



LA AVIACION EN CASTELLON EN 1936-1939

Jesús Salas Larrazabal

En el ámbito aeronáutico, la provincia de Castellón estaba representada en el “Atlas de Aeródromos de España” del año 1935 por uno cercano a la capital, con carácter de aeropuerto civil. Estaba situado entre la costa del mar Mediterráneo y el ferrocarril que conducía a la carretera de acceso al puerto de Castellón, a una distancia de 4 km de esta ciudad, hacia el NE, y a 2'5 km del Grao; la franja citada, paralela al litoral, la compartía el aeródromo con un bosque de pinos.

El campo de vuelo era de forma rectangular, de 500 m de ancho por 800 m de largo, y sus cuatro esquinas estaban marcadas con ángulos blancos. Disponía de depósitos de combustibles, lubricante y agua, de un botiquín y de hangar y taller de reparaciones en proyecto.

A pesar de su proximidad a las islas Baleares, este aeródromo quedó al margen de las operaciones de desembarco en Ibiza y Mallorca. Para la invasión de Ibiza se usaron las bases navales y aéreas de Valencia y Barcelona, y para la de Mallorca los puntos de partida fueron Barcelona y Mahón (Menorca)(2). Los aeródromos de apoyo al también cercano frente de Teruel se situaron en la provincia de Valencia.

Primeros bombardeos en Castellón

La primera noticia sobre presencia en la provincia de Castellón de aeronaves en son de guerra la da el “*Heraldo de Castellón*”, que registra los bombardeos del puerto de la capital y del de Burriana, por tres hidros enemigos, el 26 de marzo de 1937(3).

A Mallorca habían llegado hasta este momento tres hidros de caza Macchi M-41, que no portaban bombas, y siete Cant-Z-501; de éstos los nºs 1 y 2 habían causado baja definitiva, el nº 3 estuvo de baja temporal desde mediados de marzo hasta finales de junio y el nº 4 no efectuaría su primer servicio de guerra hasta el 5 de abril. Quedan como posibles autores de los bombardeos citados los nºs 5 y 6, que sí volaron en la fecha indicada, y el nº 7, del que no hay constancia de que lo hiciera. El nº 8 venía de camino desde Italia y en esa jornada se trasladó desde Orbetello hasta la isla Asinara, en la costa NO de Cerdeña(4).

El mismo *"Heraldo de Castellón"* nos informa de la presencia de cuatro aviones enemigos sobre Vinaroz y Benicarló. En la primera población atacaron su puerto, la estación del ferrocarril y dos fábricas, y en la segunda arrojaron más de 50 bombas sobre la estación ferroviaria, en la que causaron dos heridos. Esta vez se trataba sin duda de trimotores Savoia s-81, de los que había seis en Son San Juan (Palma de Mallorca), encuadrados en la Escuadrilla 251. Ante la amenaza de las aeronaves de Baleares, se trasladó a Castellón alguna Unidad de la Aviación de Defensa de Costas. Según la prensa local, el 12 de mayo un caza de Castellón ahuyentó a un trimotor de Baleares que había atacado al petrolero *"Camprodón"* a la altura de Oropesa. El petrolero se refugió en El Grao de Castellón, en donde otro avión le lanzó doce bombas el día 13. En esta misma jornada fue bombardeado, asimismo, el aeropuerto de la capital, al que acudió toda la compañía de bomberos de la ciudad. Los combates entre cazas propios y aviones enemigos se reprodujeron los días 19, por la mañana y en la tarde, 22 y 25. En el bombardeo del día 25, el más sonado, tres aviones destruyeron el hangar del aeropuerto y tuvieron que intervenir las secciones 1ª y 2ª de la Compañía de Bomberos de Castellón para las labores de desescombro y de apuntalamiento, y el rescate de heridos(5).

Según el *"Heraldo de Castellón"*, en el combate de la tarde del 19 los cazas alcanzaron a uno de los dos trimotores actuantes y causaron la muerte de uno de sus pilotos. Por la mañana cuatro aviones habían bombardeado Vinaroz, Benicarló, Benicasim y el Grao de Castellón.

Para responder a estas insistentes agresiones a la costa de Levante del mes de mayo, el mando de Fuerzas Aéreas planeó una serie de bombardeos sobre las Baleares y los navíos estacionados en sus aguas, a cargo de los bimotores rápidos *"Katiuska"*. Estaba ya disponible el nuevo aeródromo de Villafamés, a unos 15 km al NO de Castellón, y desde él despegaron los bombarderos tripulados por pilotos soviéticos(6), mientras los españoles lo hacían desde Liria (Valencia). En uno de los ataques equivocaron al acorazado de bolsillo alemán *"Deutschland"* con el crucero *"Canarias"*, a pesar de la gran diferencia de las torres artilleras de ambos navíos.

Junio, julio, agosto y septiembre fueron meses de tranquilidad en Castellón, con la excepción del 25 de junio y el 5 de julio. El 25 de junio cuatro aparatos atacaron a un tren en Oropesa y bombardearon Villarreal y Castellón, ciudad en la que alcanzaron dos casas y un almacén de maderas según el parte de los bomberos y no el Hospital provincial como decía el *"Heraldo de Castellón"*.

Auge de la Aviación de Baleares

En el mes de julio llegaron a Pollensa los hidros Heinkel He 59 alemanes y a finales de septiembre a Son San Juan los doce Savoia S-79 del famoso coronel Biseo, conocidos como los *"Sorci verdi"*(7). La primera acción de estas aeronaves en la provincia de Castellón se produjo el 15 de octubre, fecha en la que los Savoia bombardearon la explanada del muelle de Levante y el Grao de Castellón, en el que dos casas quedaron afectadas y se produjeron varios muertos entre la población civil.

Dos escuadrillas de cazas I-16 (*"Mosca"*) que había sido destacadas al aeródromo de La Cenia (límite sur de Tarragona, cercano a Castellón) al comienzo de octubre y habían vuelto a Aragón para apoyar la segunda ofensiva sobre Zaragoza, retornaron a Levante este mismo 15 de octubre, una a Sagunto y la otra a la Cenia. Cinco de estos cazas rechazaron a los trimotores en Oropesa.

Los S-79 volvieron el día 18 a Benicarló, con tres aviones, y el 20 a Peñíscola por la mañana, con cinco trimotores, y a Benicarló por la tarde, esta vez con cuatro aparatos. En la

segunda acción citada participó Bruno Mussolini, hijo del Dictador, que moriría años después en accidente aéreo(8).

El 11 de noviembre se inauguró un nuevo aeródromo de la provincia de Castellón, el de Barracas, que albergó una unidad operativa de primera línea, la 3ª Escuadrilla del Grupo 26 de cazas Polikarpov I-15 (chatos). Esta primera estada de dicha Unidad, fue breve, de sólo ocho jornadas.

De los doce trimotores de Biseo, cinco se trasladaron a Soria el 14 de noviembre y los otros desaparecieron de Mallorca el 19, por volver a Italia probablemente.

Los datos de agresiones aéreas del mes de noviembre son muy confusos. El *"Heraldo de Castellón"* cita un bombardeo del Grao de Castellón del día 15, pero en los datos de la Compañía de Bomberos de la capital sólo se registra uno el día 19, en el que resultaron derribadas cinco casas y afectadas otras seis y un taller de ebanistería. El *"Heraldo de Castellón"*, sin embargo, no cita esta acción y sí otra sobre la capital, el día 22, y tres más en las jornadas del 23, 25 y 26 sobre varias poblaciones de la provincia (Benicarló dos veces, Peñíscola, Vinaroz, Benicasim y Santa Magdalena).

Estos servicios, serían realizados, probablemente, por los hidroaviones Heinkel He 59 de la Legión Cóndor o quizá por los lentos Savoia s-81, que normalmente operaban de noche. El diario castellanense achaca el bombardeo y ametrallamiento del 26 de noviembre a cuatro hidros.

El 7 de diciembre los bimotores rápidos SB-2 (katiuska) volvieron a bombardear el aeródromo de Son San Juan y otros objetivos de Palma de Mallorca, por la mañana y por la tarde, como habían hecho previamente el 7 de octubre y el 20 de noviembre.

Poco antes, un trimotor Savoia y un bimotor Dornier habían bombardeado y ametrallado a los mercantes *"Cala Castells"* y *"Constantino Cambeira"* en el puerto de Burriana, causando un herido en cada buque.

Batalla de Teruel

Para apoyo a la ofensiva del Ejército Popular sobre Teruel, el 12 de diciembre de 1937 se situó en Barracas la 1ª Escuadrilla del Grupo 26 de Caza, la rusa, y las 2ª y 3ª del mismo Grupo se instalaron en el nuevo aeródromo castellanense del El Toro, lo que supuso la mayor concentración de aviones desplegados hasta el momento en la provincia de Castellón(9).

Estos aeródromos no se encuadraron en el Sector Aéreo de Castellón, y sí en el que tenía su cabecera en el turolense de Sarrión. Al sector citado pertenecía el campo de vuelo de Villafamés y el nuevo de Vistabella; más adelante se añadirían los aeródromos eventuales de Ares del Maestre y Catí, finalmente los de Alcalá de Chivert y Bechí.

La actuación de las tres escuadrillas de "Chatos" fue muy intensa y sirvió para que las operaciones se desarrollaran muy favorablemente para las fuerzas atacantes, que en dos días cortaron el saliente nacional y cercaron a los defensores de Teruel. Esta ciudad pudo ser bombardeada a placer por la Aviación gubernamental, dado el equivocado despliegue de los aviones de Kindelán.

Los hidroaviones Heinkel He 59 de Pollensa (Mallorca) siguieron sus ataques a las zonas costeras y los días 20, 21 y 22 lo hicieron sobre la provincia de Castellón.

En la jornada del 21, la antiaérea alcanzó a uno de los dos hidros que bombardeaban la carretera costera al norte de Castellón y le obligó a posarse en el agua a 2 millas de Benicarló; su tripulación fue recogida por el otro He 59, que hundió al primero con disparos de cañón a los flotadores, despegó y regresó a Pollensa(10). El 22 de diciembre por la mañana tres He 59 bombardearon Castellón y por la tarde seis repitieron el ataque a la capital y lo extendieron a Burriana.

Este fue el primer gran bombardeo de Castellón, que derribó nueve casas, afectó a otras once edificaciones y provocó la muerte de ocho personas y que otras quince resultaran heridas, aparte de cuatro bomberos accidentados(11).

Días después, con el fracaso de la primera contraofensiva nacional, Vicente Rojo dio por finalizada la batalla de Teruel y, por ende, las tres primeras escuadrillas del Grupo 26 abandonaron la provincia de Castellón y pasaron a campos valencianos, más a retaguardia de la línea del frente; a cambio, las 2ª y 4ª Escuadrillas del Grupo 21 se instalaron en el aeródromo de Villafamés. La 4ª permaneció allí hasta el 13 de enero, fecha en la que se trasladó a Reus, y la 2ª continuaría en dicha base hasta el 18, con algunos aviones destacados en Sagunto(12).

Este despliegue lineal, a lo largo de la costa, era debido a la llegada a Mallorca de 27 trimotores Savoia-S-79, encuadrados en los Grupos XXVII y XXVIII, y éstos en la Escuadra nº 8 de Bombardeo Veloz.

La existencia de esta Escuadra se hizo notar en la provincia de Castellón a partir del 16 de enero, fecha en la que dos formaciones de cuatro trimotores cada una bombardearon Burriana y Castellón; el 18 le tocó el turno a Villarreal y Castellón, y el 21 de nuevo a Castellón. El bombardeo del día 18 superó en gravedad al anterior del 22-12-37, derribó 22 casas y causó cuatro muertos y varios heridos(13).

A finales de enero la Escuadra de Caza nº 11 tiene que acercar de nuevo al frente a sus escuadrillas, y las tres primeras del Grupo 26 vuelven a sus antiguos aeródromos de Barracas y El Toro, situándose la 4ª en el cercano de Sarrión (Teruel). Los “*Moscas*” de Villafamés se desplazaron a Villar (Valencia).

Las condiciones en que estas unidades tuvieron que afrontar la lucha en estos momentos fueron menos favorables que los del mes de diciembre, pues la Aviación de Kindelán había corregido su desacertado despliegue inicial y contaba ya con varias bases avanzadas.

En el mes de febrero los Savoia S-79 de Mallorca se olvidaron de la provincia de Castellón; los bomberos de la capital sólo registran una salida, el día 10, con motivo del ataque a la estación ferroviaria de Chivert, en la que los trimotores incendiaron dos locomotoras y 18 vagones. El “*Heraldo*” indica otros dos bombardeos en la provincia, en Alcocebre y Villarreal, que debieron de ser de menor cuantía.

Esto explica que los “*Chatos*”, que abandonaron de nuevo Barracas y El Toro, se dirigieron a aeródromos de Cataluña y de La Mancha; sólo la 4ª Escuadrilla quedó en el frente de Teruel, concretamente en Barracas.

La contraofensiva final hacia Teruel obligó a un retorno a las cercanías del frente de la Caza republicana. Las escuadrillas 2ª y 3ª del Grupo 26 vuelven a El Toro y las restantes de caza se instalan en los próximos aeródromos de Sarrión (Teruel) y Alcublas (Valencia)(14).

Desde el 16 al 22 de febrero hay salidas diarias de los Grupos Fiat españoles, normalmente de dos horas de duración y uno, el día 20, de 2 horas y 20 minutos. En un gran combate, el 21 de febrero, fallece el famoso capitán Carlos de Haya, pero todo esto ocurrió en la provincia de Teruel, cuya capital fue ocupada por las tropas de Aranda, Varela y García Valiño el día 22.

Por méritos en la batalla de Teruel fueron ascendidos a capitán los jefes de escuadrilla de caza Claudín y Zarauza, de Moscas, y Comas, Morquillas y Duarte, de Chatos. En los bombarderos, Gumersindo Areán, Cremades, Armario y Pelayo fueron promovidos a mayor. Otros muchos sargentos pilotos de caza ascendieron a teniente.

La ofensiva hacia el mar

La ofensiva iniciada el 9 de marzo de 1938 por el Ejército nacional al sur del río Ebro, que alejó de momento a las escuadrillas de caza de Castellón, pronto acercaría la guerra a esta provincia.

La Aviación de Baleares apoyó la ofensiva con ataques sistemáticos a las zonas costeras de Levante, especialmente las de Villarreal, Vinaroz, Benicarló, Benicasim y el propio Castellón. Los bombardeos más importantes hasta fin de mes fueron los de los días 15 y 16, en los que resultaron destruidos 12 y 15 casas respectivamente, en su mayor parte de campo.

Al amanecer del 15 de marzo, un He 59 que iniciaba el retorno a su base fue hostigado por la caza cerca de Vinaroz y tuvo que tomar tierra en un naranjal. Sus cinco tripulantes, cuatro alemanes y un portugués, incendiaron el hidroavión y quedaron prisioneros; Sepúlveda Velloso ha relatado este percance y el cautiverio posterior(15).

La ofensiva terrestre, que se extendió al norte del Ebro el 22 de marzo, el día 25 llevó al Cuerpo de Ejército de Galicia a la confluencia de los ríos Guadalupe y Bergantes, y después de cruzados éstos a Mas de las Matas y Aguaviva. Esta gran unidad atravesó el 29 de marzo el límite provincial de Castellón y se apoderó de Zorita del Maestrazgo.

Los días 28, 29 y 30 los Savoia S-79 salieron en misión de bombardeo de la estación ferroviaria de Castellón, para entorpecer la llegada de refuerzos, y los ataques aéreos a Castellón continuaron los días 1, 2 y 3 de abril. El día 28 incendiaron tres trenes de mercancías.

El 29 se excedieron mucho en su acción y derribaron 61 casas y 5 edificaciones diversas (tres almacenes, una fábrica y un centro público); este bombardeo del 29 de marzo de 1938 resultó el más devastador de los sufridos por Castellón hasta el momento y sólo sería superado después en tres ocasiones(16). Este día fue alcanzado el Hospital Provincial.

Más ajustados a sus objetivos estuvieron los aviadores los días 5 y 11 de abril, fechas en los que derribaron el edificio de la estación ferroviaria de Torreblanca e incendiaron dos trenes en dicha población y uno en Oropesa; los hidros He 59 destruyeron asimismo varios trenes en Benicarló.

En los primeros días de abril el C.E. de Galicia, con el apoyo aéreo de la Aviación Hispana, penetraba en la provincia de Castellón siguiendo la cuenca del río Bergantes; un poco más al Este las tropas del general Aranda ocuparon el crucial centro de comunicaciones de Morella.

El día 8, después de escoltar a Ju 52 y He 45 a este sector, el avión del capitán Salas es alcanzado por un disparo enemigo que le hace perder todo el aceite del motor, mientras ametrallaba concentraciones enemigas en huida, y toma tierra en una carretera de montaña a dos kilómetros al Norte de Morella.

En estos días el Ejército del Norte (Dávila) aún pensaba llegar al mar siguiendo la ribera derecha del Ebro, pero la enérgica defensa de este camino realizada por las fuerzas de

Líster y Tagüeña obligaron a un cambio de planes y a intentar el avance desde Morella a San Mateo y La Jana, para proseguir luego a Vinaroz y Benicarló. Para ello se reforzaron las tropas de Aranda con las del coronel García Valiño y se ordenó a la Aviación Legionaria que extendiera su acción a este frente, en donde perdió tres Fiat entre el 5 y el 8 de abril(17).

Vencida la resistencia del Ejército Popular en San Mateo y La Jana, donde la DECA tocó a dos S-79 italianos, las Divisiones 83 de Galicia y 4ª y 1ª de Navarra materializaron el corte en dos del territorio republicano al ocupar el 15 de abril, Viernes Santo, la costa castellonense entre Vinaroz y Benicarló, y extenderse al Norte por la de Tarragona. En los cuatro días siguientes Valiño llega hasta el Ebro, donde enlaza con el CTV, y Aranda rebasa Peñíscola, pero es frenado por García Vallejo e Ibarrola (Cuerpo de Ejército de la Costa y XXII), ante Alcalá de Chivert (Xivert) y Alcocebre (Alcossebre).

El 19 de abril cae otro Fiat italiano cerca de San Mateo, cuyo piloto se salva. Cuatro días después los veloces Vultee republicanos bombardean Vinaroz.

Accion combinada de los Cuerpos de Ejército de Castilla y Galicia

La enérgica resistencia opuesta en la costa castellonense por el Ejército de Maniobra (Leopoldo Menéndez) hizo pensar al mando de Burgos que convenía tantear por la provincia de Teruel, en la que el Cuerpo de Ejército de Castilla (Varela) trataría de romper las defensas del Ejército de Levante (Hernández Saravia).

La aviación Hispana, que hasta entonces había operado en apoyo del Cuerpo de Ejército de Galicia, pasó a cooperar con el de Castilla, siendo reemplazado en su antigua misión por la Legión Cóndor. Ésta trasladó sus monomotores a La Cenia, justo al norte de los confines de Castellón con Tarragona, anterior aeródromo de los bimotores Katiuska de bombardeo rápido. Los bimotores Heinkel 111, distribuidos en este momento en cuatro escuadrillas de nueve aviones cada una, acababan de volver al aeródromo Sanjurjo de Zaragoza, después de un fugaz desplazamiento a Granada, y los Dornier 17 siguieron distribuidos entre Buñuel (Navarra) y Tauste (Zaragoza)(18).

La ofensiva conjunta de Varela y Aranda se inició el 23 de abril y dos días después la Legión Cóndor efectuó un intenso bombardeo de Castellón en el que fueron derribados 93 edificios y afectados otros 77 y varias personas resultaron muertas o heridas(19). Tarazona nos dice que abatieron tres He 111, lo que no es reconocido por el parte de la Legión Cóndor.

Por esta época residían en Vistabella las Escuadrillas 1ª y 4ª del Grupo 21 de Moscas y por El Toro se sucedieron los 2ª, 3ª y 4ª de Chatos; en Barracas estuvo algún tiempo la 3/26.

Tras una ligera pausa debida al mal tiempo, el 4 de mayo se reanudan las operaciones y en esta jornada la Legión Cóndor lanzó un nuevo ataque sobre Castellón, el más devastador de toda la guerra. Esta vez fueron 153 los edificios derribados y 144 los alcanzados, y los trabajos de desescombro y afianzamiento duraron 14 días.

Este mismo día la Legión Cóndor sufrió la baja de un avión Heinkel He 51, en el que perdió la vida Hester, su piloto.

Entra en fuego el Destacamento de Enlace

El Cuerpo de Ejército de Galicia no pudo vencer la resistencia del Ejército de maniobra en Cuevas de Vinromá y el peso del ataque se trasladó a los confines entre Castellón y Teruel, por donde entró en fuego el Destacamento de Enlace de García Valiño.

El general Aranda, vistas las dificultades para romper la línea de la rambla de San Miguel, y las que preveía para apoderarse del macizo de la Serratella, había propuesto al general Dávila, jefe del Ejército del Norte, una maniobra de envolvimiento por la provincia de Teruel, al oeste de dicho macizo y de la sierra de Espaneguera, a cargo de las fuerzas de García Valiño y de una fracción de las propias, que deberían alcanzar, respectivamente, Adzaneta y Villar de Canes. Esta variante del plan de ataque fue aceptada por Dávila y, en su primera fase, llevó a la 1ª División de Navarra desde Morella a La Iglesuela del Cid, caminando hacia el S.O. por las cuencas turolenses de los ríos de las Truchas y Cantavieja, y finalmente a Mosqueruela, adonde llegó el día 17. La División 55 entró de nuevo en la provincia de Castellón, por su franja occidental, y ocupó el día 20 Villafranca del Cid.

Para hacer frente a esta amenaza el general Miaja reforzó el XXI Cuerpo de Ejército (Cristóbal), con la División 14 (cedida por el Ejército del Centro) y la Agrupación de Divisiones Toral (de nueva creación). Cuando la cuña se materializó, Miaja creó el nuevo XVII Cuerpo de Ejército (García Vallejo), que ocupó el flanco occidental de dicha cuña, dejando la defensa del flanco castellanés al XXI Cuerpo. Todo el frente Norte de Castellón quedaría a cargo de XXII C.E. (Ibarrola), por disolución del de la Costa(20).

En todo el período que va del 5 al 17 de mayo el Grupo K/88 de Bombardeo de la Legión Cóndor no efectuó servicio de guerra alguno, lo que explica la calma que se apoderó de la ciudad de Castellón en estas dos semanas(21).

Los Dornier Do 17 de reconocimiento, los hidros He 59, los aviones de asalto He 51 y los cazas Messerschmitt Bf 109 sí que efectuaron algunos servicios en estos días y los últimos combatieron contra los "Moscas" del Grupo 21 los días 11, 13 y 14.

Los brigadas Ihlefeld y Priebe, de las 2ª y 1ª Escuadrillas del Grupo J/88, se apuntaron el derribo de dos "Moscas", el primero el día 11 y el otro el 14 de mayo. Esto no se puede contrastar con los datos del Diario de la Escuadra de Caza nº 11, pues no se conservan las anotaciones de estos días, pero sí existen relatos de varios pilotos republicanos (Tarazona, Arias, Sirvent...).

Tarazona sitúa el combate del día 11 sobre Nules, Burriana y la Sierra de Espadán, muy al interior de la zona republicana, y anota que los enemigos eran varios Messerschmitt 109. Afirma que uno de éstos cayó en la Sierra de Espadán, con el ala derecha desprendida, y que el Mosca de Yuste llegó a Sagunto con treinta o cuarenta agujeros en el motor, sin aceite y con la hélice en bandera.

Tarazona apunta a cargo de Yuste y Fierro el derribo de otro Messer el día 13, fecha en la que la 3ª Escuadrilla de Moscas lucha contra seis Bf 109, formados en grupos de dos, que protegían a un avión de reconocimiento.

El combate del 14 de mayo se produjo sobre el propio Sagunto, según Tarazona, quien en esta ocasión no reclama derribo alguno propio y admite que tres Moscas llegaron seriamente dañados(22). De hecho, no se perdió ningún Messerschmitt en el mes de mayo.

El libro de Arias relata dos combates aéreos, uno el 5 de mayo al Norte de Sagunto y en fecha indeterminada otro, en el sector Borriol-Nules, y un bombardeo del aeródromo de Sarrión(23), aunque dicho campo siguió en poder del Ejército Popular hasta el mes de julio.

El combate asignado al 5 de mayo podría ser el del día 14, y el Mosca abatido por Priebe uno de la 2ª Escuadrilla cuyo piloto se lanzó en paracaídas, con heridas graves; pero en dicho combate ni participaron los Fiat, ni cayó avión alguno del ataque.

El que no tiene fecha determinada puede ser el del 11 de mayo, combate en el que tampoco participaron los Fiat, en cuyo caso el mosca derribado por el luego destacado piloto Ihlefeld sería el de Miguel Hernández; o bien el del día 12, en el que los no participantes fueron los "Messer" y en el que los Fiat se apuntaron el abatimiento de dos I-16, uno de cuyos pilotos se lanzó en paracaídas en sus líneas (¿Miguel Hernández?) y el otro fue hecho prisionero.

Las incertidumbres indicadas no las resuelve Sirvent, que no hace referencia alguna a los combates aéreos del mes de Mayo en el frente de Levante.

El aeródromo de Vistabella fue evacuado por la 4ª Escuadrilla del Grupo 21, el 12 de mayo, por la amenaza que suponía para su seguridad el avance de las fuerzas de García Valiño hasta la Iglesuela del Cid y su progresión hacia Mosqueruela.

Los dos últimos de la primera fase del Plan de Aranda, 18 y 19 de mayo, los He 111 bombardearon de nuevo Castellón y derribaron, respectivamente, 15 y 110 edificios.

El 18 de mayo los Dornier Do 17 bombardearon Oropesa, Benicasim y Cabanes y los "Messer" se apuntaron el derribo de 4 Moscas, no confirmados.

Desde finales de abril hasta el 18 de mayo los aviones ligeros de la Aviación Hispana se mostraron muy activos y sufrieron bastantes bajas, definitivas y temporales, a cargo de la artillería y la infantería antiaérea; no detallamos estas acciones pues tuvieron lugar en el frente de Teruel.

El 21 de mayo todas las escuadrillas I-15 e I-16 residentes en Levante se trasladaron a Cataluña para participar en la ofensiva del Grupo de Ejércitos de dicha región hacia el río Cinca. Y allí permanecieron hasta finales de mes. Por estos mismos días el Grupo Fiat italiano "La Cucaracha" abandonó el aeródromo de Más de las Matas, cercano a la provincia de Castellón, para situarse en Caspe, sobre el Ebro, y las Aviaciones Hispana y Legionaria se emplearon en el teatro de operaciones al Norte del río.

Ultima fase de la campaña de Castellón

La segunda fase de la maniobra de envolvimiento propuesta por Aranda se inició el 26 de mayo y fue precedida por un intenso bombardeo de Castellón, el día 25, que se repetiría de forma somera el 26 y por dos veces el 28. Los edificios destruidos en estas tres jornadas fueron 19, 2 y 55, respectivamente.

Estos bombardeos los efectuó la Legión Cóndor, que, como sabemos, era desde finales de abril la encargada de atender al teatro de operaciones de Castellón y que contaba con unos 40 bimotores, entre Heinkel He 111 y Dornier Do 17. Un número algo menor de trimotores de la Aviación Hispana (Savoia S-79 y lentos Junkers Ju 52) operaba por el frente de Teruel, y los bombarderos de la Aviación Legionaria quedaban como reserva estratégica. El 29 de mayo fue abatido el He-111 de Kostlin, quien pereció en el lance.

Ante esta ofensiva, los Grupo 21 y 26 retornaron a Levante entre el 30 de mayo y el 1º de junio, con un total de 47 "Moscas" y 51 "Chatos", según nos informa el Diario de la Escuadra de Caza(24). El libro de Arias(25) anticipa el traslado de la 4ª Escuadrilla al día 28 y el de Tarazona(26) adelanta al 26 la llegada de la 3ª Escuadrilla a Sagunto. Las escuadrillas 3ª y 4ª del Grupo 26 volvieron a El Toro y todos los demás de caza pasaron a la provincia de Valencia, aeródromos de Liria, Villar y Alcublas.

El 31 de mayo la Legión Cóndor pierde el He 51 de Losigkeit, quien quedó prisionero, y se produjo el primer gran combate aéreo de esta fase de la batalla, pero fue en el frente de Teruel y contra los Fiat españoles de Salas. El día siguiente se disolvía el Ejército de Maniobra y todas sus fuerzas se incorporaban al Ejército de Levante, del que se hizo cargo Leopoldo Menéndez. Hernández Saravia fue promovido a Jefe del Grupo de Ejércitos de Cataluña.

El 2 de junio los “*Katiuskas*” basados en Camporrobles (Valencia) trataron de bombardear el aeródromo de La Cenia, en una importante acción que tendría su fatal desenlace en la provincia de Castellón(27). En la Cenia residían en este momento dos escuadrillas de monoplanos Messerschmitt Bf 109, muy mermados de material, mandadas por Schelmann y Schlichting; dos de biplanos Heinkel He 51, a cuyo frente estaban el luego famosísimo Mölders, recién llegado a España, y el veterano d’Elsa; y una patrulla de Junkers Ju 87.

Los SB-2 tuvieron la mala suerte de encontrar a los cazas germanos en el aire, que los persiguieron en su retorno. Pero los primeros daños se los produjeron las baterías antiaéreas, que alcanzaron a un Katiuka en La Cenia y derribaron a otro al cruzar las líneas por San Mateo. Los derribados por la caza cayeron en Torreblanca y en Alcora, éste ya cerca de la ciudad de Castellón; el tocado por la artillería antiaérea primero y por la caza después tomó tierra en el aeródromo situado entre Castellón y Benicasim, pero chocó con un poste y el morro del avión se metió dentro de un riachuelo. Un cuarto avión llegó hasta Sagunto con los motores parados e incendiados. De las cuatro tripulaciones una pereció completa, otra tuvo dos muertos y un prisionero y las restantes resultaron heridas.

Este mismo día 2 la Legión Cóndor perdió el He 51 de Haupt y el piloto de uno de los dos Do 17 alcanzados por la DECA.

El 3 de junio las fuerzas de Valiño y Alonso Vega, después de haber girado noventa grados su anterior avance hacia el SO, se apoderaron de Vistabella las primeras y de Villar de Canes y de la Sierra Espaniguera las segundas. El XXI Cuerpo de Ejército centró su resistencia en el bastión de Adzaneta, bien defendido por la línea fortificada citada anteriormente, que aguantó hasta el día 8, y en Lucena del Cid después.

El 8 de junio, día en que se decide la suerte de Adzaneta, se produce un gran combate aéreo, en el que participan los Fiat italianos, del que no se hace eco Tarazona. Este combate puede ser el que Arias sitúa en el día 3, en el que, según él, la 2/21 abatió dos Fiat y perdió un “*Mosca*”, y la 4/21 derribó otro Fiat, a cargo de Marciano Díez.

El parte oficial de Barcelona del día 9 se apuntó nada menos que el derribo de nueve Fiat y de un avión de gran bombardeo, cuando la realidad es que no cayó ninguno, aunque seis fueron impactados y un piloto resultó herido grave (Cavagna); reconoció la pérdida de tres aparatos, cuyos pilotos resultaron ilesos. El parte de Burgos tampoco se quedó corto y reclamó el derribo de nueve Chatos y un Mosca, a los que llama, como siempre, Curtiss y Boeing(28). El 8 de junio la Legión Cóndor perdió un nuevo He 51, cuyo piloto, Beyer, quedó prisionero; esto, unido a un terminante informe del veterano Harder, sirvió para que se decidiera dejar de operar con estos aviones y cederlos a los pilotos españoles.

El día 9 el vapor inglés “*Isadora Belias*” fue bombardeado e incendiado en el Grao de Castellón, y hundido al día siguiente, en un nuevo ataque.

La lucha por Lucena del Cid condujo a dos nuevos combates aéreos, los días 10 y 12 de junio. El primero, en el que la 3ª Escuadrilla de “*Moscas*” sufrió las primeras bajas definitivas desde su refundación, Utrilla y Diaz, está relatado muy vívidamente por Tarazona(29) y de forma confusa y errónea por Sirvent; Arias no se refiere a él. El parte de Barcelona del día 11 afirma que lucharon contra siete Messer, que abatieron a dos y que perdieron uno. El de Burgos del 10 se apunta seis victorias aéreas: dos “*Moscas*” y 1 “*Kati*” abatidos por la caza y un “*Chato*” y dos “*Katis*” por la artillería antiaérea.

En la confrontación del día 12 participan las 4ª y 5ª Escuadrillas del Grupo 21, según Arias(30), quien se refiere al derribo de cinco "Messer", a la avería importante de dos "Moscas" y al accidente de Martínez en el aterrizaje, que estropeó un plano y la hélice.

Este 12 de junio las Divisiones 1ª y 4ª de Navarra ocuparon Lucena del Cid y Borriol, por lo que el XXII Cuerpo de Ejército, para evitar ser cercado, abandonó el tramo costero de la línea fortificada que terminaba en Oropesa y se retiró hasta el norte de Benicasim y el sur de Villafamés. El día 13 Castellón fue abandonado por su guarnición, pero, poco después, tropas en retirada del XXII Cuerpo la reocuparon y se ensañaron con los que expresaban su alegría por el cambio de situación(31).

Este mismo día 13 se produce un nuevo combate aéreo en el que la Legión Cóndor creyó haber derribado dos Moscas y cinco Chatos, y el parte de Barcelona reclama cuatro victorias aéreas, tres Messer y un Heinkel 111, y admite dos pérdidas de aviones, cuyos pilotos se salvaron en paracaídas con ligeras heridas. La antiaérea de la defensa alcanzó con sus disparos a seis bimotores germanos, en uno de los cuales un tripulante resultó herido.

El día 14 se repitió el combate de los I-16 con los Messer y esta vez sí que fue abatido uno, el del teniente Henz, derribo que es descrito por Tarazona y Sirvent, así como su ametrallamiento posterior por otros "Messer". El piloto de otro Bf 109, Priebe, resultó herido en el pulmón y el omoplato, pero pudo tomar tierra en Villafamés.

Este 14 de junio el Cuerpo de Ejército de Galicia penetró en Castellón y siguió su marcha hasta Villarreal, después de cruzar el río Mijares. Las operaciones aéreas decaen en las jornadas siguientes, lo que no es óbice para que el día 16 el avión de mando del Grupo K/88 de la Legión Cóndor recibiera 80 impactos de la caza enemiga y de las bombas propias, y para que la antiaérea alemana se apuntara el abatimiento de dos Chatos.

El 22 de junio tuvo lugar un gran enfrentamiento aéreo, que el parte de Barcelona salda con tres derribos por bando, pero eso tuvo lugar en la provincia de Teruel, no en la de Castellón. Para estas fechas las escuadrillas españolas de "Moscas" se habían trasladado a Liria y los rusos a Villar, aeródromos alejados de Castellón. Esto no impidió que el 25 de junio los Moscas combatieran con los Messer en el sector de Bechi-Onda; los alemanes se apuntaron el derribo de un Mosca, lo que es aceptado por el parte oficial de Barcelona, que lo contrapone al abatimiento de dos Messer por la caza y un tercer avión por la antiaérea, victorias no confirmadas.

Reorganización de las Aviaciones

A finales de mes el Grupo 26 se mantenía al completo pues los I-15 fabricados excedían a los perdidos(32). Las pérdidas en combate y accidente del Grupo 21 en el mes de junio serían unas 15, algo superiores a las bajas definitivas de pilotos, que oficialmente se cifraron en once: diez muertos y un desaparecido(33); como los I-16 bajados de Cataluña fueron 46 en la primera oleada y nueve más a lo largo del mes, los "Moscas" existentes en el Grupo 21 el 30 de junio serían del orden de la cuarentena.

Las existencias de Messerschmitt en el Grupo J/88 habían llegado a un mínimo a mediados de junio, pues el tráfico de reposición de material alemán se había interrumpido a causa de la grave crisis europea provocada por la anexión de Austria por Alemania. En dicha época llegó a España una nueva remesa de monoplanos de caza, del tipo Bf 109 C, con mayor potencia de fuego y de motor que el anterior modelo Bf 109 B; con ella se completaron en julio las Escuadrillas 1ª y 2ª, y se equipó una nueva, la 3ª con lo que los "Messer" en plantilla se elevaron a 36. La 4ª Escuadrilla fue disuelta.

Los Fiat mantuvieron, como los “*Chatos*”, su fortaleza numérica, pues las importaciones en el 2º trimestre de 1938 compensaron a las bajas(34).

En cuanto a los mandos, la joven pareja Claudin-Zarauza, pilotos formados en la guerra, asumió la Jefatura del Grupo 21 y Comas la 2ª Jefatura del Grupo 26 y, algo después, la 1ª. Los jefes de las escuadrillas de caza españolas fueron ya todos pilotos de la misma procedencia: Redondo, Bravo y Arias en Grupo 21 y Cirujeda, Morquillas, Zambudio y Duarte en el Grupo 26. En los Fiat españoles, los grupos y las escuadrillas seguían siendo mandados por pilotos profesionales de preguerra: Salas e Ibarra; Salvador, García Pardo, Murcia, Guerrero, Barranco y Gautier.

La Guerra Aérea en Castellón en julio de 1938

En los primeros días del mes, el enfrentamiento aéreo se concentró en los alrededores de Teruel, pero los hidroaviones He 59 siguieron atacando el tráfico costero. El 5 de julio un hidro tuvo que tomar agua al Este de Vinaroz, desde donde fue remolcado a Mallorca. Este mismo día murió Claudín en Teruel y Bravo le sucedió en la Plana Mayor del Grupo.

Las tropas que avanzaban a caballo de la carretera de Teruel a Segorbe y Sagunto se aproximaron el día 15 a los límites de Castellón. A partir de ese momento la lucha aérea retorna a esta provincia.

El 15 de julio los “*Messer*” combaten sobre Nules contra 40 “*Chatos*” y se apuntan el derribo de nueve, uno de ellos a cargo de Mölders, su primera victoria en España. El parte de Barcelona reconoce la pérdida de dos cazas propios, cuyos pilotos se salvaron en paracaídas, y reclama cuatro victorias aéreas, ninguna de ellas confirmada.

Desde el 17 al 23 de julio se produjeron combates diarios, que se prolongarían con otro del día 27. Este período es uno de los de mayor virulencia en la lucha aérea durante toda la guerra, reflejada en los partes oficiales de ambos bandos contendientes.

Los parte de Barcelona de esta época reclaman el derribo de 36 cazas identificados (33 Fiat y tres “*Messer*”). Los de Burgos se apuntan el abatimiento de 43 aviones definidos (21 “*Chatos*”, 18 “*Moscas*” y 4 “*Katiuskas*”).

La simple lectura de las cifras anteriores evoca la gran fortaleza del Grupo J/88 en el mes de julio, al que sólo se achacan tres bajas de aviones, mientras que él reclama las tres cuartas partes de las victorias aéreas del mes de julio, no tan cuantiosas como las reclamadas, pero sí muy numerosas, como lo prueban las 16 bajas definitivas de pilotos de caza reconocidos por el Ejército Popular: 9 de “*Moscas*” y 7 de “*Chatos*”(35).

La Escuadra nº 11 se desquitó con los italianos de los golpes que le asestaron los monoplanos alemanes. La Aviación Legionaria, frente a diez victorias aéreas reclamadas (seis “*Chatos*” y cuatro “*Moscas*”) sufrió la pérdida de doce Fiat, incluidos tres derribados desde tierra los días 13 y 16, con tres pilotos muertos, seis prisioneros y tres ilesos(36).

Los Fiat españoles no participaron en estos combates de julio en la provincia de Castellón, pues fueron enviados a Extremadura el día 17.

Aunque su importancia cuantitativa fuera escasa, es de destacar la acción de los “*stukas*” Junkers Ju 87, que actuaron en número de tres sobre posiciones fortificadas del frente, especialmente en la Sierra Espadán, en estos días finales de julio.

La ofensiva se consumió ante esta Sierra y la nueva línea fortificada x-y-x, que defendió eficazmente a Sagunto y Valencia.

Los últimos ocho meses de guerra

El centro de gravedad de la lucha terrestre se trasladó de Castellón a Tarragona a finales de julio y ya no volvería allí. A pesar de ello el Grao de Castellón aún sufriría algún bombardeo aéreo, a cargo entonces de la Aviación republicana, concretamente el 31 de agosto y el 5 de septiembre de 1938, en plena batalla del Ebro, y el 1º de enero de 1939, durante la campaña de Cataluña.

Resumen

La provincia de Castellón empezó a ser bombardeada por la Aviación de Baleares a finales de marzo de 1937, acción que tomó mayor virulencia en el mes de octubre, por la llegada a Mallorca de los trimotores rápidos Savoia S-79, y cuando los hidros Heinkel He 59 comenzaron su campaña contra el tráfico costero. El primer gran bombardeo de Castellón lo efectuaron el 29 de marzo de 1938 los Savoia S-79 italianos y causó la destrucción de 66 edificaciones; este ataque sólo fue superado o igualado por los de los días 25 de abril y 4, 19 y 28 de mayo, realizados los cuatro por la Legión Cóndor. En estos cinco bombardeos se destruyeron más de dos tercios de los 700 edificios derribados en Castellón a lo largo de la guerra.

La lucha aérea en los cielos de Castellón se inició en abril de 1938, se incrementó a mediados de mayo y de nuevo en junio, y alcanzó su máximo en la segunda quincena de julio, especialmente el día 18 de este mes.

Los aeródromos de Castellón sirvieron de base para bombardeos en las Baleares, para la ofensiva contra Teruel y para la defensa del Maestrazgo y de la provincia.

Notas:

- 1.- Publicado en el *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, Tomo LXXVII, Castellón, Enero-Diciembre 2001, pp. 585-600.
- 2.- Maluquer, "La Aviación de Cataluña", pp. 262 a 273.
- 3.- "*Bombardeos realizados sobre la provincia de Castellón*", según el Heraldo de Castellón, p. 1.
- 4.- Archivo Histórico del Aire, L. 9143.
- 5.- J.M. "*Historia de los Bomberos de Castellón de la Plana*" (1859-1981), p. 76.

- 6.- R. Madariaga y J. Salas *“Los Katiuskas en la Guerra de España”* (en edición).
- 7.- Véase el Tomo III de mi obra *“Guerra Aérea 1936-1939”* (en edición).
- 8.- J.L. Infiesta, *“Bombardeos del Litoral Mediterráneo durante la Guerra Civil”* (vol. 1º), p. 101.
- 9.- Diario de la Escuadra de Caza nº 11; reproducido en el Tomo III de mi obra *Guerra Aérea. 1936-1939*, Anexo nº 27.
- 10.- Herrera, Emilio, *“Entre el Añil y el Cobalto”*, p. 96.
- 11.- J.M. Fortanet, *“Historia de los Bomberos”*, p. 76.
- 12.- Diario de la Escuadra de Caza nº 11, en el Tomo III de mi obra *“Guerra Aérea, 1936-1939”*, Anexo nº 27.
- 13.- Diario de la Escuadra de Caza nº 11, en el Tomo III de mi obra *“Guerra Aérea, 1936-1939”*, Anexo nº 27.
- 14.- J.M. Fortanet, *“Historia de los Bomberos”*, p. 76.
- 15.- Diario de la Escuadra de Caza nº 11, en el Tomo III de *“Guerra Aérea, 1936-1939”*, Anexo nº 27.
- 16.- J.M. Fortanet, *“Historia de los Bomberos”*, p. 78.
- 17.- Pilotados por Tugnoli, Tessitore (muerto) y Criscione (prisionero).
- 18.- Tomo III de *“Guerra Aérea. 1936-1939”*.
- 19.- J.M. Fortanet, *“Historia de los Bomberos”*, pp. 82 y 83.
- 20.- Ramón y Jesús Salas Larrazábal, *“Historia General de la Guerra de España”*, pp. 338 y 340.
- 21.- Arch. Hist. del Aire, Partes de la Legión Cóndor.
- 22.- Tarazona, *“Yo fue piloto de caza rojo”*, p. 132.
- 23.- Arias, *“Arde el Cielo”*, pp. 157-160.
- 24.- Diario de la Escuadra de Caza nº 11, en el Tomo III de mi obra *Guerra Aérea*, Anexo nº 35.
- 25.- Arias, *“Arde el Cielo”*, p. 163.
- 26.- Tarazona, *“Yo fui piloto de caza rojo”*, p. 141.
- 27.- R. Madariaga y J. Salas, *“Los Katiuska en la Guerra de España”*.
- 28.- J.M. Gárate, *“Partes oficiales de guerra. 1936-1939”*, Tomos I y II.
- 29.- Tarazona, *“Yo fui piloto de caza rojo”*, p. 147.
- 30.- Arias, *“Arde el Cielo”*, p. 169.

31.- Testimonio de Luis Martínez Carrillo, compañero mío de promoción, quien vivió intensamente esos momentos.

32.- J. Salas, "*Los I-15 catalanes*", en *Avión Revue internacional* de julio de 1983, p. 436.

33.- García Lacalle, "*Mitos y Verdades*", p. 418.

34.- J. Salas, "*Intervención Extranjera en la guerra de España*", pp. 430.

35.- García Lacalle, "*Mitos y Verdades*", p. 418.

36.- Pedriali, "*Guerra di Spagna e Aviazione italiana*", p. 386.