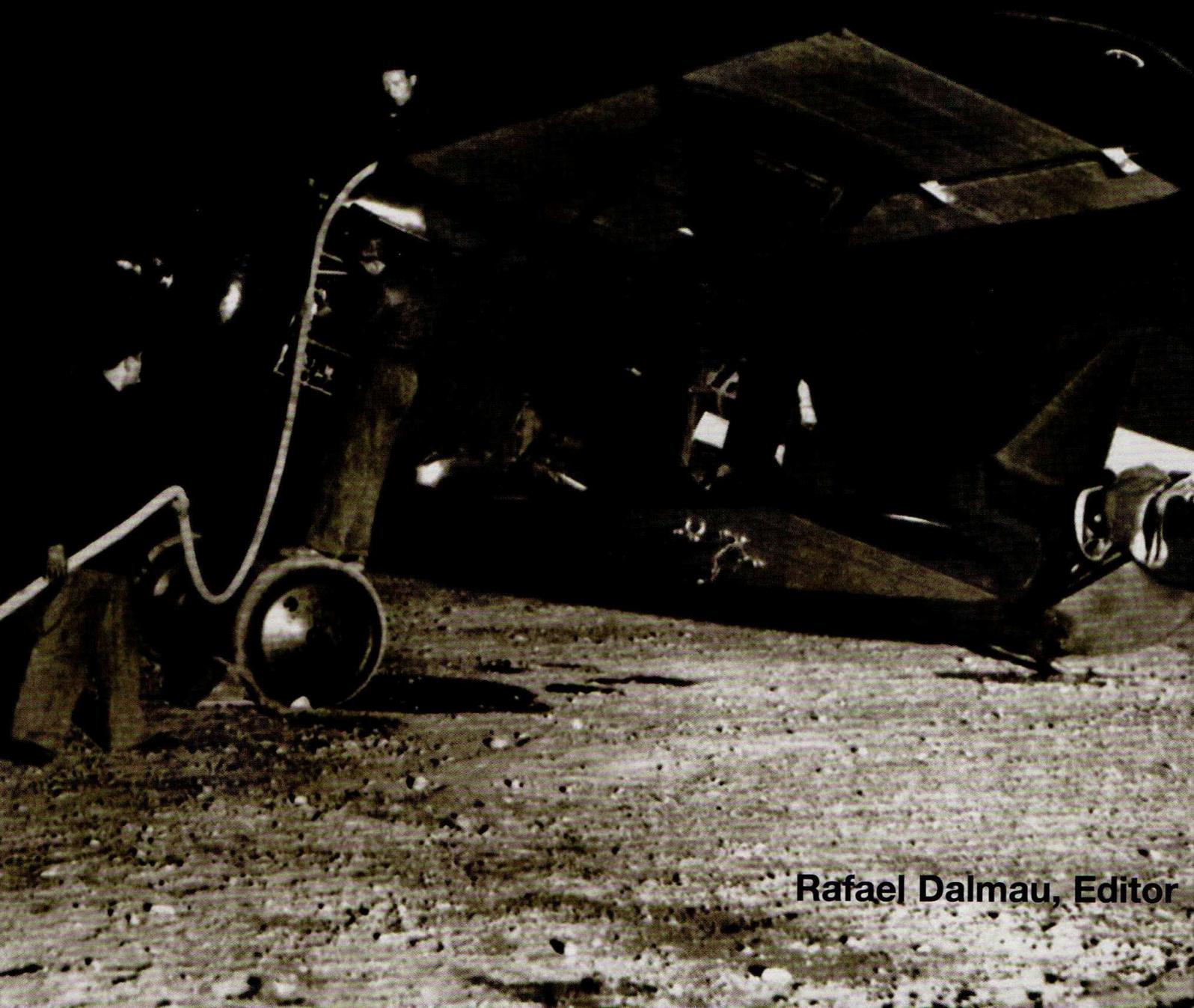


LA GUERRA AÈRIA A CATALUNYA (1936-1939)

David Gesalí - David Íñiguez



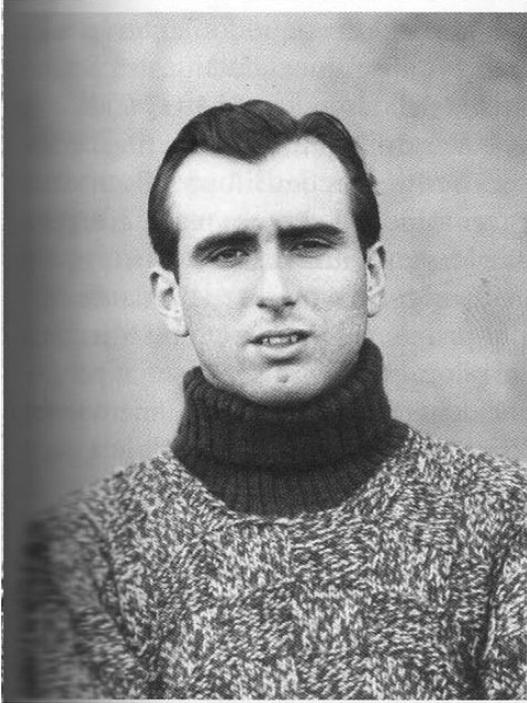
Rafael Dalmau, Editor

¿Qué es un segundo en un combate aéreo?

Un día del mes de mayo de 2006 Mirentxu de Haya, hija del aviador Carlos de Haya González, visita la sede social de ADAR, la Asociación de Aviadores de la República en Barcelona, un pequeño rincón húmedo y poco luminoso del barrio Chino-El Raval, para los partidarios de las correcciones políticas-en la calle Guifré. De Haya había sido una de las figuras de la aviación militar española, poseedor de récords mundiales y de invenciones que lo hicieron famoso. Iniciada la guerra, toma partido a favor de los insurgentes y vuela con aviones de bombardeo hasta diciembre de 1937, cuando pasa a pilotar cazas italianos. De Haya es además cuñado del aviador de la propaganda de Franco Joaquín García Morato, aunque la relación entre ambos nunca a ser demasiado fluida. De hecho, la relación con los mandos superiores franquistas y el propio De Haya tampoco era óptima.

La hija del aviador en cuestión va acompañada por su marido y se ha trasladado desde Málaga con la voluntad de conocer al hombre que abatió su padre, el presidente de la asociación de veteranos republicanos, Francisco Viñals, el antiguo enemigo. El encuentro es agradable, cordial y también emotivo. Mirentxu habla con el presidente y con otros socios de la entidad, y todo ello concluye en un almuerzo en La Habana, en la calle del León. El pasado ha hecho que dos desconocidos se encuentren más de setenta años después de un episodio que, sin saberlo, los unía. Un instante de hace más de siete décadas, un evento de corta duración, de unas décimas de segundos.

Ya es pasado el mediodía del día 21 de febrero de 1938 cuando las escuadrillas republicanas luchan a la desesperada , mientras el enemigo contraataca en Teruel . El ejército gubernamental se bate a la defensiva , retrocede sobre las anchas extensiones de Aragón y el cielo continúa la lucha en el aire. Mientras los republicanos acusan el esfuerzo en hombres y material , se producen combates aéreos con un número elevado de aviones . Ese día once Chatos de la escuadrilla a la que pertenece Viñals , con cinco más de la 3ª y tres de la 4ª despegan para realizar un servicio de vigilancia en el frente, cerca de La Puebla de Valverde . Es la tercera oleada de aviones que se vierten en el campo de batalla y que chocan con una formación de bombarderos y sus protectores , un grupo numeroso de Fiat . Entabla un combate en el que participan los biplanos de unos y otros , que evoluciona como es habitual en una melé infernal . Los republicanos creen haber tumbado un número importante de Fiat . Así , los catalanes Conrad Suazo y también José Mora informan que han combatido y abatido un Fiat uno , mientras que en Francisco Viñals le parece probable haber tumbado también otro , aunque no ha podido ver cómo se estrellaba . Ha hecho bien, dado que , a menudo , la persecución y el seguimiento de un avión hace que el piloto atacante pierda el norte y acabe siendo la víctima siguiente , al dejar de vigilar el trasero . Ese día , después de la pelea, un Xato debe aterrizar de emergencia en Sarrión por un impacto en el motor , mientras que el sargento Viñals , con otro Xato de procedencia soviética , el CC -030 , ha pasado un mal trago , al ver como un Fiat le pasaba literalmente por encima. Son aquellas curiosidades del combates aéreos que bordean lo inverosímil . El piloto barcelonés , tras atacar un Fiat , ha cogido altura y entonces ha notado una gran sacudida . En un instante fugaz , mucho más rápido que el tiempo que se tarda en leer esta frase , las ruedas de otro Fiat dañan y arrancan algunas partes del Xato de Viñals. El estabilizador de la cola y la carlinga saltan en pedazos, mientras el aparato enemigo le pasa por delante como un meteoro y cae en barrena delante suyo. Viñal se aprovecha para dispararle. Poco más puede hacer el aviador republicano, dado que los daños en el sufrido biplano le obligan



El aviador Francisco Viñals, ascendido a teniente por méritos de guerra después del combate del 21 de febrero de 1938 (ADAR; familia Viñals)



Carlos de Haya, uno de los pilotos más reconocidos del bando insurgente, con el cual mantuvo discrepancias (AHEA).

a aterrizar en un campo de cultivo en Formiche Alto. Pasará la noche en Sarrión, esperando que al día siguiente vengan los mecánicos a reparar el aparato. Francisco Viñals nunca llegó a comprender como el avión enemigo no le arrancó la cabeza. El día siguiente, una vez arreglado de manera provisional y con la ayuda de un par de bueyes, se consigue poner el avión en posición de despegue para trasladarlo al aeródromo. Es obvio que el catalán no supo hasta mucho después de que el incidente había supuesto la muerte de Carlos de Haya González, un histórico de la aviación militar española, creador e impulsor de la navegación nocturna, piloto del puente aéreo en la Península, jefe de operaciones de la aviación del sur y héroe que constantemente voló para abastecer los sitiados en el santuario de la Cabeza, en la sierra de Andújar. El joven republicano ni en aquellos días ni más adelante dio nunca ninguna versión de haberlo abatido. Probablemente, otros habrían sacado provecho de este hecho, pero eso no iba con temperamento y el carácter de Francisco Viñals, un hombre de familia acomodada, educado, serio y contenido, pero siempre dispuesto a hablar de cualquier cosa. De convicciones políticas republicanas y catalanistas.

Sólo en encontrar los restos del avión tumbado en la ladera de una colina pelado cerca del pueblo de Aldehuela, en zona republicana, se conoció la identidad del aviador De Haya. Aún hoy y bajo la sombra de una sabina hay una lápida de piedra arenisca que recuerda el lugar donde cayó el Fiat del aviador nacional, que fue enterrado en La Puebla de Valverde, para más adelante ser trasladado al santuario de Nuestra Señora de la Cabeza, donde recibió sepultura definitiva. Desde diciembre de 1937 Carlos de Haya volaba con el grupo de caza italiano del As de Bastos y ese día se le negó despegar porque había viajado en coche, sin haber dormido, desde Bilbao en el aeródromo de

Bello, para velar los últimos instantes y la posterior muerte de su madre. Él, sin embargo, se subió al avión y emprendió el vuelo con sus compañeros italianos.

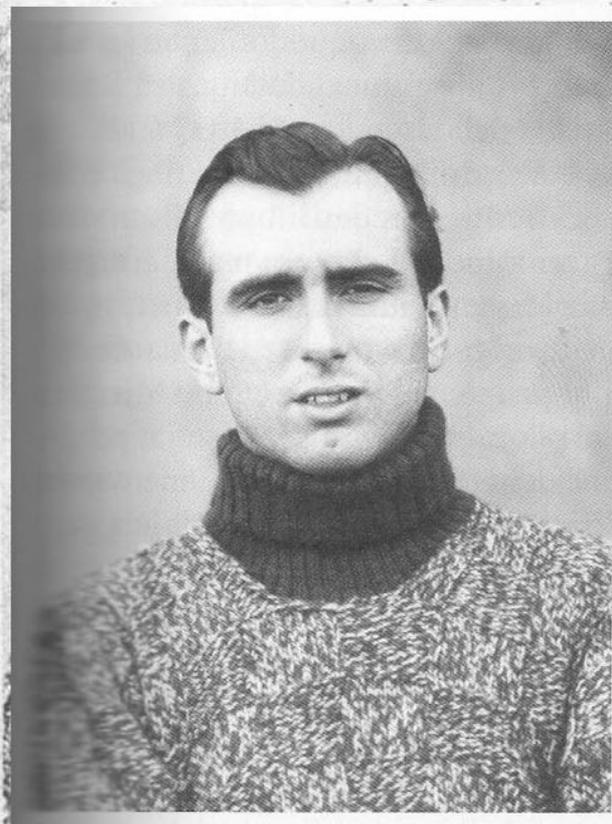
Un instante que llevará simplemente décimas de segundo marcó la vida de dos personas que, al cabo de setenta años, se veían por primera vez en Barcelona: Mirentxu, la señora que en el 1938 quedó huérfana de padre, y el piloto, que a menudo era acosado por historiadores e investigadores por su implicación en el incidente idealizado por unos y despreciado por otros. Francisco Viñals acabó la guerra dirigiendo la escuadrilla y entregándola en Barajas el 29 de marzo de 1939. Pasó por varias prisiones y fue juzgado en Valencia con sus compañeros de escuadrilla. Según el testimonio de uno de los pilotos subordinados de Viñals, el fiscal militar llevó como testigos la viuda y el hermano de De Haya para preguntarles quienes habían sido los asesinos. La mujer de Carlos de Haya, que al inicio de la guerra había sido intercambiada por el corresponsal Arthur Koestler, contestó que nadie había asesinado a su marido, que éste había muerto en combate. El hermano reafirmó la versión de su cuñada, para sorpresa de la acusación fiscal y del mismo inculpados, los aviadores de la 2^a escuadrilla de Chatos, incluyendo Viñals. La hija de aquella mujer que con su declaración ayudó a salvar a los antiguos enemigos de su padre, Mirentxu, afirmaba en una carta que para ella había sido "una alegría pensar que en algo Nuestra Madre pudiera aliviar el sufrimiento que jóvenes como el señor Viñals vivieron en esa época ". A veces, ser historiador reporta grandes satisfacciones de carácter humano.

Què és un segon en un combat aeri?

Un dia del mes de maig de 2006 Mirentxu de Haya, filla de l'aviador Carlos de Haya Martínez, visita la seu social d'ADAR, l'Associació d'Aviadors de la República a Barcelona, un petit racó humit i poc lluminós del Barri Xino —el Raval, per als partidaris de les correccions polítiques— al carrer Guifré. De Haya havia estat una de les figures de l'aviació militar espanyola, posseïdor de rècords mundials i d'inven-cions que el van fer famós. Iniciada la guerra, pren partit a favor dels insurgents i vola amb avions de bombardeig fins al desembre de 1937, quan passa a pilotar caces italians. De Haya és a més cunyat de l'aviador de la propaganda de Franco Joaquín García Morato, per bé que la relació entre tots dos mai no va ser gaire fluida. De fet, la relació amb els comandaments superiors franquistes i el mateix De Haya tampoc no era òptima.

La filla de l'aviador en qüestió va acompanyada pel seu marit i s'ha traslladat des de Màlaga amb la voluntat de conèixer l'home que va abatré el seu pare, el pre-sident de l'associació de veterans republicans, Francesc Viñals, l'antic enemic. La trobada és agradable, cordial i també emotiva. Mirentxu parla amb el president i amb altres socis de l'entitat, i tot plegat conclou en un dinar a L'Havana, al carrer del Lleó. El passat ha fet que dos desconeguts es trobin més de setanta anys després d'un episodi que, sense saber-ho, els unia. Un instant de fa més de set dècades, un esdeveniment de curta durada, d'unes dècimes de segons.

Ja és passat el migdia del dia 21 de febrer de 1938 quan les esquadrilles repu-blicanes lluiten a la desesperada, mentre l'enemic contraataca a Terol. L'exèrcit go-vernamental es bat a la defensiva, recula sobre les amples extensions de l'Aragó i al cel continua la lluita a l'aire. Mentre els republicans acusen l'esforç en homes i ma-terial, es produeixen combats aèris amb un nombre elevat d'avions. Aquell dia onze *Xatos* de l'esquadrilla a la qual pertany Viñals, amb cinc més de la 3a i tres de la 4a, s'enlairen per realitzar un servei de vigilància al front, prop de La Puebla de Valver-de. És la tercera onada d'avions que s'aboquen al camp de batalla i que topen amb una formació de bombarders i els seus protectors, un grup nombrós de Fiat. S'entau-la un combat en què participen els biplans d'uns i altres, que evoluciona com és ha-bitual en una melé infernal. Els republicans creuen haver tombat un nombre impor-tant de Fiat. Així, els catalans Conrad Suazo i també Josep Mora informen que han combatut i abatut un Fiat cadascun, mentre que a Francesc Viñals li sembla proba-ble haver-ne tombat també un altre, per bé que no ha pogut veure com s'estavellava. Ha fet bé, atès que, sovint, la persecució i el seguiment d'un avió fa que el pilot ata-cant perdi el nord i acabi essent la víctima següent, en deixar de vigilar el darrere. Aquell dia, després de la batussa, un *Xato* ha d'aterrar d'emergència a Sarrión per un impacte al motor; mentre que el sergent Viñals, amb un altre *Xato* de procedèn-cia soviètica, el CC-030, ha passat un mal tràngol, en veure com un Fiat li passava literalment per damunt. Són aquelles curiositats dels combats aèris que voregen l'in-versemblant. El pilot barceloní, després d'atacar un Fiat, ha agafat altura i aleshores ha notat una gran sotragada. En un instant fugaç, molt més ràpid que el temps que es triga a llegir aquesta frase, les rodes d'un altre Fiat malmeten i arrenquen algunes parts del *Xato* de Viñals. L'estabilitzador de la cua i la carlinga salten a trossos, men-



L'aviador Francesc Viñals, ascendit a tinent per mèrits de guerra després del combat del 21 de febrer de 1938 (ADAR; família Viñals).



Carlos de Haya, un dels pilots més reconeguts del bàndol insurgent, amb el comandament del qual mantingué discrepàncies (AHEA).

tre l'aparell enemic li passa per davant com un meteor i cau en barrina davant seu. Viñals aprofita per disparar-li. Poca cosa més pot fer l'aviador republicà, atès que els danys en el sofert biplà l'obliguen a aterrar en un camp de conreu a Formiche Alto. Passarà la nit a Sarrión, tot esperant que l'endemà vinguin els mecànics a reparar l'aparell. Francesc Viñals mai no va arribar a comprendre com l'avió enemic no li arrencà el cap. El dia següent, un cop arreglat de manera provisional i amb l'ajut d'un parell de bous, s'aconsegueix posar l'avió en posició d'enlairament per traslladar-lo a l'aeròdrom. És obvi que el català no va saber fins molt després que l'incident havia suposat la mort de Carlos de Haya Martínez, un històric de l'aviació militar espanyola, creador i impulsor de la navegació nocturna, pilot del pont aeri a la Península, cap d'operacions de l'aviació del sud i heroi que constantment volà per abastir els assetjats al santuari de la Cabeza, a la serra d'Andújar. El jove republicà ni en aquells dies ni més endavant donà mai cap versió d'haver-lo abatut. Probablement, d'altres haurien tret profit d'aquest fet, però això no anava amb el temperament i el caràcter de Francesc Viñals, un home de família benestant, educat, seriós i contingut, però sempre disposat a parlar de qualsevol cosa. De conviccions polítiques republicanes i catalanistes.

Només en trobar les restes de l'avió tombat en el vessant d'un turó pelat a prop del poble d'Aldehuela, en zona republicana, es va conèixer la identitat de l'aviador De Haya. Encara avui i sota l'ombra d'una savina hi ha una làpida de pedra de gres

que recorda l'indret on va caure el Fiat de l'aviador *nacional*, que fou enterrat a La Puebla de Valverde, per més endavant ser traslladat al santuari de Nuestra Señora de la Cabeza, on va rebre sepultura definitiva. Des del desembre de 1937 Carlos de Haya volava amb el grup de caça italià de l'*As de Bastos* i aquell dia se li negà enlairar-se perquè havia viatjat en cotxe, sense haver dormit, des de Bilbao a l'aeròdrom de Bello, per vetllar els darrers instants i la posterior mort de la seva mare. Ell, però, s'enfilà a l'avió i emprengué el vol amb els seus companys italians.

Un instant que durà simplement dècimes de segon va marcar la vida de dues persones que, al cap de setanta anys, es veien per primer cop a Barcelona: Mirentxu, la senyora que el 1938 quedà òrfena de pare, i el pilot, que sovint era assetjat per historiadors i investigadors per la implicació en l'incident idealitzat per uns i menyspreat per d'altres. Francesc Viñals acabà la guerra dirigint l'esquadrilla i lliurant-la a Barajas el 29 de març de 1939. Passà per diverses presons i fou jutjat a València amb els seus companys d'esquadrilla. Segons el testimoni d'un dels pilots subordinats de Viñals, el fiscal militar portà com a testimonis la viuda i el germà de De Haya per preguntar-los qui havien estat els assassins. La dona de Carlos de Haya, que a l'inici de la guerra havia estat bescanviada pel corresponsal Arthur Koestler, contestà que ningú no havia assassinat el seu marit, que aquest havia mort en combat. El germà refermà la versió de la seva cunyada, per a sorpresa de l'acusació fiscal i dels mateixos inculpats, els aviadors de la 2a esquadrilla de *Xatos*, incloent-hi Viñals. Possiblement l'actitud contrària a la revenja de la família va salvar d'una pena o condemna més dura els aviadors governamentals, i especialment Francesc Viñals. La filla d'aquella dona que amb la seva declaració ajudà a salvar els antics enemics del seu pare, Mirentxu, afirmava en una carta que per a ella havia estat «una alegria pensar que en algo nuestra madre pudiera aliviar el sufrimiento que jóvenes como el señor Viñals vivieron en esa época». De vegades, ser historiador reporta grans satisfaccions de caràcter humà.

Març de 1938: La darrera carta i l'ensorrament del front

El front republicà de l'Aragó se'n va en orris el dia 9 de març de 1938. I darrere dels soldats republicans que reculen a marxes forçades o que són encerclats per un ràpid i demolidor enemic, hi ha també l'aviació republicana, que ha d'anar fent salts d'aeròdrom en aeròdrom fins a arribar a la rereguarda catalana. Aquella data és una de les més sinistres de la història de Catalunya, ja que correspon a l'inici del final per a la República espanyola i per al país. A primera hora del dia una potent massa d'artilleria, avions i vehicles mecanitzats provoca l'esfondrament d'un front que Vicenç Guarner havia reclamat que calia reforçar. Malauradament la seva veu no havia estat escoltada.

Tres dies abans, el 6 de març, l'aviació republicana sobrevola la zona i dona notícia del gran moviment de forces, camions i vehicles enemics que s'atansen cap al front. A més, per si no n'hi hagués prou indicis, dos dies abans de l'ofensiva l'aviació franquista es dedica a bombardejar els aeròdroms republicans propers al front. El dia 6 el camp de Casp rep dos atacs al matí, i l'endemà un de nou, per bé que un *Xato*