

Revista

de Historia de las Vegas Altas

Junio 2019, nº 13, pp. 20-31

LOS AERÓDROMOS DE AZUAGA Y EL TRIMOTOR ALEMÁN *PERDIDO* EN 1936 AIRFIELDS IN AZUAGA AND A GERMAN THREE-ENGINE PLANE *LOST* IN 1936

José Ignacio Roríguez Hermosell
jirhermosell@gmail.com

Resumen Abstract

A día de hoy, la navegación aérea transita por la vida de la gente sin componentes extraordinarios; pero hace ochenta años era una novedad. Para traer ese progreso se creó una infraestructura básica en la Baja Extremadura, con aeródromos en Herrera del Duque, Azuaga y Las Bardocas (Badajoz). Las líneas aéreas surcaron los cielos del Suroeste, de paso hacia Sevilla o Lisboa. Estos campos de vuelo eran precarias instalaciones que, en los años treinta, se orientarían al uso militar, potenciado durante el periodo 1936-1939. El de Azuaga tuvo una apasionante y breve historia, pues desapareció en los años cuarenta.

Junto a esto, algunos hechos del comienzo de la Guerra Civil han quedado anclados en el desconocimiento y la propaganda. Los aparatos que la Alemania nazi sirvió al bando rebelde tuvieron una importancia no menor en la correlación de fuerzas bélicas. Uno de aquellos, un flamante Junkers JU-52 trimotor, tomó tierra en los campos de una Azuaga aún controlada por los partidarios gubernamentales del Frente Popular. La cuestión se vio como un incidente capital en los acuerdos de neutralidad que las naciones firmaron y escasamente cumplieron. Todo un ejemplo de apoyo subrepticio y nada disimulado del expansionismo *imperial* de Adolf Hitler al bando rebelde o *nacional* encabezado por Franco.

PALABRAS CLAVES: Historia Contemporánea, Historiografía Local, Extremadura, Aeronáutica, Guerra Civil, Azuaga.

Nowadays, aircraft navigation concerns everyone without extraordinary elements. Eighty years ago it seemed to be radically new. For that progress in Lower Extremadura a basic infrastructure was created: aerodromes in Herrera del Duque, Azuaga and Las Bardocas, close to Badajoz. Airlines were crossing our skies on the way to Seville or Lisbon. These airfields were just precarious installations oriented to military use in the 1930s, mostly from 1936 to 1939. Azuaga's aerodrome lived a short and strong history till its vanishing in the 1940s.

Furthermore, some events in the beginning of Spanish Civil War are not that well known because of propaganda. Aircrafts sent to the Nationalists by Nazi Government of Germany were really important. One of them, a great and new three-engine Junkers Ju-52, landed nearby Azuaga as the village was still controlled by people of Frente Popular. The issue was addressed in international Non-intervention Committee as a case of breach and undisclosed help of Hitler to nationalists supporters of Franco.

KEYWORDS: Contemporary History, Regional Historiography, Extremadura, Aeronautics, Spanish Civil War, Azuaga.

LOS AERÓDROMOS DE AZUAGA Y EL TRIMOTOR ALEMÁN *PERDIDO* EN 1936

José Ignacio Rodríguez Hermosell

Los aeródromos de Azuaga.

Es posible que la mayoría de la gente no haya oído hablar demasiado de un campo de aviación o aeródromo que hubo en Azuaga hace noventa años (1). Apenas alguna referencia en internet se puede detectar. Como precursor a este trabajo tengo que reseñar una aportación en el libro de feria de la localidad de 2004: *Nazis en Azuaga (un episodio aeronáutico de la guerra civil y un anexo)*, de José Antonio Naranjo Bravo; a quien agradezco su colaboración. Podemos decir que en la provincia de Badajoz se conoce mejor (desde los años 30) el aeródromo de Las Bardocas, cerca de la capital, al que sustituyó la Base Aérea de Talavera la Real, reconvertida parcialmente en Aeropuerto hacia 1958. Pues bien, hubo dos aeródromos más en la cuarta década del siglo XX, los de Herrera del Duque y Azuaga (2).

La normativa que permitió el funcionamiento de esos campos de vuelo badajocenses está en un Real Decreto de 29 de septiembre de 1928, que aprueba un Reglamento que regula el empleo de aeródromos nacionales para servicios aeronáuticos; así como las Instrucciones para el servicio de navegación aérea comercial y particular de los aeródromos militares y navales, por Real Orden de 26 de marzo de 1929. Es la época en la que la aviación civil se populariza y se licitan diversas concesiones públicas para líneas regulares entre distintos puntos de la España de Primo de Rivera (Real Decreto de 9 de enero de 1928, que unifica el servicio en un consorcio abierto a concurso). Las líneas serían declaradas "de interés general y utilidad pública", explotadas por la entidad adjudicataria y subvencionadas por el Estado. Entre marzo y abril se constituyó la Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas S.A. (C.L.A.S.S.A., cuyo consejo de administración presidió el general Sanjurjo), comenzando sus vuelos entre Madrid y Sevilla el 27 de mayo de 1929.

En este contexto (como campo de aterrizaje de auxilio a la línea que terminaba en Tablada, Sevilla), fue inaugurado el aeródromo de Azuaga el 6 de junio de 1929, con presencia de vecinos y representantes locales de Granja de Torrehermosa, Ahillones, Berlanga, Higuera de Llerena, Valverde, Malcocinado y Valencia de las Torres (3). Además, acuden al acto el Gobernador Civil, conde de Salvatierra; el Presidente accidental de la Diputación Provincial, Manuel Saavedra; y el líder de Unión Patriótica en Badajoz, marqués de Solanda. "A las ocho y media de la mañana llegaron de Sevilla nueve aeroplanos al mando del coronel Barrón, evolucionando sobre la población antes de aterrizar". A las once y media el párroco de Azuaga bendijo el campo y "gritó emocionado: ¡Viva la Religión Católica! ¡Viva Cristo Rey!". Los discursos de las autoridades, por su parte, "dieron vivas a la Aviación, al Rey, al General Primo de Rivera y al pueblo de Azuaga". La jornada festiva culminó con un banquete para doscientos invitados en el Teatro Carrascal.

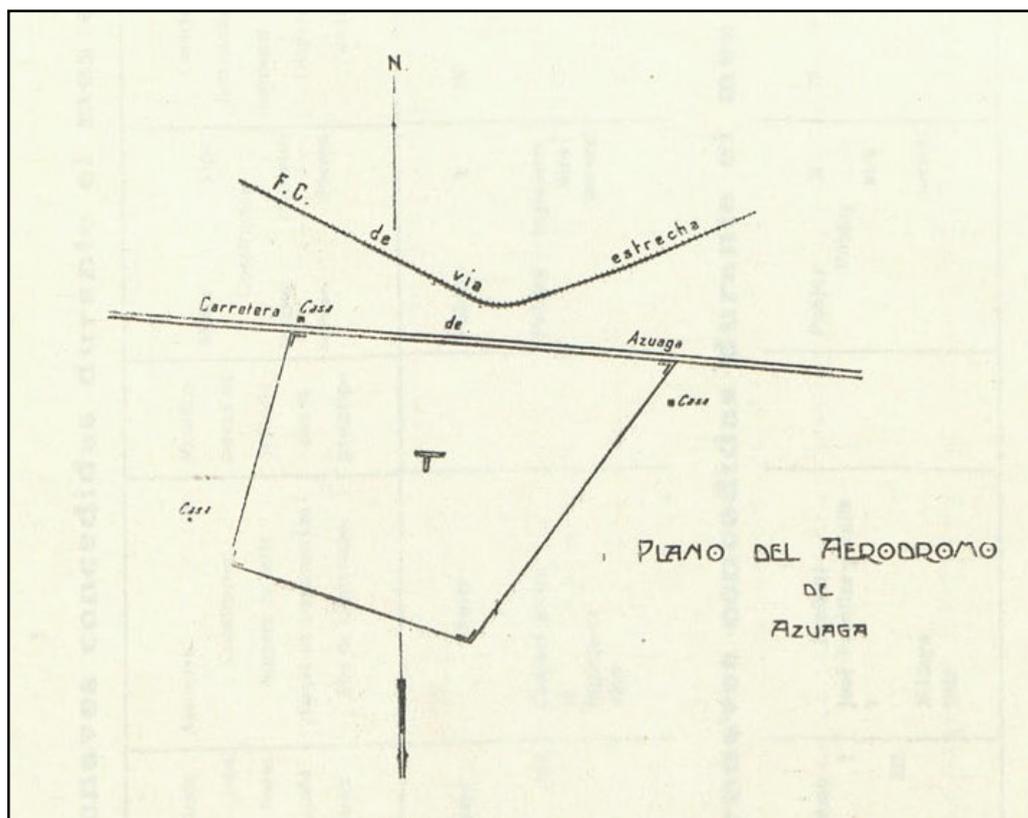
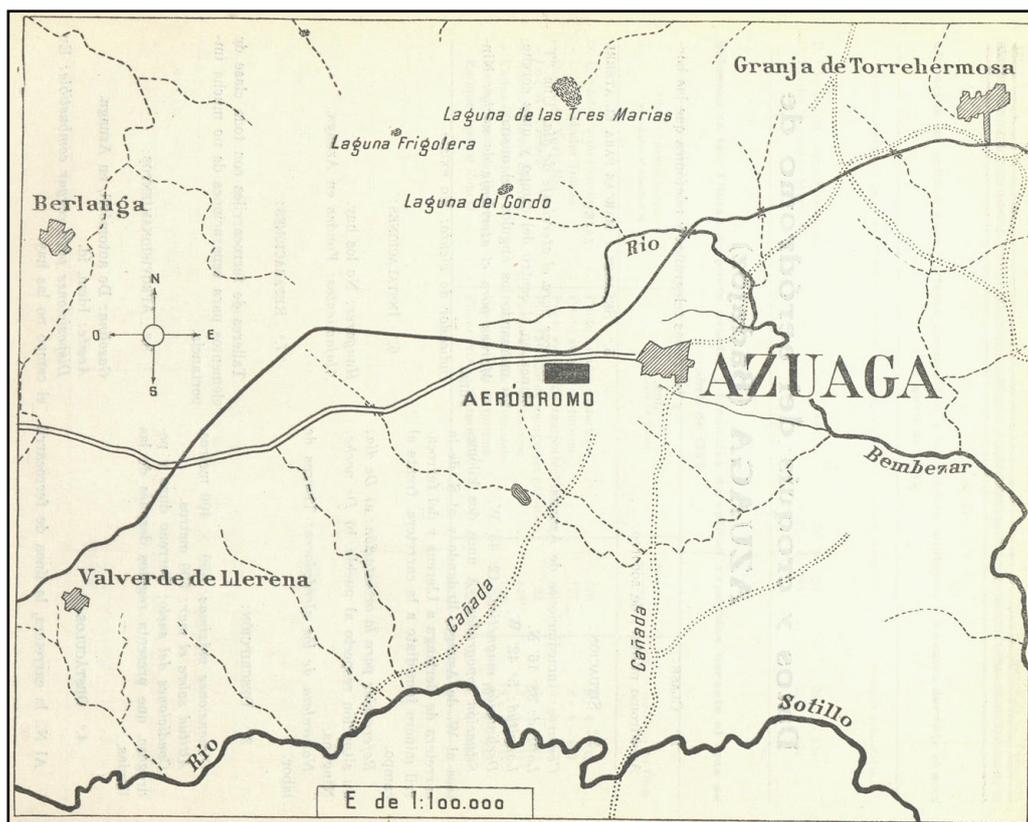
Pero hemos constatado que ya había sido utilizada la instalación: el 29 de junio de 1928, casi un año antes, una escuadrilla dirigida por el capitán Cardona vuela desde Tablada "con el fin de inaugurar el nuevo campo de aterrizaje (4) establecido en el pueblo de Azuaga, de la provincia de Badajoz". Las actas plenarias municipales conservadas nos confirman el dato: en la sesión de 27 de junio de 1928 se da cuenta del telegrama participando que "tres aparatos de la Base de Sevilla llegarán" al día siguiente, para que se despejara la pista y el aterrizaje fuera sin problemas. Una comisión de concejales y el alcalde acudiría a recibirles y agasajarles.



Fotografía del campo de vuelo de Azuaga, en fecha sin determinar, por la que sabemos que seis aparatos han tomado ya tierra (y el séptimo que inmortaliza la imagen). Es más que posible que fuera el día de la inauguración oficial, el 6 de junio de 1929, por una escuadrilla de nueve aeronaves procedentes de Tablada, Sevilla. *Archivo Histórico del Ejército del Aire, 1-8945-01. Vista aérea del aeródromo de Azuaga, s.f.*

Posteriormente, los aterrizajes sobre Azuaga se dieron con cierta frecuencia, y así hemos encontrado cómo el Junkers trimotor que hace la línea el 30 de septiembre tiene que tomar tierra de urgencia en Azuaga "por averías en el motor", que una vez solucionadas le permiten seguir el vuelo (*La Voz*, 1 de octubre de 1929); o *La Vanguardia* de 23 de noviembre asegura que el avión 2 MCA de Classa, pilotado por Joaquín Gons y llevando tres pasajeros, aterriza en Azuaga a causa del temporal. O el 7 de diciembre cuando una escuadrilla de Tablada con tres aparatos, al mando de Santiago Sampil, toma tierra en nuestro pueblo para refugiarse de otra tormenta (*La Opinión*, 7 de diciembre de 1929). Unos meses después, el 11 de agosto de 1931 (5), se registra otra incidencia cuando "el avión correo Madrid-Sevilla" sufre una importante avería, aunque tanto el piloto Joaquín Callón como el mecánico Domingo Mulero "resultaron ilesos" (*ABC*, 12 de agosto de 1931).

¿Cómo era el primer aeródromo de Azuaga? Una publicación periódica, el *Boletín Oficial de la Dirección General de Aeronáutica Civil* número 4 de 1933, nos da buena información al respecto. Se trata de un aeródromo militar y de socorro, ubicado a dos kilómetros al oeste del pueblo, dejando al sur la carretera de Berlanga a Llerena y el ferrocarril minero. En coordenadas, 38° 16' N de latitud y 5° 42' W de longitud, con declinación magnética de 12° 45' W. Sus dimensiones son de 450 x 400 m., a 500 m. sobre el nivel del mar, y las condiciones del suelo son de "terreno duro y pedregoso, que presenta regatos después de las lluvias". Su marca diurna de aterrizaje es una "T" blanca en el centro y unos corchetes para los ángulos del campo (6). La jefatura del aeródromo depende de Aeronáutica Militar, el embrión del Ejército del Aire. En cuanto a infraestructuras, destacan la estación de la línea férrea Peñarroya-Llerena; correos, teléfonos y telégrafo en Azuaga, profusión de carreteras y servicio médico variado en la localidad.



Situación (aproximada) y croquis del aeródromo de Azuaga recogidos en el *Boletín Oficial de la Dirección General de Aeronáutica Civil* número 4 de 1933.

Además, un interesante expediente remitido por el Archivo Histórico del Ejército del Aire ("Breve historial, datos de localización y características principales" del Aeródromo de Azuaga; signatura A11700) nos aporta otros datos de este *primer* campo de vuelo. Corrige ligeramente altitud (600 metros), lo ubica a unos 50 metros al sur de la línea ferroviaria citada y "entre dos casas situadas cerca de la carretera de Llerena"; con unas dimensiones de 430 por 330 metros, a dos kilómetros de Azuaga pero "situado en una loma y muy visible desde el aire". Para el analista que redactó el documento, "se encharca junto a la carretera y es demasiado pequeño y ondulado para aparatos veloces", de manera que no lo consideran ampliable "por ser prácticamente imposible la explanación del terreno lindante que forma lomas con diferencia de cota considerable". Por tanto, el expediente se incoó para estudiar la viabilidad de un nuevo campo de vuelo, aunque la documentación citada no pone fechas exactas ni aproximadas.



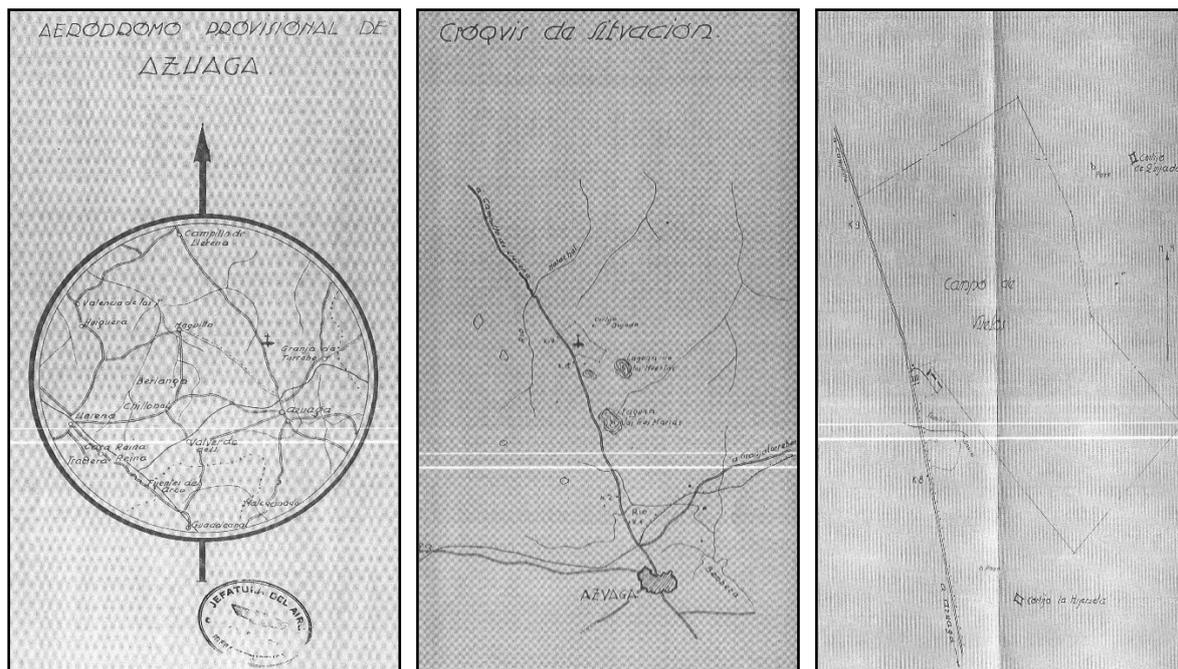
Magnífica toma aérea, fechada el 7 de julio de 1930, en la que se ve más cercana toda la población de Azuaga y en el centro de la imagen el campo de aterrizaje que sería sustituido, al menos en proyecto. A la izquierda encontramos la estación de ferrocarril y en la parte central y superior, al fondo (siguiendo la carretera y la vía del tren), la localidad de Berlanga. *Archivo Histórico del Ejército del Aire, 1-09332-01. Vista aérea del Aeródromo de Azuaga, 07/07/1930.*

Con relación a esto, sabemos por Naranjo Bravo que el 7 de marzo de 1931 el Pleno del Ayuntamiento acuerda la mejora y ampliación del campo de vuelo azuagueño, en virtud del expediente municipal incoado a instancia de la empresa C.L.A.S.S.A, que explotaba la línea Madrid-Sevilla. Los ediles deciden requerir a la compañía para que determine las obras necesarias y la cesión de terrenos colindantes. El alcalde y la Comisión Permanente quedarían a la espera de tener las aportaciones de la compañía aérea. Pero es posible que nunca llegara a buen puerto esa ampliación.

Pues bien, ese estudio para un nuevo aeródromo se hizo finalmente por parte de la Jefatura del Aire de la Aviación Nacional o rebelde de la Guerra Civil; y lo llevaría a cabo la Jefatura Regional Aérea del Sur, con sede en Sevilla. Un legajo de tres documentos (AHEA, signatura A3731) nos cuenta cómo el General en Jefe del Aire, Alfredo Kindelán, autoriza desde Zaragoza un crédito de 35.000 pesetas para la "construcción urgente de las obras de explanación del nuevo campo provisional de Azuaga (Badajoz)", a 6 de diciembre de 1938, en las postrimerías de la guerra. Roberto White Santiago, teniente coronel que dirige la Región Aérea del Sur, pide el 3 de diciembre desde Sevilla ese dinero "mientras se redacta el presupuesto". Un tercer documento es el telegrama enviado desde Zaragoza a Sevilla notificando la concesión del crédito.

Este campo provisional es el recogido en el expediente citado en primer lugar; del mismo se da exclusivamente información gráfica, que reproducimos aquí. Naranjo Bravo, en su trabajo de 2004, nos refiere que se construyó en el kilómetro ocho de la carretera a Campillo de Llerena, en la finca La Higueruela. En este caso "su suelo fue allanado con grava procedente de los zafreros de las minas

plomíferas cercanas"; añade que no se sabe nada del periodo de funcionamiento del aeródromo nuevo. La realidad es que no hay rastros hemerográficos de ese uso, como si las previsiones y el proyecto en marcha no se hubieran culminado.



Archivo Histórico del Ejército del Aire, signatura A11700.

El Junkers JU-52 trimotor⁽⁷⁾ perdido en Azuaga.

A comienzos de la Guerra Civil, Azuaga subsiste como territorio gubernamental hasta septiembre de 1936. El día 24 ocupan la localidad las fuerzas del Ejército del Sur, que dirigen los comandantes Gómez Cobián y Gerardo Figuerola, procedentes de Llerena. El panorama de enfrentamiento, muerte, represión y propaganda como tónica de esos primeros meses de guerra es conocido. Queremos fijarnos aquí en un acontecimiento curioso y aportar su conocimiento con los datos que se tienen. Acaso falten otros para contar una historia más completa que ha pasado un tanto desapercibida en la historiografía de la Guerra Civil Española y en los estudios locales.

El 9 de agosto (8), un avión de la Lufthansa germana modelo Junkers JU-52 trimotor (cuya matrícula es D-AMYM) es capturado en las inmediaciones de Azuaga (9). Según todas las fuentes, se trata del mismo aparato que horas antes ha tomado tierra en Barajas y, en virtud de una conversación del piloto con un responsable de la compañía alemana en Madrid, ha vuelto a despegar en dirección sur. Finalmente es obligado a aterrizar en el aeródromo de Azuaga por falta de combustible. Curiosamente, los vuelos de líneas convencionales entre Alemania y España se habían suspendido en esos días ante la situación bélica de nuestro país. Por ello resultaba más chocante la presencia de este avión.

Está tripulado por cuatro miembros y, a pesar de ser un avión civil de pasajeros, va desprovisto del equipamiento que debería tener (10). De hecho, se trata de un aparato de un total de veinte Ju 52/3m que han salido recientemente de la fábrica de Junkers en Dessau (Alemania), comprados por el bando rebelde que encabeza Francisco Franco. El D'AMYN, como se conoce a nuestro avión por su matrícula, es el único de la transacción que no se entrega en Sevilla o Tetuán. Inmediatamente el asunto se convierte en un conflicto diplomático; la embajada en Madrid del III Reich niega absurdamente que hubiera súbditos alemanes en el aparato. Las autoridades de la República, por su parte, decidieron reconducir el avión a la capital de España, cosa que debió de realizarse apenas un día después del aterrizaje en la Campiña Sur –las dos fuentes francesas consultadas, *Le Matin* y *Le Figaro* del 12 de agosto, coinciden en señalar que son el capitán Rexas o Reyas (sic) y el teniente Moreno quienes pilotan el Junkers hacia Madrid.

A grandes rasgos, el protagonismo del regreso del avión a Madrid se confirma con varias fuentes complementarias; por ejemplo, lo que dejó escrito y publicado Antonio Rexach, el capitán Rexach, inquieto comandante de aviación que había participado activamente en la instauración y defensa del régimen republicano y en otros conatos rebeldes (sublevación del aeródromo de Cuatro Vientos, tres días después de la de Jaca, en diciembre de 1930; y complot de Tablada, junto a Ramón Franco y Blas Infante, en junio de 1931). En el primer mes desde el levantamiento militar de julio de 1936, Rexach opta por unirse a fuerzas irregulares de resistencia en el área cordobesa del Alto Guadiato, donde incluso dirigió una escuadrilla aérea con base en Peñarroya. Al mando de unos guardias, el

diputado frentepopulista Eduardo Blanco (11) envía a Rexach a Azuaga para encargarse del aparato y los tripulantes capturados: el piloto Theodore Christ, el mecánico Fritz Reiche, el radiotelegrafista Wilhelm Küppers (empleados de Lufthansa) y quien dependía de la fábrica Junkers, Heinrich Degunhart. Estos serían conducidos sin demora al Ayuntamiento de Peñarroya, donde “comieron y pidieron tabaco”, según el testimonio de Blanco recogido en el citado artículo (12).

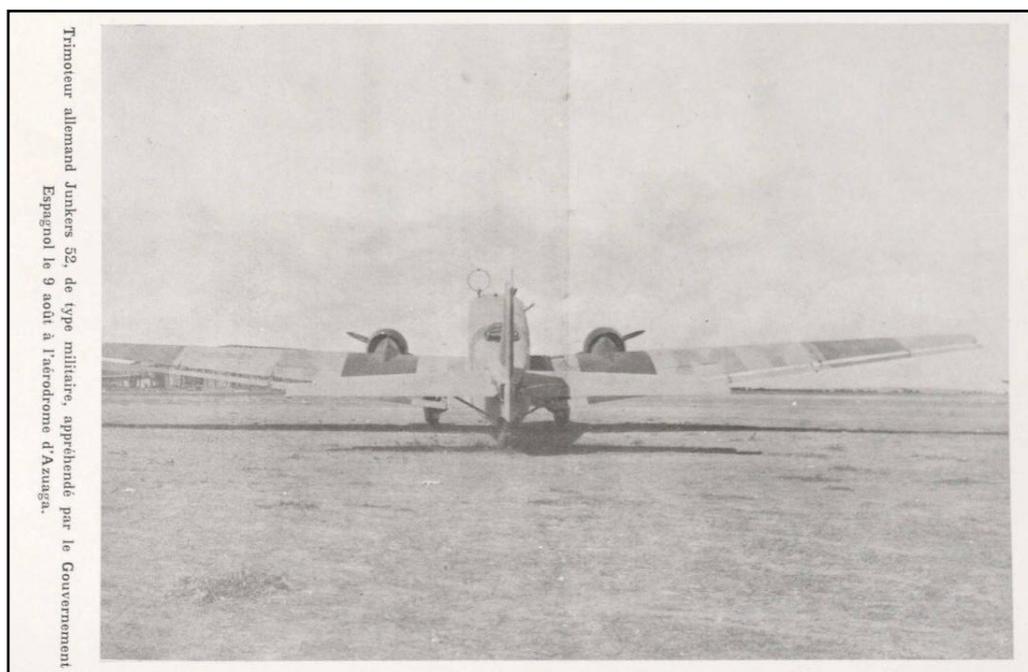
Rexach, por su parte (13), omite curiosamente que el avión cae en Azuaga, hacia donde es comisionado por Blanco.

“El magnífico avión (...) desorientado y falto de gasolina, había dado varias vueltas encima de nuestro aeródromo de campaña (se refiere a Peñarroya). Minutos después, nos llegaba la noticia telefónica de que, próximo a las líneas fascistas había tomado tierra un trimotor con la cruz gamada y que sus tripulantes, por intermedio del mecánico que hablaba español, preguntaban afanosos por el general Queipo de Llano”.

Rexach oculta con ramaje el aparato y cuenta en resumen la confesión del mecánico en torno a ese vuelo desde Alemania; descubre el interior del avión, con bidones de combustible, pistolas y ametralladoras (en los diarios norteamericanos se dice que podrían llevar también doce camillas para heridos); detalla la peripecia de Barajas, cuando no llegan a parar motores por las advertencias que les hace un cómplice alemán. Prosigue Rexach:

“En la madrugada, cargué de gasolina el trimotor y en compañía del propio mecánico alemán, despegué; dirigiéndome en vuelo hacia Madrid. El resto de su tripulación fue, posteriormente, trasladada sin daño alguno”, lo que encaja con la versión de Eduardo Blanco. El piloto pondera la excelencia de tan avanzada y recién estrenada aeronave, joya de la aeronáutica alemana y mundial de entonces: “Jamás encontré mayor placer en el vuelo. El avión era magnífico y de una maniobrabilidad extraordinaria. Los aparatos de a bordo, los cuales me iban siendo explicados detalladamente, por el mecánico alemán, eran la última palabra en aviación. La radio, de un alcance y claridad para mí desconocidos...”

El incidente diplomático tuvo su propio recorrido. Alemania dio un ultimátum a la República Española con amenaza de ruptura de relaciones si la tripulación del Junkers no era liberada inmediatamente, solicitud que no fue atendida (*New York Post*, 13 de agosto de 1936). El 15 de septiembre, el Gobierno español se dirige al alemán para protestar por el asunto. Se relata profusamente el curioso aterrizaje en la mañana del 9 de agosto en Barajas; también, “la tarde del mismo día aterrizó, por escasez de gasolina, en el aeródromo de Azuaga, siendo aprehendido por un avión militar español, en unión de su tripulación, integrada por cuatro alemanes”. Los bidones vacíos demuestran que el aparato había repostado en vuelo y venía directamente de Alemania. Además, “el avión Junkers 52, de tipo militar, iba absolutamente desprovisto de instalación para pasajeros”, afirma contundentemente (*El Socialista* y *La Libertad*, 3 de octubre de 1936). La nota la firmó Julio Álvarez del Vayo – ministro de Estado desde comienzos de mes- y giró al encargado de negocios alemán en Madrid y también fue extractada e incluida en el memorándum o Libro Blanco que el Gobierno Español presentó en Ginebra y a todas las cancillerías y que irónicamente llamó “La no intervención en los asuntos de España”. Este documento incluso adjunta una fotografía del avión, acaso tomada en Azuaga.



Trimoteur allemand Junkers 52, de type militaire, appréhendé par le Gouvernement Espagnol le 9 août à l'aérodrome d'Azuaga.

El Junkers Ju 52 trimotor capturado en Azuaga. Imagen reproducida en el memorándum citado.

En virtud del Acuerdo de No Intervención firmado por las potencias occidentales en agosto de 1936 se creó el Comité de Londres (Comité de Investigación sobre Violaciones del Derecho Internacional relacionadas con la Intervención en España), que habría de velar por la no injerencia o neutralidad de los países firmantes. El foco durante esos meses se puso inmediatamente en la evidente ayuda alemana a Franco. Una de las primeras sesiones del Comité se celebró los días 24 y 25 de septiembre y su informe fue publicado el 3 de octubre. En el mismo, es tema de debate —entre otros— *nuestro* avión Junkers apresado en Azuaga; de manera que se dio lectura a los interrogatorios que semanas atrás se habían hecho a los tripulantes alemanes.

Estos interrogatorios están resumidos en el documento oficial del Comité de Londres, reunido bajo la presidencia de Lord Faringdon: los tripulantes reconocieron que tenían órdenes de llevar el aeroplano a Sevilla para que el Consulado Alemán lo utilizara en caso de evacuar refugiados; pero no quisieron admitir que eran enviados por el Reich sino por la empresa Junkers, cosa que no creen los miembros del Comité, que pudieron comprobar por las *fotografías del interior del aparato* que los asientos de pasajeros habían sido sustraídos, “mientras que lo cierto es que el avión llevaba lanzabombas, cabina y torretas para ametralladoras”. El testimonio de los tripulantes les pareció confuso. El piloto dijo que tenía órdenes de no cruzar territorio gubernamental pero que su primer destino era Barcelona; y que finalmente le dijeron en pleno vuelo que se dirigiera a Sevilla.

Más detalles proporcionó la prensa de esos días sobre las declaraciones (14) de los aviadores alemanes detenidos. Según el mecánico Reiche, el aparato fue de Dessau a Stuttgart (donde se cargan las cajas cuya propiedad se atribuye a Degungart); tras una escasa e insuficiente hora de pruebas, retoma el vuelo. En Madrid, un empleado de la Lufthansa en tierra, Joseph Bastian, es quien alerta a la tripulación y aconseja que vuelvan a despegar; y es en Azuaga donde se percatan de la naturaleza de su vuelo. El piloto Christ, por su parte, achacó el cambio de destino del aparato a la recepción de un cable de radio y su desconocimiento del contenido de las cajas y el material bélico encubierto. El radiotelegrafista Küppers y el pasajero Degunhart tampoco desvelaron por qué llevaban “fúsiles máuseres y abundantes municiones”, encogiéndose de hombros.

Quizás nos queda por ver un último asunto en torno al *misterio* del JU-52 trimotor de Azuaga. Se hicieron varias fotografías como testimonio de esa violación alemana a la neutralidad a la que se había comprometido Hitler, que adjuntamos al final. Desde esa perspectiva, el informe del Comité de No Intervención consigna una serie de nombres de personalidades y observadores internacionales, entre los que está la comunista británica Isabel Brown, que estuvo en la Guerra de España representando a un Comité de Ayuda Médica. Ese grupo se entrevistó a mediados de septiembre con el Presidente Manuel Azaña (*ABC*, 20 de septiembre de 1936).

En el informe del Comité londinense se dice taxativamente: “Mrs. Isabel Brown, quien confirmó la prueba de Mr. Stolz —el secretario ayudante de la Federación Internacional de Sindicatos- y Alderman Dobbie —otro sindicalista británico- y *produjo las fotografías del avión alemán Junkers capturado*”. Todos estos personajes y otros citados en el documento oficial, relacionados con el Comité de Londres, inspeccionaron el aparato en Barajas, el tiempo de septiembre de 1936 que estuvo retenido en la capital de España. Por tanto esas fotografías debieron de hacerlas allí. Queda la duda de si algunas de esas imágenes que se conocen por internet y alguna escasa bibliografía (*The legion Condor*, Karl Ries/Hans Ring, Schiffer Pub., 1992) fueron tomadas en el primer momento de la captura del JU-52 trimotor, o sea, en Azuaga, pues aparecen como *figurantes* una serie de milicianos; hombres armados que obtienen un botín de guerra. ¿O fue cosa del inquieto capitán Rexach en su apasionada misión aeronáutica de la misión que le llevó a suelo extremeño?

NOTAS AL PIE

(1) En la actualidad, está en servicio un aeródromo privado en la finca Altarejos, dentro del sevillano término municipal de Guadalcanal, pero muy próximo a Azuaga y Malcocinado.

(2) Tiene un estudio parcial, en cuanto a la Alta Extremadura, Hortensia Méndez Mellado; *El otro patrimonio: historia y presente del aeródromo de Cáceres* (Jornadas Guerra y Patrimonio en el Frente Extremeño; Castuera, 23-24 mayo de 2008).

(3) La inauguración oficial del campo de vuelo está bien recogida en los ejemplares de *Correo Extremeño* de 6 y 8 de junio de 1929. Se aprovecha la ocasión para homenajear al teniente coronel Pereda, de la Guardia Civil, a quien se le dedica incluso una calle.

(4) “El nuevo campo de aviación es muy extenso y reúne excelentes condiciones, encontrándose en la ruta aérea de Madrid a unos 130 kilómetros de Sevilla”, *Nuevo Día* de Cáceres, 29 de junio de 1928.

(5) Con la llegada de la Segunda República el servicio aéreo fue renacionalizado y CLASA dejó de existir. En 1932 el Gobierno crea una especie de empresa pública llamada Líneas Aéreas Postales Españolas, que asumió las rutas transitadas por la anterior concesionaria.

(6) En la fotografía ya reproducida observamos la “T”, uno de los corchetes que determinan el campo de aterrizaje y hasta el nombre de Azuaga sobre la letra referida antes. Igualmente, se percibe

como claro límite el entonces trazado de la carretera que nos conduce a Berlanga y la línea más sinuosa del ferrocarril ya perdido a día de hoy.

(7) Estos aparatos Ju 52/3m eran lo más avanzado en ingeniería aeronáutica civil y militar y Alemania llegó a construir casi cinco mil unidades hasta 1944. Su fiabilidad es tal que, adquirida la licencia por Franco en 1942, tuvo una réplica española, el CASA C352, que operó hasta 1974.

(8) El asunto fue tratado en ese momento en medios internacionales (por ejemplo en Estados Unidos, *New York Sun* o *Buffalo Evening News*, 10-08-1936; o en Francia a través de *Le Figaro* y *Le Matin*, 12-8-1936) pero no aparece reflejado en la prensa española; que sí lo difundirá dos meses después, como veremos luego.

(9) Siguiendo a Naranjo Bravo, el testimonio directo de Ramón Manchón sitúa ese aterrizaje en la finca Tarilla, a 5 kilómetros de Azuaga, junto a la carretera que lleva a Maguilla.

(10) "No llevaban montados ni el armamento de la versión militar, ni las butacas de la civil; en su lugar incorporaban depósitos adicionales de combustible en el interior del fuselaje. Los lanzabombas y las ametralladoras MG 15 se embarcaron en el vapor Usaramo, que zarpó de Hamburgo a la una y media de la madrugada del 1 de agosto y atracó en Cádiz la noche del 5 al 6 de agosto."; *La Aviación en la Guerra Española, monografías del CESEDEN, V Jornadas de Historia Militar*, junio de 2000.

(11) Se trataba de un dirigente minero de la UGT que había sido elegido diputado por Córdoba en las elecciones de febrero y se puso al mando de los obreros de la zona que organizaron la resistencia cordobesa. Esta parte de la información está recogida en *Eduardo Blanco, el capitán Rexach y el Junkers nazi*, publicado en la revista digital *Arte, Arqueología e Historia* (www.artearqueohistoria.com) el 25 de febrero de 2019 por Jerónimo López Mohedano, Cronista Oficial de Peñarroya-Pueblonuevo (publicación original, núm. 23-24 de 2017). Del mismo autor, *Las milicias obreras peñarriblenses y el batallón "Terrible"*, 2013.

(12) "Escortados por policías, Blanco los mandó en el primer tren que salió hacia Madrid y fueron entregados a las autoridades e interrogados por una comisión británica presidida por el famoso pacifista Noel Baker, en presencia del encargado de negocios alemán. El día 15, cediendo a las fuertes presiones de los gobiernos francés y alemán, el Gobierno los ponía en manos de la embajada alemana." LOPEZ MOHEDANO, J., *op. cit.* Según distintas referencias de internet, el aparato alemán resultó destruido en el bombardeo alemán del aeródromo de Cuatro Vientos de 19 de noviembre de 1936, curiosamente a manos de los otros Ju-52.

(13) *Lo que yo sé de la Guerra Civil Española: reportaje documental por el comandante de Aviación Antonio Rexach*; La Habana (Cuba), autoedición, 1939. Ejemplar de la biblioteca de la Fundación Pablo Iglesias, pp. 227-235.

(14) *El Sol*, *El Luchador*, *El Liberal* y *La libertad* de 1 de octubre de 1936.

BIBLIOGRAFÍA

La Aviación en la Guerra Española (2000). Madrid, Ministerio de Defensa; Monografías del CESEDEN, V Jornadas de Historia Militar, junio de 2000.

Boletín Oficial de la Dirección General de Aeronáutica (1933, número 4).

LÓPEZ MOHEDANO, Jerónimo (2017): "Eduardo Blanco, el capitán Rexach y el Junkers nazi"; revista digital *Arte, Arqueología e Historia* (www.artearqueohistoria.com); publicación original, núm. 23-24 de 2017). Del mismo autor, "Las milicias obreras peñarriblenses y el batallón *Terrible*", 2013.

MARTÍNEZ BANDE, José Manuel (1969): *La Campaña de Andalucía*. Madrid, ediciones San Martín.

MÉNDEZ MELLADO, Hortensia (2008): "El otro patrimonio: historia y presente del aeródromo de Cáceres". *Jornadas Guerra y Patrimonio en el Frente Extremeño; Castuera, 23-24 mayo de 2008*.

NARANJO BRAVO, José Antonio (2004): *Nazis en Azuaga (un episodio aeronáutico de la guerra civil y un anexo)*. Azuaga, revista de feria del Ayuntamiento.

REXACH Y FERNÁNDEZ PARGA, Antonio (1939): *Lo que yo sé de la Guerra Civil Española: reportaje documental por el comandante de Aviación Antonio Rexach*. La Habana (Cuba), autoedición.

Report and findings of Committee of Enquiry into Breaches of International Law relating to Intervention in Spain (1936, october).

RIES, Karl/ RING, Hans (1992): *The legion Condor*. Atglen (PA, USA), Schiffer pub.

SÁNCHEZ RAMOS, Vicente (2013): *Azuaga y sus gentes en el siglo XX*. Azuaga, Ayuntamiento.

ANEXO FOTOGRÁFICO

