajeros que se apresuraron a hacerle sitio e invitarle a compartir la merienda, así como aceptar una camisa limpia, unos pantalones y calzado nuevo. Entre tanto, su mujer, su hija y su madre, regresaron a Getafe; pero con tantos problemas como encontraron, Teresa, se vio sola en un camión. Con otras familias y fue a parar a Guadalajara donde estuvo algún tiempo y cuando finalmente regresó, lo hizo tomando un tren desde Guadalajara a Madrid y desde allí, con



sus 87 años, andando hasta Getafe, donde murió prácticamente al llegar. ¡Por lo menos, consiguió su objetivo: ser enterrada en su pueblo!

Otro, por fin nos aclaró que tenía información sobre Alejandro Gómez Spencer, que fue probador (ahora se llaman pilotos de pruebas) de los aviones fabricados por CASA. Pero nos prometió unos datos escritos que aún no nos ha proporcionado. No obstante, queremos destacar que este formidable piloto, que salió de las aulas de la Escuela de Pilotos de Getafe, consiguió romper el techo máximo conseguido hasta entonces, cuando el día 11 de agosto de 1921 logró alcanzar la altura de 7.242 metros, en un avión Martinside, estableciendo así el récord nacional de altura. A esta hazaña hay que sumar el hecho de que el vuelo lo realizó en cabina descubierta y sin máscara de oxígeno. Por ello, la prensa nacional y extranjera difundió el nombre de Gómez Spencer hasta convertirle en un personaje mítico. Su pericia y la aureola que lo rodeaba mereció la atención de Juan de la Cierva, que pidió a Spencer que volase el autogiro entre los días 9 y 17 de enero de 1923. Poco después, pasaría contratado por CASA como probador de sus prototipos.

Volvemos a encontrar referencias al teniente coronel don Alejandro Gómez Spencer, al que se denomina «gran hombre, gran caballero y mejor piloto», en un artículo titulado *Un recuerdo de la escuela de vuelo en la ribera*, firmado por Félix Martínez Pardo, quien, al referirse a esta escuela, escribe:

«Mientras se dilucidaban los ataques republicanos en el Parque del Oeste y la batalla del Jarama, yo entraba en la Escuela de Vuelo de la Ribera, era diciembre de 1936.

Al frente de esta escuela estaba un gran hombre, gran caballero y mejor piloto: el teniente coronel don Alejandro Gómez Spencer.

Recuerdo la primera vez que le vi. Era el acto de presentación de todos los profesores de la Escuela; su figura arrogante y su fuerte personalidad se me quedó grabada. A lo largo de mi estancia en dicha Escuela, pude comprobar la humanidad de este jefe y compañero».

Después de hablar largamente de las cualidades del teniente coronel Spencer, cuenta la siguiente anécdota:

«Llevaba yo quince horas de suelta, cuando una mañana me mandaron volar en la avioneta Hispano. Me apresuré para ello y cuando iba decidido a subirme, me llamó el teniente coronel Gómez Spencer, quien estaba a pocos pasos detrás de mí. Me volví, le saludé y, mientras estaba en posición de firme, me comunicó que iba a volar conmigo. He de confesar sinceramente, que me quedé sorprendido y mi sorpresa debió durar algunos segundos, pues me dijo: «Bueno, pues vamos». Tras decir «sí señor», subí a la avioneta y a continuación subió él.

Despegamos sin novedad, dimos algunas vueltas por encima del campo y nos dirigimos a San Javier, por donde me mandó hacer distintos virajes. Recuerdo que estábamos a una altura aproximada de 1.200 metros y llevaríamos volando unos quince minutos, cuando corta gases y me dice: «Se ha parado el motor, Pardo. Busca un campo, que vamos a tomar tierra»

Tras planear un poco, descubrí un sembrado de cebada y, sin más, allí tomé tierra perfectamente.

Lo que desconocía –quizá– el teniente coronel Gómez Spencer es que yo había recorrido todos aquellos campos cuando era niño, jugando y buscando nidos de pájaros, pues yo era oriundo de la Ribera y conocía aquellos parajes perfectamente.

Una vez en tierra, me ordenó que bajara de la avioneta y le diera a la hélice para ponerla en marcha. Obedeciendo la orden, me bajé, pero, en vez de dirigirme a la hélice, me puse a revisar el avión. Como el teniente coronel observaba que tardaba en cumplir la orden, se levantó un poco del asiento y me preguntó qué ocurría, a lo cual le tuve que responder: «Nada, mi teniente coronel». Tras mirarme un instante, se bajó él de la avioneta y mandó que yo me subiera y, una vez arriba, ordenó que estuviera listo para arrancar, pues él iba a dar a la hélice. Efectivamente, a los pocos instantes la avioneta estaba en marcha. Despegamos, pusimos rumbo a la base. Poco después habíamos tomado otra vez tierra.

Estando en posición de firmes para despedirle, me preguntó:

–Pardo, ¿usted ha intentado alguna vez poner en marcha un avión dándole a la hélice?

–Pues la verdad es que no, mi teniente coronel.

–Ya lo habla notado yo. Por lo demás, muy bien. Enhora-buena. –Y me estrechó la mano.

Paulino Martín, jubilado, que fue carpintero en Construcciones Aeronáuticas, me atendió unos breves minutos en los almacenes Alcampo. Fue una rápida charla,

apenas diez minutos, en la que trató de condensar hasta donde le fue posible, toda una vida de la que extractamos lo más importante:

Cuando hablábamos de los medios utilizados para el traslado y comentábamos los «despistes» lógicos, que a más de uno les hizo llegar a Valencia, Alicante u otros lugares, me interrumpió:

«No creas que todos los que fueron a Alicante fue por despiste. Este fue mi caso y el de algunos otros. Aunque yo pertenecía a CASA, había sido destinado, por mi profesión de carpintero, a la fábrica de hélices de don Julián Mens. Naturalmente, cuando comenzó la guerra, me puse al habla con mi empresa en la que me dijeron que lo más conveniente era seguir a las órdenes del Sr. Mens, mientras CASA se trasladaba a Tarragona. Por consiguiente, fui trasladado, junto con todos los operarios de la Fábrica de Hélices a Alicante. Allí estuvimos un año o quizá un poco más, en las instalaciones provisionales que teníamos en el varadero del puerto.

Transcurrido este año, fuimos reclamados por CASA a Reus, donde teníamos el taller de carpintería en el local que habla pertenecido a la *Escola del Travall* (Escuela del Trabajo). Pasado el tiempo, cuando las tropas de Franco avanzaban ya por Cataluña, sobrevino una auténtica desbandada. Cada cual tiró hacia donde su instinto le empujaba. Algunos, huyendo por caminos escondidos, buscaban la forma de regresar a Getafe. Otros, confiados en que por ser de la industria aeronáutica serían bien recibidos en el gobierno que saliera de aquella situación, esperaron la entrada de las tropas.

Una gran parte de nosotros, cruzamos la frontera hispano-francesa. Allí, en un punto determinado, las autoridades francesas se hicieron cargo de nosotros y nos llevaron hasta el campo de concentración de San Lorenzo de Cerdán. En realidad, ellos lo llamaban campo de recogida de exiliados. Pasado un mes, dirigí una solicitud al embajador de España en Toulouse, don José María Estrada, pidiendo la liberación o traslado a España, pero a otro campo de concentración en Santander. Para salir de allí, era necesario contar con un aval, en el que se probase que no eras desafecto al Régimen, que no habías luchado en el ejército republicano, y otra serie de requisitos. Conseguí el aval, que me proporcionó don Mariano Ron, conocido industrial del ramo de panadería, con lo que pude regresar a Getafe. Puesto al habla con el alcalde don Juan Vergara, este contactó con el Sr García, a la sazón jefe de personal del

CASA, quien manifestó que no disponía de plaza en la factoría de Getafe, pero que podía ocupar una vacante en la factoría de Cádiz, cosa que, naturalmente, acepté de inmediato. Allí estuve tres años, pasados los cuales, pude reintegrarme a la fábrica de Getafe, donde ya estuve hasta mi jubilación».

Terminemos trayendo a estas páginas el recuerdo de otro piloto que también enriqueció con su valor la historia de Getafe, aunque fuera por poco tiempo, ya que desde aquí volaría a otros frentes y otros campos, dejando en todos ellos una muestra de su coraje y de su pericia como piloto.

Se llamó Andrés García Calle, aunque se popularizó durante la guerra con el nombre de Capitán Lacalle, de sabor legendario, porque ha sido la representación genuina de un grupo de valientes que, día tras día, escribieron sobre el cielo de España páginas imperecederas.

Sus hazañas se iniciaron el 19 de julio de 1936, cooperando eficazmente a la rendición del Cuartel de Artillería de Getafe y de otros núcleos rebeldes de Madrid, y alcanzando las cumbres de la fama en el sector de Talavera del Tajo. Hemos podido leer gloriosos combates aéreos con su avión Fury sobre los cielos de Toledo, Naval-moral de la Mata, Oropesa y sector del Jarama. Pero no es nuestro objetivo relatar hecho donde unos se convirtieron en héroes a costa de los que cayeron bajo las balas de los aviones de uno y otro bando. Es solo un recuerdo y, como tal, un reconocimiento a los que la historia parecía haber negado un lugar

A todos ellos, lo que pilotaron los aviones a las órdenes de uno u otro Gobierno, y a los hombres que en el mayor de los anonimatos construyeron aquellos aviones, ha pretendido este libro ser un homenaje sincero y leal, desde nuestra postura independiente, dejando aquí rastros más o menos completos de sus vidas y sus historias personales o colectivas.

Retazos de la historia, pedazos de vidas desgarradas, de familias rotas, de pasajes llenos de ternura, de heroísmo, de dolor y a veces de alegría, que constituyen un apasionante puzle que hemos tratado de recomponer hasta donde ha sido posible. Porque en este caso, las piezas que lo conforman son vidas humanas, narraciones de algunos hechos conservados en la memoria a lo largo de muchos años y envueltos en los piadosos vendajes que han pretendido ocultar el dolor de los recuerdos.

## Premios a dos aprendices campeones



Lectura de los premios a los Campeones Internacionales de Módena (Italia)  
Construcciones Aeronáuticas 30-10-1959

Marcial Donado vivió de primera mano unos acontecimientos de gran interés para Getafe y CASA y que fueron noticia de primera actualidad en los periódicos, pero esta vez con categoría internacional.

Comenta Marcial como nuestros vecinos, los jóvenes Julio López Sobrino y Narciso Torres Garrido, han obtenido el título de campeones internacionales. Con este motivo Construcciones Aeronáuticas S.A. hizo una fiesta el día 30 de octubre de 1959.

«¡Simpática fiesta! Su director don José María Román y el consejero delegado señor Ortiz Echagüe, repartieron la historia de la empresa y de esta factoría haciendo el recuento de los varios campeones donde se consiguieron 14 campeonatos internacionales de CASA y ¡La verdad! Es como para estar orgullosos y satisfechos, en las modalidades de ajustador, chapista, tornero, fresador, etc».

«Este concurso Internacional celebrado en la ciudad italiana de Módena nos satisface extraordinariamente que, por este camino del trabajo, llevado a la perfección, hayan llegado nuestros jóvenes aprendices en la escuela de CASA a estos honoríficos primeros puestos. Y muy de veras os felicitamos y animamos a que sigáis así. Construcciones Aeronáuticas S.A. tiene su parte no pequeña de estos éxitos de sus aprendices, y desde estas humildes letras os damos mil parabienes por la magnífica labor que en su día realizó la escuela de aprendices de CASA».

Por motivos que desconocemos, al final de la década de 1980 se cerraron las escuelas de aprendices donde se formaron durante años muy buenos profesionales, así pues, CASA quedó acreditada en los concursos internacionales de aprendices donde se consiguieron, como hemos dicho anteriormente, puestos de honor.



Reparto de premios a los Campeones Internacionales de Módena (Italia)  
Construcciones Aeronáuticas 30-10-1959

## Resumen histórico-cronológico

Es evidente que la labor de ir recogiendo por una parte los datos gráficos e históricos en los periódicos y revistas de la época, siempre fragmentarios, cuando no partidistas o tendenciosos, por otra las informaciones escritas de quienes participaron en los hechos aquí narrados, o en ocasiones, heredadas de sus mayores y conservadas en la memoria a lo largo de los años y, finalmente, la contrastación de los datos facilitados por personas de ideologías distintas, que pueden hacer inclinar la balanza de la veracidad histórica hacia uno u otro lado, ha podido hacer que nuestra narración se haya hecho de manera un tanto anárquica. Por tal motivo, hemos decidido reflejar aquí, parte de una *Breve historia de veinticinco años en el Aeródromo de Getafe*, que en su día publicó Don Antonio Fuente Vélez en la Revista ALAS. No solo por su interesante aportación histórica, sino también por las fotografías que no hemos podido conseguir en otras fuentes.

Para entrar en el estudio histórico del actual aeródromo de Getafe, Fuente Vélez, se remonta al año 1754, en el que el entonces Ayuntamiento Constitucional de Getafe, toma carta de posesión de las fincas conocidas como Dehesa de Santa Quiteria y Suerte de Roturas; posesión que no llegaría a plasmarse en definitiva hasta el 5 de enero de 1892, al expedirse la certificación de propiedad, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto de 11 de noviembre de 1864. Sería 34 años después, concretamente el 17 de diciembre de 1900, cuando las fincas en cuestión serían inscritas a nombre del ayuntamiento, según consta en el Registro de la Propiedad, Tomo 116, folio 203, finca 6933, inscripción 1ª. No obstante, y pese a no haber obtenido aún la propiedad de las fincas, el Ayuntamiento cedió el 26 de noviembre de 1890 una superficie de 69 fanegas de la Dehesa de Santa Quiteria, de forma gratuita al Ramo de Guerra, para que en ella se construyesen dos cuarteles de caballería, así como las edificaciones necesarias para proporcionar alojamiento al personal destinado a dichos acuartelamientos. La cesión, dadas las circunstancias, solo sería efectiva el 2 de julio de 1903, fecha en que se firmó la escritura de cesión ante el notario de Madrid, don Vicente Castañeda. Por cierto, en el momento de la firma se modificó la superficie cedida cambiando las 69 fanegas por «73 fanegas, 6 celemines y 19 estadales».

El incumplimiento de los términos establecidos para la cesión, por parte del Ramo de Guerra, como ya hemos indicado en páginas anteriores, hicieron que el Ayuntamiento de Getafe solicitara la retrocesión de los terrenos cedidos, lo cual consiguió según documento firmado el 7 de agosto de 1913, haciendo figurar en dicho

documento una cláusula que establecía «que al propio tiempo es voluntad de S.M. el Rey, que prevenga a V.E. en el sentido que en la 1ª de las fincas (Santa Quiteria) se ha construido, sin permiso del Ramo de Guerra, un aeródromo».

Ya se ha indicado, en páginas anteriores, cómo el capitán de Ingenieros D. Alfredo Kindelán solicitó permiso para celebrar en Santa Quiteria un raid aéreo París-Madrid. Apenas se hizo cargo de la presidencia del Real Aeroclub de España, el 2 de julio de 1910, sustituyendo al Marqués de Salvatierra, ya estaba madurando esta idea e inició una serie de gestiones con el Real Automóvil Club de España y el Real Aeroclub de Francia, para organizar este raid con el patrocinio del diario francés *Le Petit Parisien*. Gestiones que tendrían el éxito previsto y que dieron lugar a que Kindelán fuera encargado de buscar un campo idóneo para el aterrizaje y que fuera final de etapa, en Madrid. En el Capítulo IX, página 58 hemos reproducido el escrito enviado por Kindelán al Ayuntamiento, pidiendo la Dehesa de Santa Quiteria para el mencionado raid. No habíamos mencionado, sin embargo, que dicha dehesa mereció también la atención de otros pilotos y organizadores y con un escaso margen de días, el ayuntamiento de Getafe recibió dos solicitudes para realizar en el mismo terreno un festival aéreo; una tuvo entrada el 27 de abril de 1911, firmada por D. Ramón Abelló Martí y otra firmada por el capitán Kindelán el 1º de mayo siguiente.

Del raid París-Madrid hemos detallado lo suficiente en el capítulo correspondiente por lo cual consideramos innecesaria cualquier otra información, a no ser el hecho que queremos destacar una vez más, de que la dureza de la prueba fue tal que, de los diez participantes, solo uno, el famoso Jules Vedrines terminaría con éxito, aterrizando felizmente en el aeródromo de Getafe el 26 de mayo de 1911 hacia las ocho de la mañana. Este acontecimiento y las demostraciones aéreas que el mismo Vedrines haría al día siguiente de su aventura ante Sus Majestades los Reyes y las más altas Autoridades de la Nación, serían el espaldarazo que confirmaría la enorme popularidad alcanzada por Getafe y por su aviación.

Entre los días 3 y 6 de julio del mismo año, cuando aún no se había apagado el fervor despertado por el raid París-Madrid, Getafe vuelve a la actualidad nacional, al ser escenario de otro gran festival aéreo, designado «La Gran Semana de la Aviación» y al participar en el mismo famosos pilotos civiles de la época, tales como Benito Loigorri y los franceses Mauvais, Tyck y Garnier.

A primeros de marzo, el Capitán de Ingenieros, don José González Camó, que había obtenido el título de piloto en Francia, fundó en Getafe una escuela para la formación de pilotos, sin otro bagaje que el avión de su propiedad *Duperdussin*, con el que había realizado vuelos por toda España y con la ayuda prestada por la revista *Nuevo Mundo* y unos cuantos amigos. Pese a los inconvenientes encontrados,



finalmente pudo crear la escuela en el aeródromo de Getafe, con el nombre de Sociedad de Aviación Civil. Poco duraría sin embargo la escuela de este famoso piloto, que vio como la ayuda de sus amigos era cada vez menor y que las necesidades crecientes de la Escuela crean una penuria difícil de superar.

A comienzos de 1913, una nueva escuela de pilotos nace en Getafe bajo la dirección don Luis Montesinos Espartero, marqués de Morella, con los profesores piloto don Julio Adaro y don Manuel Menéndez Valdés. Modesta también esta escuela, como la de González Camó, contaba con dos únicos aviones Duperdussin. Tras un período experimental, la escuela se inauguró oficialmente el 20 de septiembre de 1913, bautizándose con el nombre de Escuela Nacional de Getafe, en cuya inauguración se contó con el beneplácito del ayuntamiento para ubicarla en la Dehesa de Santa Quiteria, ya que para entonces había conseguido del Ramo de Guerra la retrocesión de dicha dehesa. Pese a la modestia con que se inició la escuela, su prestigio hizo que acudiera un buen número de alumnos, por lo que fue necesario ampliar la plantilla de profesores, añadiendo a los nombres de Adaro y Menéndez Valdés, los de Mariano de las Peñas y Antonio Grancha.

El primer título expedido en 14 de noviembre de 1913 por esta Escuela Nacional de Getafe fue para su director, el Marqués de Morella, al que siguieron ya en 1915, los de don Francisco Coterrillo, don Rodrigo González López, don Casiano Nieves y don Vicente Sorribes, cifra notable, si se tiene en cuenta el elevado coste de la enseñanza, las averías de los aviones que habían de ser pagadas por los propios alumnos y la escasa ilusión que por entonces tenía la juventud por la aeronáutica. En vista de las dificultades económicas, el marqués de Morella recabó del ministro de Fomento Sr. Ugarte, el apoyo económico necesario para evitar el cierre de la escuela, ayuda conseguida tras no pocas dificultades para convencer al ministro. No pecaríamos de osados al asegurar que la razón más poderosa para conseguir tal ayuda se debió a los vuelos realizados ante el propio ministro por los pilotos Martínez Baños y Mr. Mauvais, que, a requerimiento del marqués de Morella, se desplazaron desde Cuatro Vientos a Getafe para este objetivo.

Entre tanto, el ayuntamiento de Getafe había acordado (en el pleno celebrado el 14 de enero de 1914) conceder a la escuela una ampliación del plazo de cesión de los terrenos ocupados en Santa Quiteria, por un periodo de ocho años más, contados a partir del 15 de abril del año siguiente.

Pero poco antes, el Capitán Kindelán, que ostentaba el mando de la Rama de Aviación, tiene que ceder éste al capitán Bayo que había sido ascendido por méritos de guerra el 15 de marzo de 1915, pasando con tal motivo, el Capitán Kindelán a dirigir la Escuela Nacional de Getafe, en sustitución del marqués de Morena, el día

19 de mayo. Su acertada gestión, le permite obtener del ministerio de Fomento la subvención con la que el marqués de Morena había venido soñando. Gracias a esta ayuda, Kindelán emprendió rápidamente la construcción de nuevas edificaciones en las que además de ampliar la escuela de pilotos, la dotó con talleres, garajes, oficinas y servicios, así como nuevo material de vuelo y consiguiendo un total de seis aviones, cuatro para las enseñanzas prácticas y dos para las enseñanzas en tierra. Su empeño por lograr un mayor empuje de la aeronáutica había previsto la fabricación de cuatro biplanos en los talleres de la escuela, para lo cual contaba con cuarenta operarios la mayoría de ellos formados en la propia escuela.

Para estos ambiciosos proyectos, Kindelán solicitó del ayuntamiento de Getafe la ampliación de los terrenos, la cual le fue concedida el 14 de agosto de 1915.

Sin embargo, los éxitos obtenidos, se ven oscurecidos por los accidentes que costarían la vida de los primeros arriesgados pilotos. Así, el alumno Joaquín Pérez, es la primera víctima de la Escuela Nacional de Getafe, estrellándose el día 20 de junio de 1915. A éste, seguiría al mortal accidente del alumno don Lorenzo Fernández de Villavicencio, Marqués de Vallecerrato. Su muerte causó un gran impacto en toda la sociedad española y en la prensa nacional, por tratarse de una persona de la aristocracia y muy conocida en los ambientes deportivos.

Pero ello no fue inconveniente para que continuaran los logros alcanzados por Kindelán, quien se vio obligado a instalar una oficina en el número 13 de la madrileñísima calle de Santa Isabel, para poder atender a los aspirantes a piloto y evitar su desplazamiento a Getafe. Además de esto, recibía, escuchaba y atendía a los inventores y constructores de aviones, brindándoles la Escuela Nacional de Getafe para la construcción desarrollo y prueba de sus aviones. Gracias a estas oportunidades, el que fue notable piloto Hedilla pudo llevar a cabo las pruebas del prototipo de su invención, conocido con el nombre de Salvador.

La nueva y floreciente escuela, su inauguración oficial tuvo lugar el día 19 de diciembre de 1915, con la asistencia de Sus Majestades los Reyes, acompañados por personalidades militares y civiles, a quienes Kindelán mostró las remozadas instalaciones, exponiéndoles las clases prácticas y teóricas, los aviones disponibles y los talleres donde se formaban los aprendices, a quienes el rey pasó revista, mientras los numerosos periodistas tomaban nota de todos los actos y obtenían fotografías de las instalaciones que más tarde serían publicadas en los periódicos y revistas más prestigiosos.

Los getafenses vieron con cierta decepción que el nombre de la Escuela Nacional de Getafe cambiaba su nombre poco después, para llamarse Escuela Nacional de Aviación, con lo que perdía un honor que le correspondía por derecho, perdiendo

su carácter localista, pero alcanzando un prestigio de mayor ámbito. Bajo este nuevo nombre, extendió su primer título de piloto el día 14 de abril de 1916, al alumno José Martínez Aragón que fue el primer piloto que realizó numerosos y arriesgados vuelos acrobáticos sobre Getafe, y que dejó una huella indeleble en los jóvenes de entonces. Pero una vez más, la tragedia estaba, como siempre, al acecho y una serie continuada de accidentes hace estallar una polémica generalizada, en la que se ven obligadas a tomar parte las más altas instancias, alegando que la causa principal de los accidentes es achacable al cansado material de vuelo de que dispone la escuela y, mientras se toma una decisión, las clases prácticas son interrumpidas, en prevención de cualquier otro accidente. Finalmente, se decide que la escuela pase a depender de la jurisdicción militar, lo cual tiene efecto el 4 de mayo de 1917.

Así, poco después se reabre la escuela, esta vez con el nombre de Escuela de Aviación Militar, el día 24 de agosto del mismo año, extendiendo el primer título al piloto uruguayo Arturo Escario quien, según las crónicas, obtuvo grandes éxitos, volando por Sudamérica y participando en concurso aéreos.

Para el año 1917, la aviación ha adquirido un notable impulso y cuenta ya con 484 socios inscritos en el Real Aero Club de España y, las nuevas normas para el funcionamiento de las escuelas de pilotos, aparecidas en el Reglamento de 13 de mayo de 1818 potencian y consolidan la Escuela Militar de Aviación que, en esta fecha tiene como director al capitán Ríos, que dirige un buen plantel de profesores.

En 1919, Getafe tiene que agregar a su lista de accidentes el que sufren en el mes de marzo los capitanes Julio Balseiro y José Carlos Martín, muertos al estrellarse el Morane Saulnier en el que volaban. Pero esta desgracia no empañaría el buen nombre que Getafe tiene en el ámbito internacional, como lo demuestran las continuas visitas de aviones y pilotos de renombre, tales como Pierre Latécoère, con su biplano, pilotado por el francés Ridiere, o la del comandante inglés De Havilland con un biplano que había sido montado en los talleres de Cuatro Vientos.

Tras un accidente que costó la vida de los capitanes Antonio Rocha Muñoz y José Navarro Martí, al entrar en picado y chocar violentamente contra el suelo el Morane Saulnier que pilotaban, llegamos al año 1920, en el que el día 13 de enero se decide la condición militar del aeródromo de Getafe, desapareciendo el concepto de aeródromo civil. Antes de esta decisión, que tuvo lugar el 10 de febrero, concretamente el 16 de enero, moría el capitán Camilo Chacón Altamira, volando un Caudron, cuando intentaba hacer la maniobra célebre y tristemente conocida como «la prueba del círculo», exigida para obtener el título de piloto superior.

La promoción de 1920 constituía la 10ª promoción de pilotos y estaba integrada por los oficiales siguientes, cuya lista reproducimos porque en ella aparecen muchos nombres que hicieron historia en las páginas de la aviación:

Capitán de Caballería	D. Adolfo Botín Polanco
Capitán de Artillería	D. José Ureta Zabala
Tte. de Infantería	D. Alfredo Tourné Pérez Seoane
Tte. de Infantería	D. Andrés Grima Álvarez
Tte. de Infantería	D. Antonio Poo González
Tte. de Infantería	D. Eduardo González Gallarza
Tte. de Infantería	D. Juan Valdés Martell
Tte. de Infantería	D. Ramón Franco Bahamonde
Tte. de Infantería	D. José García de la Peña
Tte. de Infantería	D. José Florencio Pereira
Tte. de Infantería	D. Juan Bono Boix
Tte. de Infantería	D. Manuel Martínez Vivanco
Tte. de Caballería	D. Alfonso Gardoqui Recio
Tte. de Caballería	D. Alejandro Gómez Spencer
Tte. de Caballería	D. Eugenio Frutos Dieste
Tte. de Caballería	D. José Alonso Valdés
Tte. de Caballería	D. Mariano Páramo Roldán
Tte. de Artillería	D. Luis Masjuan Moll
Tte. de Intendencia	D. Francisco Osuna Mur
Alférez de Infantería	D. Carlos Sartorius Díaz de Mendoza
Alférez de Intendencia	D. José Rodríguez Díaz de Lecea

La anterior lista, aparece en la revista mencionada, y en la misma se indica ser la relación de los oficiales que asistieron al primer curso de pilotos, en la escuela de Getafe, el 10 de febrero de 1920, junto con la nota donde se dice:

Estos alumnos, junto con los que se incorporaron a las escuelas de Sevilla, Los Alcázares, Cuatro Vientos y Zaragoza, integrarían la 10ª Promoción.

Metidos ya en el año 1921, recordemos que el día 24 de junio, se presentó por primera vez en Getafe un prototipo de autogiro, diseñado por el Ingeniero don Juan de la Cierva, prototipo que voló satisfactoriamente el capitán Rodríguez y Díaz de Lecea, aunque posteriormente hubo de sufrir diversas modificaciones.

Tres días antes de este acontecimiento que tuvo una gran repercusión en el mundo de la aviación, el general director de la Aeronáutica Militar había solicitado del ayuntamiento de Getafe que los terrenos ocupados por el aeródromo fueran cedidos de forma permanente a la aviación, al objeto de poderles dotar de una mayor atención presupuestaria y mejorar en lo posible sus instalaciones. La petición, fue atendida por el ayuntamiento que, en sesión celebrada el 10 de julio siguiente, acordó ceder a perpetuidad los terrenos ocupados por el aeródromo, con una valoración de 117.105 pesetas, pero fijando la condición de «que los pastos que dichos terrenos, produjesen, quedasen a beneficio del pueblo de Getafe y que los caminos de servidumbre, que daban acceso al campo por el Este y el Oeste, fuesen conservados por el personal del aeródromo»<sup>15</sup>. Este acuerdo fue publicado en el B.O. de la Provincia de Madrid el 27 de julio de 1921.

Siguen las operaciones del aeródromo durante el año 1922, con vuelos frecuentes y con algunos accidentes como el que costó la vida al teniente José Fornoví, al estrellarse el Caudon G-3 pilotado por el Capitán Joaquín Cayón, que salvó milagrosamente su vida. Pero los éxitos, pese a estos percances, se van sumando para mayor prestigio de nuestra escuela y nuestros hombres. Así, en el día 11 de agosto de este mismo año, el teniente Gómez Spencer, pilotando un Martinsyde, como ya hemos recogido en páginas anteriores, bate el récord nacional de altura ascendiendo sobre Getafe hasta 7.242 metros de altura y estableciendo de esta forma un récord nacional. Poco después, este capitán, que como hemos visto fue piloto de pruebas en CASA, sufrió un accidente en el que estuvo a punto de perder la vida en el mismo Martinsyde. Pero apenas recuperado de sus lesiones, realizó numerosas pruebas con un nuevo modelo de autogiro La Cierva; pruebas definidas por su propio inventor como un éxito. En vista de los resultados satisfactorios, el autogiro fue trasladado a Cuatro Vientos, donde se le extendió el certificado de aptitud por el comandante Herrera.

Durante el año 1923, casi finalizando el mismo, Getafe recibe los primeros aviones De Havillan DH-9, por orden del Mando, debido a la falta de acondicionamiento en la Base de León. Igualmente, en este mismo año, colindante con el aeródromo, se construyó un Cuartel de Artillería, en terrenos cedidos por el Ayuntamiento de Getafe.

En 1924, se cambia el mando del aeródromo, pasando éste a depender del teniente coronel delgado de Blackembury y tiene lugar el vuelo realizado el 12 de

---

<sup>15</sup> Este derecho se mantuvo hasta los años 40, terminada la Guerra Civil, y los más viejos recordarán —nosotros también— haber visto a las ovejas pastar en el campo de aviación, sin importarlas el rugido de los aviones.

diciembre por el capitán Joaquín Loriga Taboada de un autogiro C-6, cubriendo la distancia de Cuatro Vientos a Getafe en un tiempo de ocho minutos y doce segundos. Este vuelo fue considerado como el mejor realizado por el aparato.

En 1925 en que tiene lugar la campaña de África, este acontecimiento ocasiona muchos cambios frecuentes de los mandos de las diversas unidades en los distintos aeródromos, por el deseo de los pilotos de incorporarse a esta campaña. Por esta razón, cesó en su mando en la Base de Getafe el teniente coronel Delgado de Blackembury, siendo sustituido por el teniente coronel Don Alfonso de Orleans, quien, a su vez, deseoso de incorporarse a la campaña de Marruecos, cedería el mando al teniente coronel Don Luis Moreno Abella.

A 1926, podrían dedicársele infinidad de páginas para recoger todos los acontecimientos en que este año fue pródigo.

El día 9 de julio, se celebra en el aeródromo de Getafe uno de los actos más significativos de su historia. La Fiesta de la Construcción Aeronáutica, acto al que asistieron Sus Majestades los Reyes de España, acompañados de numerosas autoridades civiles y militares y al que la prensa dedicó grandes elogios e interesantes fotografías que recogen el evento y que son un testimonio de enorme valor histórico.

En el Real Decreto de 3 de marzo, publicado en el nº 83 de la Gaceta de Madrid, se reorganiza el Servicio de Aviación, estableciendo, por primera vez la Escala del Aire, con tres jefes de escuadra, treinta jefes de grupos de escuadrillas, sesenta jefes de escuadrillas y ciento cuarenta, oficiales aviadores. Poco después, el 13 de julio, se publica el nuevo Reglamento Orgánico de la Aeronáutica Militar, en el que aparece la escuadra como una Unidad Táctica Superior, compuesta, a su vez, por tres o cuatro grupos, y cada uno de estos formados por tres escuadrillas.

Mención aparte merece el año 1928, en el que tuvo lugar la llegada a Getafe, el 28 de marzo, del famoso avión Jesús del Gran Poder, con el que los capitanes Jiménez e Iglesias habían logrado batir el récord de permanencia en el aire, estableciéndolo en 28 horas, vuelo que tuvo su punto de partida en el aeródromo de Tablada. En el mes de julio fallece en accidente uno de los pilotos de Getafe, el teniente Erasmo Salinas Carmona.

En el mes de noviembre, Getafe vuelve a ser noticia, por celebrarse el gran festival que organiza la revista Moto Avión, acto que congregó una gran multitud y en el que se ofrecieron vuelos gratuitos sobre el campo.

En diciembre, sin duda como resultado del buen sabor dejado por este festival, se celebró otra fiesta aérea, para conmemorar la constitución de la Asociación de Pilotos Civiles Españoles de Aviación y en la que se repartieron premios entre los

pilotos participantes, consiguiendo los principales, los aviadores Ansaldo, Coterillo y Rexac.

Por entonces, usaban también nuestro aeródromo las recién nacidas compañías aéreas, así como las Havilland-Moth del Real Aero Club de España, que en este año daba su primer título de piloto femenino a la señorita María Bernaldo de Quirós, apellido aún vinculado a Getafe, donde residen algunos descendientes de aquella intrépida piloto.

Nos adentramos ya en el año 1929, que destaca por la llegada a Getafe de los primeros aviones Breguet 19, para incorporarse al Grupo de Reconocimiento, empezando inmediatamente después las prácticas de vuelo junto a los De Havilland DH-6 y DH-9, del Grupo de Caza. Durante estas operaciones, perdería la vida en mortal accidente el Subteniente piloto José Gómez Camó, que fuera piloto profesor de la Escuela de Pilotos de Getafe.

Durante este año, el día 30 de mayo, tuvo lugar un acto, con motivo de la entrega del primer autogiro a la Aeronáutica, entrega que realizó personalmente por su inventor don Juan de la Cierva quien, en un vuelo de demostración, llevó de pasajera a su madre, que había asistido al acto como simple invitada.

Fue también en este año el apoteósico recibimiento en el aeródromo de Getafe de los Capitanes Jiménez e Iglesias, tras su espectacular vuelo a América. Asistió a este acto el jefe superior de la aeronáutica, general Kindela, acompañado por el jefe de Aviación, teniente coronel Alfonso Bayo, así como el jefe del aeródromo, teniente coronel Moreno Abella y los Jefes de grupo, comandantes José Ortiz Muñoz y Rafael Llorente Sola. Los aviadores fueron recibidos en el Palacio Real de Madrid por S.M. el Rey, que impuso la Medalla Militar a los intrépidos aviones.

El año 1930 pasaría sin pena ni gloria para el aeródromo de Getafe, aunque en justicia hemos de reconocer que es esta una frase hecha toda vez que, en dicho año, si no hubo gloria sí hubo pena, ya que tuvieron lugar los accidentes en los que perdieron la vida el teniente de Caballería Antonio González Marco y el Subteniente Manuel Sánchez Grande.

El año 1931 viene marcado por el decreto firmado el día 8 de enero por el general Berenguer, Ministro de la Guerra, por el que se cambia la estructura de la Aeronáutica Española, pues, junto a la nueva uniformidad que en el futuro tendrá el Servicio de Aviación y a la norma de funcionamiento de las escuelas, se establecen los nuevos conceptos de Batallón, Grupo, Escuadrilla, etc. De los cuatro batallones formados como consecuencia de esta reestructuración el primero se fijó en Getafe, el segundo en Sevilla, el tercero en León y el cuarto en Tetuán.

Con el advenimiento de la República y la amnistía concedida a algunos aviadores, fue preciso modificar los cuadros jerárquicos de la Aeronáutica, gracias a lo cual, el comandante Ramón Franco, hermano de Francisco Franco Bahamonde, quedó al mando de la Aeronáutica Militar, en sustitución del General Lombarte y el comandante Ángel Pastor Velasco se hizo cargo del Servicio de Aviación, que estaba sin cubrir desde 1930. En cuanto a los Batallones, de acuerdo con el Decreto de 15 de abril, quedan bajo el mando de los siguientes jefes: Primer Batallón, en Getafe, comandante de infantería don Felipe Díaz Sandino; Segundo Batallón, en Sevilla, comandante de infantería don Tomás Barrón Ramos de Sotomayor; Tercer Batallón, en León, comandante de infantería Apolinar Sáenz de Buruaga y Cuarto Batallón, en Tetuán, comandante de infantería don Luis Romero Basart. Más adelante, comprobada la poca aceptación de esta reestructuración por parte de los nuevos mandos de la aeronáutica, la denominación de Batallón se cambia por la de Escuadra (Decreto de 22 de abril). Pero tampoco pareció satisfacer las exigencias de los mandos y, de acuerdo con la O.C. de 14 de noviembre, se establece una nueva distribución con la denominación de Escuadra Mixta, fijándose aquellas de la forma siguiente:

- Escuadra Mixta nº 1, en Getafe.
- Escuadra Mixta nº 2, en Sevilla.
- Escuadra Mixta nº 3, en Barcelona.

La Escuadra Mixta nº 1, de Getafe, estaba compuesta por dos grupos principales, uno denominado de Reconocimiento y designado con el nº 31 (dotado con aviones Breguet 19) y otro Grupo de Caza, con el nº 11, constituido por aviones Nieuport-52.

Al adentrarse en el año 1932, cabe destacar el vuelo Getafe-Filipinas que inició en la mañana del 4 de abril, el piloto malagueño Fernando Rein Loring, con una avioneta «Loring E-11, pilotando la cual remató su gesta con un rotundo éxito. Es de destacar igualmente que, tras este señalado éxito, pocos días después perdió la vida el sargento Paulino Vecilla Vecilla, al estrellarse su Nieuport-52, contra la manga indicadora de dirección del viento, montada sobre el edificio de Construcciones Aero-náuticas S.A.

El día 30 de junio, Getafe presenta su Primer Concurso de Aviación entre Patrullas Militares, una escuadrilla de aviones Breguet, del Grupo 31 al mando del teniente González Botija.



A partir del 12 de septiembre de este año, el Servicio de Aviación pasó a denominarse Arma de Aviación, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 2º, de la Ley promulgada al efecto.

Los dos primeros meses del año 1933 no registran ningún hecho digno de mención. Sin embargo, el mes de marzo merece destacar el despegue desde Getafe de la avioneta Comper Swift, en la mañana del día 18, pilotada por Rein Loring, y con destino a Filipinas. La avioneta había sido bautizada por Loring con el nombre de Ciudad de Manila, en recuerdo del éxito obtenido en su primer vuelo.

El 1º de julio hacen su salida desde Getafe los participantes en el Segundo Concurso de Patrullas Militares. Por la Escuadrilla Mixta nº 1, volaba una escuadrilla de Breguets 19, del Grupo de Reconocimiento nº 31, al mando del capitán Vives y otra de Nieuport-52, del Grupo de Caza nº 11, al mando del teniente Reus.

Es precisamente en este año, el día 26 de octubre, cuando Getafe, junto a otros aeródromos de España, ponen en movimiento sus aviones para participar en los actos que se iban a celebrar en Valencia, con motivo del traslado de los restos mortales del eximio escritor don Vicente Blasco Ibáñez. La participación de Getafe consistió en los aviones de la Plana Mayor, comandados por el jefe de la escuadra, comandante Camacho Benítez; los Breguet del Grupo 31, con el capitán Maza al frente de los mismos y los Nieuport, del Grupo 11, al mando del capitán Aboal. En las reseñas históricas de entonces, se puede ver que la participación de aviones y pilotos en este solemne acto fue tan nutrida que el aeródromo de Manises fue insuficiente para acoger a todos, teniendo que recurrir a la ayuda del de Castellón, donde los Breguets del Grupo 21, que mandaba el capitán de la Fuente Bahamonde tuvieron que tomar tierra y esperar a que las diversas escuadrillas aparecieran en el aire, para unirse a ellas.

No podemos pasar por alto, de igual manera, la destacada participación de los aviones Breguet-19 de Getafe, ya metidos en el año 1934, cuando el 6 de abril despegó una Escuadrilla para actuar en apoyo de las fuerzas de tierra, en las operaciones que se estaban llevando a cabo en Ifni y cuya actuación tuvo un destacado éxito en dichas operaciones.

El 24 de junio de este año, volvieron a participar nuestros aviones en el III Concurso de patrullas militares durante los cuales, aunque los Breguet del Grupo 31, no consiguieron un éxito señalado, los Nieuport del Grupo 11, al mando del capitán Manso de Zúñiga, consiguieron el primer puesto en la clasificación en la modalidad de aviones de caza, recibiendo los merecidos premios en el acto de entrega de trofeos que tuvo lugar el 4 de julio, ante una impresionante multitud de espectadores que aplaudieron enfervorizados a los pilotos.

Getafe volvería a ocupar la actualidad nacional el día 5 de octubre, cuando varios Breguets del Grupo 31, acudieron en apoyo del Grupo 21 de León, para intervenir en los sucesos de Asturias, juntamente con los dos Junkers K-30 y Fokker de la Plana Mayor, que fueron utilizados para el transporte de tropas hasta el Principado. Esta actuación de la Escuadra Mixta nº 1, mereció la concesión de la Medalla Militar que, con fecha 5 de enero de 1935, le sería otorgada, e impuesta el 14 de abril siguiente, en un acto que revistió gran solemnidad, por la asistencia de altas autoridades militares y civiles.

Pasados los sucesos de Asturias, el día 13 de octubre de 1934 tienen lugar varios cambios en la cúpula del Arma de Aviación. Como consecuencia de ellos, ocupó el mando de la Jefatura del Arma de Aviación el teniente coronel don Apolinar Sáenz de Buruaga, mientras que en Getafe, recae el mando de la Escuadra nº 1 en el también teniente coronel don Antonio Camacho Benítez, quien volvería a poner de actualidad a la Escuadra nº 1, por realizar con éxito un vuelo a las posesiones españolas en Guinea, no solo con fines de entrenamiento para nuestros pilotos, sino también para conseguir un levantamiento fotográfico aéreo de Fernando Póo y Guinea, de gran valor estratégico e informativo para la aeronáutica española.

El 29 de junio de 1935 se celebra el IV Concurso de Patrullas Militares, en el que vuelve a participar el capitán Manso de Zúñiga con su escuadrilla de Nieuport consiguiendo el 2º puesto en la clasificación, mientras que el primero lo arrebató la Escuadrilla del Grupo 13 de Barcelona. Con igual brillantez de años anteriores, la entrega de trofeos tuvo lugar el 2 de julio, con la presencia del presidente de la República, altas personalidades políticas y militares, así como numerosos invitados.

Las tensiones políticas que ya se apreciaban en toda España a lo largo de 1935, se viven igualmente en los aeródromos, con lo que, apenas iniciado el año 1936, se producen nuevos cambios en los mandos del Arma de Aviación. El general Goded es sustituido por el también general Núñez de Prado, en la Dirección General de Aeronáutica y el general Bernal toma el mando de la Jefatura de Aviación hasta el 9 de marzo, en que es sustituido por el general Jiménez García, cargo que pocos días después dejará vacante, ya que el 28 del mismo mes, tomó el mando de esta jefatura el general Núñez de Prado, que de esta forma, tenía en sus manos el mando de la Dirección General y de la Jefatura de Aviación, coyuntura que aprovecharía para promover toda una serie de cambios en la mayoría de las unidades, con el fin de (si hemos de creer a algunos historiadores, dignos de crédito) rodearse de personas de su entera confianza. En Getafe, por ejemplo, puso al frente de la Escuadra nº 1 al Tte. coronel Apolinar Sáenz de Buruaga, ascendido ya a este rango, y dejando con él como Segundo, al comandante Juan Ortiz Muñoz y como jefes de Grupos al capitán

Arturo Álvarez Buylla, en el Grupo 11, al comandante José Maza Saavedra, en el Grupo 31 y al comandante Juliá, Rubio López en el 21, de León.

Vuelven a surgir nuevos cambios, sustituciones e incluso destituciones, a veces discutidas enconadamente, especialmente en Getafe, en la Escuadra nº 1, puesto que era nuestro aeródromo considerado como el más importante y donde el Estado Mayor Central disponía de sus mejores efectivos aéreos. Nombramientos y cambios que sería prolijo detallar aquí y que, de alguna forma, eran consecuencia de la tensión política reinante y la desconfianza de quienes sospechaban levantamientos militares o enfrentamientos peligrosos ante los confusos acontecimientos.

Así las cosas, llegaríamos al 17 de julio de 1936, en cuya fecha, a última hora del atardecer, el jefe del aeródromo recibe orden de reforzar el aeródromo de Los Alcázares (Murcia), con el envío de tres Breguet-19, para cuyo servicio se presentaron voluntarios el capitán Tasso Izquierdo y los tenientes Sala Larrazábal y Pardo Pimentel. Pero lo que el jefe ignoraba es que los pilotos habían llegado a un acuerdo mutuo y así, al amanecer el día 18, cambiaron el rumbo señalado de sus aviones y se dirigieron al aeródromo de Noain (Pamplona), donde, nada más tomar tierra, se pusieron a las órdenes del General Mola. Esta pareció ser la chispa que causaría un verdadero éxodo de pilotos, de acuerdo con sus inclinaciones políticas, que marcaron ya de forma clara los integrantes de uno y otro bando.

Las noticias se suceden rápidamente en Getafe, pero son inconcretas y en ocasiones tendenciosas, dependiendo del matiz político de quienes las propalan, dudas y confusiones asaltan a los mandos y pilotos. Así, desde el atardecer del 17 de julio, cuando ya las noticias parecen confirmar la sublevación en Marruecos hacen que el general Núñez de Prado, asista al día siguiente a una reunión urgente con los generales Miaja y Pozas, en cuya reunión, independientemente de su cargo de director general de Aeronáutica, se le nombra Inspector General del Ejército en Marruecos. Inmediatamente después de aceptar el cargo, Núñez de Prado, acuerda con el general Villa Abilla, jefe de la IIª División Orgánica de Sevilla, enviar tres aviones DC-2 a Tablada para que desde allí realicen bombardeos sobre Tetuán, acción que no pudo llevarse a cabo, debido a la intervención del Capitán Vara del Rey que, con un fusil Mauser logra inutilizar a uno de los DC-2.

Fracasado el intento de Núñez de Prado de bombardear Marruecos, piensa en Zaragoza, como punto estratégico en la ruta Madrid-Barcelona, para lo cual se puso en contacto con el general Cabanellas, que estaba al mando de la plaza y le convocó a una reunión en Madrid, a la que aquel accedió. Sin embargo, sus pensamientos eran otros y mientras Núñez de Prado espera la llegada del general Cabanellas, ordena al alférez Nicolás, persona de su confianza, que le preparase urgentemente un

Dragón, de la Plana Mayor de Getafe, donde se dirigió acompañado de su ayudante el comandante de caballería, Francisco León y un capitán de la Legión. Su idea era llegar a Zaragoza, mientras el general Cabanellas se dirigía a Madrid, y, sin la presencia de éste, abortar la sublevación que se produciría en aquella capital. Pero cuando el Dragón aterrizó en Zaragoza, comprobó que el general Cabanellas no se había movido de la capital, con lo que su plan resultó fallido, llevándole a una muerte no esperada.

Tras este hecho, la aviación gubernamental pasa a manos del teniente coronel Hidalgo de Cisneros quien, con el apoyo incondicional del teniente coronel Camacho, ordena que la aviación intervenga de forma contundente y férrea en todos aquellos casos en que se detecte el menor signo de sublevación.

Es así como en la mañana del 19 de julio, el coronel Ramírez, que a la sazón estaba al mando del Cuartel de Artillería Ligera nº 1 de Getafe, decide sublevarse y disparar contra el aeródromo. El ataque, no por sospechado deja de ser inesperado y los disparos afectan principalmente a los barracones de Armamento y 2ª Escuadrilla de Caza. A la vista de este ataque, el teniente coronel Camacho ordena al comandante Gascón el bombardeo del Cuartel de Artillería, acción que realizan en primer lugar dos Breguets pilotados por Arceaga Nájera y Mendiola, uniéndose más tarde a ellos otro Breguet pilotado por el sargento García Lacalle y un Neiuport-52 con Martín Campos a los mandos.

Al propio tiempo, se dispuso que el teniente Hernández Franch, con una compañía de soldados a la que se unieron algunos guardias de asalto, iniciaran un ataque por tierra al cuartel. Este ataque se vio reforzado por un grupo de milias del pueblo de Getafe a cuyo frente se puso el suboficial mecánico Sol Aparicio. El cerco por tierra del cuartel y el ataque aéreo por los Breguets y Nieuports, hacen rendirse a los insurrectos en la mañana del día 20. Curiosamente, solo se tienen noticias de un herido durante el asedio del Cuartel, del que ya hemos hablado en páginas anteriores: se trata del soldado Felicísimo Capa Martínez, que como hemos visto, por su heroico comportamiento, fue ascendido a sargento y poco después a brigada.

Cuando la aviación de Getafe recibió orden de bombardear, además del Cuartel de Artillería de Getafe, los de Vicálvaro, Campamento y Cuartel de la Montaña, parecieron impresionar vivamente al Capitán Jiménez Benamú, quien, al regresar a Getafe tras uno de estos bombardeos, decidió cambiar su rumbo y dirigiéndose al aeródromo de Gamonal (Burgos), se puso a las órdenes del ejército franquista. Otro tanto harían, como consecuencia de la marcha de Benamú y otros acontecimientos posteriores, los pilotos Camacho y Martín Campos, pasándose al bando contrario, con sus respectivos aviones.

Otro caso parecido ocurrió con el jefe del aeródromo de Getafe, Manso de Zúñiga quien, tras los bombardeos a los cuarteles arriba mencionados, decidió pedir la dimisión, a la que se unió gran parte de la oficialidad pero visto el apoyo que éste tenía por parte de los obreros y clases de tropa, les hicieron desistir de su pretensión aunque ya les dejó marcados como «desafectos al gobierno de la República», ordenando su arresto y presentación ante el comandante Pastor, en el Ministerio de la Guerra.

Alertadas las milicias del pueblo de Getafe, de que los oficiales dimisionarios iban a salir en un autocar para presentarse en el ministerio, interceptaron su paso por el pueblo y exigieron a los oficiales la entrega de sus armas. Al no ser atendida su petición, la tensión se hizo tan violenta y peligrosa, que el conductor tuvo que volverse al aeródromo en busca de protección, aunque no pudo evitar que el autobús fuera apedreado y recibiese algún que otro impacto de balas. En vista de los acontecimientos y de que se estaba congregando una multitud vociferante ante la puerta, exigiendo la entrega de los detenidos, el comandante Arsenio Ríos, en evitación de males mayores, decidió trasladarlos en avión hasta Barajas y desde allí, por autocar hasta el ministerio.

El comandante Camacho, que ya estaba a la espera de los oficiales procedentes de Getafe, recabó la presencia del de mayor graduación, a quien le dijo que se trasladasen a sus domicilios en calidad de arrestados y que esperasen instrucciones. «Pero las instrucciones no llegaban y conocido este hecho por las milicias de Getafe, fueron ellos quienes se encargaron de ir deteniendo en sus domicilios a la mayor parte de los arrestados, quienes fueron llevados a Getafe para ser juzgados por un Comité de Milicias, presidido por un mecánico del propio aeródromo, y condenados a muerte, bajo la acusación de «traidores a la República».

A poco de estos hechos, el gobierno de la República decide enviar algunos aviones de Getafe hacia Granada, para reforzar y dar cobertura a la columna que avanza sobre Córdoba. Envío Getafe varios aviones Nieuport, pero cuando aterrizaron en el aeropuerto granadino, éste había sido abandonado y ocupado por las fuerzas del general Campins, con lo cual, fueron apresados tres aviones y detenidos sus pilotos que, pronto, se pusieron a las órdenes de la aviación nacional. (Respetamos el nombre dado por el autor).

La pérdida de estos aviones, los que voluntariamente se habían pasado y las bajas en combate o averías de larga duración, fueron mermando las posibilidades de la aviación republicana, lo que hizo mella tan profundamente en el estado de ánimo del jefe de la Escuadrilla de Caza, comandante Gascón, que fue preciso retirarle de Getafe y enviarle de director a la Escuela de Pilotos de Murcia. Su baja fue cubierta

por el comandante Puparelli Francia. Pero apenas tomado el mando, cuando efectuaba un vuelo de reconocimiento con un avión Boeing P-26A, recién entregado y aún pendiente de pagar por el gobierno Republicano, fue derribado en los alrededores de Getafe, teniendo que saltar en paracaídas y dejando que el avión se estrellara, con lo que los pilotos de Getafe vieron frustradas sus esperanzas en este avión, que había sido dotado con un armamento mejor y más numeroso. La indisciplina, resultado de las frecuentes pérdidas y los repetidos cambios de los mandos, fueron mirando el estado de ánimo de los pilotos de Getafe y, tras el accidente de Puparelli, la falta de un jefe sustituto hizo que cada piloto interpretara las acciones en que intervenía, según su criterio personal, hecho que si en ocasiones tuvo resultados funestos, en otras demostraron un gran valor y heroísmo.

Hubo, no cabe duda, otros hechos que, aunque perjudicaran a unos y beneficiasen a otros, fueron reprobables, desde cualquier perspectiva. Como el que tuvo lugar aquel día del mes de julio en que hizo su aparición en Getafe, procedente del aeródromo de Tetuán, un Breguet pilotado por el sargento Urtubi Ercilla. A bordo, traía a su compañero, el alférez observador Castro Carra, con un disparo que le atravesaba la cabeza de un lado a otro. El disparo, lo había hecho el propio piloto Urtubi, para que su acompañante no pudiera impedirle aterrizar en Getafe y ponerse a las órdenes del jefe de la aviación de Getafe. Queda por saber si el otro hizo alguna oposición a su intento o el piloto, ante la duda, prefirió escoger el camino más corto... y más condenable. Nunca se sabrá, sin embargo, cual fue la razón que le indujo a cometer esta acción, porque, poco después, su avión fue derribado en el frente de Toledo, estrellándose, sin que el desafortunado piloto pudiera saltar con el paracaídas.

El avance continuado de las fuerzas de Franco por el frente de Extremadura, obligaban a los mandos de Getafe a un esfuerzo supremo al tener que desplazar algunos Breguet y Nieuport al aeródromo de Herrera del Duque, al mando del Capitán Quintana. Allí también alguno de los aviones enviados sería derribado y la situación cada vez más angustiosa por la escasez de aviones, principalmente en Getafe, lleva al gobierno Republicano a negociar con el de Francia, consiguiendo la llegada de una escuadrilla a la que se conoció con el nombre de España, bajo el mando político del escritor francés Malraux y el mando operativo del piloto Abel Guides. Pronto empezaría sus actuaciones la Escuadrilla España, con cinco aviones Potez-54.

Los Potez trajeron como caza de cobertura a los Dewoitine 371, lo que consiguió paliar en cierto modo el agobio a que se veían sometidos los escasos Breguet y Nieuport. El mando de estos, en Getafe, estaba entonces a cargo del capitán Martín Luna.

Los Dewoitines, comenzarían cosechando éxitos en sus comienzos, ya que tenían características superiores a las de sus oponentes, los He-51. Pero este éxito

pronto daría paso al desaliento, cuando al aparecer en el campo contrario los Fiat CR-32, consiguieron, en poco tiempo la Escuadrilla Lafayette, perdió ocho aviones y la Escuadrilla España, tres, lo cual obligó al mando republicano a retirarlos de los frentes y formar con ellos una Unidad de Costas. No obstante, parecía que su estrella se había oscurecido definitivamente, porque en el bombardeo que sufrió el aeródromo de Vilajuiga, fueron destruidos casi la totalidad de ellos.

A partir de este momento, los documentos con rigor histórico parecen no existir o al menos, los investigadores no han conseguido encontrar otra cosa que retazos incompletos o fragmentos recibidos por vía oral. El hecho cierto es que la superioridad aérea del enemigo hizo al gobierno Republicano replantearse su fuerza aérea y buscar nueva ayuda, pero esta no llegó. La proximidad de las fuerzas del general Varela, así como los continuos bombardeos sobre el aeródromo, hacen que la moral de los pilotos haya descendido hasta su límite más bajo, la defensa es prácticamente imposible, los recursos escasísimos y el entusiasmo de los primeros días, perdido quizá para siempre.

El 4 de noviembre entraron las tropas nacionales y los escasos aviones y sus pilotos buscaron otros aeródromos y otros horizontes...

El macabro espectro de la guerra se perdió, Dios quiera que para siempre...

Pero aquí, en este Getafe, primero agrícola, después industrial y siempre cubierto por las alas legendarias de los aviones, quedaron huellas indelebles de gestas heroicas, de aventuras gloriosas y de sangre generosa que regó sus campos con la esperanza de un mañana esperanzado...

Que nuestro recuerdo agradecido alcance a unos y otros, los de uno y otro lado, a quienes dedicamos nuestro trabajo... El mejor tributo que puede un obrero rendir a otro.





# BIBLIOGRAFÍA DE LOS AUTORES





## Marcial Donado López

Nacido en Valdepeñas, Ciudad Real, emigró como tantos otros buscando mejores condiciones laborales asentándose en Getafe, donde residió desde 1952 hasta comienzos del año 1997, en que se trasladó al añorado pueblo de su esposa Arenas de San Juan. Pero durante casi medio siglo que permaneció en Getafe, su inquieto espíritu y su afán de investigador de la Historia, le permitió hurgar en archivos y bibliotecas, desempolvar antiguos legajos y desentrañar centenarios documentos, para aportar una valiosa e interesante colección de obras que permitieron a los getafenses conocer mejor sus edificios y monumentos más emblemáticos y tener un contacto más directo con los personajes que allí vivieron y dejaron su obra y su impronta en aquellas casas: Silverio Lanza, Ricardo de la Vega, Alonso Cano, doña Mariquita o el Padre Faustino Míguez, sólo por citar algunos ejemplos.

Pero si pensamos que al desempeñar su trabajo en una empresa aeronáutica durante 8 horas diarias, le faltaría tiempo para toda esta labor de investigación, nos asombra más el hecho de saber que, además de todo ello, realizó trabajos de marquería, maquetas de los edificios y monumentos más importantes de Getafe artísticos forjados en hierro y bronce, así como búsqueda, reproducción y clasificación de fotografías antiguas y modernas, programas de festejos, carteles anunciadores, y, un largo etc., al que habría de añadirse la colaboración continuada y entusiasta en todos los periódicos y revistas locales, así como en la prestigiosa revista *Cisneros* de la Diputación de Madrid aportando un valiosísimo material informativo e histórico que constituye un vasto trabajo que jamás sabrá Getafe estimar en su verdadero valor. Sus obras de marquería merecieron primeros premios y menciones de honor en las exposiciones locales celebradas en Getafe.

### Libros publicados

- *Notas sobre San Eugenio* (Iglesia Chica. 1981).
- *La Población de Arenas de San Juan* (1982).
- *La Ermita de Ntra. Sra. de la Concepción* (Cementerio Viejo de Getafe. 1982).

- *Ntra. Sra. de los Ángeles: Leyenda, Historia y vida. Hasta comienzos del siglo XX.* (En colaboración con Manuel de la Peña. 1983).
- *Hospital Mayor de Mendoza desde el siglo XV al XX.* (En colaboración con Víctor Manuel Muñoz Moreno. 1996 y una segunda edición en 2007).
- *Guía Bibliográfica de Getafe* (En colaboración con Víctor Manuel Muñoz Moreno. 1997).
- *XXV Aniversario de la Peña Deportiva Getafense «La Amistad». 1970-1995.* (En colaboración con Francisco Gómez Martín. 1995).
- *Demografía de los siglos XVI, XVII, XVIII y XIX.* (Publicado en el Boletín del Ilmo. Ayuntamiento de Getafe *Centro y corazón de España*. En la que se brindó la primicia a la historia de España, aportando: Nombres, parroquia, concejo y estado de los treinta y un milicianos del regimiento de Oviedo que fueron fusilados y enterrados en Getafe la noche del 20 al 21 de julio de 1823. Estos datos vieron la luz por primera vez en el boletín *Centro y Corazón de España*, número 48, páginas 9 y 10, diciembre de 1978.
- *Álbum Familiar Arenero* (Edita Ayuntamiento de Arenas de San Juan. 2001)
- *Arenas de San Juan. Un Siglo de Historia* (Ayuntamiento de Arenas de San Juan. 2006).
- *El Getafe de la Iglesia Chica* (1985).
- *Arenas de San Juan desde sus orígenes más remotos hasta nuestros días* (Ayuntamiento de Arenas de San Juan. 1998).
- *Arenas de San Juan. Imágenes para el recuerdo.* (Ayuntamiento de Arenas de San Juan. 2011).
- *Arenas de San Juan: Historia, interrogatorios, costumbres* (2014)
- *Jata-Xetaffe. Desde el siglo X al XXI* (2023).

### **Sólo encuadernados (no publicados)**

- *La Noche del Adiós* (Construcciones Aeronáuticas. Getafe).
- *Con los carreteros del buen Getafe.*
- *Veracidades de un suceso en el siglo XIX* (Getafe).
- *Historia de la Iglesia Catedral de Sta. María Magdalena de Getafe*
- *Ricardo de la Vega* (Getafe).
- *Getafe en el siglo XIX.*
- *La Huella de Alonso Cano en Getafe* (2007).

- *Historia de Ntra. Sra. de los Ángeles 1610-2018.*
- *Mis apuntes manuscritos. Construcción de Nuestra Catedral según legajos y documentos de su archivo.*
- *Historiografía de Getafe. Siglos XVI al XX.*
- *Getafe desde la Edad Media a nuestros días.*
- *Hospital de San José se querella con el Ilustrísimo Ayuntamiento de Getafe en reclamación de cantidad.*





## Víctor Manuel Muñoz Moreno

Nacido en Madrid, donde obtuvo su primer premio literario a los 11 años de edad en el Colegio de los Padres Escolapios de la calle Mesón de Paredes, más conocido popularmente como «La Corrala», se trasladó con su familia a Getafe, donde algunos meses después de haber completado el 3º de Bachillerato, le sorprendió la guerra civil, teniendo que evacuarse a Madrid y, de allí a Bétera (Valencia), hasta finales de septiembre de 1939

que regresó a Getafe.

Aunque se ha dicho de él que toda su vida ha sido un peregrino insaciable y un viajero constante, el hecho cierto es que sus viajes siempre acababan en Getafe, donde clasificaba las notas y apuntes recogidos en sus frecuentes desplazamientos y confeccionaba sus libros, artículos periodísticos, poemas, anécdotas y experiencias, que luego brindaba, con su mejor ofrenda a este pueblo que le considera como hijo adoptivo. Allí fue director de la revista *Getafe Gráfico*, redactor jefe y después director de *Getafe Express*, redactor de *Zona Sur*, *15 Días Sur*, *Lúceat* y la revista *Optima*, locutor, guionista, presentador y actor en Radio· Getafe, en los programas *De Sur a Sur*, *Martes Para la Magia*, *La Familia de Alderete*, *Las Historias del Roble*, etc., alternando toda esta labor con sus frecuentes viajes, tanto por España como por el extranjero, desde donde transmitía sus crónicas a *Radio Villanueva* (Córdoba) y sus artículos y entrevistas sobre investigación y Parapsicología, a la revista *Oráculo Astral*. Pero no termina aquí la fecundidad de su obra y las múltiples ocupaciones. Profesor de inglés en varios Centros (Ateneo, San Miguel, Construcciones Aeronáuticas, Ericsson, etc.), aún tenía tiempo para ganar dos primeros premios de pintura en la Exposición Anual de las Fiestas Patronales de Getafe, componer canciones, algunas de las cuales obtuvieron un merecido éxito, tales como *Mi Casita Blanca*, *Old Days*, *Balada del Astronauta*, *Mi Violín* (con música del maestro Valero), *El Cóndor Pasa* y *El Concierto de Aranjuez* (estas dos últimas, respetando la música original y confeccionando su propia letra), *Brasil*, escrita para el escritor y cantante *Pepe El Canario* y *La Aldea*, escrita para el conjunto musical *Nueva Juventud*, de la que se hizo un Single, que se presentó en TVE, en el programa Club Mediodía que dirigía Ramón Barreiros y presentaba

Boby Deglané y un largo etcétera entre los que destacaríamos sus charlas y conferencias tanto en radio como en televisiones comunitarias.

### De su producción literaria y poética, destacamos:

- *Retazos* Primer premio literario Ayto. Getafe.
- *El reencuentro* Gráficas Catena, Getafe, 1985.
- *Abecedario poético mariano* Gráficas Catena, Getafe, 1980.
- *Una extraña luz* Editorial Salas, Madrid, 1978.
- *Volutas de humo* Gráficas Catena, Getafe, 1990.
- *Las energías del alma* Gráficas Getafe, 1990.
- *El cayado de moisés* Oráculo Astral, 1990.
- *De los pedroches a getafe* Revista Ayto. de Vva. de Córdoba.
- *Getafe mágico* (Historia mágica de Getafe). Edit. Lápiz y Papel, Getafe, 1993.
- *Las historias del roble (I)* Lerko Print, S.A. Madrid, 1994.
- *Las historias del roble (II)* Arte Gráfica DIMA, Getafe, 1997.
- *médicos, magos y curanderos* Iberediciones S.A., Madrid, 1994, presentado en el Círculo de Bellas Artes de Palma de Mallorca.
- *Hospital mayor de Mendoza* (Desde el siglo XV al XX) Lerko Print, S.A., Madrid, 1996 (En colaboración con Marcial Donado López).
- *Guía bibliográfica de Getafe* Arte Gráfica DIMA, Getafe, 1996 (En colaboración con Marcial Donado).
- *Bayona, historia y magia* Una historia de Bayona (Pontevedra), escrita para el Ayuntamiento de esta Villa.

### Teatro

- *La dentellada*. Drama en tres actos.
- *Como la flor de loto (Hiroshima)*. Monodrama en dos actos. Estrenada por el Grupo Taormina y patrocinada por la Embajada de Japón en Madrid.
- *La familia de Alderete que en todas partes se mete*. (Sainete castizo) Teatro radiofónico, representado durante ocho meses en Radio Getafe para las Comunidades de Madrid, Castilla León y Castilla-La Mancha.



## En preparación

- *Desde mi velador*. (Selección. Medio siglo de periodismo en Getafe).
- *Con los carreteros del buen Getafe*. (En colaboración con Marcial Donado López).
- *La sombra en el zaguán*. Biografía novelada de Raimundo Lulio.
- *Historias breves con personajes reales*. Relatos sobre personajes antiguos y modernos.
- *Historia de la Catedral de Getafe*. (En colaboración con Marcial Donado López).
- *simbología mística*. Simbolismo de las firmas de los reyes, desde la Edad Media hasta nuestros días y otros símbolos).



# IMÁGENES





Chato Curtiss

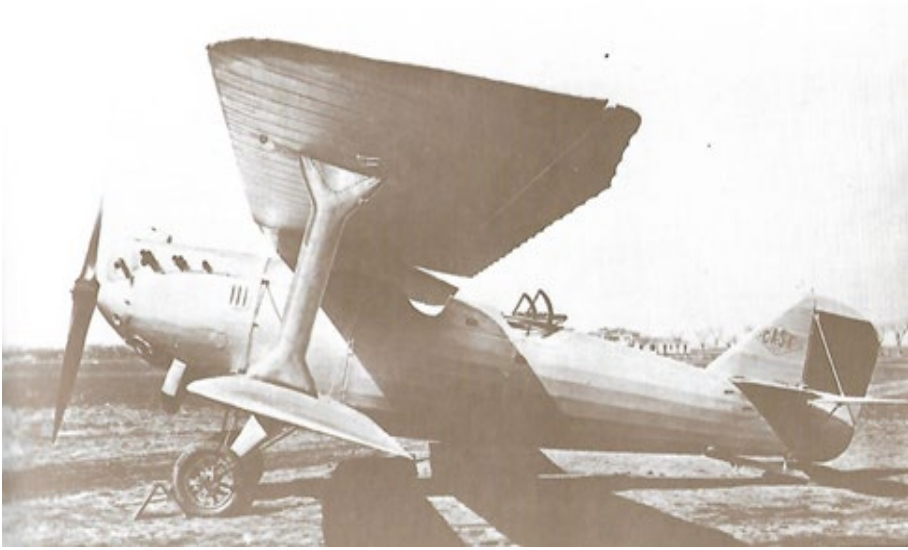
Fuente: Noticias CASA núm. 34



Polikarpov I-16

Exhibición de vuelo en Cuatro Vientos (Madrid)

Fotografía: José Manuel Suárez Tejada



Breguet XIX  
Avión fabricado por CASA  
Fuente: De la tela al titanio (Ed. Espasa-Calpe)



Breguet 19 TR- El Jesús del Gran Poder realizó en marzo de 1929  
el vuelo Sevilla-Bahía de 6.540 Km. en 44 horas.  
Fuente: Noticias CASA núm. 20



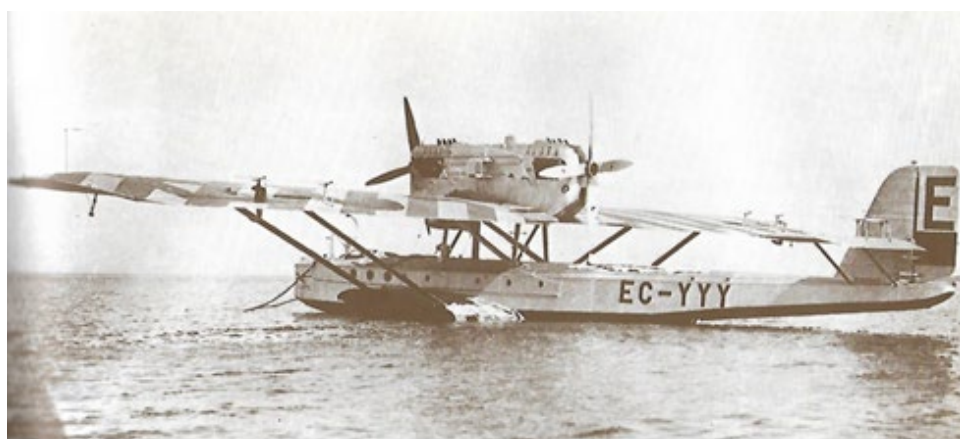
Jesús del Gran Poder en Getafe - 1929



Viaje del Cuatro Vientos. El capitán Barberán y el teniente Collar, la mañana del 10 de junio de 1933, salieron de Sevilla para realizar un vuelo transatlántico, que terminó en el aeródromo de Camagüey (Cuba) el día 11, permaneciendo en el aire durante 39 horas y 50 minutos, recorriendo unos 7.600 km. Avión construido por Construcciones Aeronáuticas



Junkers G-24  
Avión de la Unión Aérea Española (UAE) tomando tierra en noviembre de 1927  
en el aeródromo de Getafe (Madrid)



Dornier Wal  
Construido por CASA en Cádiz en 1932 para LAPE  
(Motor Napier Lion)





GHOTA 145  
Avión biplaza empleado para formación de pilotos  
1940



Heinkel HE-111  
El primer vuelo de los Heinkel HE-111 producidos por CASA se realizó el 23 de mayo de 1945  
Fuente: Noticias CASA núm. 21



CASA C-127

C-127 fabricado en Tablada (Sevilla)

El prototipo voló por primera vez el 25 de julio de 1954

Fuente: Noticias CASA núm. 25



Super Saeta HA-220

Hispano Aviación S.A., fabricaba los Saeta y Súper Saeta.

Como consecuencia de la fusión, será CASA, en San Pablo (Sevilla),  
la que termine una serie de 25 "Super Saeta"

Fuente: *Noticias Casa* núm.19



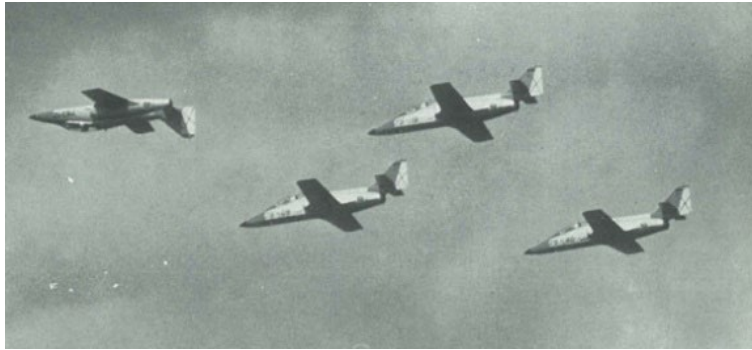
CASA C-207 AZOR

El C-207 fue un diseño muy relevante de la industria aeronáutica española a la altura de su época



CASA C-212 AVIOCAR

C-212 De la Fuerza de Pacificación de la ONU  
Fuente: Noticias CASA núm. 27



Patrulla Águila con aviones CASA C-101  
Demostración acrobática realizada en Getafe el  
9 de abril de 1987  
Fuente: Noticias CASA núm. 15



CASA C-101  
Fuente: fuerzasaereas.es

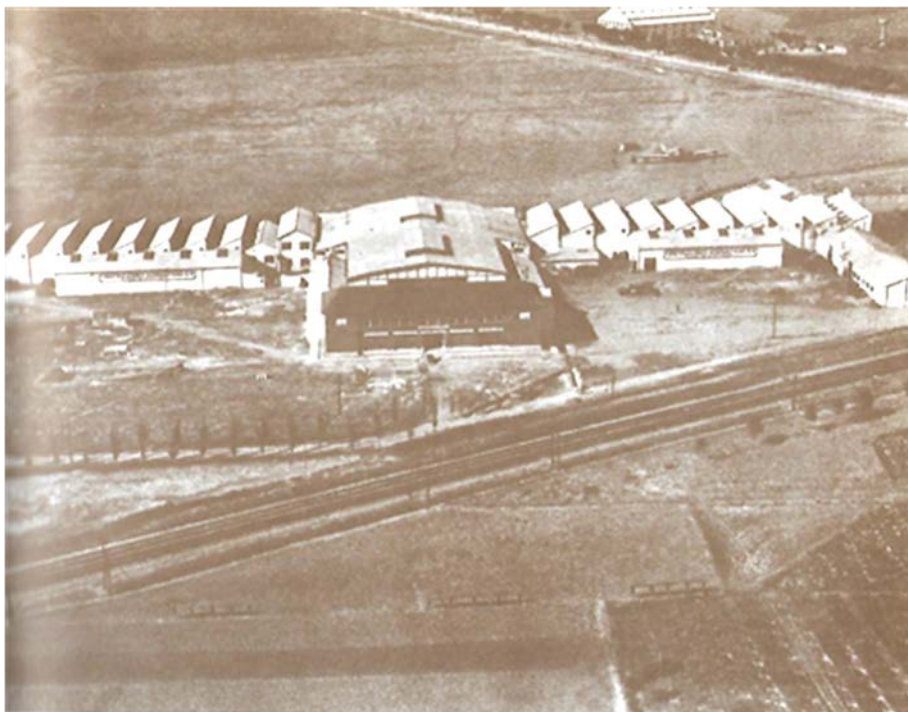




CASA C-101

Fuente: Noticias CASA núm. 36





Construcciones Aeronáuticas S.A. (C.A.S.A.)  
Vista aérea de la factoría de Getafe en 1932



Construcciones Aeronáuticas S.A.  
Vista del edificio de las oficinas centrales de la factoría de Getafe  
Construido en 1932



Breguet XIX Super TR Cuatro Vientos

El avión, tipo "Superbidón", en el taller de montaje de la factoría de Getafe en 1933  
Con un avión de este tipo Jiménez e Iglesias realizaron su vuelo Sevilla-Brasil; Haya y Rodríguez batieron los records mundiales de velocidad y Barberán y Collar recorrieron los 7.600 km. de Sevilla a Camagüey

Fuente: AEROPLANO, Revista de Historia Aeronáutica núm. 1.

Foto archivo: Pablo Sacristán



Stand de Construcciones Aeronáuticas S.A. (C.A.S.A.)

En mayo de 1927 se presentó uno de los primeros sesquiplanos en la Primera Exposición de Aeronáutica celebrada en el Retiro (Madrid)

Fuente: AÉREA. Revista Ilustrada de Aeronáutica. Diciembre 1946 nº 43





Plantilla fábrica CASA. Getafe 1948  
Fuente: Noticias CASA núm. 6



C.A.S.A.  
Octubre 1959



Getafe. Una visita oficial

El subsecretario de Fomento, director de Comunicaciones aéreas, Sr. Estrada (1), acompañado del jefe del servicio a sus órdenes, el ingeniero Sr. Peñas (2), durante su visita al aeródromo.



*El Grupo de Empresa  
de  
Educación y Descanso  
en la Factoría de Getafe de*

*Construcciones Aeronáuticas, S. A.*

*desea a usted muy  
Felices Pascuas y un  
Venturoso Año 1964*

Ediciones del  
**MUSEO**





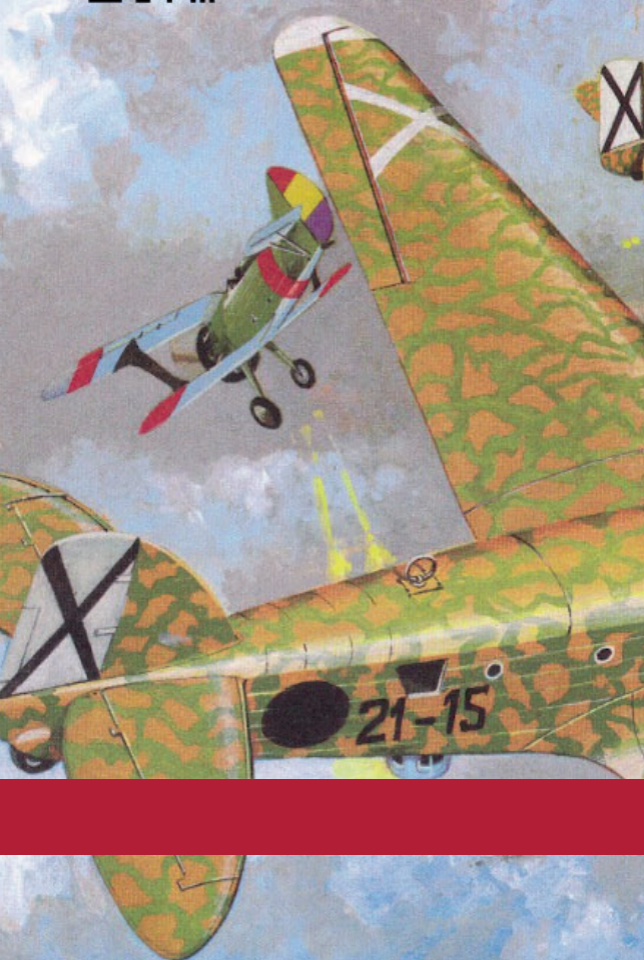
La asociación Amigos del Museo de Getafe somos un grupo de personas que demandamos la creación de un museo en Getafe.

Mientras este sueño llega, promovemos y divulgamos el conocimiento del rico patrimonio arqueológico, histórico, cultural y artístico de nuestra ciudad.

Si quieres unirte a nosotros o recibir información escríbenos a [museogetafe@gmail.com](mailto:museogetafe@gmail.com)



Te invitamos a visitar  
nuestro Museo Virtual:  
[museo.getafe.es](http://museo.getafe.es).





La noche del adiós es el fruto de los trabajos de investigación que Marcial Donado y Víctor Manuel Muñoz iniciaron en los primeros años de la década de 1970. Estos trabajadores de la empresa Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA) recopilaron durante más de 35 años datos relacionados con el inicio de la aviación en Getafe, sus industrias y aquellos hechos históricos que paralelamente se fueron desarrollando junto a la implantación de la industria aeronáutica en Getafe.

Dado que alguno de estos «apuntes» eran las vivencias personales de trabajadores de la propia empresa, los autores siempre tuvieron en su mente la idea de que no podían perderse; Getafe debía mucho a CASA y ésta a sus trabajadores



Edición NO VENAL  
PROHIBIDA LA VENTA



COLABORA:



**GETAFE**  
AYUNTAMIENTO