

VEINTE de JULIO ©

-Revista de estudios históricos sobre Fuente Álamo de Murcia-

Director: Andrés Nieto Conesa
Dirección electrónica: anietoconesa@yahoo.es
Tfno: 968513034

Dep. Legal: MU- 1621-2006
Imprime: Gráficas Álamo
Precio: 2 €



Vecinos de Cabra observando un edificio destruido. Foto de Cris Velasco. Biblioteca Nacional

SUMARIO

- Pág. 1.- Vecinos de Cabra observando un edificio destruido. Foto de Cris Velasco.
Pág. 2.- Editorial.
Pág. 3.- Rincón de fotografía histórica: imagen del bombardeo. Foto de Cris Velasco.
Pág. 4.- 7 de noviembre de 1938. De Fuente Álamo a Cabra, un trágico vuelo.
Pag. 4.- Fuente Álamo de Murcia.
Pág. 5.- Cuevas de Reylo. El aeródromo de Los Guerreros.
Pág. 6.- La ciudad de Cabra
Pág. 7.- El avión: Tupolev SB-2 "Katiuska"
Pág. 8.- Llegada de la 3ª Escuadrilla de Katiuskas al aeródromo de Los Guerreros.
Pág. 12.- 7 de noviembre de 1938. El día D.
Pág. 17.- La vida en el aeródromo después del 7 de noviembre.
Pág. 24.- Bibliografía.

EDITORIAL

Sorprendentemente nadie conocía en nuestra Villa este suceso, o al menos eso parece. Es raro que no se hubiese comentado nada, en este lugar de Fuente Álamo, acerca de unos aviones republicanos que partieron del aeródromo de Los Guerreros (Cuevas de Reylo) con el objetivo de bombardear un pueblo de Córdoba (Cabra) con el resultado de 109 civiles muertos, entre ellos mujeres y niños. El Cronista anterior nada dejó escrito, la memoria popular tampoco ha guardado este hecho histórico o al menos yo no he tenido constancia de que fuese así, hasta este momento.

Puede deberse ese desconocimiento a que el mérito del hecho era poco encomiable, por lo trágico del mismo, y también porque esa acción de guerra fue, en cierto modo, un error fatal y un fracaso evidente además de un drama humano. Tal vez, los republicanos acallaron esa actuación por vergüenza y dignidad. Dicen que fue un error de reconocimiento e información de la aviación republicana, pero tampoco está muy claro eso, existiendo diversas opiniones al respecto. Se ha llamado a esta ciudad de Cabra "la Guernica del sur", en comparación con la masacre del bombardeo de Guernica (26 de abril de 1937) por la aviación fascista (legión Condor alemana y aviación italiana), en el que hubo un número importante de muertos civiles, unos 126 según las últimas publicaciones. Recordemos que en Cabra fallecieron 109 civiles.

El suceso de Guernica (Vizcaya) se magnificó y revivió, y ha perdurado como un símbolo de la opresión fascista, y lo de Cabra parece que se escondió y se olvidó, aunque la propaganda de la época dejó constancia de ello en partes de guerra y en el noticiario NODO. El hecho es que con motivo de celebrarse en esa ciudad cordobesa el 80 aniversario de un bombardeo sangriento, sucedido en 1938, ha revivido también el Guernica del sur y se editó un libro conmemorativo sobre esa masacre. La reseña de este suceso en Facebook, por iniciativa del fuentealamero Juan Morales, me ha permitido el conocer y constatar que el municipio de Fuente Álamo de Murcia fue uno de los lugares protagonistas, de esa desgraciada e inoportuna actuación bélica.

En un libro que publiqué hace unos años, titulado "Del 36 al 66. Un hito y un mito en la historia local" hablaba algo sobre este aeródromo de Los Guerreros y sobre los barracones de la Molineta, edificios que aún se mantienen en pie, en los que se alojaba la tropa de aviación que servía en el citado aeródromo de Cuevas de Reylo. También comentaba datos sobre la Posada del Ama María, en la que se hospedaban y comían los oficiales al mando de la escuadrilla destinada en Los Guerreros. Repasándolo de nuevo me he encontrado con una instancia de petición al Ayuntamiento, a cargo del Jefe de Estado Mayor, Grupo 24, 3ª Escuadrilla, con sede en Fuente Álamo.

Pero hasta aquí eran los datos que yo conocía. No había tropezado con ninguna otra documentación al respecto, en el Archivo Municipal de Fuente Álamo, ni escuché ningún dato comunicado por tradición oral sobre este bombardeo, salvo el conocimiento por parte de algunos vecinos de la zona de que existieron esas instalaciones. A partir de conocer la noticia de que los aviones que bombardearon Cabra habían partido del aeródromo de Los Guerreros, nuevas indagaciones me han llevado a encontrar nuevos datos y documentos sobre estos aviadores de la 3ª escuadrilla de las fuerzas aéreas republicanas, protagonistas del acontecimiento. He revisado la bibliografía sobre el trágico suceso, y en las indagaciones he tenido la suerte de poder contactar con un familiar de uno de los jefes de esa Escuadrilla, Arquímedes Gómez, que fue el encargado del vuelo de reconocimiento a Cabra el día antes del bombardeo. De este modo, he tenido acceso a algunos documentos y fotos de esos pilotos y sus aviones, que amable y desinteresadamente me ha enviado su sobrino-nieto, Otelo Fuente, quien además me remitió un resumen extraído de un libro suyo de

memorias sobre Arquímedes, titulado "Un Quijote de alas rojas. Biografía de Arquímedes Gómez Palazón".

Fuente Álamo se encontraba en la zona de retaguardia durante la guerra civil de 1936. Estaba en territorio bajo el dominio republicano y fue lugar de acogida de refugiados que huían de Extremadura o Andalucía. También fue lugar de acogida de prisioneros franquistas, al final de la guerra, marzo de 1939, como ocurrió con los naufragos del vapor franquista "Castillo de Olite", hundido en el puerto de Cartagena por una batería costera republicana. Las dos instalaciones más significativas existentes aquí fueron: el Hospital Militar de Marina de Cartagena, situado en el Grupo escolar José Antonio, edificio construido en 1936, y por otro lado el aeródromo de Los Guerreros, en cuya construcción participó un vecino, exalcalde primoriverista y contratista de obras públicas, Miguel Pérez Ros, quién envió una mula y un rulo para alisar la pista del aeródromo.

Este suceso es una página más de una guerra cruel, que en este municipio se salvó de hechos cruentos, con alguna excepción, y que nos muestra hacia qué barbarie puede conducir a un pueblo la lucha de ideologías políticas, los sentimientos religiosos y la crueldad de unos dirigentes, de uno y otro signo, que provocaron el horrendo y sangriento conflicto.

RINCÓN DE FOTOGRAFÍA HISTÓRICA



Imagen del bombardeo. Foto de Cris Velasco. Biblioteca Nacional

7 DE NOVIEMBRE DE 1938. DE FUENTE ÁLAMO A CABRA, UN TRÁGICO VUELO

El bombardeo de Cabra fue un ataque aéreo, a cargo de la aviación republicana, sobre esta ciudad de Córdoba, que en ese momento estaba dentro de territorio ocupado por el ejército nacional. El bombardeo, dirigido contra población civil por parte de la fuerza aérea republicana, se saldó con 109 muertos y más de 200 heridos. El hecho tuvo lugar el 7 de noviembre de 1938, a primeras horas de la mañana, sobre las 7:30 aproximadamente (7:15 horas, según afirma Arquímedes Gómez en su biografía). La población de Cabra estaba situada a bastante distancia del frente de guerra y no tenía demasiado interés militar. Se considera como uno de los ataques aéreos más sangrientos e indiscriminados ocurridos durante la Guerra Civil Española. La cercana localidad de Baena fue también bombardeada el 28 de octubre de 1938 por la aviación republicana.

La propaganda fascista de la época hablaba de que los republicanos atacaban objetivos civiles ante la imposibilidad de vencer en batallas aéreas en el frente. Corría el mes de noviembre de 1938 y la guerra civil española rodaba hacia su final, con sucesivos fracasos del ejército republicano y pérdidas de batallas y territorios. La batalla del Ebro, una de las más cruentas de la guerra civil, también tocaba a su fin. Se sucedían los contactos para intentar finalizar esta guerra del modo más honroso para la parte republicana.

En primer lugar, vamos a hacer una pequeña descripción de la Villa de Cabra y de la Villa de Fuente Álamo, para ponernos en situación de comprender mejor lo ocurrido y conocer un poco los lugares en que se desarrollaron los hechos. Describiremos también las características del avión bombardero Tupolev SB.2 (Katiuska), protagonista de esta masacre, y conoceremos algunos de los personajes que intervinieron, directa o indirectamente, en la misma, especialmente al Segundo Jefe de la 3ª Escuadrilla, Arquímedes Gómez Palazón, que describe en su biografía el trabajo diario en el aeródromo de Cuevas de Reylo.

Fuente Álamo de Murcia

Es un municipio de la región murciana, situado en el Sureste español (comarca del campo de Cartagena). Se encuentra en un valle o cuenca del Mar Menor, rodeado por montañas como la sierra del Algarrobo, Victorias, Gómez, Cabezos de Tallante, Sierra de La Pinilla y Sierra de Carrascoy. El punto más alto del término es el pico del Águila en Carrascoy con 1000 mts de altitud. El clima es seco y árido, con escasas precipitaciones, que suelen darse en otoño de forma intensa, principalmente con ocasión del fenómeno de gota fría, provocando daños e inundaciones en cultivos y viviendas. El cauce de agua más importante, cauce seco, es la Rambla del Fraile que continúa su trayecto con el nombre de Rambla del Albuñón, hasta desembocar en el Mar Menor.

Su historia se remonta a épocas ibéricas y romanas, destacando el trayecto de la vía romana que desde Cartago Nova cruzaba el municipio por las Palas y La Pinilla hacia Lorca (Eliocroca) y Jaén (Cástulo), una prolongación de la Vía Augusta. En distintas excavaciones han aparecido algunas estatuillas en este término, e incluso una lápida romana. Hay rincones de gran valor paisajístico como El Mingrano, Sierra del Algarrobo, El Estrecho, La Pinilla y sierra de Carrascoy.

Fue Villa de pleno derecho en 1700, después de un largo periodo de pleitos en la Corte, pero finalmente le retiraron en 1702 el privilegio de Villa independiente que le fue concedido por el rey Carlos II. Su término pertenecía a tres Concejos, Lorca, Cartagena y Murcia, de aquí la ilusión por independizarse. La fundación del pueblo data de alrededor del año 1520 y el templo parroquial se construyó sobre 1582. El patrón es San Agustín y como copatrona está la Virgen del Rosario. Perduran algunas Cofradías ancestrales como la Hermandad de la Virgen del Rosario o la Cofradía de Ánimas (hoy Cuadrilla de Pascua).

Destaca la existencia de Banda de Música Municipal, así como la agrupación folclórica de la Escuela Bolera, con un repertorio único en la región de Murcia. Dispone este municipio de un Museo de la Villa, dedicado a pintura, arqueología y etnografía; un Museo del Agua, sobre etnografía del agua en el mundo rural, así como dos salas de exposiciones de arte. Sus fiestas patronales son en agosto, alrededor del día 28, festividad de San Agustín. Destaca el acontecimiento deportivo del Triatlón, con más de 30 ediciones y de gran referencia a nivel nacional, así como el Super Cross. En cuanto a cultura destaca el Concurso Internacional de Pintura, que se celebra desde el año 1973 y que ha generado una importante colección de arte que se expone de forma permanente en el Museo de la Villa.

El municipio había sufrido despoblación periódicamente como consecuencia de epidemias de fiebres palúdicas y también por los periodos de sequía, con importante emigración a otros países de Europa y algunas ciudades españolas. El periodo de la guerra civil de 1936 fue relativamente tranquilo en este término. Se hicieron prisioneros a propietarios y nobles, pero afortunadamente y gracias a algunos alcaldes republicanos no se asesinó a nadie de esta Villa.

En 1938 se encontraba instalado en este lugar el Hospital Militar de Marina, trasladado desde Cartagena a la retaguardia, para evitar el peligro de bombardeos en la ciudad departamental. A este Hospital eran traídos soldados que sufrían heridas y mutilaciones durante los bombardeos contra la ciudad o contra los buques de guerra que atracaban en el puerto de Cartagena. También militares que presentaban enfermedades comunes que precisaban intervención quirúrgica u hospitalización. En la posada del Ama María se albergaba a refugiados de Extremadura y Madrid, que huían de los horrores de la guerra ante el avance de las tropas franquistas. Fuente Álamo estaba en la retaguardia, pero alguno de los alcaldes de esa época intentaba convencer a los altos mandos de que era necesario atrincherar y fortalecer esta plaza, por el carácter estratégico de la misma y a pocos Kms de la ciudad de Cartagena, en la que está el puerto y la Base Naval.

El presidente de UGT de Cuevas de Reylo en 1938 era Cayetano García; el Presidente del Frente Popular era el administrador de Correos, Andrés Gutiérrez; el alguacil de Cuevas de Reylo era José Rosique Legaz. En abril de 1938 el alcalde de Fuente Álamo era Antonio García Guillermo. En octubre de 1938 el jefe de Estado Mayor de las Fuerzas del Aire, Grupo nº 24, 3ª Escuadrilla, Isidoro Velasquez, reclamaba una cama al Consejo Municipal por ser necesaria para el personal de la escuadrilla del arma de aviación 2ª región aérea. En junio de 1938 el alcalde era Alfonso López Abellán y en julio de 1938 el alcalde era Ginés García Vera. El número de habitantes en 1940 era de 8.772 y en 2018 era de unos 16.184. La alcaldesa actual es Juana María Martínez García, perteneciente al grupo político del Partido Popular, quien gobierna en coalición con el grupo Ciudadanos y apoyados por VOX y CIFA.

Cuevas de Reylo. El aeródromo de Los Guerreros

Es una Diputación del municipio de Fuente Álamo, que linda con Alhama de Murcia. Su historia es de nobles e hidalgos, como los Reylo Hernández, que fueron Regidores del Ayuntamiento. Gregorio Reylo fue el primer alcalde de Fuente Álamo en 1700. Es un pueblo dedicado especialmente a la agricultura y a la cría del porcino, que ha sufrido una importante inmigración especialmente de marroquíes, superando en número a la población autóctona.



Caserío y pista del Aeródromo de Los Guerreros (Cuevas de Reylo) Años 90. (Foto A. Nieto)

El aeródromo se encontraba situado en un paraje perteneciente a la Diputación de Cuevas de Reylo, denominado Los Guerreros, aproximadamente a un Kilómetro de este pueblo, y se trataba de un caserío con escasas viviendas. El aeródromo estaba construido en una planicie extensa, sin obstáculos montañosos. Ya en 1928 esta zona fue utilizada para maniobras militares. En 1936 se construiría esta pista de aterrizaje, en un terreno llano, con buena capacidad de maniobra de los aviones. En 1937 tenía poco movimiento, siendo la dotación de unos seis o siete aviones pertenecientes a la 3ª Escuadrilla de la aviación republicana. Estos aviones del tipo Tupolev y fabricación soviética llegaron al puerto de Cartagena en septiembre de 1937. Los doce aparatos que llegaron en 1938 procedían de Albacete. La orientación de la pista era en dirección noreste-suroeste, casi similar a la actual del Aeropuerto Internacional de Corvera.

La ciudad de Cabra

Cabra es un municipio de la provincia de Córdoba, al pie de las Sierras Subbéticas. La "Muy Ilustre y Leal Ciudad de Cabra" es rica en tradiciones, historia y gastronomía. Su economía se basa principalmente en el olivo.



Se encuentra situada en el sur de la provincia de Córdoba, a unos 72 km de la capital, destacando el Picacho de la Virgen de la Sierra con 1223 mts de altitud. El Macizo de la Sierra de Cabra está protegido y en él se pueden ver fósiles del tipo de los ammonites, especies emparentadas con los actuales pulpos y calamares. Hay numerosas cuevas, simas y manantiales. La Fuente del Río es un paraje natural donde nace el río Cabra. El clima es mediterráneo continental de influencia atlántica, con inviernos suaves y veranos secos. La temperatura media es de 17 °C, con mínimas de -4 °C y máximas de 43 °C.

Su origen es ibero, de nombre *Licabrum*, Ciudad de los TURDULOS. Los romanos la llamaron *Igabrum*. En el siglo III *Igabrum* fue de las primeras ciudades hispanas en recibir el cristianismo, y

aparece ya como sede episcopal a principios del siglo IV. Contó también con un templo dedicado a Apolo y con un importante acueducto de cinco millas. A finales de 1279 el rey Alfonso X de Castilla cedió a su hijo el infante Pedro de Castilla, la villa y el castillo de Cabra. Enrique II concedió el título de conde de Cabra en 1380 a su hijo, Enrique de Castilla. En 1439 el rey Juan II de Castilla nombró señor de Cabra a Diego Fernández de Córdoba y Montemayor.

Durante la Guerra Civil Española, el 7 de noviembre de 1938, día de mercado, la ciudad fue bombardeada por la aviación republicana. No se trataba de un objetivo estratégico, y la línea del frente se encontraba lejos. Las cifras oficiales fueron de 109 muertos, y más de doscientos heridos. En 1930 contaba con más de 16000 habitantes y en 1940 mas de 20000. En 2018 tenia 20.487 vecinos. El alcalde actual es Fernando Priego Chacón, perteneciente al grupo político PP, quién gobierna con mayoría absoluta.

En el Museo Arqueológico Municipal se encuentra una figura del siglo II, *Niño con liebre*. que fue encontrada en la Villa del Mitra. El Museo Aguilar y Eslava tiene una amplia colección de arte. El mausoleo de la vizcondesa de Térmens es un monumento funerario de gran calidad artística diseñado por el escultor Mariano Benlliure. Otros lugares de interés son la Plaza de Abastos, la iglesia de la Asunción y Ángeles construida en el siglo XIII y reconstruida en los siglos XVI y XVII, la Iglesia de San Juan Bautista , Iglesia Santo Domingo de Guzmán

La Virgen de la Sierra es patrona de la ciudad de Cabra. Las Fiestas en su Honor se celebran del 3 al 8 de septiembre. La Semana Santa es la mayor fiesta de la ciudad con 27 Hermandades y Cofradías de Penitencia, algunas muy antiguas, como la Vera Cruz (1522), la Soledad (1573) o el Nazareno (1586). Un dulce típico de la ciudad es el gajorro, que suele comerse durante la Cuaresma y la Semana Santa, al igual que los pestiños.

El avión: Tupolev SB-2 "Katiuska"



AERONAVES EN ESPAÑA
SERIE MAQUETAS DEL MUSEO DEL AIRE. FICHA N.º 33



Tupolev Ant-40, SB-2 -Katiuska-

Características del Katiuska: potencia: 2 x 860 C.V.; altura: 4,39 m.; envergadura:20,12 m.; superficie alar: 51,34 m².; peso en vacío:3.995 kg.; velocidad de crucero:280 km./h.; velocidad máxima: 430 km./h; alcance:1.450 km.; longitud: 4,39 m.; techo:9.400 m.

Tripulación: 3; Armamento: Cuatro ametralladoras ShKAS de 7,62 mm y de 600 kg. a 1 tm. de bombas.

El SB-2 (*Skorostnoi Bombardirovshik*, cuya traducción es "bombardero rápido"), voló por primera vez el 7 de octubre de 1933. Era un revolucionario bombardero, derivado del caza pesado MI-3 y propulsado por dos motores M 100 de 860 H.P. De construcción enteramente metálica, con planos provistos de flaps, tren retráctil hidráulico, amortiguadores y frenos neumáticos. Tenía una limpia

línea aerodinámica, que unida a la potencia de sus motores le permitía alcanzar una velocidad máxima de 430 km./h. El avión Tupolev SB-2 -Katiuska- (B-5) era un bimotor, monoplano, con tres tripulantes: el bombardero en la proa acristalada, detrás iba el piloto, a la altura del borde de ataque y en el puesto dorsal el ametrallador de cola. Fueron dados de baja en el Ejército del Aire en 1946. Tras la Guerra Civil se formó el 13º Regimiento de Bombardeo en Los Llanos (Albacete) con los 19 aviones que permanecían en estado de vuelo, algunos de los cuales estuvieron en servicio hasta 1948.



Los Tupolev entraron en servicio a comienzos de 1936, llegando el 15 de octubre los primeros Katiuskas a Cartagena, entrando por primera vez e inmediatamente en combate, al bombardear Tablada y Talavera el día 28 de octubre. El SB-2 resultó ser más rápido que los cazas enemigos, y disfrutó durante cierto tiempo de la ventaja de su velocidad, pero era propenso al incendio de los depósitos de combustible y su mantenimiento era delicado, lo que condujo a un número importante de bajas.

Matriculados como BK (por bombardero Katiuska) este bombardero fue uno de los más avanzados y mejor defendidos y rápido, pero su carga de bombas era inferior a la de los aparatos usados por el bando nacional. Rusia envió 142 unidades en 9 envíos, y sólo se recibieron 92, pues los 50 del último envío quedaron en zona francesa y fueron devueltos a la URSS. Actuaron en todos los frentes, tanto en misiones estratégicas como tácticas, contándose entre sus acciones el bombardeo del acorazado Deutschland y el hundimiento del crucero Baleares.

Los primeros Katiuska fueron tripulados exclusivamente por rusos, transfiriéndose de forma paulatina a españoles. Habiendo la República renunciado a bombardear las ciudades en poder de los rebeldes, los grupos de bombardeo basados en este avión se convirtieron en unidades de aviación táctica con excelentes resultados mientras dispusieron de protección de caza, destacando el ataque rápido a los aeródromos rebeldes. Formaron en el grupo 12 de bombardeo hasta que a principios del 38 es disuelto para formar el 24 grupo de bombardeo. De los 92 aviones recibidos se perdieron 70, 40 por la caza enemiga, 10 en accidentes, y 20 por la AA. Uno fue capturado y expuesto en San Sebastián. Del resto, sólo tres pudieron escapar a Argelia.

Llegada de la 3ª escuadrilla de Katiuskas al aeródromo de Los Guerreros

Vamos a reseñar algunos datos que el propio Arquímedes Gómez Palazón contaba en sus memorias y que se recogen en la novela biográfica titulada "Un Quijote de alas rojas", escrita por Otelio Fuentes, sobre su tío-abuelo. Es tan interesante la descripción de los vuelos realizados, los nombres de los componentes de la escuadrilla, así como los antecedentes del bombardeo de Cabra, que he querido casi transcribir de forma íntegra la mayor parte del relato original, con permiso de su autor (Otelio Fuentes Gómez) por la importancia relevante que esa descripción tiene para la historia de municipio de Fuente Álamo. Prácticamente todo el texto que viene a continuación es casi idéntico al recogido en el libro de Otelio Fuentes.

En los últimos días del mes de septiembre de 1938 se produjo un cambio en la estrategia del Grupo 24 de la Fuerza Aérea Republicana, ya que se marchaban las Brigadas Internacionales y con ellas los pilotos rusos que volaban con los pilotos españoles. Se encontraron así los pilotos españoles con 12 nuevos aviones ubicados en uno de los aeródromos de La Mancha. Con estos aviones, más otros cinco o seis que se pudieron reconstruir se decidió la reactivación de la 2ª escuadrilla del Grupo 24 y se pudieron completar otras tres escuadrillas en vuelo, en este caso, la 2ª con sede en Bañolas con 7 aviones, la 3ª que estaba en Celrá con 13 aviones y la 4ª con otros 13 aviones entre San Clemente y Los Llanos-Albacete. La república contaba con unos 35 bimotores de bombardeo rápido "Katiuskas". Tener a toda la dotación de "katis" en el Noreste dejaba muy indefenso el Centro-Sur, por lo que el Estado Mayor del Grupo decidió enviarlos al aeródromo de Cuevas de Reylo en Fuente Álamo. Para eso se eligió la 3ª Escuadrilla, probablemente para darles un descanso en el frente pues era una de las tres escuadrillas que llevaba operando ininterrumpidamente desde la creación del Grupo en junio de 1937.



Tercera escuadrilla de Katiuskas de la aviación republicana, el sexto por la derecha es el joven maestro albacetense, Arquímedes Gómez Palazón

Las misiones en Fuente Álamo serían distintas, pues además de bombardear sobre objetivos militares en frentes más tranquilos, volverían a hacer misiones de protección a la flota republicana como había hecho en sus inicios la 3ª Escuadrilla del Grupo 12 desde el aeródromo de La Ribera en San Javier. Esta nueva organización supuso cambios en la escuadrilla. Unos pilotos fueron a Rusia para realizar cursos y otros pasaron a otra Escuadrilla. Algunos compañeros de Arquímedes no vendrían al aeródromo de Cuevas de Reylo. Antes de salir para Fuente Álamo viajaron a La Mancha para recoger los aviones. Desde Castellar del Valle un Douglas les transportaría hasta Manises y desde allí al centro. Al llegar a Valencia no había visibilidad para tomar tierra porque había mucha niebla y no se veían las luces del campo, por lo que no pudieron aterrizar y volaron hacia Albacete. Allí les transportaron en camiones al campo a recoger los katiuskas. Estos aviones eran de los nuevos pero no tenían la instalación de oxígeno.

El último vuelo de Arquímedes desde Celrá (Gerona) sería el 15 de septiembre de 1938, un vuelo de reconocimiento sobre Mequinenza y Fraga en la zona fronteriza entre Zaragoza y Huesca para comprobar el avance de las tropas fascistas. Después de eso, a las cinco de la tarde, salieron para Fuente Álamo. Se dirigieron al mar por Sitges y a mitad de distancia entre la costa y Baleares, al Sur hasta Valencia, y desde allí hasta Cuevas de Reylo.

La 3ª escuadrilla, con sede en Fuente Álamo, en octubre de 1938, estaba formada por: Entre los pilotos, el Jefe de Escuadrilla y primer jefe de patrulla, Capitán Armando Gracia Mena; segundo Jefe de Escuadrilla, el Teniente Francisco Cabré; tercer Jefe de escuadrilla el Teniente Arquímedes Gómez Palazón, cuarto jefe de patrulla el Sargento José García Ballester. El resto de pilotos eran los Sargentos Francisco Malagón Ibáñez, José Rojas Salas, José Luis Urquía Goenaga, Pedro Alcocer Rodríguez, Juan Martín Simón, Antonio Crespo Narbona, José Martínez Cervantes y Francisco Pérez Gallardo. Como observadores: los Tenientes Salvador Terol Alonso, Agripino Fernández Cantero, Román Martín Fernández y Miguel Simón Pelegrín y los Sargentos Vicente Ortiz Villar, José Cobarro López, Miguel Mera González, Eduardo Hernández Arriero, Tomás Lafuente Gonzalo y Eusebio Mancebo Cano, José García Villalba y José Serrano Castro. Como Jefe de Estado Mayor el Capitán Adrián Bragado Gallart. En 1939, pasaría a ser Jefe de Escuadrilla Arquímedes Gómez.

Como ametralladores estaban los Tenientes Amancio Baltanás, Francisco González Laparra, Ramón Abadía, Joaquín García Ramos y Rogelio Penacho Utrilla, este último recién incorporado desde el Cuadro Eventual de Los Alcázares; los Sargentos Carlos Hernández García, Lorenzo Adell Balaguer, Enrique Calvet Monzó, Ceferino Torres Diego y José Escobar Crespo y el Cabo Lorenzo Reig Llorca. Eran doce tripulaciones completas, 36 soldados, con doce aparatos y el del Estado Mayor, todos ellos en Fuente Álamo.

En este aeródromo se dedicaron a los vuelos de reconocimiento para la Marina republicana. Estos sectores eran triángulos de más o menos 250 Km de lado. Trazando una línea que iría desde este aeródromo hasta Orán en Argelia y desde allí ir dibujando triángulos equiláteros hasta completar un hexágono, serían los triángulos de reconocimiento. Los vuelos de reconocimiento sobre el mar los hacían sin carga de bombas y muy bajos, apenas a 100 metros de altitud. El 20 de Septiembre hicieron la primera salida, una patrulla al mando de Armando-Agripino-Baltanás, acompañado de Rojas-Ortiz-Penacho y Alcocer-Lafuente-Reig. El triángulo iba desde Cuevas de Reylo hasta unos 250 km al Este de Cabo de Palos y por el sur hasta casi Orán. Se aprovechó para hacer escolta de algunos buques de nuestra flota, volando en círculos sobre ellos. Los días 21 y 22 de septiembre se repetiría, pero aumentando la zona de reconocimiento hacia la derecha desde el Este de Cabo de Palos hasta las Baleares volviendo por el Cabo de la Nao en Valencia.

El 2 y 3 de octubre se hizo reconocimiento fotográfico de Ibiza y de la zona de las Islas Columbretes en Castellón más escolta a la flota. Para todos estos vuelos usaban el avión timón 35 que era el "Alcahuete" y el que tenía cámaras especiales para las tomas fotográficas aéreas. Vuelo bajo las órdenes de Armando-Agripino-Baltanás, Malagón-Simón-Hernández y Martín-Mancebo-Calvet.

Empezaron a volar poco y los servicios se iban espaciando. Acostumbrados a salir todos o casi todos los días, a efectuar bombardeos en los frentes de Aragón y del Ebro, estos vuelos de reconocimiento sobre el Mediterráneo les parecían casi ejercicios de prueba y entrenamiento. En esos vuelos por el Mediterráneo al no tener radio si nos ocurría algo con el avión no tendrían otro destino que caer al mar. Al Estado Mayor se le ocurrió proporcionarles unos salvavidas con los que casi no cabían en la cabina y les impedían prácticamente los movimientos en vuelo de los brazos. Fueron desechados de manera inmediata.

Bragado dejó la escuadrilla y fue sustituido por Isidoro Velázquez Aparicio, un Teniente que provenía de la Aeronáutica Naval y que había estado en varias Escuadrillas como Jefe de

Cartografía e Información y en el último año como jefe de Estado Mayor de la 1ª Escuadrilla, la de los rusos. El 11 de octubre programaron unos vuelos de entrenamiento en formación de dos patrullas para que los recién incorporados tuviesen más oportunidades de soltarse volando por si llegaba la ocasión de volver a realizar servicios de bombardeo sobre frentes.

Uno de los aviones reconstruidos lo tuvieron que mandar a despiece por inutilidad y porque empezó a tener demasiadas averías. Así que les quedaron once aviones en vuelo más el de Estado Mayor.

Desde Fuente Álamo, aun tendrían dos o tres de actuaciones en la batalla del Ebro y el día 12 de octubre fueron derribados por los Messerschmitt alemanes dos aparatos. Ese día volaban Crespo-Serrano-Jardiel y Martínez Cervantes-Román Martín-García Ramos. Román Martín y Joaquín García Ramos lograron sobrevivir saltando en paracaídas. Cervantes se estrelló con el avión. Se le supuso muerto pues nunca se encontró su cuerpo, el avión cayó ardiendo de los dos motores. Crespo logró volver a uno de nuestros campos y tomar tierra, pero en el impacto contra el suelo casi perdió un brazo y su Observador Serrano murió con la cabeza abierta por el golpe. De Jardiel se creyó que ya estaba muerto cuando el avión "atterrizó". De esta manera tan trágica se terminó la participación de la 3ª escuadrilla-24 en la zona de Aragón y Cataluña donde tanto tiempo habían estado luchando por la República.

Los supervivientes llegaron a Fuente Álamo en los últimos días de Octubre del 38. Crespo fue enviado al hospital. Armando fue destinado al Grupo24, probablemente a la 2ª escuadrilla. García Villalba fue enviado al Cuadro Eventual. Cabré había pedido el traspaso a Transportes, ya que mentalmente estaba muy cansado pues llevaba luchando desde el mismo inicio de la guerra. El destino no le fue concedido, alegando que se necesitaban pilotos experimentados, y sería nombrado Jefe de la Escuadrilla, lo que acabó de agotarle todavía más. Cabré no era militar de vocación, sino un piloto civil de vuelo deportivo movilizad y llevaba demasiado tiempo luchando. Cabré era buen compañero, muy celoso de su dignidad y cumplimiento en el deber. Con la salida de Armando no quedaba ningún militar profesional en el personal de pilotos de la 3ª Escuadrilla-24.

El paso de Cabré a Jefe de Escuadrilla y primero de patrulla, hizo que Arquímedes pasase a segundo Jefe de Escuadrilla, García Ballester como tercer jefe de patrulla y Malagón como cuarto. Además, hubo cambio de observadores pues Agripino pasó a volar con Arquímedes y Terol con Cabré. Se unieron a la escuadrilla algunos compañeros nuevos para cubrir las últimas bajas. Los Sargentos Pilotos Francisco Márquez Vicente y Benito Barea que provenía de la tercera promoción de Kirovabad (escuela de pilotos en Azerbayán). Los Sargentos Observadores Carmelo Roig Ferragud, José García García y Felipe Encinar Casimiro, que llegaban desde la escuadrilla de Reentrenamiento. En los ametralladores se unieron, el Sargento José Márquez Gómez y el Cabo Luis Alfonso Armendáriz.

El día 17 de octubre volvieron a realizar el reconocimiento sobre el Este de Castellón hasta las islas Columbretes a unos 130 Km desde la costa. La tripulación ese día la formarían Cabré-Terol-Hernández, Malagón-Simón-Baltanás y Urquía-Cobarro-Adell. El día 19 salieron Arquímedes-Agripino-González Laparra, García Ballester-Hernández Arriero-Escobar y Martín Simón-Mancebo-Calvet. Hacía mal tiempo y después de virar hacia el Sur en el Cabo de Palos no lo pudieron efectuar en su totalidad y se vieron obligados a volver al aeródromo. El día 21 de Octubre recibieron orden de prestar servicio de bombardeo sobre el puerto de Motril, donde había flota nacionalista que estaba hostigando a los barcos que intentaban llegar a Cartagena. Salieron dos patrullas: Cabré-Terol-Hernández como Jefe de escuadrilla acompañado de Malagón-Simón-Baltanás y de Pérez Gallardo-Roig-Torres y Arquímedes como jefe de patrulla con Agripino de Observador y Francisco

González Laparra de Ametrallador. Le acompañaban Garcia Ballester-Hernández Arriero-Escobar y Martín-Mancebo-Calvet.

El 23 de Octubre los servicios los hicieron sobre dos objetivos diferentes. Cabré-Terol-Hernández, Malagón-Simón-Baltanás y Urquía-Cobarro-Adell volaron hasta Jaén y Córdoba para hacer reconocimiento fotográfico y bombardeo de unas fábricas en Aguilar de la Frontera. Arquímedes-Agripino-González Laparra, hicieron de nuevo el reconocimiento del Mediterráneo en el triángulo que iba desde Orán hasta Roquetas de Mar y vuelta al campo. El 26 de Octubre hicieron un servicio sobre el Centro de la península, un reconocimiento sobre el sector de Seseña y bombardeo sobre Yllescas. Lo realizaron la patrulla de Arquímedes-Agripino-González Laparra, Garcia Ballester-Hernández Arriero-Escobar y Alcocer-Lafuente-Reig. Este vuelo era de más de 300 km de ida más otros tantos de vuelta. El total de horas de vuelo ese día fueron algo más de tres.

El 27, al día siguiente, sería Cabré el que saliese con una patrulla a bombardear sobre las posiciones enemigas de Seseña y al mismo tiempo un reconocimiento fotográfico de las zonas de Seseña, Yllescas, Olías del Rey y Alcolea del Tajo, en Toledo. El mismo día la patrulla Arquímedes-Agripino-Francisco González, García Ballester-Hernández-Escobar y Barea-García García-Luis Alfonso realizaron el reconocimiento del triángulo de sector Cuevas de Reylo-200Km al Este de Cabo de Palos-Islas Baleares. Buscaban barcos fascistas para intentar que no bombardeasen los puertos valencianos y que hubiese tráfico marítimo de entrada a los puertos de Cartagena y Valencia.

El 30 de octubre actuaron sobre el puerto de Motril. Fueron los seis aviones bajo el mando del jefe de escuadrilla. Las tripulaciones ese día fueron Cabré-Terol-Torres, Urquía-Cobarro-Adell y Malagón-Simón-Baltanás y por mi patrulla Arquímedes-Agripino-González, García Ballester-Hernández-Escobar y Alcocer-Lafuente-Reig. Estos bombardeos intentaban dejar inactivo el puerto para que los barcos fascistas no pudiesen campar a sus anchas por esa franja de mar desde el Estrecho hasta Baleares. El 1 de Noviembre la primera patrulla que dirigía Cabré-Terol-Ceferino junto con Urquía-Cobarro-López y Malagón-Simón-Baltanás bombardearon la carretera de Motril a Granada. El 4 de noviembre la patrulla Arquímedes-Agripino-González, García Ballester-Hernández-Escobar y Alcocer-Lafuente-Reig a recorrer el triángulo del Mar Mediterráneo comprendido entre los vértices de Cuevas de Reylo-200Km al Este de Cabo de Palos-Islas Baleares.

7 de noviembre de 1938. El día D

La vecina localidad de Baena ya fue bombardeada por la aviación republicana el 28 de octubre de 1938. El profesor de la Universidad de Sevilla, Julio Rodrigo Fernández García, señala que el bombardeo de Cabra, *"no fue un hecho aislado, fue uno de los 16 bombardeos aéreos republicanos sobre la retaguardia nacional que se produjeron en el frente Sur entre el 21 de octubre y el 8 de noviembre de 1938, entre ellos se encuentra el bombardeo de Baena del 28 de octubre de 1938 y los de Albendín y Luque del día 8 de noviembre de 1938."* Se pensaba que el motivo de estas operaciones aéreas en Andalucía, que afectaron más a la población civil que a las fuerzas militares, podría ser la preparación de la ofensiva de Peñarroya-Valsequillo. Los ataques tendrían como objetivos provocar el desorden en las líneas de los nacionales.

Pero el 7 de noviembre le tocaría a Cabra y con resultados desastrosos. Entre la población se hizo popular una cancioncilla: *«El día 7 de noviembre/ Cabra se bombardeó/ por tres aparatos rojos/ que Azaña nos mandó. / Murieron ricos y pobres/ viejos y de los demás/ muchos estaban en la plaza/ buscando ganarse el jornal»*. Sobre este bombardeo hubo polémica acerca de si era equivocación del servicio de información, incluso sobre si fue llevada a cabo por la tercera o por la cuarta

escuadrilla. Parece claro que fue la 3ª escuadrilla que sustituyó a la 4ª, trasladándose ésta a la zona de Cataluña. Así lo confirman algunos de los pilotos que volaban en la 4ª escuadrilla.

Ese bombardeo protagonizado por la aviación republicana no tiene fácil explicación. Cabra carecía de valor estratégico. No era un importante nudo de comunicaciones, ni objetivo militar que pudiera explicar el ataque. Cabra estaba muy alejada de los frentes de lucha y tampoco se encontraban en ella tropas italianas pertenecientes al "Corpo di Truppe Volontarie", como se ha insinuado para tratar de buscar una cierta justificación a lo que no la tiene. Es cierto que en Cabra hubo tropas italianas en las primeras semanas de 1937 y hay una importante documentación gráfica sobre ello. Tropas que tomaron parte en la ocupación de Málaga por parte del ejército franquista. También lo es que pasaron de nuevo por Cabra en su camino hacia el frente de Madrid donde participaron en la desastrosa ofensiva de Guadalajara. Pero en noviembre de 1938 hacía bastante más de un año que no había tropas italianas en Cabra que pudieran ser objeto de un ataque de la aviación republicana, como ha demostrado Antonio Arrabal en su obra: 'El bombardeo de Cabra: el Guernica de la Subbética'.

Por la fecha en la que se produjo el bombardeo, la Guerra Civil entraba ya en su última fase. En los últimos días de octubre de 1938, las tropas franquistas habían roto por diversos puntos el frente republicano, tras tres meses de durísimos combates sostenidos en las riberas del río Ebro, donde se libró la batalla más importante de la guerra que, a partir de este momento, estaba perdida para la República. La derrota republicana del Ebro dejaba abierto al ejército franquista el camino hacia Cataluña y hacia la frontera francesa, a la que llegaron apenas tres meses después, en los primeros días de febrero de 1939. En el momento en que Cabra fue bombardeada, se estaba en el principio del fin de la guerra iniciada con la rebelión militar del julio de 1936.

Además, este bombardeo se perpetró durante la última fase de la Batalla del Ebro, que había comenzado el 30 de octubre con el contraataque de las tropas franquistas; es decir, en un momento en que el mando del Ejército Popular sabía que la guerra ya estaba perdida. Dos meses y medio más tarde, el general Juan Yagüe entraría en Barcelona entre el delirio de los catalanes. Y un hecho curioso: ese octubre la aviación nacional comenzó los bombardeos con pan blanco en Madrid, Alicante y otras ciudades, que se repetirían varias veces.



Barracones de la Molineta, donde se alojaba el personal del aeródromo de Los Guerreros.



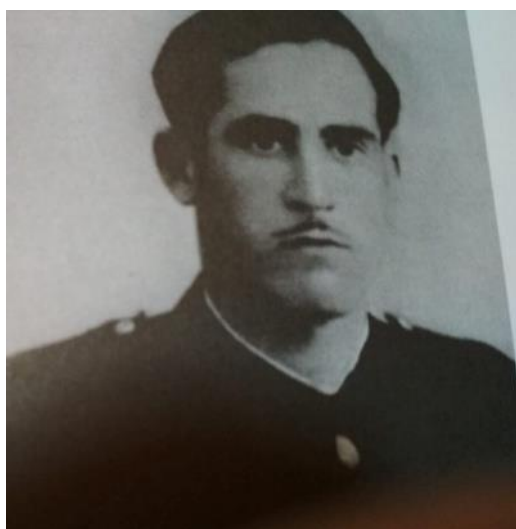
ACTIVIDAD DE LA AVIACION ENEMI-GA.—La aviación roja, huyendo de los encuentros aéreos, que tantas pérdidas les causan, y alejándose de todo objetivo militar, lleva varios días dedicada a batir pueblos civiles de la zona nacional, los más alejados posibles de las actividades militares y desde los que les es fácil la huida.

Hoy correspondió la cobardía e inhumana agresión al pueblo de Cabra, en donde, en la madrugada, nueve aviones rojos han sorprendido a la población civil, bombardeándola y causando ochenta y seis muertos y ciento diecisiete heridos, en su totalidad personas civiles y gran número de mujeres y niños.

La España Nacional, generosa y justa con los que engañados la han combatido sin crueldades, no dejará, sin embargo, sin sanción ni debida respuesta crímenes de esta naturaleza.

Salamanca, 7 de noviembre de 1938, III Año Triunfal.—De orden de S. E.—El General Jefe de E. M. FRANCISCO MARTIN MORENO

En el aeródromo de Fuente Álamo habían recibido, por parte del servicio de información, orden de que se reconociese el sector de Bujalance-Castro del Rio-Cabra y Baena-Cabra-Lucena. Se había filtrado que las tropas italianas estaban allí para preparar acciones sobre Alcaudete por lo que debíamos ir a comprobarlo. Los días 5 y 6 de noviembre, hicieron amplios reconocimientos sobre las zonas mencionadas. El día 5 fue enviada la tercera patrulla con jefe de patrulla Martín-Hernández Arriero-Torres, punto izquierdo Alcocer-Lafuente-Reig y punto derecho Rojas-Mancebo-García Ramos. El día 6 fue enviada la patrulla formada por Arquímedes-Agripino-González y García Ballester-Román Martín-Escobar y Barea-Encinar-Márquez. Mientras, en el aeródromo, Malagón-Simón-Baltanás se quedaron haciendo pruebas sobre uno de los aviones al que se había tenido que reparar el motor derecho. De vuelta al aeródromo y analizadas las fotografías se veían en las mismas algo parecido a lonas o tiendas de campaña en el centro del pueblo, por lo que la información parecía ser correcta. Se les ordenó el bombardeo de esas tropas.



Amancio Baltanás, uno de los soldados que estuvo en Fuente Álamo (falleció el 22 de abril de 2018). Informe del Estado Mayor Republicano sobre la existencia de tropas en Cabra.

El día 7 de noviembre a las 6:30 de la mañana, la patrulla que dirigía ese día el jefe de escuadrilla Cabré, acompañado de los pilotos Márquez y Malagón, despegó del aeródromo en Cuevas de Reylo rumbo a Cabra, Córdoba. Del resto de observadores y ametralladores de aquel día estaban Terol, Calvet, Miguel Simón Pelegrín y Baltanás y otros dos que podrían ser Ceferino y Cobarro. El caso es que sin oposición ninguna por parte de antiaéreos o cazas fascistas realizaron el servicio con bombas de peso ligero sobre el objetivo a las 7:15 y volvieron al aeródromo. El vuelo duró probablemente una hora y seis minutos, pues la velocidad de crucero de estos aviones era de 280 Kms/hora, y la distancia entre Cabra y Fuente Álamo, en línea recta es de unos 285 Kms.

En el parte de operaciones republicanas del día 7 de noviembre de 1938 de la Jefatura de las Fuerzas Aéreas CentroSur, 3ª sección del Estado Mayor, se indica sin especificar el aeródromo del que partieron los Katiuskas: A las 7,27 despegaron tres B.K. para efectuar un servicio de reconocimiento y bombardeo de Cabra. Se batió el objetivo finalmente observándose las explosiones en el centro del pueblo. Se obtuvieron fotografías del frente reconocido. No se observó caza enemiga ni se les hostilizó con fuego antiaéreo, tomando tierra todos los aparatos sin novedad.

A lo largo de ese día y en los siguientes, descubrirían la terrible verdad. Era cierto que había tropas en Cabra, batallones de Transmisiones y Motorizados que estaban levantando la infraestructura del Cuartel General, pero lo que ellos habían tomado por lonas y tiendas de campaña eran puestos de mercado. Un error de análisis de los servicios de interpretación de fotografía aérea les había hecho tirar bombas sobre el centro del pueblo y lo peor, sobre población civil e inocentes.

Los 3 aviones mandados por el teniente Francisco Cabré y Rofes, dieron tres pasadas sobre Cabra y arrojaron 20 bombas, de las que 15 cayeron dentro del casco urbano de la población. Después realizaron un ametrallamiento sobre las casas y los vecinos. Los aviones, que eran los más rápidos de la guerra española, muy superiores a los que tenían los nacionales, regresaron sin problemas a su base, ya que no recibieron fuego antiaéreo ni se encontraron con cazas enemigos.



Lonas y toldos del Mercado de Abastos de Cabra, sobre el que cayeron la mayor parte de las bombas. El bando republicano achacó esto a un error, pero se hicieron más de 1000 fotos de reconocimiento los días anteriores al del bombardeo.

El parte de guerra del 9 de noviembre de 1938 recogía la versión nacional de los sucesos, con unos datos aún erróneos del número de aviones y de bajas: *"La aviación roja, huyendo de los encuentros aéreos que tantas pérdidas le cuestan y alejándose de todo objetivo militar, lleva varios días dedicada a batir pueblos civiles de la zona nacional, lo más alejados posible de las actividades militares y desde los que les es fácil la huida.*

Hoy correspondió la cobarde e inhumana agresión al pueblo de Cabra, en donde, en la madrugada, nueve aviones rojos han sorprendido a la población civil bombardeándola y causaron 86 muertos y 117 heridos, en su totalidad personas civiles y en gran número mujeres y niños.

La España Nacional, generosa y justa con los que engañados la han combatido sin crueldades, no dejará, sin embargo, sin sanción ni debida respuesta crímenes de esta naturaleza."

Arquímedes Gómez escribió textualmente: *"No creo que haya nadie que esté preparado, aun en tiempos de guerra, para asimilar hechos como estos. Nada consolaba a mis compañeros. Nosotros nos habíamos alistado para luchar contra otros soldados que, además, intentaban imponer el fascismo en España. Por supuesto que en cualquier guerra hay y habrá muertes inocentes, pero siempre habíamos tenido mucho cuidado de seleccionar los objetivos para que fueran exclusivamente militares. Este error nos costó mucho de asimilar, pues quedaría siempre como una mancha en el historial de "La Gloriosa"."*

Franco ordenó el mismo día 7 un bombardeo de represalia sobre Linares o La Carolina, que no se ejecutó. Según el historiador Jesús Salas Larrazábal, la represalia se ejecutó sobre Martos, bombardeado los días 27, 28 y 29 de diciembre, con un resultado de 14 muertos.

Dice el historiador egabrense Calvo Poyato: *"Nadie en Cabra estuvo pendiente de la luna aquella noche (hubo un eclipse lunar). Había en torno a un centenar de muertos y una cifra que superaba los 200 heridos llenaba el hospital y la casa de socorro. Hacían falta sábanas, colchones o simples jergones a falta de camas donde poder acomodar a los heridos. Se necesitaba sangre, vendas, alcohol, desinfectantes..."*

Había muchas familias destrozadas. Padres que habían perdido a los hijos. Hijos que se habían quedado sin padres, huérfanos. Familias destrozadas en las que faltaba alguno de sus miembros. Numerosas casas estaban arruinadas o completamente destruidas y eran muchas las personas que se habían quedado sin hogar, siendo, en la mayor parte de los casos, gentes de condición muy humilde. Los egabrenses no estaban para eclipses y no había muchas ganas de mirar a la luna con lo que tenían delante de sus ojos en la tierra."

Al día siguiente del bombardeo de Cabra, el 8 de noviembre de 1938, 18 aviones de "La Gloriosa" bombardearon en represalia la aldea de Albendin y la población de Luque. El general Queipo de Llano ordenó esos bombardeos porque le afectó mucho la masacre de Cabra. La mitad de los muertos fueron enterrados en una fosa común que ahora no reconoce la Ley de Memoria Histórica. En 2003 una cruz conmemorativa fue trasladada del centro del pueblo al cementerio por un alcalde del PA apoyado por el PSOE y el PP.

La vida en el aeródromo tras el 7 de noviembre

Los pilotos de Cuevas de Reylo no volvieron a volar hasta unos días después, casi a final de mes. El día 21 de noviembre volvieron a salir al Mediterráneo, al sector triangular formado por Cuevas de Reylo-200 Km en la Vertical de Oran-Roquetas de Mar. Ese día salieron Arquímedes-Agripino-González, Malagón-Simón-Baltanás y Alcocer-Lafuente-Reig. El día 28 de noviembre se les ordenó un reconocimiento sobre Masías Blancas en Castellón. El servicio lo dirigía el jefe de Escuadrilla Cabré-Agripino-Ceferino, que volaba con Pérez Gallardo-Roig-Penacho y Rojas-Mancebo-García Ramos. Encontraron fuego de antiaérea y fueron derribados. Roig resultó herido y hospitalizado ya no volvió a la escuadrilla.

El día 30 de noviembre, en una operación que se desarrollaba de nuevo sobre el centro, efectuaron reconocimiento del Sur de Madrid y del Norte de Toledo, más o menos la comarca de La Sagra. La zona estaba compuesta por Navalcarnero-Yllescas-Borox en Toledo. Luego de efectuado el reconocimiento pasaron a bombardear elementos de transportes que había en Ciempozuelos. Se incorporó por aquellas fechas a la escuadrilla el Mayor Francisco Vegas Sánchez, comisario político que ya había estado en "Katiuskas" en la época de Mendiola y que le enviaban desde Villafamés. Era un tipo grueso con gafas y que ya sabía lo que era convivir con aviadores, por lo que no hubo ningún problema con él.

Para el día 9 de diciembre se nos programó un servicio sobre la estación de ferrocarril de Córdoba. Para llevarlo a cabo se trasladaron el día 7 al aeródromo de San Clemente, los seis aparatos. Tenían una hora de vuelo desde ese campo hasta Córdoba. Salieron a primera hora de la mañana, casi a las 7:00 para estar allí recién amanecido. Ese día, las dos patrullas esperábamos movimiento pues sabíamos que había antiaérea. Entraron a la ciudad a 4.800 metros de altura siguiendo la orilla izquierda del Guadalquivir. El bombardeo lo realizaron a 4.000 metros de cota y soltaron unas 40 bombas, volviendo sin novedad a San Clemente. Desde ese mismo aeródromo se les planteó un reconocimiento sobre el Mediterráneo el día 15 de diciembre, en esta ocasión era entre Valencia y la isla de Ibiza. Salió la tercera patrulla al mando de Rojas-Hernández-Torres, acompañado de Alcocer-Lafuente-Reig y de Martín-Mancebo-García Ramos. Alcocer tuvo que volverse por tener problemas con las llaves de la gasolina. Los demás completaron el reconocimiento sin mayores problemas.

También desde San Clemente atacarían otra vez el puerto de Motril el día 16 de diciembre. Lo realizó la primera patrulla bajo las órdenes de Cabré-Terol-Ceferino acompañado de los del día anterior Rojas-Hernández-Calvet y Alcocer-Lafuente-Reig. Efectuado sin problemas, volvieron a la base en Cuevas de Reylo el 19 de diciembre de 1938.

El día 24 de diciembre fue el último vuelo de Arquímedes del año 1938. Fue sobre uno de los triángulos de reconocimiento habituales. En concreto el que comprendía Cuevas de Reylo-Oran-Roquetas de Mar. Voló con Agripino y Gonzalez Laparra y le acompañaban Malagón-Simón-Baltanás y García Ballester-Román Martín-Escobar. En los días siguientes la escuadrilla recibió la orden de dar protección y escolta al crucero "José Luis Díez" que estaba en Gibraltar intentando reparar averías que había sufrido. Cabré realizó el mismo vuelo durante cuatro días seguidos ya que el "José Luis Díez" no acababa de salir del puerto gibraltareño. En total eran casi cuatro horas de vuelo. Al final del cuarto día bajaba del avión extenuado, casi no se tenía en pie y seguía empeñado en hacer el servicio con su patrulla. Arquímedes discutió con el porque había doce tripulaciones completas y Cabré se empeñaba en utilizar sólo tres.



Personal de la 3ª Escuadrilla 24 en Fuente Álamo, de izquierda a derecha, chofer, Juan Martín (piloto), Tomás Lafuente (observador), Amancio Baltanás (ametrallador), Miguel Mera (observador), chofer, Francisco Malagón (piloto) y José García Ballester (piloto).

Este servicio era peligroso. Casi toda la costa estaba ocupada por antiaérea y enfrente estaba Africa. No tenían donde ir en tierra si surgían problemas, sólo el mar y no eran hidros. No tenían radio en los aviones. Todos tenían los nervios agotados, pero a Cabré se le notaba a cada momento. No se había sentido legitimado en algunas ocasiones para las órdenes, pues le había sido difícil mandar cuando el Jefe de Estado Mayor (Bragado) y el de mecánicos (Calvo) eran capitanes mientras Cabré seguía de Teniente. Finalmente, el crucero "José Luis Díez" en la madrugada del 30 intentó salir de Gibraltar y fue atacado por los barcos fascistas embarrancando en una playa cercana. Al menos ya no tendrían que volar más a esa misión.

El 1 de enero del año 39 tuvieron dos servicios. En el primero y preparando lo que iba a ser la ofensiva que haría el ejército sobre Peñarroya se les ordenó efectuar reconocimiento de la zona de Vélez de Benaudalla, Órgiva, Capileira y después bombardear concentraciones en Órgiva en Granada. Para el segundo servicio, se les ordenó bombardear el puerto de Castellón por estar ocupado por la flota fascista. Lo realizaron dos patrullas, una mandada por Cabré fue la que se ocupó del puerto de Castellón y otra bajo mando de Arquímedes, fue a Granada. Estos vuelos los hacían a 4.000 o 4.500 metros de altitud. Las tripulaciones ese día fueron Cabré-Terol-Ceferino, Urquía-Cobarro-Adell y Crespo-Mera-Hernández. Crespo hacía muy poco que había vuelto de su estancia en el hospital después de su derribo en octubre.

Una patrulla la formaban Arquímedes-Agripino-González, Alcocer-Lafuente-Reig y Garcia Ballester-Hernández Arriero-Escobar. Debido a la batalla de Cataluña la acumulación de antiaéreos y caza fascista en el Sur era bastante escasa por lo que no solían tener problemas en cuanto a estos

servicios. Terol les dijo que el puerto de Castellón sí que estaba fuertemente defendido por las baterías alemanas, la patrulla tuvo que soltar las bombas a mucha altura lo que les quitó eficacia en el acierto.

El día 3 volvieron a repetir el servicio sobre sectores de Granada. De nuevo una patrulla bajo mi mando. Arquímedes-Agripino-González, Pérez Gallardo-Encinar-Penacho y Márquez-Ahuir-Luis Alfonso. Estos compañeros eran muy novatos llevaban muy pocos vuelos encima, pero había que rotar a las tripulaciones. El 4 de Enero otra vez se les programó seguir actuando sobre Granada en este caso salieron dos patrullas, una para hacer el reconocimiento fotográfico del puerto Motril, del mismo Motril y de las posibles concentraciones de tropas en las localidades de Dúrcal, Lanjarón y Órgiva en Granada. En las fotografías de vuelos de días anteriores, habíamos visto transportes y tropas en las proximidades y había que seguir confirmando el avance y dirección de los mismos. Cabré-Terol-Ceferino, Urquía-Cobarro-Adell y Crespo-Mera-Hernández se encargaron del reconocimiento fotográfico y del bombardeo en Órgiva y la segunda patrulla bajo el mando de Malagón-Simón-Baltanás con Rojas-Mancebo-García Ramos y Barea-García García-Márquez, del bombardeo de Motril.

El 8 de enero, les trasladaron a la 3ª escuadrilla 24 a Argamasilla de Alba, en Ciudad Real, con todos los efectivos que entrarían en combate, dos patrullas. El 5 había comenzado una ofensiva del ejército de Tierra sobre Extremadura y la aviación entraría en combate para debilitar las defensas fascistas en Peñarroya y Valsequillo el día 9 de enero. Algunos se quedaron en descanso para el servicio en el aeródromo. Esa medida la tomaban porque en servicios de todos los efectivos, no iban los dos jefes primero y segundo de escuadrilla juntos. En caso de que alguno cayese siempre quedaría el otro para seguir mandando la escuadrilla.

Volaron ese día la habitual primera patrulla mandada por Cabré-Terol-Ceferino, Urquía-Cobarro-Adell y Crespo-Mera-Hernández y una segunda que estuvo compuesta por Malagón-Simón-Baltanás, Alcocer-Lafuente-Reig y Martín-Roig-Calvet. El bombardeo se hizo por la tarde cuando escampó la fuerte lluvia que cayó ese día y que se repetiría en los días siguientes. El 15 se trasladaron desde Argamasilla de Alba a San Clemente y desde allí volvieron el 16 de Enero a Cuevas de Reylo.

Con la reestructuración de los aeródromos y su codificación de fecha 20 de diciembre de 1938, el cuadro de los sectores quedaría así:

1.er SECTOR CÓDIGO 2.º SECTOR CÓDIGO

Burguete KZ-3 La Ribera KX-2

El Carmolí KZ-2 Lo Monte KX-1

Aparecida KZ-1

3.er SECTOR CÓDIGO 4.º SECTOR CÓDIGO

Tabernas KT-5 Alcantarilla KS-4

Alquian KT-4 Archena KS-3

Nijar Norte KT-3 Palmar KS-2

Nijar Sur KT-2 Vereda KS-1

Roquetas KT-1

Blanes KT-6

5.º SECTOR CÓDIGO 6.º SECTOR CÓDIGO

Totana KQ-5 Hellín KV-3

La Costera KQ-4

Cancarix KV-2

Cuevas del Reillo KQ-3

Ontur KV-1

Lorca KQ-2

Puerto Lumbreras KQ-1

La Alcanara KQ-6

Campillo KQ-7



Tripulantes de las Fuerzas Aéreas republicanas, 3ª Escuadrilla 24, en el aeródromo de Los Guerreros

El 20 de enero se les ordenó proteger a la flota republicana en su salida desde Cartagena y encontraron buques enemigos. Procedieron a ametrallarlos y a volver a la base para cargar bombas e intentar hundirlos. Cuando volvieron tardaron mucho en dar con ellos y les soltaron las bombas a pesar del fuego con que les respondían desde los buques. No dieron en los blancos, pero sí a escasos metros de los barcos. Aquello fue suficiente para que saliesen huyendo a su base de Palma de Mallorca. La tripulación de aquel día era Arquímedes-Agripino-González, García Ballester-Hernández Arriero-Escobar y Alcocer-Lafuente-Reig

A finales de Enero se produjo una reorganización del Grupo 24. Desde la URSS, se habían enviado 62 Katiuskas nuevos con motores más veloces, (alcanzaban casi los 500 Km por hora) y hélice tripala. El Grupo se dividió en tres subgrupos de dos escuadrillas bajo los mandos de Ananías San Juan, Armando Gracia y Gumersindo Arean. Se recibió la circular informativa en Cuevas, con fecha de 23 de Enero de 1939. Eran 83 aviones en total. Arquímedes Gómez fue nombrado Jefe de escuadrilla de la 2ª Escuadrilla 24, que era la que después de la reorganización del Grupo 24, estaba en Cueva de Reylo.

Esta escuadrilla estaba formada por: Pilotos: Jefe de escuadrilla y primer jefe de patrulla, Teniente Arquímedes Gómez Palazón, segundo jefe de patrulla el Sargento José García Ballester, tercer jefe de patrulla el Sargento Francisco Pérez Gallardo y el resto hasta completar los

Sargentos José Rojas, Antonio Crespo, José Luis Urquía, Juan Martín Simón, Pedro Alcocer, Benito Barea y Daniel Martínez Moreno. Observadores Jefe de Observadores el Teniente Agripino Fernández, el resto lo componían el Teniente Salvador Terol, el Capitán Román Martín y los Sargentos José Cobarro, Miguel Mera, Eusebio Mancebo, José García García, Felipe Encinar, José Ahuir y Arturo Garoz de la Cruz. Jefe de Estado Mayor, El Teniente Isidoro Velázquez Aparicio Ametralladores: Los Tenientes Amancio Baltanás, Francisco González, Joaquín García Ramos y Rogelio Penacho y los Sargentos Carlos Hernández García, Lorenzo Adell, Enrique Calvet, Ceferino Torres, José Escobar y los Cabos Lorenzo Reig y Joaquín Pradies.

El Jefe de Mecánicos era el Teniente Fulgencio Beneyto, el de Electricistas el Sargento José Alhambra y el de los especialistas de los aparatos de a bordo el Sargento Miguel Garrido Jiménez. La tripulación habitual de Arquímedes seguiría siendo la misma. junto con el ahora jefe de de Observadores, Agripino Fernández, que había ascendido a Teniente. Paco González Laparra era ametrallador, de Logroño, y lo describe Arquímedes de este modo: *"un año mayor que yo y era muy divertido, le gustaba mucho cantar y en la cantina todos acabábamos alrededor suyo mientras nos bebíamos unos chatos de vino, pocos claro está, pero de vez en cuando nos lo podíamos permitir"*.

El 26 de Enero de 1939 se les reclamó, por parte de la Marina, para hacer un vuelo de reconocimiento y de protección a buques de la flota republicana desde Cartagena hasta Valencia. Salieron dos patrullas bajo el mando de Arquímedes. La primera iría más adelantada para ver el rumbo y la segunda iría avanzando realizando círculos para cubrir la ruta de los barcos. Arquímedes-Agripino-González Laparra, Urquía-Cobarro-Adell y Alcocer-Román Martín-Reig era la configuración de la primera patrulla. La segunda la mandaba Pérez Gallardo-Ahuir-Torres e iba acompañado de Rojas-Mancebo-García Ramos y Barea-Encinar-Penacho.

A la vuelta de aquella misión mientras el resto volvía a Fuente Álamo, Arquímedes hizo escala en El Carmolí pues le rateaba un poco el motor derecho y no quiso arriesgar. Los mecánicos de aquel campo le echaron un vistazo y no vieron nada raro. Al día siguiente volvió a Fuente Álamo y allí los mecánicos vieron que había un manguito rajado. El 29 de Enero salieron a hacer pruebas con el aparato encima del aeródromo, para ver como respondía el motor una vez reparado.

El 3 y 4 de febrero volvieron a repetir el servicio de protección y reconocimiento, las patrullas de Arquímedes-Agripino-González Laparra, Alcocer-Román Martín-Reig y Crespo-Mancebo-Calvet. La segunda al mando de Pérez Gallardo-Ahuir-Torres que iba acompañado de Martín Simón-Mera-Hernández y Daniel Martínez-Garoz-Pradies. El 6 de febrero de 1939 en otra acción sobre la zona de Peñarroya-Valsequillo, se les ordenó bombardear las posiciones enemigas de Cerro Casino y Cerro La Antigua. Para aquel servicio fueron García Ballester-Terol-Escobar, Alcocer-Román Martín-Reig y Crespo-Mancebo-Calvet. Esa fue nuestra última intervención en aquel frente.

Dice Arquímedes en su autobiografía: *"Empecé a darme cuenta de lo complicado que era ser Jefe de escuadrilla, porque no solo había que tener en cuenta los servicios en el aire, si no todas las complicaciones que sucedían en tierra y que, por sencillas que parezcan, si no se resolvían acababan siempre en mi mesa. Peticiones de repuestos para los aviones, que tenía que aprobar y firmar, permisos que debía o no conceder...El mantenimiento de la disciplina era más difícil que nunca, pues como escaseaban los vuelos, el ocio y el aburrimiento hacían muy largos los días. Además, ya teníamos un verdadero problema en cuanto a los suministros, escaseaban los víveres, ya casi no había tabaco y para los que eran muy fumadores era un martirio. El intercambio de cajetillas por cualquier cosa empezaba a ser corriente y los que apenas fumaban empezaron a acumular verdaderas cantidades de comida, ropa, botas... No podía tener a la unidad haciendo instrucción*

únicamente para mantenerlos ocupados, pero sí que mandaba formar de vez en cuando y por sorpresa. En una de estas revistas, recuerdo que un Ametrallador del que no diré el nombre, apareció en camiseta interior y sin botas. Al preguntarle por la vestimenta faltante me dijo muy serio. "Me la he fumado, mi Teniente". Las risas fueron de estruendo y aunque lo habíamos pasado bien, no me quedo más remedio que ponerle un arresto de cinco días que al final se quedaron en dos. Éramos una familia, casi todos de la misma edad y la guerra nos había hecho hermanos. El hecho de no ser militares profesionales nos hacía obviar la mayoría de las veces los grados y las jerarquías, pero los muchachos siempre me respetaron en el tiempo que estuve al mando.

El 11 de Febrero recibieron orden de actuar sobre Teruel, efectuando un reconocimiento fotográfico sobre Villaestar y Cubla y un bombardeo sobre las fortificaciones de Aldehuela. Este servicio fue una sorpresa pues hacía ya mucho que nos habíamos retirado de ese frente. Fue mi último servicio de bombardeo y enviamos sólo una patrulla bajo mi mando. Ese día volaron Arquímedes-Agripino-González Laparra, Alcocer-Román Martín-Reig y Martín Simón-Mera-Hernández. Ya no volarían más hasta Marzo y entretanto, se produjo el vuelco político que dio lugar al alzamiento militar de Casado contra el gobierno.

Señala Arquímedes: "Aunque nuestra guerra la teníamos perdida desde hacía mucho, la situación internacional de guerra entre Alemania, Francia e Inglaterra parecía muy cercana y la opinión de los comunistas era aguantar como fuera hasta que la guerra hiciese inevitable la ayuda internacional a la República. Sin embargo, Casado creía firmemente que prorrogar la situación era una locura y pensaba de manera muy ilusa, como luego se demostró, que todo se podía arreglar entre militares con "una paz honrosa y una rendición digna".

"Eso hizo que se enfrentase de manera directa a Negrín y, con ayuda de algunos compañeros militares hizo correr en Aviación la consigna de que había conseguido un acuerdo mediado por Inglaterra para conseguir un nuevo "Abrazo de Vergara". Cascón, Mendiola y otros mandos debieron de convencerse y también empezaron a hacer ver que era posible. En la radio fascista y por medio de proclamas, empezamos a oír las primeras promesas de perdón si nos entregábamos.

Cayó Cataluña. Nos enteramos que Mata y los compañeros de Bañolas habían pasado a pie la frontera hasta Francia a recoger los aviones y que habían fracasado pues no había aviones ni nada esperándoles, solo el campo de concentración de Argeles-Sur-Mer. Mata, consiguió volver a Valencia con Medina, disfrazados de médicos y sobornando a gendarmes para cruzar la frontera. Ya estaba claro que los aviones de Francia nunca llegarían, sólo quedábamos como unidades de Bombardeo nosotros y los de la 1ELLAR. Los compañeros experimentados que habían sido enviados a otras unidades fueron devueltos y los casi nuevos enviados al cuadro eventual de Los Alcázares. Volvió Paco Malagón a la escuadrilla, aunque no sé para qué, pues ya casi no volábamos en servicios. En ese momento el personal volante era de nueve tripulaciones completas más el Jefe de Estado Mayor.

La última semana de febrero fue para mí horrible, pues tenía un gran dolor de muelas y un gran flemón infectado. El día 3 de marzo ya no pude más, cogí el coche de la escuadrilla y me fui hasta Murcia a ver a un dentista, ya no había remedio y me la tuve que sacar. Al pobre médico le costó cuatro inyecciones y tres intentos a tirones. Me puso la cara como una pelota, pero al menos se me cortó el dolor."

El día 5 de ese mes recibieron aviso de que había unos barcos enemigos intentando entrar en Cartagena donde se había producido una sublevación. Salieron con las dos patrullas para ir a

bombardear los buques y las posiciones enemigas sublevadas. El 7 repetirían con el hundimiento del "Castillo de Olite" en conjunto con la 1ª Escuadrilla de Cecilio. El 12 de marzo se trasladaron a Tarazona de la Mancha por orden del nuevo Jefe del Grupo 24 que ahora era el Mayor Ananías San Juan.

Este es el relato autobiográfico de Arquímedes Gómez, el último Jefe de la Escuadrilla del Aeródromo de Cuevas de Reylo, un maestro albaceteño de familia humilde, afiliado a Izquierda Republicana, formado como piloto en Rusia y que terminaría siendo fusilado, con apenas 23 años, al finalizar la guerra. Se encargó de llevar a Madrid los katiuskas que quedaban en activo, para entregarlos al Gobierno como gesto de rendición. Lo detuvieron y fue conducido preso a Valencia donde en agosto de 1939, en un consejo de guerra sumarísimo, se le condenó a muerte con otras 32 personas. A los demás se les conmutó la pena, pero a Arquímedes lo fusilaron en Paterna, el 9 de noviembre de 1939 a la edad de 23 años.

Y esta es una parte del relato del triste suceso ocurrido en noviembre de 1938 en Cabra, con el protagonismo indirecto de Fuente Álamo de Murcia, fraguando una página más de su historia, aunque en este caso se trate de una página desagradable.

Quiero dejar constancia aquí de mi enorme agradecimiento al Sr. Otelio Fuentes Gómez, por enviarme la parte de su libro en el que se hace referencia a las actividades del aeródromo de Fuente Álamo en 1938 y 1939, ya que completa un poco más la historia de la Guerra Civil en este municipio.

Bibliografía

- 1.- Recursos en Internet; Galería de imágenes del SB-2
- 2.- J.Salas Larrazabal/R.Madariaga *EL BIMOTOR DE BOMBARDEO RAPIDO TUPOLEV SB-2. Su actuación en España.*
- 3.- AA.VV. Revista Actualidad: *La Guerra civil Española. Cap. 39 La aviación en la guerra de España (II)*
- 4.- C. Shores *Las fuerzas aéreas en la Guerra Civil Española* Ed. San Martín
- 5.- Oteló Fuentes Gómez. "Un Quijote de alas rojas. Biografía de Arquímedes Gómez Palazón". Edición propia.
- 6.- Nieto Conesa, Andrés. *Del 36 al 66. Un hito y un mito en la historia local.* Ed. Ayuntamiento Fuente Álamo de Murcia. 2008.
- 7.-ICARO, revista de la Asociación de Aviadores de la República
- 8.- Arrabal Maíz, Antonio (2012). *El bombardeo de Cabra. El Guernica de la Subbética.* Málaga: Sarriá. ISBN 978-84-96799-68-4.
- 9.- Puchol Franco, Miguel Santiago *El aeródromo de Lorca en la guerra civil española*
- 10.- Calvo Poyato, José (2000). *Breve historia de Cabra.* Córdoba: Sarriá. p. 109. ISBN 84-95129-39-6.
- 11.- Vidal, César (2004). *Memoria de la Guerra Civil Española, Partes de guerra nacionales y republicanos.* Barcelona: Belacqva. ISBN 84-96326-10-1.
- 12.- Miranda, Luis. ABC Córdoba, edición del 9 de noviembre de 2018.