

Xiloca

Revista del Centro de Estudios del Jiloca

Economía

Biografías

Educación

Medio Natural

Historia

Arte

Calamocha, 2019



Edita
Centro de Estudios del Jiloca

Avda. Bigas Luna, 2
Museo del Jamón
Polígono Agroalimentario
Tel.: 978 730 645
44200~Calamocha~Teruel
www.xiloca.com

El Centro de Estudios del Jiloca no se identifica necesariamente con el contenido de los textos publicados, siendo éstos de la exclusiva responsabilidad de su autor.

Consejo de redacción

José M. Carreras Asensio
José María de Jaime Lorén
Pilar Edo Hernández
Joaquín Campo Betés
Fermín Ezpeleta Aguilar
Francisco Martín Domingo
Chabier de Jaime Lorén
Tomás Guitarte Gimeno
José Serafin Aldecoa Calvo
Mercedes Rubio Martín
Mari Carmen Fuertes Sanz
Luis Martín Martínez
Emilio Benedicto Gimeno
Agustín Martín Soriano
Ricardo Alonso Liarte
Fernando Herrero Loma
José Juan Domingo Frax
Plácido Díez Bella
David Pardillos Martín
Diego Colás Elvira

Diseño y maquetación

Ricardo Polo
Concha Pérez
Ignacio Navarro

Ilustración de portadas

Raquel Alonso Chover: "Hogares IV Turquesa"

Imprime

Tipolína. T. 976 464 141

I.S.S.N

0214-1175

Deposito Legal

TE-10-2013



CAJA RURAL DE TERUEL

Índice

Editorial

- pág 9** **José Luis Andrés Sarasa. In memoriam**

Economía

- pág 15** **Mujer y mercado laboral en el espacio rural profundo. La provincia de Teruel**
José Luis Andrés Sarasa

Biografías

- pág 37** **Nieves Arnal Agustín (1936-2014). Pasión por la educación**
Javier Arnal Agustín

Educación

- pág 73** **Julián López Catalán. Nuevas noticias del ilustre pedagogo de San Martín del Río**
José María de Jaime Lorén

Medio Natural

- pág 107** **Efecto de la interacción entre cambio climático y erosión sobre la vegetación y el suelo. Un caso de estudio en Teruel**
Patricio García-Fayos y Esther Bochet
- pág 123** **Los murciélagos de las formaciones de chopo cabecero del río Pancrudo**
Luis Lorente Villanueva

Historia

- pág 141** **El “Camino de los Almorávides”. Estudio sobre el itinerario de la expedición de Ibrahim ibn Yusuf (1120): su tránsito por la Comarca del Jiloca**
Javier Ibáñez González y Rubén Sáez Abad
- pág 169** **Hospitales en el Jiloca durante la Guerra Civil (1936-1939)**
Emilio Benedicto Gimeno
- pág 195** **¡Sabotaje! Estudio de un sumario sobre la presencia militar alemana en Calamocha**
José Ángel Baños Bertolín

Arte

- pág 221** **Bartolomé Bermejo en la Daroca del siglo XV**
Fabián Mañas Ballestín
- pág 245** **La construcción de las iglesias de Argente y Torremocha del Jiloca (Teruel)**
Mercedes Rubio Martín y José María Carreras Asensio
- pág 265** **Un cuadro del Guercino en Caminreal (Teruel)**
José María Carreras Asensio

¡Sabotaje! Estudio de un sumario sobre la presencia militar alemana en Calamocha

José Ángel Baños Bertolín*

RESUMEN. Gracias a la localización de un sumario sobre un caso de sabotaje, podemos conocer cuáles fueron los caminos de aprovisionamiento y la importancia de las infraestructuras ferroviarias en la retaguardia inmediata que había de mantener el esfuerzo bélico. Es curioso contrastar como un área en principio poco poblada y dotada de escasas infraestructuras tuvo que sostener y alimentar el esfuerzo de grandes unidades orgánicas, pero también de pequeñas unidades militares de élite muy tecnificadas para la época.

Un tema secundario sería la comprensión y el estudio de la importancia del aeródromo de Calamocha en el despliegue general de las fuerzas, estudiando el día a día de las unidades alemanas que en él se asentaron, desde finales de diciembre de 1937 hasta marzo de 1938.

La presencia de tropas extranjeras en las tierras del Jiloca es ya conocida. Aportamos un detalle enriquecedor a ese fondo histórico general ya resuelto.

* Licenciado en Historia por la Universidad de Valencia.

ABSTRACT. Thanks to the location of a summary on a case of sabotage, we can know what the supply routes were and the importance of the railway infrastructures in the immediate rear area that had to maintain and feed the war effort. It is curious to contrast how an area that was initially sparsely populated and with few infrastructures had to sustain and feed the effort of large organic units, but also of small, highly technical military units for the time.

A secondary issue would be the understanding and study of the importance of the Calamocha aerodrome in the general deployment of the forces, studying the day to day of the German units that settled there, from the end of December 1937 to March 1938.

The presence of foreign troops in the lands of Jiloca is already known. We provide an enriching detail to this general historical fund already resolved.



Rafael Serra Hamilton a comienzos de 1938 delante de su avión, el he-51, en el aeródromo de Calamocha. Fue derribado el 13 de julio de 1938 en el frente de Teruel (*Foto de Canario Azaola*).

Introducción

Superado el 80 aniversario de la conclusión de la batalla por Teruel quien presenta estas líneas se pregunta si todavía es posible contar la historia de la batalla sin caer en la repetición y la atonía. Sabe el lector del volumen creciente de las obras relacionadas con la Guerra Civil española. En toda esa densa maraña historiográfica, hemos recibido complacidos en el pasado año 2018 el trabajo de David Alegre Lorenz a quien hemos de agradecer, a él y a la Esfera de los libros la publicación de un texto interpretativo y renovador de la vieja historia militar sobre la batalla. *La batalla de Teruel: guerra total en España* constituye a día de hoy una de las referencias principales para abordar su conocimiento, en lo que a historia social se refiere. El texto resaltado destaca por introducir conceptos como el de “guerra total”. No juzgamos si es acertado o no comparar la batalla de Teruel con la lucha por Stalingrado, aunque reconocemos algunas similitudes en cuanto al empleo de grupos de asalto en la lucha urbana. Encontramos plenamente justificada la comparación cuando analizamos la significación de la batalla de Teruel como punto de inflexión en el desarrollo del conflicto. Además, creemos muy oportuno introducir conceptos como el entrecomillado. ¿Qué es la guerra total? Si nos atenemos a una definición corta e intuitiva habríamos de entender un conflicto armado en que los contendientes movilizan y fuerzan hasta el límite todos los efectivos y sinergias disponibles, para destruir totalmente la capacidad del oponente en una guerra de desgaste. Aunque con propiedad habríamos de señalar que la guerra total implica también la subordinación de la política al esfuerzo militar. El concepto puede remontarse a la doctrina del general Ludendorff, que tomó las riendas del esfuerzo bélico alemán en la Primera Guerra Mundial, aunque el precedente inmediato es más antiguo, si aceptamos la doctrina del prusiano Carl Von Clausewitz en relación a la guerra absoluta. Una guerra de las características de la guerra total moviliza, localiza y consume sobre el territorio ingentes masas de hombres y material. En la guerra total se sacrifican miles de hombres y toneladas de material alimentando los frentes de batalla en movimientos masivos. Me gustaría resaltar en este trabajo breve la importancia de los medios logísticos sin los que sería imposible alimentar un esfuerzo bélico continuado como en el referido en el contexto de la batalla por Teruel y la posterior ofensiva del Alfambra. El mismo David Alegre ha dedicado en el texto algunas páginas dedicadas a los medios logísticos a las que me gustaría volver por su pertinencia para el desarrollo de la historia que pretendo relatar a continuación.

Habla el autor de la existencia de una directiva que a finales de diciembre de 1937 hará de la estación de ferrocarril de Santa Eulalia, un centro neurálgico de abastecimiento para el dispositivo encargado de reestablecer la situación en Teruel. Al parecer, se había previsto concentrar en Santa Eulalia víveres suficientes como para alimentar hasta 80.000 hombres durante un mes. El tráfico sobre la conexión ferroviaria

ria con Zaragoza en esos días fue frenético, y si se me permite podría aventurar también caótico si creemos al detalle el informe del caso que expondré. El esfuerzo principal en esta movilización ingente de medios, hombres y material concentrados en Cella y Santa Eulalia recaería en el parque de Zaragoza comandado por el Estado Mayor del 5º Cuerpo de Ejército. Para la reserva de gasolina se enviaron a las estaciones de Santa Eulalia y Cella todos los vagones cisternas disponibles, convirtiéndose en el principal centro logístico. Fue tal su importancia que para su defensa la Legión Cóndor emplazaría el día después del inicio de la ofensiva republicana una batería compuesta por dos piezas antiaéreas Krupp de 88 mm. Siguiendo un testimonio presencial, el autor nos dice que esas piezas se ubicaron en el actual emplazamiento de la industria maderera. Los cañones alemanes habrían de garantizar el trasiego de hombres y material, así como su almacenamiento y distribución en el que fuera el principal centro logístico nacionalista durante la batalla. En Cella se concentraba también el parque de munición que abastecería las unidades de primera línea. Estos recursos procederían del depósito de Calatayud comunicado por el ramal ferroviario que conectaba al noroeste de Caminreal. También en Santa Eulalia se concentraría el depósito de recursos sanitarios. Es de suponer que en aquellos días los hombres uniformados desplegados en el área habrían de igualar o superar en número a los naturales. Sin duda hablamos de un inmenso reto logístico, puesto en marcha a razón de la ofensiva republicana que supondría movilizar una cantidad de recursos humanos y materiales que no podían encontrarse sobre el terreno¹.

En líneas generales, la historia de la batalla ya ha sido escrita y actualizada recientemente. Es conocida al detalle si atendemos los principales acontecimientos, el día a día o el movimiento de las grandes unidades armadas. Por ello, mi propuesta de ensayo será diferente. Me propongo examinar una fuente documental archivística, a propósito de la presencia en Calamocha de fuerzas de la Legión Cóndor en el contexto de la batalla de Teruel y la ofensiva del Alfambra. En trabajos recientes, publicados en la revista *Xiloca* se habla del carácter desconfiado y distanciado de los integrantes de dicha unidad para con los naturales. Tal vez tuvieran razones de peso justificadas para mantener ese distanciamiento. Localicé un proceso sumario -justicia militar- sobre un supuesto caso de sabotaje sobre el combustible, descubierto por el servicio de vigilancia del destacamento alemán emplazado en el campo de aviación de Calamocha. Al parecer los mecánicos encargados del mantenimiento y preparación de las aeronaves, recordemos que se trataba de modelos aeronáuticos muy avanzados para su época, descubrieron un vagón cuba aguado al treinta por cien. A consecuencia los mandos alemanes denunciaron el caso al cuartel del generalísimo, y desde allí se abriría la investigación. Gracias a un breve proceso sumario podemos

(1) David Alegre. *La batalla de Teruel. Guerra total en España*. La Esfera de los libros, Madrid, 2018, pp.139-141.

conocer algo mejor, cuáles eran los caminos de aprovisionamiento y la importancia de las infraestructuras ferroviarias en la retaguardia inmediata que había de mantener y alimentar el constante esfuerzo bélico. Como ya he dicho es curioso contrastar como un área en principio poco poblada y dotada de escasas infraestructuras hubo de sostener y alimentar el esfuerzo de unidades de grandes masas, pero también de unidades de élite muy tecnificadas para la época. Un tema secundario sería la comprensión y el estudio de la importancia del aeródromo de Calamocha en el despliegue general de las fuerzas, estudiando el día a día de las unidades alemanas que en él se asentaron, desde finales de diciembre de 1937 hasta marzo de 1938.

La presencia de tropas extranjeras en las tierras del Jiloca es una historia ya conocida. Aportaremos algún pequeño detalle enriquecedor a ese fondo histórico general que a grandes líneas ya ha sido resuelto.

Es sabido que la estabilización del frente de guerra en todo Aragón dividió de Norte a Sur en dos su territorio. La superación de la guerra de columnas en los meses ya de otoño de 1936 contribuiría a la consolidación de un frente lineal continuo con posiciones defensivas atrincheradas, con líneas principales y secundarias reforzadas a conciencia por las fuerzas militares que las ocuparon. Distribuidas por todo el territorio, todavía hoy pueden encontrarse vestigios materiales de aquella presencia que hubo de incomodar necesariamente por igual tanto a los naturales como a quienes las ocuparon. La guerra de posiciones que aquí se libró, una guerra de desgaste y nervios de la que fueron testigos nuestros mayores, traería también como es sabido por todos, momentos álgidos en la lucha. La batalla por Teruel en los meses de diciembre de 1937, enero y febrero de 1938 ha de ser considerada uno de aquellos momentos, si bien no el único. Pocos recuerdan la ofensiva republicana sobre la capital en diciembre de 1936. El saliente de Teruel preocupó y mucho al Estado Mayor del Ejército Popular y fueron varios los intentos fracasados antes de que tuviera lugar la batalla que todos recordamos. Las poblaciones del valle del Jiloca no podían quedar al margen de la movilización defensiva ante la violencia del empuje del Ejército Popular. Las pocas infraestructuras y redes de comunicación que conectan Teruel con la capital aragonesa y cruzan todo el territorio constituirían un auténtico cordón umbilical que alimentaría el despliegue de las unidades orgánicas emplazadas para la recuperación de Teruel, constituyendo Santa Eulalia y Cella los principales nodos de redistribución logística.

Una paridera encalada

Pero el dispositivo de retaguardia o de segunda línea no concluye aquí. Además de las redes de distribución de la fuerza logística, amparadas por el parque de Zaragoza del

5º Cuerpo de Ejército, los diferentes Estados Mayores, pues con el desarrollo del enfrentamiento, un arma relativamente moderna, sin duda, la más avanzada en cuanto a tecnología se refiere, habría de tomar posicionamiento en las tierras del Jiloca.

A tan solo 80 km de la capital del Bajo Aragón pese a la limitación de sus medios auxiliares, una pista de tierra sin apenas cobertura ni almacenes, el aeródromo de Calamocha cobraría gran importancia estratégica. Así como el aeródromo de Bello, Calamocha y Ojos Negros se encontraban relativamente próximos a la primera línea del frente. Esa distancia permitiría que los aviones empleados en servicios de ataque a suelo, por lo general modelos biplanos, en bombardeo en cadena, pudieran despegar y aproximarse al área de combate en tiempos relativamente cortos, ejecutar la maniobra sobre las posiciones enemigas mediante la cobertura de otros aparatos de mayor poder disuasorio y volver a la base sin demasiados apuros en lo que a combustible se refiere. Esa modalidad de bombardeo ligero, que se efectuaba directamente sobre las posiciones de la primera línea enemiga, provocaba la desorganización de las defensas en desbandada. El vuelo a baja cota de una formación de aparatos en línea atacando una posición generaba terror entre quienes se veían obligados a soportar el ataque sin apenas más defensa que sus propias armas. Para el ataque de objetivos terrestres, se realizaron cálculos para que el vuelo de aproximación al objetivo no tomara más de 50 minutos navegando a 2.000 metros de altura. Alcanzando el objetivo, los pilotos descenderían entre 50-100 metros para realizar sus ataques. Después de pasar no más de diez minutos sobre el objetivo, los pilotos de He 51 tendrían 55 minutos de combustible para el viaje de regreso a casa.



Vista lateral derecha de tierra de un He 51 del 2.J/88 pilotado por Adolfo Galland en el aeródromo de Calamocha a comienzos de 1938.

La elección de Calamocha, Bello y Ojos Negros para albergar las principales unidades de ataque a suelo no fue desde luego una decisión arbitraria. La proximidad al frente de guerra de los tres aeródromos garantizaría la movilización, la concentración y la actuación en masa sobre los objetivos señalados por el alto mando. Que la dotación de medios auxiliares no estuviera a la altura de los medios desplazados era un problema que habría de solucionarse sobre la marcha con recursos desplazados o del mismo terreno. Estos emplazamientos demostraron ser ubicaciones provechosas en la batalla de Teruel y concluida la campaña por la capital del Bajo Aragón mantuvieron buena parte de su funcionalidad reafirmada, albergando unidades de transporte, caza y bombardeo de la brigada aérea hispana. No debemos olvidar que a diferencia del campo de vuelo calamochino, ya existente antes del conflicto, el aeródromo de Bello fue preparado ex profeso para mejorar la operatividad y defensa de la propia fuerza. Mediante la dispersión de la fuerza, su extensión, distribución y reparto sobre el territorio se garantizaba cierta protección ante los probables ataques en masa de un enemigo que mantenía, como veremos todavía gran parte de su mordiente y poder ofensivo.

Como digo, concluida la campaña por Teruel y la ofensiva del Alhambra, para la campaña de Levante, Calamocha fue el emplazamiento elegido para trasladar el puesto de mando de la brigada hispana. Los Ju 52 de la Primera Escuadra, pasaron de Buñuel a Calamocha donde llegaron el 19 de abril. Calamocha también acogió a los He 70 de la Tercera Escuadra, donde permanecieron prácticamente toda la campaña, con excepción de desplazamientos momentáneos al cercano aeródromo de Bello, hasta que a inicios de julio de 1938 fueran trasladados al distante frente de Badajoz según nos cuenta el propio Morato.

Los grupos de caza, con aviones italianos Fiat CR 32, el 2-G-3, mandado por Ángel Salas Larrazábal y el 3-G-3, que en junio mandaría Joaquín García Morato, que realizaban misiones de protección a los lentos Ju 52, que solo alcanzaban velocidades máximas de 200 km/h. tuvieron su base en Bello. Los grupos de caza 2-G-3 y 3-G-3 operaron en todas las fases de la campaña de Levante desde Bello, en apoyo al Cuerpo de Ejército de Castilla².

Pese a nuestro interés hemos de reconocer que todavía hoy es complicado acceder y localizar la precisa y justa documentación de archivo que requiere el análisis histórico, por lo que memoriales y testimonios personales adquieren un valor renovado, sustitutivo de una documentación dispersa y fragmentada. Gracias al as de la avia-

(2) La batalla de Teruel fue el bautismo de fuego de la Brigada Hispana dónde no pudo experimentarse en su plenitud, debido a las terribles inclemencias meteorológicas que azotaron este frente.

ción nacional García Morato sabemos de dificultades y penurias, de la austeridad de las habitaciones empleadas a un paso de la pista. Las memorias de García Morato contienen un breve y lucido recuerdo para Bello y Daroca, poblaciones a las que parece añorar pese a lo espartano de sus soluciones habitacionales³.

“El campo de Bello y el pueblo de Daroca estaban llenos de recuerdos para mí ;Tantas y tantas horas pasadas en ellos! ;Tantos y tantos momentos, unas veces de felicidad por el triunfo, otros de pena por la pérdida de éste o de aquel compañero! Había pasado allí varios de los meses más intensos de la lucha, y ahora al alejarme, lo hacía con pena...”.

Lo dicho por García Morato refuerza nuestra idea principal. Las poblaciones del área del Jiloca, con escasas infraestructuras naturales y exiguos recursos económicos difícilmente podían proporcionar cobijo a la fuerza humana hasta aquí desplazada. Pero pese a todas las carencias y las dificultades se encontró el necesario acomodo para esas gentes uniformadas. Una paridera encalada sirvió de estancia a quienes se suponía era la élite de la aviación nacionalista.

“Francamente sentí mucho el traslado. El aeródromo de Bello indudablemente, no era modelo de comodidades. Había sido mi criterio, durante la guerra, vivir con lo indispensable. Quería tener a los pilotos en todo instante al lado de los aviones, para estar dispuestos a actuar en todo momento, bastando pocos minutos para poder salir a cumplir la orden que recibiese. Y para esto era necesario vivir con austeridad, disciplina e incomodidad, en el mismo aeródromo. Mi cuarto era una pequeñísima habitación, que varias veces se comparó con la celda de un monje, en una paridera que con lujo inmenso nos habíamos dado el gusto de blanquear totalmente. Nuestra vida allí fue en todo instante vida de milicia, dedicada por completo al servicio de España”.

En Daroca la sencilla práctica deportiva del juego de pelota en un frontón contribuyó a socializar a los uniformados entre naturales y vecinos, así como el juego hubo de servir para mantener activos y despiertos los reflejos en quienes se jugaban el tipo en arriesgadas maniobras aéreas:

“Y dándome cuenta de la importancia vital que para el piloto de caza tiene un estado físico perfecto, en los ratos libres de servicio me dedicaba a realizar con mis cazadores ejercicios que conservasen su aptitud física y que al mismo tiempo les distrajesen. El mejor, entre todos, fue el juego de pelota, que por ser yo zurdo jugaba con mi mano izquierda...También en Daroca, donde se hallaba el Estado Mayor de la Brigada, había hecho arreglar el frontón del pueblo y sentía pena grande al tener que abandonar

mi distracción favorita. Muy a menudo tenía un público infantil, que con calor discutía esta o aquella jugada”.

Tras la digresión deportiva hemos de volver de nuevo a la batalla por Teruel en la que los aeródromos de Calamocha, Bello y Ojos Negros, pese a la limitación y austeridad de los medios disponibles habrían de demostrar su eficacia. Pese a las dificultades que todavía persisten en la localización de las fuentes escritas y archivísticas, conocemos por el testimonio del “laureado” García Morato y algunos historiadores del aire del bando “nacional”, como el de Jesús Salas Larrazábal, que nos informa de que ya el 16 de diciembre de 1937 aterrizaron en Calamocha 11 Fiat italianos. Nos dice Jesús Salas que la escuadrilla 4-G-12 de la brigada hispana sería emplazada en Ojos Negros el 27 de diciembre. La escuadrilla 1-G-12 de la brigada hispana operaría desde Calamocha en las mismas⁴ fechas, estando emplazados ya algunos aparatos He 46 en misiones de reconocimiento y enlace. En esa misma cronología la Legión Cóndor fue asignada para dar apoyo aéreo al Cuerpo de Ejército del Norte del Turia y su grupo de caza y ataque, con sus cuatro escuadrillas casi al completo (J./88) dos armadas con el modelo biplano He 51 y otras dos con el moderno Me 109. Todas se establecieron en Calamocha. El dispositivo conjunto, que implicaba unidades hispanas, italianas y alemanes continuaría creciendo, pues el grupo Gamba de Ferro se ubicaría también en Bello, y el 13 de enero de 1938 se



Aeródromo de Calamocha.

(4) Jesús Salas Larrazábal. *La guerra en España desde el aire*, Ariel, Barcelona, 1969 p-281.

ubica allí también el 6-G-15. También radicaron en Calamocha algunos aparatos de bombardeo experimental, entonces un secreto celosamente guardado, que llegaron a tiempo de participar en la última fase de la batalla por Teruel.

Convendría señalar que la concentración de fuerzas en esta retaguardia inmediata del frente de batalla, habría de atraer el posicionamiento también a las tierras del Jiloca de los diferentes Estados Mayores. El cuartel General del Aire de la brigada hispana se había establecido en Daroca. El cuartel general del Ejército del Norte del Turia se estableció en Caminreal allí donde el ramal de la línea de Calatayud conecta con la línea central. El Cuartel General del Generalísimo se estableció puntualmente en Fuentes del Jiloca.

Calamocha, frío, coñac y aburrimiento

Si el laureado García Morato y los hombres a su cargo encontraron acomodo en una paridera encalada a pie de pista del Bello, los hombres de la Legión Cóndor tampoco se separarían demasiado de la pista y sus aparatos, pero contaron con medios propios a diferencia de los hispanos con quienes compartían bases. Tendrían acomodo en su tren cuartel general, venido desde Soria hasta Calatayud y de allí por el valle del Jiloca, hasta la estación de Calamocha a muy pocos metros de la pista de vuelo. El tren se componía de doce coches convertidos en dormitorios, salas de descanso, comedores y baño, cocina, un taller, sala de juntas y oficina. Estaba protegido por una dotación de piezas de artillería antiaérea. Con el nuevo cuartel rodante para la agrupación de caza al que cuando era preciso trasladar enganchaban una locomotora, solucionaron para gran parte de las campañas el problema del alojamiento sin tener que recurrir a hospedarse en humildes casas campesinas para las que no estuvieron nunca preparados. Quienes habían conocido los mejores hoteles en las grandes capitales nacionalistas no podían encontrar buen acomodo en los duros frentes de guerra aragoneses. Galland⁵ se referirá al tren rodante en una de las páginas de su libro de memorias:

“Los efectivos de la legión en aquellos momentos eran continuamente trasladados de un lado a otro y a veces nos parecían que aquellos movimientos no tenían sentido ni respondían a ningún plan. La constante preparación de nuevos alojamientos era motivo de mucho trabajo adicional y también motivo de mal humor. Tuvimos entonces la idea de instalarnos en un tren habitación, como alojamiento permanente, para evitar algunas molestias propias de los cambios de emplazamiento. Todos los miembros de la escuadri-

(5) Adolf Galland. *El primero y el último*, Editorial AHR, Barcelona, 1955, p-64.

lla tuvieron que ayudar en los trabajos de carpintería, construcción, pintura, limpieza y también conseguir las cosas necesarias. Un buen día los pilotos, mecánicos y todo el resto del personal terrestre nos instalamos en 12 vagones, que correspondían no solamente alojamientos y casino, sino también oficinas, talleres, cocinas, y todo lo que un escuadrón necesita para su funcionamiento administrativo y su empleo en combate. Cada vez que se procedía a un nuevo traslado, simplemente agregábamos una locomotora delante y nos dirigíamos, sin preocupaciones domésticas, hacia nuestro nuevo emplazamiento, Satisfechos y felices expresábamos: No más guerra sin nuestro tren-alojamiento”.

Para quienes llegaron a España voluntariamente atraídos por la promesa del sol mediterráneo y la calidez de mujeres de ojos oscuros Calamocha hubo de representar una profunda desilusión. Esos mismos pilotos habían conocido algunas de las mejores comodidades en las principales ciudades nacionalistas, los mejores hoteles y alojamientos, una línea de aprovisionamiento diferenciada, buena alimentación, etc. Para quienes vinieron a España casi a la fuerza, me refiero al conjunto del personal auxiliar de tierra, la adaptación a las condiciones locales tal vez fuera algo más sencilla, dado que la tropa común suele tener unas expectativas de éxito algo más discretas que los oficiales y la dotación de vuelo. Entonces como hoy en día, la región de Calamocha era conocida por experimentar las temperaturas más bajas en España. La batalla, es un tópico muy conocido, se libró principalmente en nevadas, y condiciones atmosféricas muy difíciles, siendo el clima enemigo para los dos contendientes. Las temperaturas descendieron a -17 °C.



Pilotos alemanes en el aeródromo de Calamocha con un He 51 a comienzos de 1938.

No tratamos de desmerecer el entorno local, del que los partes oficiales informan con exhaustividad del mal tiempo y de las duras condiciones ambientales. Para conocer cuáles fueron esas circunstancias y recabar algún detalle humano acudimos a los testimonios de quienes fueron entonces protagonistas. El tema del frío es desde luego un tópico siempre presente en las narraciones de los voluntarios alemanes. El líder del grupo de caza, al mando del J/88 el Major Ghothard Handrick⁶, “Hermann” diría sobre la llegada a Calamocha:

“La lucha por Teruel, una lengua proyectada del frente que se extendía hacia el este en territorio enemigo, fue particularmente difícil para nosotros... Al comienzo de esta batalla la base estaba ubicada en Calamocha, un pequeño lugar a 80 km de Teruel. Mientras que en el verano pasado habíamos disfrutado mucho más del bien conocido sol español, que era bueno para nosotros, llegamos a saber en la oscura Calamocha que efectivamente había un invierno español que también hablaba por sí mismo”.

En comparación al Major Handrick, von Richtofen señaló en su diario para el día 23, que fue al aeródromo de Calamocha. “...Está bien”, anota, “... bastante cerca de la estación de tren. Está bien para J / 88.” Handrick transcribió peores circunstancias:

“Ninguno de nosotros había creído posible que en España pudiera hacer mucho frío. El calor abrasador del verano ayudó a darnos la idea de que también experimentaríamos un invierno cálido y agradable. Sorprendentemente, cuando hice mi primer vuelo de reconocimiento al frente de Teruel en Nochebuena, el termómetro mostró - 18 °C. Fue especialmente difícil para las excavaciones en Calamocha. Noche tras noche y hora tras hora, un comando especial tenía que acelerar el motor de los aviones para mantenerlos calientes”.

El Leutnant Eckehart Priebe fue piloto en la cuarta escuadrilla de caza del grupo J / 88 y de aquel momento recordó un apresurado cambio de planes, pues la idea inicial para la unidad era la de dar cobertura aérea en una nueva ofensiva sobre Madrid desde Guadalajara:

“En León recibimos uniformes españoles, juntamos nuestros Heinkels y nos fuimos a las montañas de Guadalajara para otro de esos asaltos finales en Madrid que nunca tuvieron lugar. En cambio, en la víspera de Navidad de 1937, tuvimos que apresurarnos a un campo llamado Calamocha, al sur de Zaragoza, para ayudar a la acosada guarnición de la ciudad de Teruel que los Rojos habían rodeado en una ofensiva sorpresiva.

Durante más de dos meses estuvimos inmersos en una batalla amarga en el glaciar Aragón. Volamos de tres a cuatro misiones de apoyo terrestre al día a muy bajo nivel, ametrallando trincheras o arrojando nuestras seis bombas de 10 kg sobre posiciones de armas o transporte militar. El combate aéreo se dejó al Bf 109s, ya que los Heinkels no podían competir con los Ratas de fabricación soviética”.

Algunos de los pilotos que fueron trasladados a Calamocha ya habían experimentado previamente el vuelo sobre la región, aunque en mejores condiciones, participaron en una misión de escolta de bombardeo de los He 111 sobre el aeródromo de Bujaraloz el 4 de diciembre. En dicha misión los aviadores alemanes conocieron las capacidades de la principal arma de la aviación de caza enemiga. Los Bf 109 fueron atacados por una masa de I 16 increíblemente maniobrables. En bajas altitudes los diminutos aviones de fabricación soviética eran superiores por su capacidad de giro y maniobrabilidad. Uno de los modernos aparatos Messerschmitt cayó y quedó prácticamente intacto en territorio enemigo. Inmediatamente fue enviado a la Unión Soviética para su evaluación. Al día siguiente, en la segunda misión a Bujaraloz, fue derribado y capturado otro de los pilotos alemanes. El mismo día del traslado a Calamocha, el 23 de diciembre se estrelló un nuevo caza. La aventura aragonesa de la Legión Cóndor no fue exactamente lo que se dice un paseo, aunque a medio plazo los experimentados y refrescados pilotos alemanes acabarían por tomar delantera y aprender de sus propios errores. El caza de superioridad aérea Bf 109B contra el I 16 había de llevar al I 16 “Rata” a una altitud superior a 3.000 m., pues el caza ruso tenía sus propios intervalos de velocidad, maniobrabilidad y escalada en los que se mostraba netamente superior por debajo de los 3.000. Pero por encima fue superado ampliamente por el Messerschmitt que sobresalía a 5.000-6.000 m. A elevadas cotas los Bf 109B descenderían en picado en reducidas formaciones de dos aparatos, rompiendo con violencia las numerosas formaciones de aviadores republicanos.

Los pilotos de combate republicanos tendían a volar en grandes formaciones, con los pilotos menos experimentados en la retaguardia. Los alemanes se dieron cuenta de que un Kette, una pareja de Bf 109 volando 1.000 m. por encima y detrás de los Ratas podía infligir un daño significativo. Los Bf 109 podrían atacar, derribar un avión enemigo desaparecer, a menudo sin que los republicanos pudieran leer la situación.

De todos los testimonios memorísticos publicados, quizás sea el de Galland el documento más conocido. En el libro de memorias del general Adolf Galland encontramos idénticas quejas, que las relatadas por otros oficiales en relación al frío y al aburrimiento, que abatían el campo los días en los que por la inclemencia del tiempo era imposible volar. El recurso al alcohol sirvió a más de un intrépido piloto para combatir el paso de las horas. El carbón era escaso pero abundaba el coñac. Cuando el

tiempo lo permitió, aquellos osados aventureros salieron a las carreteras con sus potentes autos para celebrar una irregular carrera de montaña el primer día de 1938. La aventura causó un sonado accidente que se saldó con algunos puntos de sutura sobre la cabeza del futuro general. Esa circunstancia no impediría volar a Galland⁷ sobre el fuego cerrado del enemigo horas después:

“...en ocasión de nuestra fiesta de Año Nuevo los jefes de escuadrilla terminamos las celebraciones con una salvaje carrera de automóviles, en una de las peligrosas carreteras de montaña. Por supuesto no pudieron faltar los accidentes...”.

El fin del ostracismo

Los partes diarios de la Legión Cóndor enviados desde Almazán al Estado Mayor del Ejército del Aire mediante el enlace de Salamanca, a pesar de la parquedad de su estilo, propio del lenguaje telegráfico, muestran la importancia del aeródromo de Calamocha en el sector norte de Teruel. Además de los días 6 y 7 de enero podemos leer algunas menciones más, relacionadas especialmente con la actividad de la defensa antiaérea y las incursiones de la aviación gubernamental llevando la iniciativa en acciones de bombardeo.



Grupo de pilotos: González Guzmán, Rafael Serra, Ozores, Diéguez, Julián Aragón Muñoz, "El Corto", Domecq, Jiménez Guerra, Encinas y Krug. Agachados Guervós y Ripollés. Al fondo, algunos He 51 en el aeródromo de Calamocha. Año 1938 (Foto Canario Azaola).

El parte del día 6 de enero de 1938 emitido por la Legión Cóndor, el telegrama 609, dice textualmente: *“F./88 batería ha de[s]hecho ataque enemigo MARTIN BOMBER al aeródromo de Calamocha”*.

En el parte del día 7, el telegrama 729, emitido por el Estado Mayor desde Almazán para el enlace de Salamanca detalla algo más la información dando cuenta del derribo de dos aviones enemigos por la 1ª y la 6ª F./88 en el sector de San Blas. Para Calamocha leemos que *“A consecuencia del ataque enemigo y bombardeo de Calamocha dos brigadas y dos sargentos heridos. Cinco He 51 tocados ligero, uno tocado medio y un He 51 grave”*. En concreto se especifica la acción de la 8ª F./88 que combate con 18 Martin bomber en el aeródromo de Calamocha.

Este mismo telegrama muestra que las dos escuadrillas del J. /88 dotadas de los más modernos aviones de caza Me 109, realizaron ese día varios servicios de alarma y caza libre en el sector de Teruel. Hemos de entender que estando las escuadrillas de caza atendiendo sus propias misiones en el aire, ante las sorpresivas acciones de las armas gubernamentales, la defensa del campo quedaba encomendada a las unidades de defensa antiaérea desde tierra. Fueron los biplanos He 51 las unidades que se encontraban en suelo, las que sufrieron directamente las consecuencias de la acción de la aviación gubernamental, el Grupo 24 de bombardeo dotado de modernos aparatos de bombardeo rápido de fabricación rusa Tupolev Sb-2 *“Katiuska”* el día siete de enero.

Para el día 11 de enero el telegrama de Almazán número 1039 dice que la 6ª y 8ª F./88 combate a dos *“ratas”* cerca de Calamocha. Para el día 12 se produce un combate aéreo con *“Martin Bomber”*. A diferencia del día 7, las dos escuadrillas de caza del J./88 dotadas del Me 109 establecieron contacto y al parecer derribaron dos aviones de bombardeo Tupolev Sb-2 *“Katiuska”*. Por su parte la defensa antiaérea derribó otros dos, la 6ª y 8ª del F. /88, siendo de un total de 22 aparatos de bombardeo rápido contabilizados los que participaron en la acción y que fueron interceptados esta vez en vuelo.

Los partes de la actividad aérea son corroborados por los de la defensa aérea alemana, de la que sobre el espacio aéreo de Calamocha era garante la 6.F/88 y la 8.F/88..La fuerza antiaérea que posicionaba los conocidos cañones flack de 88 mm., se atribuye la huida de los Tupolev SB de Calamocha el día 6 de enero. Para el día 7, el día de la rendición de Teruel, reconoce algunos heridos por las bombas enemigas. Para el día 11 de enero los informes de la 6.F/88 y la 8.F/88 en Calamocha relacionan disparos contra dos I 16. Para el día 12 reclaman la neutralización de 22 Tupolev SB sobre Calamocha, entre la 6.F/88 y la 8.F/88 reclaman dos derribos seguros y uno más probable entre los Tupolev SB del grupo IV de bombardeo.



Izquierda: Rafael Serra Hamilton con Julián Aragón Muñoz (Pelines), en el aeródromo (bastante embarrado) de Calamocha. Año 1938. Derecha: Fotografía de Rafael tomada por su hermano Wenceslao en el aeródromo de Calamocha en enero de 1938 (Fotos de Canario Azaola).

Pese a lo dicho por Galland y otros en varios textos memoriales, Calamocha ofreció algo más que días de frío y coñac a quienes esperaban emociones fuertes.

Nuevas compañías

Como ya vimos en el aeródromo de Calamocha, en compañía de algunas unidades de la aviación hispana se encontraba casi al completo el Grupo de caza J./88 equipado con dos escuadrillas de monoplanos Messerschmitt Bf 109 (la 1ª y 2ª) y otras dos (la 3ª y la 4ª) con los He 51 relegados a misiones de ataque al suelo y apoyo terrestre. A estas fuerzas, el día 7 de febrero llegaron a Calamocha tres nuevas unidades montadas en León del ultra secreto Ju 87 Stuka, avión de bombardeo en picado experimental que había sido adherido al grupo de caza y ataque, del que pasó a formar la 5ª escuadrilla, bajo el nombre de Stuka Kette o “cadena de bombardeo en picado”. Cada avión de la kette llevaba pintado sobre la carena del tren de aterrizaje como emblema una rolliza cerdita muy popular en su país de origen llamada Jolante. Junto al personal de vuelo, pilotos y oficiales de radio habían llegado para el mantenimiento de las aeronaves veinte hombres del personal técnico, entre mecáni-

cos, armeros y personal auxiliar. Algunos altos oficiales se trasladaron a España para comprobar directamente el comportamiento y la efectividad del nuevo Stuka, que fue entonces un secreto celosamente guardado, incluso fue protegido de las miradas propias y ajenas con un perímetro de seguridad dentro del campo. Los primeros servicios de la cadena de bombardeo en picado se produjeron entre los días 17 y 22 de febrero, en la última fase de la batalla por Teruel. El día 17 de febrero efectuaron dos salidas, siendo sus objetivos concentraciones enemigas en Aldehuela y el cementerio de Teruel. En los días posteriores se realizaron servicios contra Castralvo y Valdecebro, Puebla de Valverde, Cubla, Aldehuela de nuevo y la carretera al Sur de Teruel, así como columnas de tanques y camiones enemigos en retirada en salidas dobles o triples según el día⁸.



Tres Ju.87^a del Kette Jolante despegan en la pista del aeródromo de Calamocha. Año 1938.



Junkers Ju-87 Stuka 0019.

(8) Rafael A. Permuy y Lucas Molina. *Strukas en España, las unidades de bombardeo en picado de la Legión Cóndor*, Galland Books, 2012, pp. 50-52.

Un breve proceso sumario

Toda la moderna maquinaria alemana, italiana e hispana asentada en los aeródromos de Calamocha, Bello y Ojos Negros, contaba con instalaciones auxiliares mínimas o casi inexistentes, que difícilmente garantizaban el alojamiento al contingente de personal aéreo y tierra. Desde el comienzo de las lecturas que motivaron esta breve investigación nos parecía sorprendente, aunque ya era sabido, que unidades mecánicamente tan avanzadas, algunas todavía en desarrollo secreto, encontraran aquí acomodo durante semanas. En los días en que daba comienzo la contraofensiva nacionalista con la pretensión de romper el cerco de la capital turolense, el cuerpo de seguridad de la Legión Cóndor en el aeródromo de Calamocha detectó en un control rutinario de entrada un vagón de la Campsa con combustible aguado al 30%. Es sabida la dependencia de las unidades mecanizadas hacia el combustible, que había de repartirse por entre las bases de apoyo y ataque cercano como las que se extendieron en el valle del Jiloca. Al parecer el combustible esperado, tan necesitado por las unidades aéreas había sido dirigido desde el depósito de la Campsa en Pamplona al aeródromo de Buñuel, a fecha del 26 de noviembre para y terminar en la estación central de Zaragoza, donde fue desprecintado y comprobado. Precintado nuevamente fue remitido a Calamocha, en cuyo trayecto fue detenido y redirigido a Santa Eulalia para seguir hasta Cella llegando a su destino el 25 de diciembre. En el proceso, el jefe de la expedición ferroviaria D. Silviano Viletella Abad testificó seguir las órdenes de un capitán de la 108 división desde la estación de Luco. Desconocemos la identidad del oficial responsable de redirigir el tren hacia Cella desde la estación de Luco, aunque entendemos que había de seguir unas instrucciones dadas por un nivel superior. Como hemos explicado la estación de ferrocarril de Santa Eulalia, junto a la estación de Cella se había constituido como el principal centro logístico redistribuidor de combustible, munición y otros recursos auxiliares, como víveres y material sanitario.

En el punto de redistribución logístico el vagón cisterna hubo de ser desprecintado por la fuerza actuante, necesitada de gasolina como estaba para sus vehículos de transporte. El mismo vagón cisterna fue reclamado por la fuerza de Calamocha dónde sería entregado en las condiciones de aguado y merma denunciada por la Legión Cóndor, realizándose pruebas sin haberse podido indagar las causas de la merma y las causas de la mezcla de agua. En la situación de extrema necesidad de combustible, no nos sorprende la merma tanto como la mezcla, a la que se atribuirá finalmente una causa negligente no culposa instruido y concluido todo el proceso. Se supondrá finalmente, concluirá el proceso sumario, que la mezcla de agua podría deberse a la apertura del vagón durante todo ese tiempo por acceso del agua de lluvia y la nieve de modo natural, estando el vagón cisterna abierto por descuido o negligencia en días de helada y abundante precipitación. No podrá señalarse la res-

ponsabilidad sobre ningún sospechoso particular, nada más que una actitud descuidada y negligente.

En el breve anexo documental que presentamos podemos reconstruir el flujo de telegramas y comunicaciones entre los diferentes puestos de mando y Estado Mayor implicados, en el más alto nivel.

El último día del año de 1937 se comunicará la incidencia al General en Jefe del 5º Cuerpo de Ejército, Francisco Rañoy Carbajal, responsable de la distribución logística y de los diferentes depósitos que habían de alimentar a las unidades operativas en el frente y al General en Jefe del Ejército del Norte del Turia, Fidel Dávila Arrondo, unidad orgánica mayor a la que había sido adscrita la unidad alemana en el desarrollo de la contraofensiva.

En un primer momento los mandos de la Legión Cóndor no tuvieron dudas en calificar el suceso como un acto de sabotaje reclamado la apertura de una investigación formal para descubrir primeramente y sancionar a los culpables con la mayor de las penas exigibles, pues al parecer, todavía estaba reciente la pérdida de cuatro aparatos por idénticas razones en el desarrollo de la campaña del Norte, en Santander. Un combustible en mal estado dañaría gravemente el funcionamiento de unas máquinas muy valiosas que eran muy difíciles y costosas de mantener y reponer.

En otro comunicado procedente del coronel Jefe de la Legión Cóndor que se hiciera recaer la responsabilidad del sabotaje sobre la Campsa y a quienes hubieran participado en los movimientos del vagón cisterna, incluso no entendiendo culposa una actitud negligente y descuidada.

El jefe de la misión alemana en Burgos se dirigirá en Burgos al cuartel del Generalísimo apunto de la media noche del 30 de diciembre de 1937. La respuesta del cuartel del Generalísimo fue la de trasladar la petición alemana a Kindelán en esos últimos minutos del día 30 de diciembre de 1937 así como a los Estados Mayores del 5º de Cuerpo de Ejército y del Ejército del Norte, para que se tomaran precauciones extremas ante la posibilidad real de un sabotaje así como para el inicio de las pesquisas que habrían de dar con los responsables: *“Lo traslado a Usted a fin de que disponga [...] en la cárcel todos los que hayan manipulado con la gasolina, sean quienes sean [...] y animo ordene se instruya pena máxima y se ejecute la sentencia que recaiga contra los culpables”*.

Las últimas notas archivísticas muestran que a pesar de la severidad y a pesar también de la exigencia alemana para los probables culpables, el proceso sumario no consiguió determinar la culpabilidad, ni señalar siquiera a ningún sospechoso, que-

dando el caso sobreseído once meses después, a finales de noviembre de 1938. La primera idea del sabotaje sobre la gasolina sería descartada en favor del descuido y la negligencia de quien en los depósitos de Cella dejaron abierto el vagón cisterna, accediendo el agua a su interior por si sola.

Anexo documental. Transcripción de la documentación de archivo

Documento 1

Fuente AGMAV, C.2551, 11/12

31 diciembre- General en Jefe del 5º Cuerpo de Ejército, Zaragoza (Francisco Rañoy Carbajal)

General en Jefe del Ejército del Norte, Zaragoza (Fidel Dávila Arrondo)

Legión Cóndor comunica que un tanque de Campsa que procede de Zaragoza, se descubre aguada al 30% en Calamocha. Se considera un caso de sabotaje que pudiera tener graves consecuencias pues la gasolina sería empleada para el abastecimiento de los aparatos de la Legión Cóndor. Se pide abran diligencias enérgicas para descubrir a los responsables, reclamando ingreso en prisión, la instrucción de un sumario y la ejecución de una sentencia firme contra los culpables.

Documento 2

31 diciembre- General en Jefe del Aire, Burgos

El coronel Jefe de la Legión Cóndor a 31 de diciembre.

Transmítase de orden a su Excelencia el Jefe de Estado Mayor.

“En el aeródromo de Calamocha y en el día de ayer 30 del actual se constató, que el octano 87, traído la misma mañana de la CAMPSA de Zaragoza en un camión tanque, contenía un 30% de agua. Afortunadamente se comprobó esta anomalía antes de producirse mayores daños. La vez anterior, que ocurrió un sabotaje similar en Santander, dio motivo a que quedaran totalmente destruidos 4 aviones.

El General Jefe de esta Legión espera se tomarán medidas decisivas contra los culpables y para que se eviten y repitan tales actos de sabotaje, del transporte del carburante hasta el aeródromo, donde había establecida la necesaria vigilancia por parte de la Legión, debe hacerse responsables la CAMPSA y los encargados del transporte.

Se suplica comunicación sobre el castigo de los culpables que hayan sometido este acto de sabotaje o hayan contribuido a él por imprudencia o desidia.

Lo traslado a V.E. a fin de que disponga ingresen en la cárcel todos los que hayan manipulado con la gasolina, sean quienes sean, y asimismo ordenará se instruya juicio sumarísimo y se ejecute la sentencia que recaiga contra los culpables”

Documento 3

Fuente AGMAV, C.2375,147,83/2

Justicia 5ª Región Militar, 29 de noviembre de 1938.

Causa 44-1.938 instruida por los trámites de juicio sumarísimo por el presunto delito de sabotaje, AUTO DE SOBRESEIMIENTO “provisional” comunicado al Generalísimo.

Alejandro Viamonte Cortés, comandante de infantería, secretario de la causa 44 instruida por los trámites de juicio sumarísimo por el presunto delito de sabotaje, ocurrido al sustraer gasolina y sustituirla por agua en el vagón tanque destinado al aeródromo de Calamocha. Fue juez instructor Cayo Sánchez Sesma del cuerpo de mutilados de guerra. Comunicado para el Alto Tribunal, Legión Cóndor, Cuartel General del Generalísimo, Cuartel General de la Región Militar (5º) auditor Ramiro F de la Mora.

Se dice con fecha del 23 de noviembre de 1938, sobre el origen de la causa que el pasado día 30 de diciembre de 1937 que al examinarse el vagón cisterna con numeración 51.146 en el aeródromo de Calamocha lleno a las $\frac{3}{4}$ se aprecia que un 30% del contenido ha sido adulterado con agua, con un supuesto ánimo de perjudicar a la Legión Cóndor. El trayecto del vagón cisterna procedente de la CAMPSA de Pamplona el 26 de noviembre de 1937 para la aviación destacada en Buñuel, y de ahí salió para Zaragoza llegando el destacamento el 23 de diciembre a la estación de ferrocarril del Norte, desprecintado pero según el análisis practicado, se encontró normal su contenido. Fue precintado nuevamente y enviado a Calamocha en la expedición 7.773. En la estación de Luco de Jiloca, D. Silviano Viletella Abad recibió la orden de un desconocido capitán de la 108 división de que marchara hacia Santa Eulalia para continuar hasta Cella... por la ofensiva provocada en Teruel, se obedecieron dichas órdenes llegando el 25 a esta localización. Aquí el Estado Mayor de las fuerzas actuantes necesitado de gasolina para vehículos de transporte y al conocer la existencia del vagón cisterna dio orden de desprecintado y apertura. Así quedó hasta el día 30 posterior, que reclamado por la aviación de Calamocha, realizándose sin haberse podido indagar las causas de la merma y las causas de la mezcla de agua. Se dice que la mezcla de agua podría deberse a la apertura del vagón durante todo ese tiempo por acceso de la lluvia y la nieve de modo natural, estando el vagón cisterna abierto.

En la instrucción no hay razones para encausar justificadamente a persona alguna de un delito doloso, según el código de justicia militar, aun aceptando siquiera la negligencia por lo que se determina el sobreseimiento provisional de la causa.

Cuartel General del Generalísimo Estado Mayor. Sección primera Justicia, Sección Segunda Justicia... Relativo al testimonio del auto de sobreseimiento la casusa 44 de 1938 trámites de juicio sumarísimo por el presunto delito de sabotaje cometido al sustraer gasolina y sustituirla por agua en vagón tanque destinado a Aeródromo de Calamocha.

Cuartel General del Generalísimo Estado Mayor. Sección Segunda, Orden Público, División 4ª

Documento 4

Sabotajes

31.12.1937

El presunto delito por mezcla de agua en gasolina para aviación en proporción de 30%. Responsabilidades. Se ordena diligencias a la CAMPSA.

[Reverso caligrafía en parte ilegible] V cuerpo de Ejército (Coronel...) para que se ponga en claro el asunto y el comandante Juste pueda avisar a los AERÓDROMOS que si en algún tanque en algún tanque más se ha ejecutado el acto de sabotaje.

Burgos 30-12.1937. El jefe de servicio

[Caligrafía tinta negra suelta]

Comunique oficialmente al Ejército del Norte para que se tomen medidas enérgicas y al 5 Cuerpo de Ejército para que se tomen medidas enérgicas y se verifique por todos los medios quienes son los responsables, haciéndolo saber a la Campsa cuyos representantes responderán de estos actos de sabotaje.

A las 23,20 horas del 30-XII-1937 comunica el Comandante Juste que la Legión Cóndor manifiesta que en un tanque de gasolina de la CAMPSA que desde Zaragoza ha ido a Calamocha que abastece los aeroplanos de dicha Legión y que... Lleven gasolina... de 87 octanos se ha descubierto por casualidad, que lleva un 30% de agua que concibiendo esto como un acto de sabotaje que puede traer graves consecuencias, la Legión Cóndor ruegue se tomen enérgicas medidas, haciendo responsables a los directores de la CAMPSA, y que les tenga al corriente de la solución dada al asunto. Se comunique esto por teléfono el E.M.

Documento 5

Legión Cóndor S/88

El Coronel Jefe

Se dio ayer a las 12 de la noche por el enlace de aviación de la noche al E.M. del aire (servicios) y al 5º Cuerpo de Ejército se comunica hoy a la:

Comunicado a las 23.30 del 30 verbalmente a esta sección.

En el aeródromo de Calamocha y en el día de ayer 30 del actual se constató, que el octano 87, traído la misma mañana de la CAMPSA de Zaragoza en un camión tanque, contenía un 30% de agua. Afortunadamente se comprobó esta anomalía antes de producirse mayores daños. La vez anterior, que ocurrió un sabotaje similar en Santander, dio motivo a que quedaran totalmente destruidos 4 aviones.

El General en Jefe de esta Legión espera se tomarán medidas decisivas contra los culpables y para que se eviten y repitan tales actos de sabotaje. Del transporte del carburante hasta el aeródromo, donde había establecida la necesaria vigilancia por parte de la Legión, deben hacerse responsables la CAMPSA y los encargados del transporte.

Se le suplica comunicación sobre el castigo de los culpables, que hayan cometido este acto de sabotaje o hayan contribuido a él por imprudencia o desidia.

[EN EL REVERSO]

[Escrito a mano en rojo sanguina]

A Kindelán que tome medidas para que todos los que han manipulado con la gasolina ingresen en la cárcel sean quienes sean hallados si no se descubre quien ha sido y solo podrá salvarse el que demuestre de manera fehaciente que es un hombre de garantía para la causa mediante juicio sumarísimo.

Con fecha del 1 de enero de 1938 se escribe a la MISIÓN MILITAR ALEMANA EN Burgos a consecuencia del escrito original procedente del S/88 de la Legión Cóndor del día 30 referente al suministro de gasolina en malas condiciones. S.E. el Generalísimo dirigió al General Jefe del Aire tomase las severas medidas que requiere el caso, así como se instruyan diligencias para el rápido esclarecimiento y descubrimiento de los culpables, cuyo resultado se mantendrá al corriente a esa Misión para que lo comunique a la Legión Cóndor.

Al General Jefe del Aire

[Escrito a mano]

Traslado del escrito de la Legión Cóndor.

Lo traslado a Usted a fin de que disponga [...] en la cárcel todos los que hayan manipulado con la gasolina, sean quienes sean [...] y animo ordene se instruya pena máxima y se ejecute la sentencia que recaiga contra los culpables.

Bibliografía

- ALEGRE LORENZ, D. (2018): *La batalla de Teruel. Guerra total en España*. La Esfera de los libros.
- ARIAS RAMOS, R. (2003): *La Legión Cóndor en la Guerra Civil. El apoyo militar alemán a Franco*. La Esfera de los libros.
- BARRA, J. (2016): *La Legión Cóndor. Atlas de la Guerra Civil española*. Dau.
- CABALLERO JURADO C. (2006): *La Legión Cóndor*. Osprey.
- ELSTOB, P. (1980): *La Legión Cóndor. España 1936-1939*. Editorial San Martín. Madrid.
- FORSYTH, R. (2011):. *Aces of the Legion Condor*. Osprey.
- GALLAND, A. (1955): *Memorias. Los primeros y los últimos*. AHR.
- MANRIQUE, J.M^a; MOLINA, L. (2008): *Centinelas del aire. El grupo antiáereo de la Legión Cóndor en la Guerra Civil española (1936/1939)*. Galland
- PERMUY, R.; MOLINA, L. (2012): *Stukas en España. Las unidades de bombardeo en picado de la Legión Cóndor*. Galland.
- RIES C., RING H. (1980): *Legion Condor 1936-1939. Eine illustrierte dokumentation*. Hoffman.

