



EL POLICARPOV I-15. "EL CHATO"



EL POLICARPOV I-16. RATA - MOSCA

# LA NOCHE DEL ADIÓS

RECOPILACIÓN PARA "HABLEMOS DE GETAFE"

## EVACUACIÓN A REUS

**"La noche del adiós a un pueblo que les había visto nacer y que había sido testigo de su trabajo y sus esfuerzos para lograr una industria que ahora había que dismantelar y trasladar."**

**AUTORES: MARCIAL DONADO LÓPEZ Y VÍCTOR MANUEL MUÑOZ MORENO**

---

# LA NOCHE DEL ADIÓS

Era la madrugada del 19 al 20 de Julio de 1936.

El día había sido caluroso. Con ese calor oneroso que siempre fue característica destacada de un Getafe azotado por el sol canicular y desprovisto de grandes arboledas que le brindaran una sombra refrescante, sin ríos ni cualesquiera recursos hídricos naturales, ni aún agua corriente, a excepción de las fuentes públicas de las calles de la Arboleda, Magdalena y Ricardo de la Vega y la de la Plaza de General Palacio, siempre rodeadas de múltiples cántaros y mujeres de joviales comentarios y charlas interminables, en espera de su turno para llenar los vientres sedientos de los cántaros.

El pueblo dormía bajo una calma tensa, fruto de un temor más intuido que conocido, a la vista de las caras graves de los mayores, los temerosos comentarios a media voz en los corrillos que se congregaban en las inmediaciones del Cuartel de Artillería, el Ayuntamiento y la Casa del Pueblo, que habíamos podido observar el día anterior.

El silencio, cargado de pasos recelosos, voces contenidas, y algún que otro ladrido lejano de un perro, allá por el Tiro de Pichón, fue súbitamente taladrado por una violenta explosión que sacudió las puertas y ventanas, que rebotó en algún lugar muy alto en el espacio y que se derramó sobre las casas y los campos, despertando ecos en las recoletas calles y plazuelas, cargadas de sombras siniestras.

A la explosión, como si aquella fuera la orden que estaban esperando, respondieron el rabioso tableteo de ametralladoras y las descargas repetidas de mosquetones y fusiles "Mauser". Luego, el ronroneo de motores de avión destacó sobre los disparos, los gritos y deprecaciones de los combatientes y el ladrido espacioso y un tanto ridículo que producían las pistolas del 9 Largo, que algunos de los cabecillas esgrimían ante los milicianos.

El rugido del avión, se convirtió en aullido sibilante, al entrar en picado, poco antes de soltar la bomba que abrió un cráter en la de la esquina Oeste del Cuartel de Artillería. Los Breguet, eran una vez más los protagonistas de estos acontecimientos, aunque su recuerdo nos traiga un poso de amargura. Bombardearon y ametrallaron el Cuartel de Artillería y, bajo el mando del comandante Alejandro Manso de Zúñiga, ampliaron su radio de ataque, bombardeando igualmente los acuartelamientos de Vicálvaro, Campamento y el Cuartel de la Montaña, de Madrid, donde un reducido grupo de insurrectos resistía bravamente, según palabras de los propios asaltantes.

Un nutrido grupo de milicianos de la comarca contraatacaron el Cuartel de Artillería, apoyados por la aviación, los citados Breguet, Potez y un bimotor Dragón que, despegando del Aeródromo,

describían amplios círculos sobre Getafe, antes de soltar su mortífera carga. Desde el Paseo de los Depósitos, calle Titulcia y cerramiento de la fábrica de pastas “El Faisán”, milicianos emboscados, disparaban con las manos temblorosas y las caras ennegrecidas por el humo de la pólvora. (1)

(1). En memoria de quienes allí lucharon y que, por ser de un bando, se olvidaron en el contrario, traemos aquí el recuerdo de dos de aquellos combatientes que apareció en publicaciones de la época.

*“Como recompensa a los méritos contraídos en la toma del Cuartel de Artillería de Getafe, el 20 de Julio de 1936, por el soldado de Aviación DON FELICÍSIMO CAPA GÓMEZ, que resultó gravemente herido, se le concedió el empleo de Sargento (Gaceta de Madrid, nº 326) y el de Brigada según el Diaño Oficial nº 208, de 1936)”*

En cuanto al segundo, véanse estos párrafos de «Personales, Recuerdos Opiniones», A.D.A.R., Boletín Informativo, nº25.

*“En julio de 1936 yo estaba de permiso en Madrid con mi madre y, después de un acelerado desenredo en mi mollera de lo que estaba sucediendo, me incorporé inmediatamente al aeródromo de Getafe, cuyo jefe era entonces el Comandante Camacho y Jefes de Escuadrilla Toumé y Martín Luna(...) Me presenté al Comandante Camacho pidiéndole permiso para volar en calidad de ametrallador-bombardero. El permiso me fue concedido y así empecé mi actuación como personal volante de la República Española. (...) En diciembre del 36 fui a la Escuela de Pilotos de la Ribera que mandaba el que con justeza se llamó Padre de la Aviación Española, teniente Coronel Gómez Spencer.”*

Con las primeras horas del alba, llegó la rendición de los insurrectos. Los rebeldes fueron llevados en camiones, mientras que una multitud de gentes subían por la calle de Madrid y se iban congregando en los alrededores del Cuartel, levantando el puño y cantando “La Intencional”, “La Marsellesa” y otros himnos patrióticos.

Un grupo de niños, con la dulce inconsciencia de la infancia, recogía casquillos de balas y jugaban a la guerra alineándolos, como si de soldados se tratara, y derribándolos después con sus tirachinas...

Aquel fue, para los getafenses, el comienzo de una guerra civil tan absurda como cruel y el primer paso de lo que habría de ser, poco después, el éxodo de un grupo de hombres y mujeres estimado en unos 3.000 que se verían empujados continuar su trabajo como expertos en la fabricación de aviones, manteniendo con su esfuerzo y su valor aquella Empresa que desde 1923 era una parte de la vida y la historia de Getafe.

Aquella fue la noche del adiós, porque fue el punto de partida para aquella emigración de tantas y tantas gentes, de niños refugiados que fueron evacuados a Valencia y otras ciudades levantinas, de jóvenes enviados a los frentes de batalla, de mujeres que se incorporarían a puestos de vanguardia para luchar, para atender labores de socorro, prestar ayuda a los heridos o para la confección de mantas y prendas abrigo. De hombres nuestros que, luego, empujados por las circunstancias, se vería obligados a cruzar los Pirineos y acabar en los campos de refugiados en Francia.

La noche del adiós a un pueblo que les había visto nacer y que había sido testigo de su trabajo y sus esfuerzos para lograr una industria que ahora había que dismantelar y trasladar.

La noche del adiós a muchos amigos y compañeros de tertulia que fueron evacuados a otros puntos o llevados al frente, donde la muerte, escrita en el frío acerado de una bala. les negó el regreso...

## HISTORIA DE CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS DURANTE LA GUERRA CIVIL. 1936 – 1939.-

Como obligado prefacio, antes de adentrarnos en esta historia, de la que fueron protagonistas unas 3.000 personas, compuestas por 600 operarios de CASA, sus familiares más cercanos y otros menos allegados que siguieron los pasos de los primeros, debemos hacer algunas puntualizaciones que consideramos necesarias para una mejor comprensión de cuanto el lector encontrará en las páginas siguientes.

En primer lugar, permítasenos ofrecer algunos datos estadísticos o estimaciones subjetivas que nos aproximen a la relación entre el número de habitantes de Getafe y la Plantilla laboral de Construcciones Aeronáuticas en el año 1936.

MUNICIPIO DE GETAFE	9.000 HABITANTES.
PLANTILLA MÁXIMA DE CASA	1.000
PLANTILLA MÍNIMA DE CASA	600
PLANTILLA MEDIA ESTIMADA	800 (200 de Madrid y 600 de Getafe)

EVACUACIÓN DEL PUEBLO DE GETAFE DESDE JULIO HASTA PRIMEROS DE NOVIEMBRE DE 1936.

- EVACUACIÓN TOTAL: 8.000 Habitantes (4.000 a Madrid) (4.000 dispersos)
- NUMERO DE LOS QUE QUEDARON EN GETAFE... 1.000

Para hacer la estimación del número de personas que emigraron, además de los datos estadísticos (1) se han tenido en cuenta las circunstancias y modos de vida de la época, lo prolífico de las familias, la costumbre de acoger en el seno de la familia a los ancianos, abuelos paternos y maternos hasta el fin de sus días, etc. De acuerdo con estos datos, los 600 obreros de CASA y sus familias, arrojan un total de 3.000 personas (dato por otro parte confirmado con las declaraciones de los emigrantes de entonces que viven actualmente y con quienes hemos mantenido contactos al respecto).

Como es sabido, en los últimos meses de 1.936 el Gobierno Republicano dictó una Ley por la que se obligaba a salir de Madrid a todas aquellas familias residentes en la Capital con posterioridad al 18 de Julio de 1936 y que no tuvieran una "razón justificada" para permanecer en ella. Con este motivo, muchos de los getafenses que evacuados de Getafe residían en Madrid y que tenían familiares en Reus (Tarragona), donde ya había sido trasladada Construcciones Aeronáuticas, pidieron ayuda a estos operarios. Naturalmente, los obreros de CASA fueron reclamando desde Reus a sus familiares, que se veían necesitados, expulsados de Madrid y sin posibilidad de regresar a Getafe, con lo que el censo de evacuados a Reus (CASA), aumentó en 1.000 personas más.

### RESUMEN

Población en Getafe	1.000
Getafenses evacuados a Reus	4.000
Getafenses evacuados a otros puntos	4.000

En segundo lugar, hemos evitado el empleo de los calificativos "Nacionales" y "Rojos", utilizados con frecuencia para denominar a las partes contendientes, entendiéndose que -nacionales- eran unos y otros por igual, al tratarse de españoles, mientras que "rojos", se ha venido utilizando de forma despectiva, calificación en la que no queremos caer, empleando en su lugar "insurrectos" y "republicanos" respectivamente. Sin embargo, cuando hagamos alguna transcripción de artículos de prensa o noticias que en su día divulgaron cualquiera de ambos bandos, respetaremos escrupulosamente los términos y definiciones que en cada caso utilizaron.

Por último, hemos recogido algunos datos de interés que servirán como guía a los lectores cuando a lo largo de estas páginas vayamos narrando éstos de forma ordenada y tratando, hasta donde sea posible, de conservar un orden cronológico.

*(1)-De acuerdo con los datos demográficos proporcionados por Quirós Linares, en «Getafe, Rev. Estudios Geográficos», podemos comprobar la incidencia que en el aumento de la población de Getafe tuvo a finales del siglo XX y en los primeros lustros del XX, el establecimiento de guarniciones militares, y señala que en 1920 estas guarniciones estaban integradas por 620 soldados, cifra importante si la relacionamos con los 5.336 habitantes de hecho que tenía entonces Getafe. Pero, más adelante, que hacia 1925 se construye la fábrica de aviones de C.A-S-A- y el aeródromo y que dicha época «señala un cambio fundamental en la estructura demográfica de Getafe, que va a convertirse en uno de los más importantes entre el cinturón de acuartelamientos que rodean Madrid, al tiempo que el obrero industrial, nuevo elemento en la composición de su sociedad, hace su aparición». Aún más, agrega: “La población crece ahora rápidamente y en este crecimiento, la mayor parte corresponde, lógicamente, a la inmigración, alcanzando en 1.930, un total de 8.280 habitan y de 12.254 en 1940». Si obtenemos entre este periodo de 10 años, una media de 9.000 habitantes, creemos haber aportado una cifra que, aunque estimativa, se aproxima bastante a la realidad.*

## MOVIMIENTO BÉLICO EN GETAFE

19-20 de Julio de 1936.

- Sublevación del Cuartel de Artillería no 13
- Contraataque por milicianos de la comarca.
- Bombardeo aéreo de los republicanos sobre el Cuartel de Artillería, con aviones “Potez” y “Dragón” del Aeródromo de Getafe.
- Rendición de los insurrectos.
- Bombardeos de los insurrectos: Comenzaron desde la madrugada del 18 al 19 de Julio- Objetivos: Aeródromo de Getafe, inutilizar las instalaciones en general y destruir los aviones republicanos. Ametrallamiento de tropas.
- Más avanzada la guerra, los bombardeos se generalizan; los objetivos son diversos: Cuarteles, aeródromo, vías de comunicación, ferrocarril, etc.

### TRAYECTORIA DE REFERENCIA UTILIZADA POR LOS BOMBARDEROS:

- Los instrumentos de a bordo eran pocos y rudimentarios. Los pilotos de uno y otro bando se orientaban principalmente mediante referencias visuales. Se comprobó que los aviones de bombardeo tomaban como referencia Oeste-Este sobrevolando las calles de Castilla/Oriente y calle de San José, para su aproximación a la Base Aérea.

Ante las crecientes incursiones aéreas, parte de la población inició la evacuación a zonas menos peligrosas.

Las tropas al mando del general Varela, avanzaban hacia el Norte de forma arrolladora. Los republicanos se replegaban, resistiendo desesperadamente. Entretanto, los continuos bombardeos, tanto de la aviación como de las baterías de artillería, ponían cada vez en mayor peligro a las escuadrillas de aviones que tenían base en Getafe. Entre ellas, la Escuadrilla Mixta nº1, constituida por los aviones Breguet fabricados en C.A-S-A. que a las órdenes del teniente Arean, tuvo que ser trasladada al campo de aviación de campaña de Herrera del Duque (Badajoz). Otras, como la de los Potez y los Spanish Fury, se trasladarían a diversos puntos.



Se hizo indispensable alejar Construcciones Aeronáuticas de la cada vez más próxima zona bélica, con el consiguiente riesgo de que las instalaciones, maquinarias y equipos pudieran ser destruidos e incluso, lo que era peor para ellos, caer en manos del enemigo.

C.A.S.A. es, por tanto, trasladada a Reus (Tarragona), en el mes de Septiembre de 1936, distribuyendo las distintas secciones y departamentos entre Reus, Molins del Rey, Villafranca del Panedés y Monjos. En estas instalaciones se comenzó la fabricación del Polikarpov VCKB-I-15, avión de combate conocido como "El Chato" construyéndose alrededor de 200 unidades. Sin embargo, fue también durante este periodo de tiempo que se repararon los aviones de bombardeo TUPOLEV-ANT-40 el SB-2 Katiuska.

La Empresa Construcciones Aeronáuticas S.A., de carácter privado, pasó a depender del Gobierno, cambiando su nombre original por las siglas S.A.F.-3-16, cuyo significado, pese a las entrevistas con jubilados y pensionistas de aquella época, no hemos podido conocer (Cuando ya estaba el original listo para su edición, pudimos, por fin, saber que estas siglas significaban "Servicios Aéreos Fábrica 3-16"). En cuanto a la fecha, los entrevistados la fijan entre finales de 1936 y comienzos de 1937.

Iniciado el segundo trimestre de 1937, se comienza a estudiar y gestionar la militarización de la Empresa y su personal, lográndose dicha militarización tras algunos meses, mediante acuerdos entre los delegados gubernamentales del Ministerio del Aire, representantes legales laborales, y enlaces sindicales, (A.I.T., U.G.T, etc.).

Recordemos que la sección sindical de AGT., fue conocida como U.G.T.C/A, (Unión General de Trabajadores Civiles Aeronáuticos) a la que estaban afiliados la mayor parte de los operarios de la Empresa.

Finalizada la militarización, los altos jefes y ejecutivos, pasaron a tener el rango de Coronel, Teniente Coronel, Comandante, etc. mientras los jefes de equipo, maestros de Taller, y capataces, se asimilaron a brigada, sargento, cabo 1º, etc.-

La Jefatura de C.A.S.A. (S.A.F.-3-16), era por aquel entonces, la siguiente:

- Sr. García - Jefe de Personal.
- Sr. Aguilera - Ingeniero Jefe de Fabricación.
- Sr. Herrasü - Jefe de Máquinas-herramienta.

- Sr. Eliseo Tomás- Jefe de Chapistería
- Sr. San José - Jefe de Fundición.
- Sr. Campillo - Maestro de la Sala de Fresas.
- Sr. Sampils - Subdirector y piloto de pruebas.
- Sr. Lastanao - Secretario de Dirección.

Getafe permaneció en poder de las tropas republicanas hasta el día 11 de Noviembre de 1936, dándose la circunstancia de que pocos días antes había terminado la evacuación de la mayor parte de sus habitantes. Algunos prefirieron quedarse en Getafe y esperar la llegada de las tropas enemigas, antes que abandonar su hogar y sus enseres.

Recordemos, a este respecto, que una comisión delegada por el Ayuntamiento se encargó de recoger y guardar en el -Gran Teatro los muebles y objetos de valor de los evacuados, encargándose de su custodia un tal Mauro Barba hasta que terminada la contienda, éstos regresaran y recuperasen sus pertenencias. Por desgracia, la guerra se prolongó más de lo que se sospechaba y, a su final, no todos los muebles y enseres fueron recuperados por sus propietarios. El caos y la confusión fueron la causa de que los desaprensivos y oportunistas se llevaran una gran parte de lo almacenado.

## EVACUACIÓN A REUS

Reus, la hermosa ciudad que hoy podemos admirar y en la que suelen veranear muchos era en aquellos años más reducida, pero no por eso menos bella. Su principal riqueza era la apicultura. Poseía extensas zonas de cultivo de almendros, olivos y avellanos, así como grandes y generosos viñedos, fértiles huertas que producían y frutas y hortalizas de todo tipo.

Otra de sus fuentes de riqueza eran la ganadería y las granjas avícolas. En cuanto a la industria, era principalmente la producción de aceite de oliva, vinos y licores, así como productos químicos, amén de una floreciente industria eléctrica y mecánica que se enriquecía con las instalaciones de Construcciones Aeronáuticas S.A. y la indudable experiencia de sus operarios.

Era un pueblo rico en Centros de Educación e instalaciones deportivas: piscinas, velódromos, campos de fútbol, de tenis, etc.

En la de Reus, podemos encontrar unas características que hacen de esta ciudad un centro de cultura que, desde muy antiguo, la ha situado en un lugar destacado. Uno de los rasgos más destacados, es el legado del modernismo que enriquece la ciudad con un patrimonio arquitectónico de primera magnitud. No en vano es la cuna del universal arquitecto Gaudí, conviviendo armónicamente obras de otros prestigiosos arquitectos y artistas como Domenech y Montaner en obras tales como el Instituto Pere Mata, la casa Rull, la casa Gasull y la magnífica Casa de Navás, declarada monumento histórico-artístico, así como bellas realizaciones debidas a Joan Rubió y Bellver, y Pere Caselles. Construcciones y edificios que, según los expertos "seducen por la belleza de unos volúmenes y unas formas nacidas de una sensibilidad excepcional".

La ciudad de Reus, capital de lo que se denomina el Baix Camp, alberga una población próxima a los 100.000 habitantes, y presenta un marcado carácter catalán y mediterráneo, mantenido y conservado con especial amor a lo largo de más de mil años de intensa y rica historia de vida y de reconocido impulso comercial y cultural, que han sido rasgo permanente en su sólida trayectoria de progreso y desarrollo.

La historia de Reus va unida al empuje de sus ciudadanos. Un empuje que en el siglo XVIII convirtió Reus en la segunda ciudad más importantes de Cataluña. Hoy, el liderazgo comercial de la ciudad es protagonista de la vida en sus calles.

Testimonio del peso específico de la ciudad a lo largo de los siglos es su patrimonio arquitectónico, en el que cabe destacar el núcleo antiguo, con la emblemática Prioral de San Pere y su esbelto campanario y un importante conjunto de edificios de estilo modernista.

El arquitecto Gaudí, el pintor Fortuny y el General Prim son algunos de los hijos ilustres de una ciudad entregada a la cultura, que cuenta con prestigiosas entidades el Centro de Lectura o el Teatro Fortuny que dimensionan hoy su protagonismo cultural.

Foco importante de manifestaciones festivas, ofrece al visitante, junto a una atractiva oferta gastronómica de platos y elaboraciones típicas de la zona, un buen número de tradiciones que mantienen con fuerza.

La famosa frase “Reus, París y Londres” simboliza el espíritu emprendedor de la ciudad. *(Tomado del folleto del Patrimonio Municipal de Turismo de Reus)*

Pero, además, estuvo siempre abierta a los que llegaban de fuera, para apoyar y estimular sus ambiciones culturales. Quienes conocieron a uno de los personajes emblemáticos de Construcciones Aeronáuticas, don Eliseo Tomás, recordarán que tuvo una hija, Pacita Tomás, que fue cantante de éxito en aquellos años y que, siendo aún muy joven, encontró los escenarios de Reus siempre abiertos para lucir su arte, constituyendo aquella oportunidad, quizá la clave de sus éxitos subsiguientes. Como uno de sus recuerdos más entrañables, tanto Eliseo Tomás como Pacita, han conservado siempre el de la primera actuación de ésta en el Teatro Fortuny, donde recibió el ferviente aplauso de los catalanes, siempre amantes de la música e impulsores de cuantos artistas merecieran el apoyo y el estímulo para el curso de su carrera artística.

**En el recuerdo de todos los entrevistados, aún pervive la acogida de los naturales de Reus y la formidable coordinación entre el Municipio, el Departamento de Asistencia Social y una Comisión Sindical de C.A.S.A. que, unida a la colaboración de caseros, arrendadores y los**

trabajadores cabezas de familia de CASA, hizo posible el alojamiento domiciliario de todo el personal emigrado a aquel pueblo.

Es de destacar, y así nos han pedido que lo hagamos constar los supervivientes de aquella odisea, que al hacer entrega de las llaves a los subarrendadores (hecho que se realizaba en la propia Alcaldía), se les proveía, así mismo de unas papeletas de inscripción para integrar inmediatamente a sus hijos y otros familiares en edad escolar, en los colegios más próximos a su nuevo domicilio, con lo que nuestros emigrados getafenses, tuvieron resueltos, en pocas horas, dos de sus mayores problemas: vivienda y escuela.

Para satisfacer la demanda de maestros a que dio lugar aquella masiva llegada de gente, se nombraron unos maestros provisionales o "enseñantes", mediante unos cursillos de Pedagogía, impartidos a personas con un nivel mínimo de enseñanza media.

Otro hecho destacable en aquellos previsores tarraconenses, fue la Norma Municipal mediante la cual se podían alojar varias familias en cada vivienda, procurando que éstas se formasen mediante acuerdo mutuo, en razón de vínculos familiares, de amistad, de parentesco, etc.

La integración de nuestras gentes en Reus, ocasionó, naturalmente, el nacimiento de algunos niños que de otra forma habrían nacido en Getafe, matrimonios de getafenses con catalanes, etc., hechos estos que indudablemente estrecharon más los lazos que dieron lugar a un hermanamiento entre Getafe y Reus que no puede olvidarse a la hora de estudiar los acontecimientos y vicisitudes de uno y otro.

## DISTRIBUCIÓN DE LA FÁBRICA SAF3-16

El traslado había tenido que ser rápido, dadas las circunstancias, y las instalaciones de lo que había sido Construcciones Aeronáuticas tuvieron que realizarse aprovechando las disponibilidades de terrenos y edificaciones, además de tratar de camuflarlas y dispersarlas para impedir su localización por parte de los aviones enemigos y su subsiguiente bombardeo. Hubo, incluso, un depósito o almacén de piezas de recambio y materias primas que estuvo camuflado en un establo - gallinero. Uno de los jubilados de C.A.S..A nos contaba la simpática anécdota de que en todo aquel período jamás se vieron en la necesidad de llevar bocadillo al lugar de trabajo. Las gallinas y las vacas catalanas se encargaron cada mañana de proporcionarles huevos y leche para su desayuno; auténtico regalo del cielo en aquellos años de escasez, especialmente para aquellos emigrados que se vieron en la necesidad de acoger en sus casas a todos los familiares evacuados de Madrid y Getafe. Estos familiares, en su mayor parte niños y ancianos, no tenían la posibilidad de contar con un puesto de trabajo dependiendo económicamente, por tanto, de los operarios de C.A.S.A., sin que en la casa común hubiera ningún otro ingreso. Esta circunstancia dio origen a que tanto los pequeños como los mayores protagonizaran algunas R “aventurillas de rapiña” (es la expresión utilizada por la persona que nos lo contó)-

Hagamos un inciso para contar sólo una de ellas, no exclusivamente por lo que tiene de gracioso sino de forma muy especial por la hermosa lección que recibieron nuestros paisanos de los austeros y meticulosos catalanes. Se nos ha pedido no citar los nombres de los dos muchachos que las protagonizaron.

Tenían hambre. Y era normal en aquellos jovencitos en pleno desarrollo y que, de Getafe a Madrid y de allí a Reus habían comido escasa y deficientemente. Pero su ingenio les brindó la oportunidad de conseguir un alimento nutritivo y sabroso. Habían descubierto un frondoso huerto de avellanos, cercano a la carretera de Reus a Tarragona. Los frutos, reflejando bajo el sol sus vainas de color caoba que encerraba en su interior las vitamínicas avellanas, hacían sentir acuciantemente el deseo de los hambrientos chiquillos. Y, naturalmente, pronto inventaron una estrategia para conseguir una buena cantidad de aquel alimento que la naturaleza ponía a su alcance. Como se recordará, los balones de fútbol no eran como los actuales. Estaban provistos de una envoltura exterior, de cuero, que se llamaba badana y

una goma interior que se inflaba con una bomba de bicicleta. Luego, el conjunto se cerraba con una correa que se enhebraba en unos ojetes, atándose fuertemente para que no quedase abertura alguna que permitiera el pinchazo de la "goma". Pues bien; nuestros improvisados "rateros", sacaron la goma, abrieron la badana, penetraron en el bosquecillo de avellanos y llenaron el interior de su balón no de aire, sino de ricas avellanas y, con el balón bajo el brazo, fingiendo un cansancio que no tenían, como si acabaran de celebrar un partido de fútbol, pasaron ante el guarda...

Pero, aquel viejo no era tan cándido como nuestros paisanos pensaban. Descubrió el truco y cogiendo por el cuello de la camisa a los dos "deportistas", les llevó a su casa, donde los padres tuvieron que pagar una multa de veinticinco pesetas cada uno (la multa, no era ninguna tontería si se piensa que aquello era el sueldo de un día). Pero lo curioso es que, al hacer efectiva la multa, en el cuartelillo, se les dijo:

"Esta multa no es por haber cogido las avellanas, que el dueño regala gustoso a los niños, sino porque a esa hora deberían haber estado en el colegio. Y la no asistencia es culpa de los padres."

Hecho este inciso que hemos creído interesante y aleccionador, sigamos con la ubicación de las instalaciones.

EDIFICIO CENTRAL - Este edificio albergaba las siguientes dependencias:

- Dirección.
- Oficinas Administrativas y Técnicas.
- Almacenes.
- Pintura.
- Nave de máquinas-herramienta.
- Chapistería-Ajuste.
- Uillaje
- Prensas

-Nave de Montaje.

-Oficinas de Control de Calidad.

Se hallaba situado a espaldas del Hospital de Sant Joan, en una calle que los consultados creen se llamaba de Jacint Barrau.

En estas instalaciones, se fabricaron, igualmente, granadas de mano, bombas de aviación y proyectiles diversos., así como la fabricación total del avión "Policarpov"- *(Recalcamos este hecho, porque en una reciente visita de los jubilados de C-A-S-A al Museo de Aeronáuticas el cicerón argumentaba que el "Policarpov" se recibía de Rusia, a lo que nuestros compañeros, con orgullo y con la suficiencia que les daba su conocimiento y su saber de primera mano, enmendaron la plana al cicerone, quien, gentilmente admitió después sus explicaciones y les pidió información completa, que aquellos le facilitaron- Nosotros, también con el mismo orgullo, -dejamos aquí constancia de estos hechos). Era un avión de caza, biplano, cuya estructura era de tubo de acero aleado y cartelas de duraluminio- Iba revestido de tela encolada. Dotado de un motor en "estrella", de la Firma Elizalde, era uniplaza y estaba provisto de cuatro ametralladoras, cuyos cañones iban alojados entre las culatas del motor y contaba con un colimador que facilitaba la precisión de los disparos, así como un sincronizador hélice- ametralladoras, que impedía que los proyectiles alcanzaran la hélice. En la zona franquista era conocido con el nombre de "Rata", mientras que en la republicana lo llamaban "Chato" (Más adelante, damos una completa información sobre este avión, su llegada desde Rusia, sus características más importantes y, finalmente, su fabricación en España).*

SECCIÓN DE CARPINTERÍA. - Era un edificio próximo al Central, en una especie de barracón separado de aquel. Allí se construían los modelos para la posterior fundición de piezas metálicas y de aleaciones ligeras. Igualmente, se fabricaban los embalajes para las piezas pesadas, cajas para tornillería y piezas ligeras, así como escaleras, plataformas y andamios utilizadas en los talleres de montaje-

TALLER DE REPARACIÓN DE AVIONES AVERIADOS. Se conocía con el nombre de "Taller del Picadero", por hallarse ubicado en un antiguo picadero, que dio nombre a la plaza en la que se montó este taller.

En él se reparaban los aviones averiados y alcanzaos por disparos de ametralladoras o antiaéreos, dándose el caso de que se recibían, procedentes de Rusia los aviones "Katiuska", bimotores bombarderos, para su reparación por nuestros operarios.



## TALLER DE FUNDICIÓN. -

Situado en las inmediaciones del Barrio del Terol, este edificio se dedicó a las siguientes operaciones:

- Moldeado de todas las piezas fundidas del "POLICARPOV".
- Fundición de las carcasas de bombas de aviación, granadas de mano y vainas de proyectiles diversos.

Sólo nos queda recordar que los sistemas y medios de producción eran rudimentarios y escasos y que el trabajo era casi enteramente artesanal, lo cual da mayor valor a nuestros operarios, máxime teniendo en cuenta que los jóvenes eran enviados al frente de combate, quedando, por tanto, la plantilla laboral constituida por mujeres, disminuidos físicos, chiquillos de 14 a 17 años y viejos, casi todos sexagenarios, quienes, incluso, en las últimas etapas de la guerra fueron también llamados a filas, constituyendo aquella que se llamó "La Quinta del Saco", porque en lugar de macutos, que ya faltaban en los servicios de Intendencia, iban provistos de un saco en el que llevaban las prendas y artículos más necesarios.

## EL POLICARPOV I-15. "EL CHATO"



"Sin lugar a dudas, se trata de uno de los aviones más conocidos en la guerra civil. En los últimos días de octubre y primeros de noviembre de 1936, en el frente de Madrid, entraron por primera vez en acción los "Chatos", demostrando desde los primeros combates su superioridad de maniobra sobre los aviones que en ese momento poseían los nacionalistas, superioridad que ningún otro avión pudo arrebatárle en el transcurso de la guerra.

Para las Fuerzas Aéreas Republicanas, que durante los primeros meses de la guerra disponían de un material que, aunque excelentemente tripulado, era inferior al del bando contrario, la llegada de los "Chatos" fue un respiro para los pilotos que habían tenido que luchar en condiciones de manifiesta inferioridad y una inyección para las tropas de tierra, al comprobar que la iniciativa había cambiado de campo y que los pilotos republicanos dominaban el cielo de Madrid.

El "Chato" hizo una carrera extraordinaria durante nuestra guerra. Sus características eran elogiadas tanto por los pilotos que lo volaron como por los que lucharon contra nosotros. García Morato, héroe de la aviación enemiga, elogió al "Chato" con estas palabras: «Con referencia a los aparatos enemigos, considero que los I-15 son los más difíciles de derribar, debido a su armamento y facilidad de maniobra en el vuelo». Creo que fue Mölder, as alemán de la última guerra mundial, cuando con su Messerschmitt fue a visitar la escuadrilla de "Chatos" que se había entregado en Barajas, el que hizo un gran elogio de este aparato, añadiendo que era el avión que más temía encontrar.

Desde primeros de noviembre de 1936 hasta el 29 de marzo de 1939, último servicio, el "Chato" fue ejemplo de dureza y combatibilidad. Los aviadores soviéticos, además de excelentes compañeros, fueron los primeros inestimables profesores que enseñaron a las generaciones de nuevos pilotos el arte peligroso de los combates aéreos. Los frentes de Madrid, Guadalajara, Levante, Brunete, Ebro, Cataluña y sobre todo, por las condiciones infernales que le rodeaban, el Norte, fueron teatro de grandes combates aéreos en los que los "Chatos" pusieron de manifiesto sus grandes cualidades técnicas, bien servidos por las cualidades personales de los veteranos que fueron el orgullo de nuestra aviación y que como personajes legendarios que en nuestros corazones jóvenes servían de modelo a la juventud que se incorporaba a las Unidades de combate y en los frentes de guerra.

El avión que nos interesa, el I-15, conocido por el simpático nombre de "Chato", por su nariz aplastada y corta silueta, era un derivado del caza I-13, diseñado por Polikarpov en 1934. (...)

Voló en España en dos versiones, a la segunda de las cuales se le habían hecho una serie de transformaciones sobre el primer prototipo, modificándole el ala superior, ahora continua, y cambiándole el motor por un M-25B de 750 c. v. que le proporcionaba un aumento de velocidad. De fina sensibilidad para la maniobra y más rápido que el clásico Chato, era

inferior a éste para resolverse en combate. Este modelo I-15 bis, fue conocido en nuestra guerra con el nombre de "Súper Chato", recibiendo su indicativo CC, como los primeros chatos en la nomenclatura de nuestra Aviación. (...)

Mucho antes de recibir esta nueva versión, en la factoría de Sabadell se habían construido y montado más de 200 aparatos, fabricados en diferentes lugares de Cataluña. La serie nacional de I-15, conocida como "Chatos Españoles", llevaban el indicativo C.A. (Construcciones Aeronáuticas). Los colores de estos aviones fueron: verde en las superficies superiores y azul celeste en las inferiores; bandas rojas en los planos y fuselaje y bandas con los colores de la República Española en el timón de dirección.

Los primeros I-15 procedentes de la U.R.S.S. llegaron con un depósito de chapa, sin ningún blindaje, que le hacía ser muy vulnerable en caso de ser tocado en combate. Para eliminar este peligro, los técnicos españoles pensaron, con mucho acierto, en recubrirle con una capa de caucho. Los resultados fueron satisfactorios. Igualmente se observó la falta de protección del piloto cuando éste era atacado por la espalda. En el Norte, un compañero pagó cara esta insuficiencia. Se pensó, con el mismo acierto, que, en el blindaje del motor, en una chapa de acero cortada" en forma de respaldo, desde la cabeza hasta el asiento. Se empleó por primera vez en el frente de Bilbao y acabaña montándose en todos los aparatos de nuestra Aviación. Muchos de nosotros debemos la vida al ingenio de nuestros técnicos".

(Extracto de un artículo firmado por S.V. Piloto, publicado en "Alas Gloriosas", Boletín Informativo nº

14, de la Asociación de Aviadores de la República (A.D.A.R) Marzo – Abril 1981)

#### EL POLICARPOV 1-16.



Conocido como "Rata" o "Mosca", este avión, vino a ser el mentís a la idea muy extendida de que la aviación soviética estaba equipada con un confuso conglomerado de diseños extranjeros. La aparición de este avión fue acogida con entusiasmo, puesto que constituía, por aquel entonces, el avión de caza más moderno del mundo y uno de los más importantes protagonistas de la historia de la aviación.

Desde el año 1933, en el que se diseñó el I-16, se había mantenido en secreto que se desveló precisamente al producirse la guerra civil en España, aunque tuvo una fugaz aparición en la aposición de Milán, en 1935. Tras los ensayos y pruebas en vuelo, su fabricación en serie se inició en el año 1934 y tras una limitada remesa del tipo I-16, tipo 1, tuvieron lugar posteriormente las versiones 4, 5, 6 y 10, entregándose a las Unidades de Caza a finales de 1934 y haciendo su aparición en público en la gran parada militar que se celebraría en Moscú el 1 de Mayo de 1935.

Diseñado por el Centralnoye Konstruktorskoye Byuro (Departamento Central de Construcción), bajo la dirección de Nicolai Polikarpov y con la asistencia de A. G. Trostyansky, el I-16 fue construido en las fábricas nº 1 de Moscú y nº 21 de Gorki. Se había estudiado detenidamente la construcción, con el objetivo principal de hacer de éste un avión ligero, rompiendo los esquemas anteriores que producían máquinas demasiado pesadas, restando así velocidad y maniobrabilidad. Fue por eso por lo que se adoptó para el fuselaje un casco de madera y sólo para las alas y empenaje, así como el carenado del motor, una estructura metálica.

En los aviones de las primeras series, la cabina era cerrada, con la cristalera deslizable hacia delante, sin que supusiera obstáculo para el visor de tiro (un colimador tubular "Aldis") que emergía de un orificio practicado en el parabrisas. Pero la costumbre de los pilotos de entonces a volar con la cabina abierta para lograr una mejor visibilidad, recomendó la sustitución de la cabina, por otra abierta, de cristalera menor fija. Los instrumentos de a bordo en los "Ratas" eran bastante escasos y deficientes, cosa que no preocupaba demasiado a aquellos pilotos acostumbrados a volar principalmente "a la estima". Por el contrario, estaban provistos, por primera vez de blindaje en el respaldo del asiento del piloto, hecho que, según hemos podido leer en noticias de la época, salvó no pocas vidas. El tipo 10 estaba ya provisto de cuatro ametralladoras y cabina abierta y aunque aún conservaba el antiguo colimador tubular, estas características le permitieron ser uno de los más peligrosos y temibles enemigos.

Cuando Rusia dotó a los republicanos con el "Polikarpov", éstos eran volados por pilotos rusos, como unidades independientes, pero más tarde fueron encuadrados en el Grupo de Caza nº 31, , constituido por seis escuadrillas que posteriormente se ampliarían a siete. Las primeras actuaciones de los I-16 en España tuvieron por escenario los frentes del Norte y de Madrid, en los meses de Octubre y Noviembre de 1936.

Avanzada ya la guerra, se comenzó la fabricación de estos aviones en Alicante, donde había sido trasladada la maquinaria de la antigua Hispano Suiza de Guadalajara. Pero su producción fue más bien escasa, tomando parte activa en la contienda sólo diez o quince unidades antes de terminar la guerra, cuatro en 1938 y el resto en 1939.

Finalizada la guerra, todos los Polikarpov que habían quedado en condiciones de vuelo o que, con las debidas reparaciones, podrían reintegrarse al servicio, fueron reunidos en la Base Aérea de Tablada (Sevilla), donde continuaron volando hasta el año 1953.

*(Información extractada de la revista de Aeronáutica, Astronáutica y de Aeromodelismo, "FLAPS", número 166, Valladolid, diciembre de 1973)*