

C.A.S.A. 1936 – 1939

La Factoría de C.A.S.A. en Getafe había fabricado al comienzo de los años 30's la avioneta CASA III y el avión Breguet XIX y, posteriormente, un conjunto de Vickers-Vildebeest. El trabajo que realiza la Factoría durante los primeros momentos de la guerra, es la construcción y reparación de aviones Breguet y la fabricación de bombas para la Aviación. En el mes de Septiembre se había comenzado la reparación de Dewoitines.

Tras la insurrección, se forma un comité integrado por la UGT y la CNT que ejerce las funciones de dirección colectiva de la empresa. Pero, inmediatamente, el Mº de Industria y Comercio designa un equipo de interventores encabezado por el oficial de aviación *Antonio Grancha*, que asume el cargo de Ingeniero Director.

EL TRASLADO A REUS

En Octubre de 1936, ante el avance de las tropas sublevadas hacia Madrid, el Gobierno de la República decide el traslado a Reus de la Factoría de C.A.S.A. en Getafe. En esos momentos, las instalaciones de Getafe ocupaban una superficie de 11.563 m². El traslado a Reus, que se efectúa en dos meses, se encarga al ingeniero de la empresa *José Aguilera Cullell*.

El traslado no se va a limitar a la maquinaria y a las instalaciones, sino que afectará también al personal operario de la factoría y sus familiares, que les acompañarán a Reus.

LA UBICACIÓN

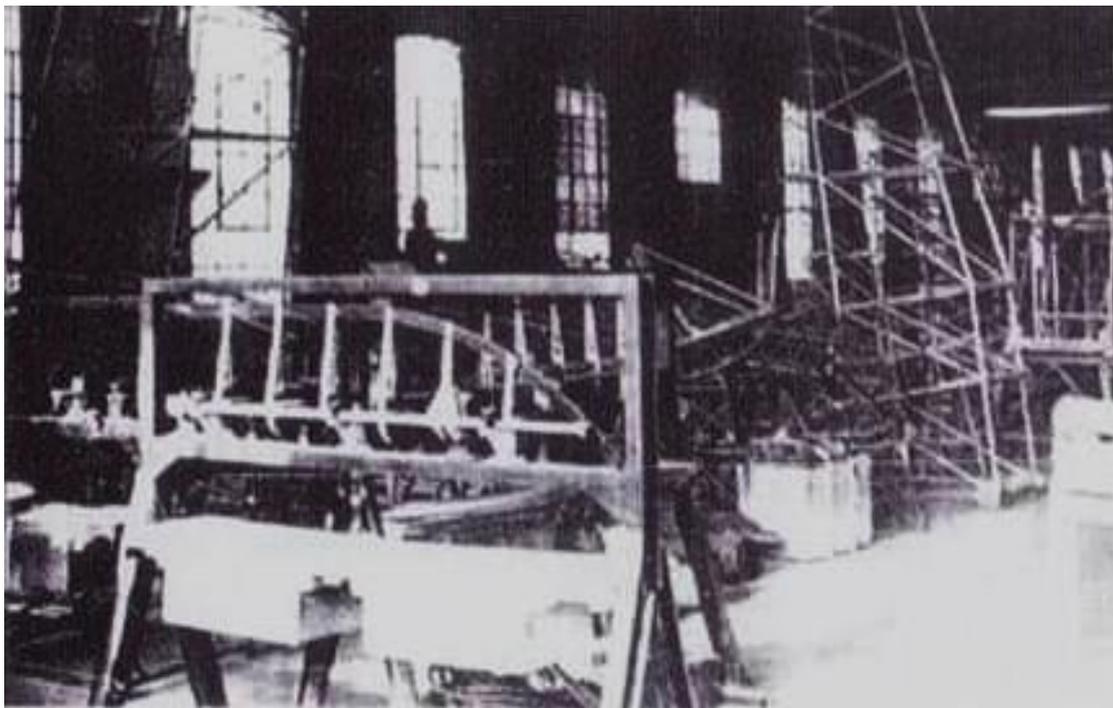
La Factoría fue ubicada en dos emplazamientos camuflados dentro del núcleo urbano de Reus:

La “Fábrica del Picadero”

En los antiguos cuarteles de caballería que había en la actual Plaza de la Libertad, se construyó un hangar para el mantenimiento y reparación de los bombarderos rusos Tupolev SB-2 Katiuska.

La “Escola del Treball”

Detrás del Hospital de San Juan, donde estuvo ubicada la antigua fábrica Vapor Nou, se instaló la fundición y los talleres donde se construían los cazas soviéticos del modelo Polikarpov I-15 Chatka, conocidos como “Chatos”



Talleres en la “Fábrica del Picadero”

LA ORGANIZACIÓN

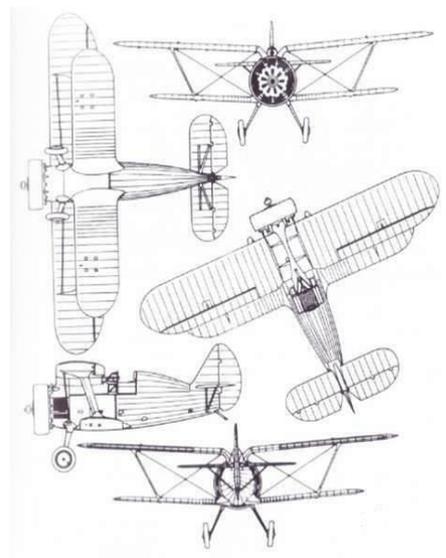
Las fábricas estaban distribuidas en dos Divisiones Productivas y un Bloque Administrativo:

Las Divisiones de Fabricación de Aviones, englobadas en un mismo conjunto productivo:

- La División de Fundición.
- La División de Talleres, que incluía los talleres de los “Chatos” y los talleres de reparación de los Katiuskas.

La administración de esta División de Talleres constaba de diversas dependencias:

- Dirección General. Instancia de la que dependían todas las decisiones internas y externas de la Fábrica.
- Dirección de Fabricación. Asumía el área industrial y todo lo relacionado con el trabajo y su organización.
- Comité de Fábrica. Era la representación de los trabajadores y estaba compuesta unitariamente por la UGT y la CNT.
- Oficina Técnica y Oficina Técnica Auxiliar. Departamentos encargados de los ensayos, la experimentación y la búsqueda de soluciones a los problemas de la fabricación y en los aviones ya construidos.
- Departamentos de Distribución del Trabajo, Reproducción y Revelado.



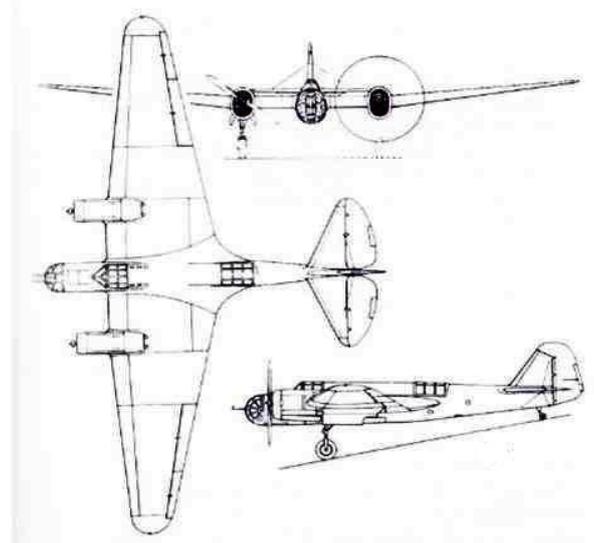
**Polikarpov I-15
Chatka. “Chato”**

El Bloque Administrativo, que constaba de:

- Una Administración Central.
- Una Contabilidad Central y Caja.
- Una Contabilidad de Talleres.
- Una Caja de Talleres.

La estructura organizativa de las Fábricas, constaba de varias secciones:

- Sección de Tornos. Responsable: *Pedro Errasti*.
- Sección de Ajuste y Fresas. Responsable: *Rosalio Campillo*.
- Sección de Soldadura. Responsable: *Justo Celemín*.
- Sección de Montaje. Responsable: *Eliseo Tomás*.
- Sección de Utillaje: Responsable: *Paul Isler*.
- Sección de Carpintería, Entelado y Pintura. Responsable: *Pablo Díaz*.
- Sección de Montaje de Alas a Fuselaje. Responsable: *Alejandro Castellanos*.



**Tupolev SB-2
Katiuska**

LA PLANTILLA

El Director de C.A.S.A. en Reus era *Alfonso Barbeta Vilches* y la Oficina Técnica estaba dirigida por *José Aguilera Cullell*, con *Juan Aguilera* como Jefe de Departamento y asistido por técnicos soviéticos.

Entre los miembros del Comité de Fábrica figuraban: *Pantaleón Díaz Díaz*, *José Aguilera Cullell*, *Rosalio Campillo*, *Santos Lastarrán*, *Sergio López*, *Francisco Jaén*, *Miguel Ligeró*, *Mariano Portillo*, *Rafael Pérez Yagüe* y

Francisco Jané. Este Comité había asumido la responsabilidad interna de la Fábrica desde Julio de 1936.

La plantilla de la Factoría de C.A.S.A. en Getafe, en el momento de su traslado a Reus, tenía entre setecientos y ochocientos trabajadores. Hacia la primavera de 1937 se inició la fabricación de los “Chatos”, lo que obligó a importar maquinaria adecuada del extranjero y la plantilla aumentó hasta los 1.500 operarios.

En los talleres de Katiuskas de “El Picadero” trabajaban alrededor de 300 obreros, la mayoría de ellos chapistas.

LA PRODUCCIÓN

Durante los primeros meses en Reus, C.A.S.A. va a realizar el montaje y



**Polikarpov I-15
Chatka. “Chato”**

puesta a punto de las instalaciones, así como estudios técnicos para la reforma y mejora de los aviones Polikarpov I-15 Chatka.

En la fábrica y talleres de Reus se elaboraban aparatos enteros que se terminaban con los motores y

ametralladoras provenientes de la Unión Soviética por vía marítima. El total de los aparatos fabricados en Reus se cifran en sesenta, repartidos en dos tandas de cincuenta y nueve la primera, y sólo uno la segunda. El primer avión “Chato” ensamblado en Reus salió en Mayo de 1937 y entre los meses

de octubre y diciembre de ese año se vivió el periodo de mayor producción con un total de treinta y dos aparatos.

Todos los aviones acabados en el núcleo urbano de Reus eran transportados en camiones remolque al campo de aviación, donde se ponían a disposición del piloto de pruebas de C.A.S.A. *Santiago Sampil Fernández*, y eran revisados y aceptados por el ingeniero inspector *Antonio Población Sánchez*.

A partir de Enero de 1938, como consecuencia del incremento de los bombardeos sobre Reus y estando ya adscrita al Servicio de Aviación y Fabricación Nº3 (SAF 3), se decidió el traslado de la dirección industrial de Reus a Sabadell y transferir también progresivamente el peso de la fabricación de aviones a sus talleres.

El 21 de Marzo, coincidiendo con el traspaso de efectivos de Reus a Sabadell, se recibe la orden de que todo el personal se incorpore inmediatamente al Ejército. Unos doscientos hombres de la plantilla van a ser trasladados a los frentes de Cuenca y Teruel.



**Tupolev SB-2
Katiuska**

LA VUELTA A GETAFE

Tras finalizar la guerra, C.A.S.A. puso en marcha el plan de recuperación y reinstalación en Getafe de su maquinaria, almacenes y enseres, labor en la que colaboró activamente *José Aguilera Cullell*, que ya había dirigido el traslado a Reus.

El transporte a Getafe, no sólo del material sino también del personal obrero y de sus familiares, se realizó a finales de Marzo de 1939.

En Abril de 1939 se diseñó un plan de obras para demoler las naves que habían sido dinamitadas durante la contienda, conservar todo el edificio de oficinas y la antigua nave de máquinas y ampliar la superficie cubierta hasta de 21.988 m². En Marzo de 1940 se reanudó la actividad productiva en Getafe, bajo la dirección de *Francisco Díaz Iboleón*.

Referencias:

- *Reus: Epicentre de la Força Aeria de la República (1936-1939)*. Francisco J. de Madariaga Fernández
- *L'Aviatió a Reus, del Primer Avió a la Universitat de L'aire 1913-2004*. Joan Navais
- *De la Tela al Titanio*. Jesús Salas Larrazabal.