

PABLO SAGARRA, ÓSCAR GONZÁLEZ Y LUCAS MOLINA

GRANDES BATALLAS DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA 1936-1939

Los combates que marcaron el desarrollo del conflicto

INCLUYE
MÁS DE 100
FOTOGRAFÍAS
INÉDITAS Y
20 MAPAS
DETALLADOS



El comandante Carlos de Haya fue el piloto que más veces realizó misiones sobre el santuario de Santa María de la Cabeza. (Archivo familia García Morato).



que unos pocos hombres, al mando del teniente Francisco Ruano, se establecieron en Lugar Nuevo, como avanzadilla defensiva del santuario. Desde comienzos de septiembre, las dos posiciones quedaron completamente cercadas. El día 16, la aviación enemiga hizo su aparición bombardeándoles.

Gonzalo Queipo de Llano, el general jefe del Ejército del Sur, quien siempre se sintió poco apoyado por el alto mando nacional en sus intentos de socorrer al santuario, trató de enlazar con los sitiados de diversas maneras. El día 8 de octubre, empezó el primero de una serie de vuelos protagonizados por el capitán Carlos de Haya. Este piloto, a bordo de un bimotor DC-2, capturado en el aeródromo sevillano de Tablada durante las primeras horas de la rebelión, logró lanzar día tras día víveres, medicamentos, municiones, ametralladoras e incluso morteros de 81 mm, alternando esta actividad con misiones de bombardeo nocturno en los frentes del Centro, Norte y Aragón. A los vuelos de Haya se unieron pronto el de una bandada de palomas mensajeras con las que se estableció correspondencia casi regular entre Cortés y Queipo de Llano. De un total de 170 vuelos de abastecimiento sobre Santa María de la Cabeza, 70 fueron realizados por Haya.

Tras un mes de resistencia, el 1 de noviembre, un bombardeo de artillería y de aviación fue el preludio de un asalto infructuoso. El día 17 del mismo mes, parte del santuario se hallaba destruido, y cinco días más tarde, un bombardeo causó numerosas bajas, aunque Cortés no flaqueó en la defensa y escribió en su diario que estaba «dispuesto a morir». El gran problema para el capitán era el destino de los civiles presentes junto a él, a los que se resistía a sacrificar, siendo consciente de que su presencia constituía para sus guardias un factor positivo en su moral defensiva.

A pesar de que en diciembre los ruidos de los combates que libraban las fuerzas de Queipo de Llano se pudieron oír desde el santuario, a finales del mismo mes cesaron bruscamente. La ofensiva del general nacional por el valle del Guadalquivir había sido frenada por las fuerzas del coronel Hernández Saravia, jefe del Sector Sur del Guadalquivir. Este hecho minó la moral de los sitiados, dejados a su suerte y con cada vez menos opciones.

Así, el día 30 de diciembre, los hombres de la 16.^a Brigada Mixta, a las órdenes del comunista Pedro Martínez Cartón, se posicionaron en los alrededores de Andújar para taponar y defender Jaén, con la intención de

presionar definitivamente a los sitiados. A partir de enero será cuando comience a fraguar la operación republicana para acabar con «el asunto de Santa María de la Cabeza», en palabras de las autoridades republicanas. En semejantes circunstancias, las Navidades fueron un auténtico calvario para los defensores y civiles. En su diario, Cortés declarará no tener nada para comer.

El 11 de enero de 1937, la fuerza sitiadora, dirigida por el comandante de Carabineros José Casted Sena, era relativamente escasa: 15 oficiales y suboficiales al frente de 425 milicianos y guardias de asalto. En las siguientes jornadas sus ataques serían rechazados una y otra vez. El día 29 de enero, en una operación aérea de auxilio al santuario efectuada bajo cobertura de la aviación italiana, se perdieron seis cazas Fiat CR.32 y seis pilotos (tres de ellos fueron hechos prisioneros y posteriormente canjeados).

En febrero la situación se mantuvo estabilizada. El día 2, Cortés aseguraba que los defensores, «más que hombres, son esqueletos los pocos que aún se mantienen en pie. Dos terceras partes no pueden moverse y siguen en los parapetos porque no hay otro alojamiento». Apenas hubo combates —escasos «paqueos» aislados, aunque peligrosos— y las favorables circunstancias permitieron al capitán Haya realizar varios vuelos para proveer a los sitiados de los tan ansiados suministros. La salud, la higiene e incluso el ánimo mejoraron entre los defensores.

En marzo, Queipo de Llano intentó aproximarse al santuario por el norte, pero su avance, que dio lugar a la batalla de Pozoblanco, cosechó un rotundo fracaso, pues no solo no conquistó Pozoblanco, objetivo principal de la primera fase de la ofensiva, sino que incluso permitió al enemigo penetrar en sus líneas. A pesar de este nuevo fiasco, los sitiados siguieron combatiendo con todos los recursos disponibles (gracias en buena parte a los vuelos del capitán Haya).

El mando republicano quería acabar como fuera con la «aventura» del santuario, que ya estaba durando demasiado. Con la paralización de la ofensiva de Queipo de Llano, pudo traer nuevos efectivos con los que seguir atacando a los hombres de Cortés así como emplear varios aparatos en el ametrallamiento de Lugar Nuevo y el Santuario.

Lugar Nuevo se hizo indefendible. Tras durísimos combates, Ruano y sus hombres —acompañados de sus aterrorizados familiares y de los

SOBRE LOS PÁRAMOS DE TERUEL

Para la conquista de Teruel, en diciembre de 1937, La Gloriosa, con su cuartel general en el aeródromo de Jerica, concentró unos 170 aparatos, de ellos 125 de caza. Las siete escuadrillas de Polikarpov I-15 y de monoplanos I-16 se ubicaron, en su mayoría, en los aeródromos avanzados de Sarrión, Barracas y El Toro.

Iniciado el ataque republicano, Kindelán comenzó a movilizar a sus huestes: la consolidada para entonces Brigada Aérea Hispana y las otras dos grandes unidades aéreas de apoyo al servicio del bando nacional, la aviación legionaria italiana y la Legión Cóndor, la cual apoyaría de manera puntual desde su base en Burgo de Osma. Los primeros cazas Fiat CR.32 españoles, pese a la climatología adversa, pudieron volar ya el día 19 de diciembre cubriendo la llegada de las fuerzas terrestres enviadas en socorro de Teruel. El cuartel general del aire nacional se posicionó en Daroca y desde los aeródromos avanzados de Alfamén, Bello, Ojos Negros y Calamocha y de otros más a retaguardia, las escuadrillas de Fiat y de Messerschmitt 109 B comenzaron a enfrentarse contra la caza republicana, protegiendo sus respectivos bombardeos o en combates independientes.

Los ataques a tierra, ejecutados por ambos bandos, se hicieron muy intensos e inesperados alcanzando hasta los puestos de mando de los jefes. A partir de Navidad la actividad aérea se incrementó. El día 28, por ejemplo, fueron derribados siete aviones (cinco republicanos y dos nacionales); el 30, otros tres republicanos; el 31 fueron dos los aparatos nacionales (Heinkel 45) abatidos...

Al término de la batalla, el 23 de febrero de 1938, el balance para la aviación nacional resultó favorable. Pero lo fue a costa de 11 pilotos muertos, entre ellos el famoso Carlos de Haya, de quien ya hablamos en relación con el santuario de Nuestra Señora de la Cabeza. En el momento de su muerte, el 21 de febrero de 1938, este piloto acumulaba 3.005 horas de vuelo y 300 servicios de guerra.

Los combates que se libraron en los cielos de Teruel fueron de los más duros de la guerra. Si en tierra sufrían las tropas por el hielo y las bajas temperaturas, los vuelos eran verdaderas sesiones de tortura, ya que, en el aire y en movimiento, la sensación de frío se acrecentaba exponencialmente. Hay que tener en cuenta que los aviones, sin calefacción, tenían

en su mayoría las cabinas abiertas. Una vez en tierra, los pilotos tenían que ser zarandeados y animados con coñac para evitar la congelación.

Los Junkers Ju 87 Stuka empezaron a destaparse en el apoyo a las tropas terrestres, siendo muy intensos los bombardeos realizados el día 30 de enero, en el primer empuje fallido de reconquista de Teruel, y el 6 de febrero al dar comienzo la ofensiva del Alfambra (el primer día se lanzaron 100 toneladas de bombas sobre las líneas enemigas, cifra superada en el Alfambra). En el contraataque republicano iniciado el 25 de enero, en el sector de Singra, esta vez los destacados fueron los Fiat CR.32 que realizaron múltiples ataques a tierra machacando a la infantería enemiga

José Ramón Calparsoro, piloto de bombardero nacional, celebró su cumpleaños en Teruel:

El día de mi cumpleaños, el 26 de diciembre, hizo -18° C, la temperatura más baja que se recordaba en la zona. Todo este tiempo coincidí con García Morato, que de vez en cuando me pedía el automóvil para irse de planes. También trabajé como intérprete de los alemanes. Yo les decía: «Vosotros venís aquí a aprender, porque si quisierais terminar la guerra, acababais con todo esto en dos días».

Los recuerdos de José Capellades, mecánico de aviación de La Gloriosa, sobre esta batalla son muy precisos:

En febrero de 1938 fui destinado al aeródromo de Híjar, en Teruel, como mecánico de la 4.^a Escuadrilla del Grupo 26, mandada por Ladislao Duarte y formada por aviones Polikarpov I-15. La escuadrilla se componía de cinco patrullas y cada patrulla de tres aviones. El primer avión que me asignaron fue el CA-012, pilotado por Manuel Guasch. Todos los días, antes del amanecer, los componentes de la escuadrilla nos trasladábamos del pabellón de Alcañiz al aeródromo de Híjar. El equipo de mecánicos se encargaba de arrancar el motor, repostar el depósito de combustible y verificar ocularmente el exterior del aparato, principalmente. Estas normas las cumplíamos diariamente, antes del amanecer. Así, ante cualquier emergencia que surgiese, los aviones se hallaban disponibles para el servicio. Este acababa después de la puesta de sol, antes de oscurecer. Por lo tanto, permanecíamos todo el día en el aeródromo

desde el amanecer hasta el crepúsculo. Después, nuestro autobús nos recogía para llevarnos a Alcañiz.

Los días que permanecíamos en Híjar, la escuadrilla realizaba misiones de ametrallamiento en el sector de Alfambra. El día 13 de febrero, nos trasladamos al aeródromo de Barracas, en Castellón. Desde el primer día de su estancia allí, la escuadrilla desarrolló mucha actividad en algunos sectores del frente de Teruel.

El 21 por la mañana la escuadrilla emprendió un servicio de protección a nuestros bombarderos, formados por una escuadrilla de Polikarpov RZ Natacha. Media hora después de la partida de nuestra escuadrilla, divisamos a un avión que volaba a baja altura, con los timones de dirección y de profundidad medio destrozados. El avión, pilotado por Manuel Orozco, tuvo dificultades en el aterrizaje; no obstante, logró tomar tierra sin el menor problema. Al día siguiente nos informaron de que el piloto Carlos de Haya había perecido en un combate el día anterior, al chocar su Fiat CR.32 contra un Chato. Precisamente era el avión que volaba Orozco. Quienes habíamos conocido personalmente a Haya, lamentamos el triste suceso.

En ese combate del 21 de febrero participó Francisco Viñals:

Estuvimos una centena de aparatos de ambos bandos. Se produjo una melé inmensa, y yo decidí situarme por encima para tratar de cazar a los que salieran desorientados. Tenía la sensación de que tenía a alguien detrás, pero miraba y no veía a nadie. Por si acaso, decidí girarme hacia la izquierda para ver mejor. En ese momento un «Chirri» me entró desde las seis y me embistió. Perdí el colimador, la portezuela de entrada a la cabina y alguna parte más del aparato. Después del choque, y durante unas décimas de segundo, el «Chirri» se quedó quieto delante de mi Chato, y yo, instintivamente, abrí fuego y lo alcancé. Debí de herir al piloto, porque no lo vi salir de la barrena en la que entró.

Después de esto, mi aparato estaba en tan mal estado que me vi obligado a aterrizar en un pequeño sembrado cerca de unas bases republicanas.

Sigue Capellades: