

«Arrasaré Vizcaya»

2000 bombardeos aéreos en Euskadi (1936-1937)

Xabier Irujo Ametzaga

emena ta zabalazazu



Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

CIP. Biblioteca Universitaria

Irujo Ametzaga, Xabier

“«Arrasaré Vizcaya”: 2000 bombardeos aéreos en Euskadi (1936-1937) / Xabier Irujo Ametzaga. – Bilbao : Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea, Argitalpen Zerbitzua = Servicio Editorial, D.L. 2020. – 266 p. : il., gráf., fot. ; 24 cm. – (Historia Contemporánea ; 61)

Bibliografía: p. 215-220. Anexos.

D.L.: BI-1789-2020. — ISBN: 978-84-1319-259-8.

1. País Vasco – Historia – 1936-1939 (Guerra civil) – Operaciones aéreas.

94(460.15)“1936/1937”



UPV/EHUren Argitalpen Zerbitzuaren Historia Garaikidea sailak Academic Publishing Quality (CEA-APQ) edizio akademikoen kalitatezko zigiluaren aipua jaso du.

La serie Historia Contemporánea del Servicio Editorial de la UPV/EHU ha sido distinguida con el Sello de Calidad en Edición Académica - Academic Publishing Quality (CEA-APQ).

© Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco
Euskal Herriko Unibertsitateko Argitalpen Zerbitzua

ISBN: 978-84-1319-259-8

Depósito legal/Lege gordailua: BI-1789-2020

Índice

Presentación: Aviones, bombas y víctimas	9
Introducción	13
Organización de las unidades aéreas	19
Bombardeos tácticos, estratégicos y de terror	33
Ofensiva de verano de 1936	37
Ofensiva de otoño de 1936	55
Ofensiva de invierno de 1937	77
Ofensiva de primavera de 1937	85
Unidades ítalo-alemanas en Euskadi	85
Experimentos de guerra	115
Gernika	153
La toma de Bilbao	173
Ofensiva de verano de 1937	183
Los últimos bombardeos	187
Epílogo	189
Fuentes	211
Bibliografía	215
Archivos consultados	221
Abreviaturas	223

Anexo 1. Datos cuantitativos de la campaña de bombardeos en Euskadi	225
Anexo 2. Grupos de vuelo, escuadrillas y aeródromos en la primavera y el verano de 1937	231
Anexo 3. Anuario de las operaciones de bombardeo	241
Anexo 4. Anexo fotográfico	243

Presentación

Aviones, bombas y víctimas

Era un día corriente en sus vidas. Un día más. De hecho, podemos considerar que aquella mañana María Olabarria y sus dos jóvenes hijas habían amanecido esperanzadas ya que aquél era un día de fiesta para ellas que había sufrido los embates de la guerra durante nueve largos meses. Se les había unido una amiga para ayudarles con los preparativos de la boda de la hija menor. En un instante las campanas de la iglesia llamaron a arrebato, era la alarma de ataque aéreo. Pocos minutos más tarde una serie de aviones comenzaron a dar vueltas por encima de ellas. «Parecía que nos buscaban», aseguró posteriormente María. Y así era, buscaban a cuatro mujeres. Sin apenas tiempo para reaccionar, oyeron un crujido espantoso y la explosión la lanzó violentamente al suelo, entre escombros. Pasados unos segundos, al reincorporarse, pudo ver a su hija mayor, que tenía veintisiete años, muerta, aplastada por el muro que se había desgarrado a causa del impacto de la bomba de diez kilos. Su otra hija, la más joven, la que se iba a casar, tomó a su madre de la mano y tuvo tiempo para mirarla una vez más antes de morir, con sus ojos clavados en ella.

Esto ocurrió el 26 de abril de 1937. El relato histórico nos acerca a las víctimas. Estas dos jóvenes son dos de los miles de víctimas anónimas de aquella guerra generada por un grupo de militares insurrectos que participaron del concurso de otros tiranos de occidente europeo. Los nombres de estos caudillos nos son conocidos pero las víctimas han sido largamente olvidadas o incluso ignoradas. Las vivencias de las hermanas Olabarria formaban parte de nuestro pasado, del pasado del género humano, pero no habían pasado a formar parte de las páginas de la historia de la humanidad. Esto es lo que conocemos por memoria histórica. El recuerdo de éstos y otros hechos y su registro es memoria histórica. Y por lo mismo, memoria histórica no constituye la reconstrucción del pasado sino la recuperación de hechos pasados, no es tanto una labor de reconstrucción y arquitectura del

pasado como de restauración y rehabilitación, regeneración de los hechos que han sido largo tiempo olvidados. Esta es una de las grandes virtudes de este libro.

Trabajar en el ámbito de la historiografía supone en buena medida reivindicar y restablecer los acontecimientos que han tenido lugar a lo largo de los siglos y uno de sus primeros objetivos es la redención de nuestra memoria colectiva, de nuestra psique social. Escribir historia es una forma de hacer justicia. No es necesario recordar que ninguno de los militares y líderes religiosos y políticos que protagonizaron y apoyaron el alzamiento y que posteriormente ayudaron a cimentar la dictadura fue jamás encausado ni respondió ante tribunal alguno por sus atrocidades, ni tan siquiera por aquellas acciones cometidas en patente violación a la legislación entonces en vigor. Desde esta particular perspectiva Xabier Irujo ha traído a la luz algunos de los aspectos más oscuros de la guerra de Euskadi y la implicación de los generales Mola, Franco y los mandos alemán e italiano en la contienda. Algunos nombres no son conocidos pero sus nombres nunca antes habían estado asociados a las atrocidades que registra el autor.

El presente libro cumple aún otra importante función historiográfica: Derriba quimeras y rompe tópicos. La pérdida de la memoria histórica se puede deber en algunos casos al paso del tiempo, un fenómeno enteramente natural. En otros casos, por el contrario, la desmemoria se debe a una consciente política de desacreditación de la verdad. El memoricidio en todas sus formas y expresiones es una de las muchas herencias del franquismo y, muy lamentablemente, la historiografía contemporánea está teñida de negacionismo y/o reduccionismo porque es en gran medida heredera de un relato histórico cocido a fuego lento durante las cuatro largas décadas de franquismo. El único antídoto contra el memoricidio es el diagnóstico científico de los hechos históricos y un bálsamo a base de material de archivo, testimonios cruzados, evidencias arqueológicas y hechos enraizados en estos puntales de la verdad. El relato histórico del autor y su fruto, el presente libro, son un testimonio de una metodología histórica aséptica, quirúrgica, tendente a rehabilitar no sólo este capítulo de la historia de la humanidad sino a mostrar algunas de las más elementales prácticas de una metodología historiográfica saludable e higiénica.

En este sentido hemos avanzado mucho. Tras leer éste y otros libros del autor, decir que Franco no sabía nada sobre el bombardeo de Gernika o que en Gernika murieron menos de 2.000 personas es simplemente y en el mejor de los casos desconocer las fuentes históricas y hablar sin saber. Y en el caso de que se conozcan las fuentes, incluso algo peor. Para eso precisamente sirve escribir un libro de historia.

El presente libro tiene muchos valores. El principal de ellos es que ha abierto un campo de investigación enteramente nuevo en el ámbito de la historiografía vasca: el estudio holístico de la campaña de bombardeos en

Euskadi entre 1936 y 1937. Otra de las grandes virtudes de esta obra es que es fruto de años de investigación historiográfica. El autor nos ha mostrado el camino para seguir trabajando en esta vía a través de la documentación que ha alimentado al autor. Esto es, Irujo no sólo ha descubierto un tema y lo ha tratado en profundidad, sino que sus investigaciones han dejado una huella que podemos rastrear a través de todos los archivos que ha visitado. Ahora sabemos, por ejemplo, que en los archivos nacionales de Washington D.C., París o Londres podemos hallar riquísima documentación de archivo, no sólo en relación a los bombardeos en Euskadi, sino también con respecto a los bombardeos en Catalunya y en España. Es curioso por ejemplo notar que hay documentación sobre la campaña de bombardeos de terror contra Bizkaia en el Arxiu Montserrat Tarradellas i Macià de la abadía de Poblet, o en otras muchas partes del mundo. Ahora sabemos, por ejemplo, que para hacer un estudio en profundidad sobre la guerra en Euskadi es preciso acudir a archivos situados en al menos diez países diferentes. Y sabemos cuáles son estos sesenta archivos. Probablemente habrá otros, pero las reflexiones sobre la bibliografía y los archivos consultados para la elaboración de este libro aportan una pista excelente para ahondar en este estudio.

El tratamiento de las fuentes es asimismo ejemplar. Ahora estamos en disposición de utilizar la misma metodología para encarar el estudio de los bombardeos en otras zonas partiendo de las mismas o muy similares fuentes históricas y aplicando un sistema semejante de análisis de las fuentes. Fundamentalmente, llama la atención el rigor histórico que se desprende del escrupuloso respeto por los detalles que observamos en esta obra. La narración está constantemente acompañada de pormenores técnicos, referencias bibliográficas, detalles discretos, enumeración de particularidades y explicaciones y notas al margen. Podemos considerar ésta una metodología historiográfica especializada, aplicada singularmente a la recuperación de la memoria histórica, donde los detalles marcan el límite entre los ámbitos de la presunción y de la realidad. La metodología de trabajo es sobresaliente.

A través de esta lectura el autor nos adentra en los horrores de la guerra; no de una guerra, sino de la guerra en general. Porque, tal como termina expresando Irujo, las víctimas de un bombardeo han padecido y continúan padeciendo muertes igualmente horribles. La capacidad destructiva de las bombas y los aparatos de 1937 son muy inferiores al potencial destructor de las armas actuales pero las consecuencias materiales y las secuelas personales de los bombardeos de aquel conflicto son muy similares a las que padecen las víctimas de los bombardeos a día de hoy. La muerte por enterramiento, por asfixia o por combustión en un refugio de Galdakao en la primavera de 1937 es la misma que hemos visto a consecuencia de los bombardeos de áreas urbanas en el Medio Oriente estos últimos años. Debemos leer este libro con espíritu crítico, para entender por qué los bombardeos aéreos deben ser prohibidos por la legislación internacional. Lamentablemente, concluimos

con el autor, estamos muy lejos de lograr semejante objetivo, porque como en 1937, los bombardeos son ha día de hoy la forma más rápida, económica y eficaz de ganar una guerra. Y mientras esto siga así, los civiles seguirán siendo las primeras víctimas.

Joan Villarroya i Font

Catedrático de historia contemporánea
Departament d'Història i Arqueologia
de la Universitat de Barcelona

Introducción

Cuando los hermanos Wright hicieron volar su aeronave en Carolina del Norte, la historia de los bombardeos aéreos era ya muy vieja. Ningún avión había volado antes del 17 de diciembre de 1903 pero el general austríaco Franz von Uchatius bombardeó Venecia desde el aire medio siglo antes, el 22 de agosto de 1849, durante la primera guerra de independencia italiana.

Un reportero norteamericano escribía en 1894 que

las primeras naves aéreas serán utilizadas sin duda como complemento para la guerra, y como tales convertirán en innecesario este medio tan triste y bárbaro de resolver los conflictos internacionales, de consecuencias tan terribles, hasta eliminarlo en última instancia por completo. Las enormes posibilidades de la guerra aérea no se pueden subestimar. Estas naves voladoras de destrucción podrán devastar ciudades enteras dejando caer bombas de dinamita en su centro y, cuando la guerra signifique masacre al por mayor o aniquilación, pronto cesará¹.

Se equivocaba. Es cierto que tan solo cuarenta años después de haber escrito este artículo, se demostró en Gernika que, en efecto, la fuerza aérea era capaz de destruir una ciudad por completo hasta hacerla desaparecer. Pero cuando la guerra aérea comenzó a significar «masacre al por mayor», mucho antes de finales del siglo XIX, la guerra y sus efectos, lejos de cesar, se incrementaron. En 1899, tres años antes de la invención del avión, eran ya tantas las ciudades bombardeadas desde el aire que la cuarta sección de la primera convención de La Haya, aprobada el 29 de julio de 1899, fue dedicada por

¹ «Aerial navigation», *Logansport Journal*, Logansport, Indiana, miércoles, 24 de octubre de 1894, p. 5.

completo a los bombardeos aéreos². Dicha convención estableció la prohibición por un período de cinco años de los bombardeos aéreos, más concretamente, «la descarga de proyectiles y explosivos desde aerostáticos o mediante otros métodos nuevos de naturaleza similar»³.

El artículo 25 de la convención de La Haya de 1907 prohibía el bombardeo de localidades o viviendas que no estuviesen defendidas por tropas armadas. El artículo 26 establecía que el oficial al mando de una fuerza atacante debía hacer todo lo posible para avisar a las autoridades locales antes de proceder al bombardeo de una población. Y, por último, el artículo 27 disponía que en el curso de un bombardeo se debían adoptar todas las medidas necesarias a fin de proteger los edificios dedicados al culto, el arte, la ciencia o la beneficencia, los monumentos históricos y, fundamentalmente, los hospitales y otros lugares donde se alojase a enfermos y heridos⁴.

El bombardeo de hospitales por parte de aviones del bando rebelde fue una constante durante toda la guerra. Tres trimotores Junkers Ju52 bombardearon varias veces el buque hospital Marqués de Comillas en agosto y septiembre de 1936⁵. El general Queipo de Llano nunca leyó las convenciones de La Haya, y si lo hizo las ignoró por completo cuando el sábado 24 de octubre de 1936 amenazó con bombardear hospitales⁶. Inmediatamente se registraron bombardeos sobre centros hospitalarios en diferentes frentes, entre ellos el del 25 de octubre, en el curso del cual los aviones rebeldes lanzaron cinco bombas sobre el hospital de sangre de Markina. Aquella no sería la última vez que los aparatos rebeldes dirigirían su carga contra ese edificio que lucía de forma visible el emblema de la Cruz Roja⁷. En noviembre de 1936, la prensa denunció el bombardeo de Cartagena, en el curso del cual el hospital de la localidad fue seriamente dañado:

Prosigue la bárbara labor de los rebeldes españoles, cuyo objeto, al bombardear hospitales, es sembrar la alarma y la consternación en la población civil, pretendiendo conseguir por el terror lo que no son capaces de

² James Brown Scott, Carnegie (Endowment for International Peace Division of International Law), *The Hague Conventions and Declarations of 1899 and 1907 Accompanied by Tables of Signatures, Ratifications and Adhesions of the Various Powers and Texts of Reservations*, Oxford University Press, Oxford, 1918, p. 26.

³ *Final Act of the Second Peace Conference Held at the Hague in 1907: And Conventions and Declaration Annexed Thereto*, Printed under the authority of H.M.S.O. by Darling and Son, London, 1908, pp. 126-127.

⁴ Artículo 27 del Anexo al Reglamento de la Convención Relativa a las Leyes y Costumbres de la Guerra Terrestre. Sección I (Beligerantes); Sección II (Hostilidades); Capítulo I (Medios de dañar al enemigo, asedios y bombardeos).

⁵ «Bombardeo de un buque hospital», *Euzkadi*, 24, N.º 7.392, 4 de septiembre de 1936, p. 3.

⁶ «Los facciosos bombardean, a sabiendas, los hospitales», *El Liberal*, 36, N.º 12.429, 28 de octubre de 1936, p. 2.

⁷ «La guerra en los frentes de Guipúzcoa», *El Noticiero Bilbaino*, 62, N.º 21.376, 28 de octubre de 1936, p. 1.

realizar en lucha con las milicias populares. Comunica al mismo tiempo la noticia de que en Melilla pasan ya de 2000 los individuos fusilados por los rebeldes⁸.

Tampoco era la primera vez que desde el cuartel general de Salamanca se ordenaba el bombardeo de Markina. De hecho, los aparatos rebeldes bombardearon Markina en treinta y siete ocasiones entre el 20 de septiembre de 1936 y el 26 de abril de 1937, todas las cuales están registradas en el *Atlas de los bombardeos aéreos en Hego Euskal Herria (1936-1937)*⁹. La práctica totalidad de las víctimas causadas por los bombardeos de Markina fueron civiles. Esto no fue una excepción, era la norma.

Este libro constituye una relación de la guerra aérea en Hego Euskal Herria entre el 22 de julio de 1936 y el 29 de agosto de 1937 que se redujo a una intensa campaña de bombardeos que afectaron a la práctica totalidad de los municipios localizados dentro del territorio controlado por el Gobierno de Euskadi y fundamentalmente a la población civil.

En total se han registrado más de 1200 operaciones de bombardeo en un período de trece meses de campaña. Una operación de bombardeo es el ataque aéreo contra un determinado objetivo a lo largo de una única jornada de guerra. Este es el caso del bombardeo del monte Sollube el 6 de mayo de 1937. Cuatro diferentes escuadrillas de las Fuerzas Aéreas del Norte, procedentes del aeródromo de Lasarte, y al menos dos unidades distintas de la Legión Cóndor, procedentes de los aeródromos de Gasteiz y de Burgos respectivamente, bombardearon las posiciones de este monte siete veces desde las 7 de la mañana hasta las 6 de la tarde de dicho día, lanzando un total de 4250 kilos de explosivo. Esta operación, que está constituida por siete bombardeos, se computa como una única operación de bombardeo.

El número total de bombardeos es por tanto sustancialmente mayor que 1200 y cercano a los 2000.

La revolución industrial generó un nuevo tejido social en torno a la transformación de los modos de producción y la reorganización de las relaciones laborales. La masificación de la producción y del consumo son algunas de las inciertas virtudes de este sistema de producción en el ámbito económico. En el campo de la política y de la vida pública, la revolución industrial hizo posible el Estado constitucional tal como hoy está concebido. En este contexto, la industrialización de la guerra engendró a lo largo del siglo XIX y principios del XX el concepto de «ejército mecánico», un complejo sistema de máquinas de metal que hizo posible «la guerra moderna», la industrialización de la guerra. La Europa manufacturera, cuna de civilizaciones, ha invertido sumas astronó-

⁸ «El gobierno español recurre a la Sociedad de Naciones», *Euzkadi*, 24, N.º 7.463, 28 de noviembre de 1936, p. 3.

⁹ Irujo Ametzaga, Xabier, *Atlas de los bombardeos en Euskadi (1936-1937)*, Gogora Institutua, Bilbao, 2020.

micas desde entonces en este antiguo activo, el monopolio hegemónico de la guerra y la exportación del colonialismo. La guerra aérea en Euskadi es solo un pequeño apartado de esta historia que empezó años antes.

Cuando en el curso de la tercera guerra afgana la recién nacida fuerza aérea británica bombardeó Kabul en 1919, poniendo fin a una guerra mediante un único bombardeo de terror, las Administraciones europeas apuntaron en sus agendas que el futuro de la guerra estaba en el aire. Tal como indicó C. J. MacKay, en su ensayo *La influencia del futuro de la aviación en los problemas de la defensa imperial*, «bombardear era la forma más efectiva, más rápida y, fundamentalmente, más barata de ganar una guerra»¹⁰.

En consecuencia, había que producir más y mejores aviones y el fomento de la política de agresión de las futuras fuerzas del Eje en la década de 1930 impulsó un período de desarrollo de la tecnología aeronáutica. Aviones de «piel de metal», cabinas cerradas, tren de aterrizaje retráctil, bodegas portabombas y aumento del poder destructor del armamento fueron algunos de los logros de la espléndida inversión del erario público. Italia había aumentado su fuerza aérea de 450 a 1100 máquinas de guerra en 1934; Japón, de la nada a 800¹¹.

El ejército alemán publicó en septiembre de 1934 un esquema para el aumento del gasto militar¹². Hitler nombró a Hermann Goering director del Plan de los Cuatro Años el 18 de octubre de 1936 anunciando que «la lucha a la que nos estamos acercando [la futura Segunda Guerra Mundial] demanda una colosal capacidad productiva. El fin del rearme no está a la vista. La única alternativa es la victoria o la destrucción. Si ganamos, la economía será suficientemente compensada»¹³. El presupuesto de la Luftwaffe, que se había aumentado notablemente entre 1933 y 1936, conoció un nuevo incremento. El objetivo del Plan de los Cuatro Años era fomentar la industria militar y preparar a Alemania para afrontar una nueva guerra mundial en el plazo de cuatro años, para 1940. De acuerdo con este programa, la Luftwaffe contaría en el ejercicio fiscal de 1940-41 con 14 000 aparatos organizados en 1000 escuadrillas, cada una de ellas con nueve aviones de línea, tres de reserva y

¹⁰ El teniente C. J. MacKay ganó la medalla de oro de la RAF en 1921 por su ensayo *The Influence in the Future of Aircraft upon Problems of Imperial Defense*, Royal United Service Institution Journal, 67, 466, mayo de 1922.

¹¹ Diario de los debates parlamentarios de la Cámara de los Comunes en el Parlamento británico. HC Deb 8 de marzo de 1934, vol. 286 cc2027-89.

¹² *The Trial of German Major War Criminals: Proceedings of the International Military Tribunal Sitting at Nuremberg, Germany*, Published under the authority of H. M. Attorney-general by H. M. Stationery office, 1948. Part 18, covering the period from 2 July to 15 July, 1946, pp. 344-349.

¹³ *Trials of War Criminals Before the Nuremberg Military Tribunals Under Control Council Law No. 10, Nuremberg, October 1946-April, 1949: Case 6: U.S. v. Krauch* (I.G. Farben case), U.S. Government Printing Office, Washington D.C., 1953, pp. 815-816. Ver, asimismo, Tooze, Adam, *The Wages of Destruction: The Making and Breaking of the Nazi Economy*, Penguin, London & New York, 2008.

dos para el adiestramiento de nuevos pilotos. Goering contaba con un presupuesto estimado de 40 millones de marcos en 1939¹⁴.

El resto de las administraciones europeas imitaron este modelo de inversión. El Parlamento británico votó un aumento del 30 % para «defensa nacional» en el año fiscal 1936-1937. En 1937 una tercera parte del presupuesto de Defensa se destinaba a la Real Fuerza Aérea (RAF)¹⁵. Según informó el capitán Henry Guest ante el Parlamento británico, el Reino Unido aumentó su fuerza aérea a un total de 850 aviones y 3000 pilotos en 1934. El Gobierno francés había aumentado su fuerza aérea a 1650 aparatos. La fuerza aérea soviética había multiplicado por diez su flota en diez años, pasando de 150 aviones a unos 1500 en 1934. Polonia, de la nada a 700. Estados Unidos había aumentado su fuerza aérea de 560 a 1800 aparatos, y el Congreso aprobó un aumento que elevaría el total a 4824 máquinas de vuelo¹⁶.

Ante este florecimiento de la capacidad de destrucción de la nueva arma aérea, Stanley Baldwin señaló en el Parlamento británico en 1932 que

el hombre de la calle se debe dar cuenta de que no hay ningún poder sobre la tierra que le pueda proteger de ser bombardeado. A pesar de cuanto puedan contarle, el bombardero siempre conseguirá alcanzarlo (...). La única defensa es el ataque, lo que significa que es preciso matar a más mujeres y niños y más rápidamente que el enemigo si se quiere sobrevivir¹⁷.

La industrialización de la guerra ha producido masivas tasas de mortandad en los conflictos armados del siglo XX y ha aumentado dramáticamente la tasa de producción de muerte entre la población civil. La guerra mecánica de 1936 constituyó un paso en el desarrollo histórico de los efectos de las conflagraciones armadas, que en el caso que nos ocupa son la manufactura de muerte y destrucción, a escala industrial. Y todo esto fue lo que arrastraron los generales Mola y Franco a Euskadi de mano de Hitler y Mussolini.

Cuando Wolfram von Richthofen, jefe de Estado Mayor de la Legión Cóndor, proyectó el bombardeo del monte Motxotegi el 4 de abril de 1937 era consciente de que estaba escribiendo una nueva página en la historia de la industrialización de una guerra llamada «moderna». Un fabuloso despliegue de aparatos aéreos hizo posible que en tan solo dos minutos sesenta tone-

¹⁴ Promemoria per S. E. Il Capo di Stato Maggiore Generale. Roma, febrero 1, 1937. NARA, RG 242. Foreign Records Seized Collection. Collection of Italian Military Records, 1935-1943. Microfilm Publication T821, R. 214, 3-5.

¹⁵ Hall, Walter Phelps *et al.*, *A History of England and the British Empire*, Ginn, London, 1953, p. 944.

¹⁶ Diario de los debates parlamentarios de la Cámara de los Comunes en el Parlamento británico. HC Deb 8 de marzo de 1934, vol. 286 cc2027-89.

¹⁷ Gaskin, Margaret, *Blitz: The Story of December 29, 1940*, Houghton Mifflin Harcourt, Orlando (FL), 2006, p. 35.

ladas de bombas lanzadas desde unos treinta aviones convirtieran aquel monte en «un horroroso mar de llamas y de humo»¹⁸.

Excitado por la expectativa de haber desarrollado una estrategia ofensiva efectiva y altamente letal, y espoleado por la curiosidad, el coronel subió a caballo al monte Albertía para ver con sus propios ojos el efecto de los bombardeos. Una vez ocupada la cima de Motxotegi por las tropas de infantería, se dirigió a dicho lugar al día siguiente y anotó cuidadosamente en su diario:

En la hondonada, cuadros horribles, allí corrieron los rojos. Cadáveres espantosamente destrozados. De visión agradable —¡estética!— nada¹⁹.

¹⁸ Entrada del diario de Richthofen del 5 de abril de 1937. En: Maier, Klaus A., *Guernica. La intervención alemana en España y el «caso Guernica»*, Sedmay, Madrid, 1976, p. 105.

¹⁹ *Ibidem*.

La organización de las unidades aéreas

Cuando el 17 de julio de 1936 se produjo el golpe de Estado, el general Franco se hizo con el control de las colonias españolas de Marruecos. La marina republicana controlaba el estrecho de Gibraltar de modo que las unidades sublevadas quedaron aisladas en África. La única vía para trasladar sus tropas a la península era establecer un puente aéreo entre Tetuán y Sevilla, pero el mando rebelde no disponía de suficientes aviones de carga, ni tampoco de pilotos²⁰. De hecho, la aviación militar española de 1936 contaba con tan solo 338 aparatos, divididos en unas 30 escuadrillas de vuelo de los ejércitos de mar y tierra y, al menos inicialmente, la mayor parte se había mantenido leal a la República²¹. Tal como afirmó Juan Antonio Ansaldo, comandante de algunas de las primeras escuadrillas de las fuerzas aéreas rebeldes, en julio de 1936, «el dominio del aire pertenecía por entonces a la aviación republicana, poseedora de algunos cazas relativamente modernos, incomparablemente superiores a los pocos “Nieuports” que protegían a nuestros bombarderos»²².

De hecho, en julio de 1936, los rebeldes apenas disponían de tres Fokker F.VIIb de la Escuadrilla del Sahara (identificados con la numeración 20-2, 20-3 y 20-4) y un De Havilland Dh.89 *Dragon Rapide* matricu-

²⁰ Guillén, Tomás, *Historia universal de los ejércitos*, Editorial Hispano Europa, Barcelona, 1967, p. 168. Y, Tuñón de Lara, Manuel, *La guerra civil española*, Labor, Barcelona, 1985, p. 67.

²¹ Informe No 921 del agregado militar de la embajada de los EE.UU. en Madrid, teniente coronel Thomas F. van Natta. Madrid, agosto 12, 1919. Ver asimismo, Informe No 5.351 del agregado militar de la embajada de los EE.UU. en Madrid, teniente coronel R. H. Fletcher. Madrid, agosto 5, 1932. Asimismo, Informe No 5.979 del agregado militar de la embajada de los EE.UU. en Madrid, coronel Stephen O. Fuqua. Madrid, septiembre 15, 1934. Y, *Aviation Statistics. Numbers of Squadrons and Planes*. NARA, RG 165. Records of the Military Intelligence Division Relating to Conditions in Spain (1918-1941). Microfilm Publication MI.1445, R. 12.

²² Ansaldo, Juan A., *¿Para qué...?*, Ekin, Buenos Aires, 1951, p. 156.

lado con el numeral 22-1. Los Fokker participaron en el transporte de tropas desde las colonias de Marruecos en África a la península, dando origen al puente aéreo. No obstante, con capacidad para transportar a dos tripulantes y seis pasajeros, el transporte de tropas con los Fokker y el Dragon Rapide se iba a eternizar. En suma, el mando rebelde precisaba aviones y los únicos líderes europeos a los que los sublevados podían pedir ayuda militar eran sus aliados naturales, dictadores de diversos colores en Italia, Alemania y Portugal.

Franco envió el 22 de julio al capitán Francisco Arranz desde Tetuán a Berlín con la misión de negociar el envío de aviones de transporte Junkers Ju52 con sus respectivas tripulaciones, ya que tampoco disponía del personal de vuelo y de los técnicos necesarios para hacerse cargo de los mismos. Cuando Arranz llegó a Berlín, Hitler se encontraba unos 350 kilómetros al sur de la capital alemana, en Bayreuth, y acababa de salir de la ópera. Había asistido a la representación de *Sigfrido*, obra de Richard Wagner dirigida por Wilhelm Furtwängler²³.

En el tercer acto de *Sigfrido*, Wagner describe la liberación de Brunilda, a la que Wotan, su padre, sume en un profundo sueño y encierra en un círculo de fuego mágico cubierta con su escudo de valquiria, castigando de este modo su desobediencia. Sigfrido atraviesa la muralla de fuego haciendo sonar su cuerno y descubre el cuerpo yacente de Brunilda. Inicialmente cree que se trata de un hombre, pero al quitarle la armadura descubre a una bella durmiente. Ante la primera mujer que contempla, Sigfrido experimenta por vez primera el amor y el temor, y besa con pasión a la heroína que despierta de este modo de su sueño eterno y se enamora del héroe.

Cuando Arranz solicitó sus aviones, el *führer*, en un estado de ansiedad apreciable, respondió precipitadamente y, aun en contra de la opinión de un nutrido grupo de oficiales del ejército y varios ministros de su Gobierno, ordenó que se enviasen a Franco los aviones que necesitase. La operación sería denominada *Operation Feuerzauber*, «Operación Fuego Mágico»: Alemania sería el Sigfrido de España y España la Brunilda de Alemania. Y Franco obtuvo así sus aviones, muchos más de los que había solicitado: el 26 de julio Hitler decidió enviar veinte Junkers Ju52 a los rebeldes bajo el mando del coronel Alexander von Scheele²⁴, los cuales aterrizaron en Tetuán el 28 de

²³ Whealey, Robert H., *Hitler and Spain: The Nazi Role in the Spanish Civil War, 1936-1939*, University Press of Kentucky, Lexington (KY), 2005, pp. 7-8. Ver, asimismo, Preston, Paul, *The Spanish Civil War: Reaction, Revolution and Revenge*, W. W. Norton & Company, London, 2006, p. 118. Y, Klepsch, Michael, *Picasso und der Nationalsozialismus*, Patmos, Düsseldorf, 2007, p. 84.

²⁴ Whealey, Robert H., *Hitler and Spain: The Nazi Role in the Spanish Civil War, 1936-1939*, University Press of Kentucky, Lexington (KY), 2005, pp. 7-8. Ver asimismo, Preston, Paul, *The Spanish Civil War: Reaction, Revolution and Revenge*, W. W. Norton & Company, London, 2006, p. 118. Y, Klepsch, Michael, *Picasso und der Nationalsozialismus*, Patmos, Düsseldorf, 2007, p. 84.

julio de 1936²⁵. Goering ordenó posteriormente al teniente general Helmuth Wilberg, entonces comandante de la academia de guerra de la Luftwaffe en Berlín, que se hiciera cargo de la creación y organización de una pequeña unidad aérea y, en el plazo de dos días, aquel organizó la Unidad Especial W (de Wilberg). El personal de tierra fue reclutado en el aeródromo de Döberitz (cerca de Berlín) y, junto con seis aparatos de ataque a tierra Heinkel He51, fueron enviados a la península ibérica en el vapor Usaramo, que zarpó de Hamburgo el 1 de agosto. La primera unidad operativa compuesta de 86 hombres entre aviadores y técnicos llegó a su destino en Sevilla el 5 de agosto de 1936²⁶.

Tan solo nueve días más tarde, el 13 de agosto a las 4:00 de la mañana, Alfred Henke, Rudolf von Moreau y Graf Hoyos despegaron de la base aérea de Tablada con el objetivo de hundir el buque republicano *Jaime I*, de 15 452 toneladas²⁷. Von Moreau, el as de la aviación alemana de bombardeo, no tuvo éxito, pero Henke y Hoyos lograron dos impactos desde una altura de 500 metros con bombas de 250 kilos y, tal como registró el mayor Norman E. Fiske, agregado militar de la embajada norteamericana, el acorazado fue seriamente dañado y trasladado a Cartagena para ser reparado donde se hundió a consecuencia de una fuerte explosión²⁸.

El hundimiento del buque republicano *Jaime I* fue un hecho de gran trascendencia que cambiaría el curso de la carrera armamentística alemana y que impulsaría decididamente el ascenso del ministro de Aviación Hermann Goering en la Administración del Reich.

Los intereses personales de Goering jugaron un papel determinante en el alineamiento de Alemania con el bando sublevado y la creación de una unidad aérea en respuesta a la petición de ayuda de Franco. Decidido a demostrar a Hitler que la Luftwaffe era el arma por excelencia del Tercer Reich y

²⁵ Informe D-16.710 de la División de Inteligencia Militar de los EE.UU., sobre datos obtenidos de entrevistas y revistas militares alemanas. Berlín, junio 10, 1939. NARA, RG 165. *Records of the Military Intelligence Division Relating to Conditions in Spain (1918-1941)*. Microfilm Publication MI.1445, R. 12. Ver asimismo, Preston, Paul, *Franco: A Biography*, Basic Books, New York, 1994, p. 159.

²⁶ Whealey, Robert H., *Hitler and Spain: The Nazi Role in the Spanish Civil War, 1936-1939*, University Press of Kentucky, Lexington (KY), 2005, pp. 7-8. Ver asimismo, Preston, Paul, *The Spanish Civil War: Reaction, Revolution and Revenge*, W. W. Norton & Company, London, 2006, p. 118. Y, Klepsch, Michael, *Picasso und der Nationalsozialismus*, Patmos, Düsseldorf, 2007, p. 84.

²⁷ Informe D-16710 de la División de Inteligencia Militar de los EE.UU. sobre datos obtenidos de entrevistas y revistas militares alemanas. Berlín, 10 de junio de 1939. NARA, RG 165. *Records of the Military Intelligence Division Relating to Conditions in Spain (1918-1941)*. Microfilm Publication MI.1445, R. 12. Véase asimismo Erwin Jaenecke (et al.), *The German Luftwaffe in the Spanish Civil War*, Military Library Research Service Ltd., Buxton, 2006, p. 78.

²⁸ Memorando del mayor Norman E. Fiske para el jefe de Estado Mayor, 9 de diciembre 1936. NARA, RG 165. *Records of the Military Intelligence Division Relating to Conditions in Spain (1918-1941)*. Microfilm Publication MI.1445, R. 7.

los bombardeos de terror la forma más esencialmente nacionalsocialista de ganar «la próxima guerra», Goering entendía que hundir barcos era su mejor baza para convencer a Hitler de que la aviación era esencialmente superior a la marina y a la artillería. La lógica era tan simple como aplastante: si un único avión de bombardeo, que había costado menos de 200 000 RM²⁹, era capaz de hundir un acorazado que costaba entre cien y doscientos millones de RM, era obvio que no convenía invertir en buques de guerra.

Pero las consideraciones de Goering no terminaban ahí. El ministro de Aviación previó que, si lograba convencer a Hitler de la efectividad y capacidad destructiva de la Luftwaffe, podría hacerse con el control del ejército, ya que la persona que controlase la mejor de las armas debía ser la persona al mando del Ministerio de Guerra. Más aún, esta persona debía detentar —como director del Plan de los Cuatro Años a partir de octubre de 1936— el control de los medios de producción y financieros del Estado alemán que hasta entonces habían estado en manos del Ministerio de Economía y, aunque solo parcialmente, esta misma persona debía detentar el control de las relaciones internacionales en todo lo referente al Estado español, restando de este modo competencias al Ministerio de Exteriores alemán, lo cual explica las más que distantes relaciones de los líderes de las unidades alemanas con la delegación diplomática alemana ante Franco.

Los objetivos inmediatos de Goering eran, por tanto, mucho antes mundanos que programáticos y estratégicos: en términos salariales, lograr el control de estas agencias gubernamentales y obtener inversiones millonarias para la fuerza aérea suponía multiplicar su sueldo de 1936 por cinco. El salario de Goering en 1936 se acercaba a la cifra de 54 000 RM anuales³⁰, muy por encima del salario medio de un trabajador alemán, y asimismo por encima del sueldo de un ministro del Reich o el de un almirante o mariscal de campo, que oscilaba entre los 25 000 y 48 000 RM. No obstante, al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, el sueldo de Herr Goering se elevó hasta unos 240 000 RM anuales (aprox. 1,7 millones de dólares anuales en 2020³¹).

Asimismo, Goering logró ampliar su poder hasta convertirse en sucesor de Hitler lo cual, a su vez, suponía incrementar sus ingresos astronómicamente mediante la utilización fraudulenta de los medios públicos a su alcance o, simplemente, mediante la sustracción de obras de arte y propiedades inmuebles o la inversión de fondos públicos en su provecho.

Consiguió todo esto en apenas dos años, gracias a una maquiavélica utilización de su posición de confianza ante el *führer*. Entre el verano de 1936 y el invierno de 1938, Hitler expulsó a instancias de Goering a dos ministros

²⁹ Gerald Howson, *Aircraft of the Spanish Civil War, 1936-39*, Smithsonian Institution Press, Washington DC, 1990, p. 210.

³⁰ Roger Manvell y Heinrich Fraenkel, *Goering: The Rise and Fall of the Notorious Nazi Leader*, Frontline Books, London, 2011, p. 212.

³¹ Irujo, Xabier, *Gernika: 26 de abril de 1937*, Crítica, Barcelona, 2017, pp. 51-52.