

## EDUARDO BLANCO, EL CAPITÁN REXACH Y EL JUNKERS NAZI

**Jerónimo López Mohedano**

Cronista Oficial de Peñarroya-Pueblonuevo

Para los peñarriblenses que aquel caluroso martes 28 de julio de 1936 enterraban los muertos habidos tras la desastrosa expedición a Hinojosa del Duque o que se preguntaban angustiados por los que no habían regresado, no era necesario para saber que estaban viviendo ya una guerra civil la declaración de “zona de guerra” hecha por el Ministerio de la Guerra, tras la preceptiva autorización del Gobierno de la República, para las áreas en las que se desarrollasen operaciones militares (a la cuenca minera del Guadiato no le afectaría hasta los primeros días de octubre).

Al tiempo que el general Francisco Franco aterrizaba en el aeródromo sevillano de Tablada, se publicaba el bando de la Junta Nacional del Ejército rebelde por el que se extendía el estado de guerra a todo el territorio nacional, con lo que se aceptaba de hecho el final del último golpe de Estado decimonónico clásico en sus planteamientos: una conspiración militar que pretendía restaurar el statu quo político y socioeconómico previo a 1931, jaleada por la oligarquía agraria e industrial y por una serie de partidarios civiles –en esta ocasión la derecha frustrada tras la derrota electoral de febrero- y por la incapacidad del gobierno republicano para sofocar la sublevación al verse privado «de las fuerzas coactivas necesarias para ejercer un control centralizado de las medidas de resistencia» una vez destruidas por el golpe «la estructura y la cadena de mando del Ejército y de la policía»<sup>1</sup>.

El diputado del Frente Popular por Córdoba, Eduardo Blanco Fernández había llegado a Peñarroya-Pueblonuevo en tren la mañana de la sublevación militar con el fin de asistir el 19 a la celebración del VIº Congreso de la Federación Regional de Sindicatos de Peñarroya (FSRP) –de la que fue Secretario General interino-, lo que iba a salvarle la vida, pues en esa misma fecha se iba a celebrar en Córdoba una Asamblea para el estudio del Estatuto Andaluz<sup>2</sup>. La sublevación en buena parte de la provincia, la existencia de una muy ideologizada masa obrera en torno a la Unión General de Trabajadores, socialistas muy mayoritariamente y la fidelidad al Gobierno de la guardia civil de la cuenca minera lo convirtieron en la más alta autoridad civil de referencia de la, mal llamada entonces, comarca cordobesa de la Sierra, así como de algunos pueblos de la limitrofe



F.1 Eduardo Blanco Fernández.

provincia de Badajoz como los situados en la línea del ferrocarril de Peñarroya a Fuente del Arco, entre otros.

Eduardo Blanco era un minero gijonés con experiencia organizativa –militante de las juventudes socialistas desde 1914, y del PSOE desde 1920 y cercano a Manuel Llana, Secretario de la Federación General de sindicatos de la UGT y afín a la tendencia de Largo Caballero en el PSOE- que se había establecido en Peñarroya-Pueblonuevo en 1926, donde se casó y tuvo sus dos primeras hijas. Alcanzó la jefatura del poderoso sindicato minero de la cuenca, lo que le permitió tener una actuación destacada en los sucesivos congresos celebrados en la localidad por la FRSP.

Director y colaborador habitual de las dos publicaciones socialistas publicadas en estos años: “El baluarte socialista”, de corta vida durante la dictadura primorriverista, y el decenal “El Ideal”, extinguido con la guerra civil, fue detenido y encarcelado durante la sublevaciones de Jaca en 1930 y de Asturias en 1934. Concejal del

ayuntamiento al llegar la República, fue elegido diputado a Cortes en las elecciones de febrero del 1936. Su talante moderado y conciliador le llevó desde su puesto en el Comité de Defensa de la República peñarriblense, junto al enérgico y capaz alcalde de Izquierda Republicana Fernando Carrión y otros de sus miembros, a evitar en buena parte los excesos anti sublevados que se vivieron en otras poblaciones aprovechando la disciplina sindical nacida de la fuerte implantación de la ideología socialista en la Cuenca, en la que se declaró la huelga general contra la insurrección militar, ya que el proletariado rural y urbano se sabía el más perjudicado en caso de triunfo de los sublevados y la represión subsiguiente, como había sucedido hacía menos de dos años tras la revolución de 1934.

Y mientras el gobierno de Madrid actuaba con celeridad y eficacia en la cuenca «*sometiendo desde el Ministerio de Gobernación la cabecera de la Tercera Compañía [de la guardia civil de la Comandancia de Córdoba] a sus órdenes directas, no perdiendo el contacto con estos Puestos y enviando a oficiales leales*»<sup>3</sup>, Blanco negociaba en medio del desconcierto, el caos y las vacilaciones de los primeros días, el mantenimiento de la obediencia al Gobierno de las fuerzas de la guardia civil –carabineros y policías eran leales– con el capitán jefe de la compañía Amador Martín García que había concentrado buena parte de las fuerzas bajo sus órdenes en el cuartel de Pueblonuevo.

El capitán Martín conocía los problemas y las gentes de la cuenca, pues llevaba una década destinado como jefe de línea en Fuente Obejuna y Belmez y, tras el paréntesis de unos meses en Pozoblanco, como capitán de la compañía en Peñarroya-Pueblonuevo (*GIL HONDUVILLA. Pág.274-5*) y además, por su relación con la burguesía local ya que se había casado en 1927 con una hija de Fermín Horrillo Infante, prestigioso médico y jefe de los conservadores de la todavía Villa de Peñarroya.

Fue sustituido por teniente jefe de Línea Jesús García del Amo tras oponerse a la expedición a Hinojosa del Duque y llamado a Madrid. Recuerda Blanco «*Era una buena persona y yo no creía que su padre, un guardia civil retirado, anti republicano y contrario a los socialistas, influyera sobre él ya que no se había portado mal con nosotros (...). Hice gestiones en Madrid para que nada les pasase, a él y al teniente de Espiel, pero los mataron en Paracuellos*».

Para tratar de controlar a los sublevados de los Pedroches y de la capital cordobesa, comisionados por el gobierno llegaron a Peñarroya-Pueblonuevo entre los días 23 y 24 de julio el capitán Antonio Rexach y otros militares para establecer un aeródromo desde el que operarían tres aviones (*GIL HONDUVILLA. Pág.219*).

Teniendo en cuenta la situación geográfica entre las provincias cordobesa y pacense y la relativa cercanía a Córdoba; la existencia de un potente núcleo minero industrial unido con un ferrocarril con la zona leal y, quizás el recuerdo de la realización de un campo de aterrizaje de apoyo para la Compañía de las Líneas Aéreas Subvencionadas SA, en el trayecto comercial entre Madrid y Sevilla a finales de los años 20 que, a la sazón, se había vuelto a dedicar al cultivo de cereales<sup>4</sup>, se decidió establecer el aeródromo de campaña en un llano existente junto a la mina “*San Rafael*”, que disponía de un cargadero de mineral en el ferrocarril métrico y de un camino de tierra para camiones, instalaciones ubicadas junto a la aldea de El Porvenir y a menos de un par de kilómetros del casco urbano peñarriblense. El sindicato minero se comprometió, a llevar a cabo los trabajos necesarios para que estuviera disponible en el menor tiempo para su uso militar.



F.2 1931 Antonio Rexach y Fernández de Parga.

Antonio Rexach y Fernández de Parga, más conocido como el “capitán Rexach”, -aunque llegaría a obtener el grado de comandante durante la República- era un burgalés nacido en el seno de una acomodada familia militar en 1900 y que tras estudiar en la Academia de Artillería se sintió fascinado por la Aviación e ingresó en este cuerpo.

En su época, fue un piloto muy conocido por sus exhibiciones y vuelos. A pesar de su pericia, sufrió varios accidentes, el que más cerca estuvo de acabar con su vida fue en La Coruña en 1929. En este mismo año había sido uno de los militares conspiradores que participó en el fallido golpe contra la Dictadura del general Primo de Rivera en Valencia, bajo la dirección del político conservador cordobés Sánchez Guerra.

En la “dictablanda” de Berenguer se batió en duelo con José Antonio Primo de Rivera y cuando tras el aplas-

tamiento de la sublevación antimonárquica de Jaca, se alzó junto a Ramón Franco y otros pilotos en el madrileño aeródromo de "Cuatro Vientos" y proclamaron la República, pero al no conseguir la movilización de la UGT, se refugiaron en Portugal con sus aviones exiliándose luego a Francia. Rexach volvió con el triunfo de la República y en elecciones a las Cortes Constituyentes de junio de 1931, ya como retirado del Ejército, formó parte de la heterogénea candidatura por la provincia de Sevilla, junto con Blas Infante y el comandante Ramón Franco, por el Partido Republicano Revolucionario, en la que destacó por la vehemencia de sus mítines incendiarios<sup>5</sup> y por la utilización de su propia avioneta —una KLEMM L25 bajo cuyas alas podía leerse "ANDALUCÍA LIBRE"— para arrojar proclamas sobre los pueblos y la capital, a pesar de la prohibición existente e incluso implicándose en el movimiento subversivo contra estos comicios.



F.3 El capitán Rexach volando sobre el aeródromo de Tablada en 1931 (Hemeroteca Municipal de Sevilla).

Tras el descalabro electoral, dejó la política activa, a pesar de ello fue detenido en Madrid acusado de preparar la recién descubierta intentona comunista para apoderarse de la Ciudadela de Jaca junto con el capitán Sediles y extender la revuelta al resto del país, noticia recogida el 7-9-1931 por el diario LA VOZ DE CÓRDOBA en la página 19, al tiempo que la de su puesta en libertad aparecía antes, en la cuarta página. Unos meses después, en 1932, no dudó en presentarse al Director General de Seguridad en Madrid ofreciéndose para volar a la capital andaluza y combatir el golpe militar del general Sanjurjo, allí o donde hiciera falta, ofrecimiento que no fue aceptado por las fuerzas de seguridad<sup>6</sup>.

La prensa refleja en 1933 sus actividades como piloto militar —una vez readmitido en Aviación— en las fiestas celebradas en el aeródromo de Barajas durante el segundo aniversario de la República en las que se vio envuelto involuntariamente en uno de los dos accidentes habidos en la exhibición aérea, que causaron varias

víctimas entre civiles y militares en Madrid, o por su participación en la Vuelta a España en Avión comandando la patrulla de la base de Tablada en el mes de junio. Su actividad política, cuando se vio envuelto sin desearlo, según sus testimonios, en lo que la prensa de la época llamó «la revolución de Jódar» (Jaén) en la elecciones de noviembre de este mismo año en las que ganó la Confederación de Derechas Autónomas (CEDA). Después, su nombre desaparece de los periódicos, y solo se conoce, según contaba el que fuera varias veces ministro republicano Marcelino Domingo, que había regresado desde Francia a Madrid unos días antes de que se produjera el golpe militar.

Ya el 26 de julio, en su alocución de las 10 de la noche desde Radio Sevilla, el general rebelde Gonzalo Queipo de Llano amenazaba con una operación de castigo contra los mineros de Peñarroya «*los únicos que se han alzado (...) y el Tabor de Regulares se encargará de aleccionar a aquellos que hayan cometido desmanes*»<sup>7</sup>.

Tras la aciaga expedición de las milicias mineras, que a pesar del concurso de la guardia civil habían fracasado en su intento de recuperar Hinojosa del Duque el 27, se hizo patente para el Comité de Guerra integrado en el Comité de Defensa de la República peñarriblense que sin armas y una adecuada organización, los esfuerzos bélicos de aquellas estarían condenados al fracaso.

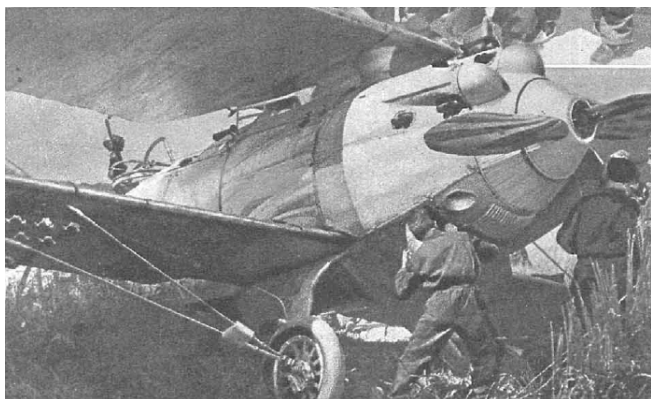
Así pues el diputado Eduardo Blanco, que participó en la organización del nuevo batallón "Terrible"—del que luego sería comisario político, «*pues era una tendencia de los comunistas y aunque eran minoría*» según opinaba— se desplazó a Madrid en los primeros días de agosto y se entrevistó con el ministro de la Guerra, Francisco Largo Caballero para pedirle el envío de 2000 fusiles «*-Es imposible. Los están pidiendo de todas partes y tenemos que repartirlos. A ver si puedes llevarte 500-me contestó. Y esos fueron los que yo me preocupé que mandaran por ferrocarril*»<sup>8</sup>. Cómo habían terminado ya las obras en el «*campo de aterrizaje de El Porvenir*», aprovechó para solicitar el envío de un avión y que fuera pilotado por el capitán Rexach: «*le dije que tenía a un chico que había estado sirviendo [cumpliendo su Servicio Militar] en Madrid, y era de Belmez, que me había indicado que ese Rexach era muy bueno, muy buen militar y tal, además de ser muy izquierdista*», pero Largo Caballero le dijo que aquello era ya cosa del Estado Mayor.

Entre los grupos anarquistas y comunistas de la cuenca, el capitán Rexach tenía un gran prestigio que se había visto acrecentado por la prensa leal tras sus recientes actuaciones contra los rebeldes en el Cuartel de la Montaña madrileño, que fue asaltado después de sus vuelos rasantes dejando caer primero octavillas intimando a la rendición, y bombas luego; o por haber empuñado el fusil para unirse a los milicianos que defendían

Madrid contra el avance sedicioso desde la Sierra de Guadarrama y por su participación en los bombardeos de Ceuta, Tetuán, Sevilla y Zaragoza.

Recordaba Eduardo Blanco que le pidió al belmezano Beneyto<sup>9</sup>, que hablara con el capitán Rexach y se reuniesen luego con él en la Puerta del Sol madrileña. Después de comer en un restaurante *«fuimos juntos al Estado Mayor, cerca de El Retiro. Allí nos dijeron que si Rexach estaba de acuerdo que se llevase un avión, pues los fusiles los había mandado yo ya por ferrocarril. Rexach quedó en salir al día siguiente con el avión y yo quise salir con él, pero los militares se opusieron diciendo que era una responsabilidad para ellos muy grande pues era un “Padre de la Patria”, como se usaba entonces mucho y que era como se nos llamaba a los diputados. No los pude convencer y quedé en salir en tren a la mañana siguiente para Peñarroya»*. Es muy probable que junto al capitán Rexach, que llevaba como mecánico y ametrallador a Beneyto, salieran aquel mismo día el otro capitán y los dos tenientes que con sus respectivas tripulaciones formaban la escuadrilla de bombardeo enviada a la cuenca.

Según el testimonio de Joaquín Soto, entonces joven aficionado a la aeronáutica *«cuando la República, hicieron por San Rafael un campo de aterrizaje y mandaron cuatro viejos Nieuport que al aterrizar se averiaban mucho y que no creo que llegaran a volar. De todas formas yo no vi restos de otros aviones por allí, pues cuando llegaron algunos se destrozaron al aterrizar y no creo que les diera tiempo a llevárselos ni a arreglarlos (en los talleres de la Empresa)»*<sup>10</sup>. (GIL HONDUVILLA, pág. 222) recoge la versión del cabo Lucas Torres, jefe de puesto de la aldea de El Porvenir, según la cual fueron cinco los aviones que llegaron *«de los que tuvieron que desmontar tres y llevárselos a Madrid»* lo que corroboraría parte de la versión de Joaquín Soto. Antes habían llegado a la cuenca por ferrocarril, vía Almorchón, los mecánicos y personal de Aviación, así como el armamento preciso para su funcionamiento de campaña.



F.4 Preparación de un Breguet XIX  
(La Estampa 36-8-5).

Los aviones enviados por el Gobierno fueron del tipo CASA-Breguet XIX, un vetusto sesquiplano biplaza de bombardeo *«de la gloriosa aviación republicana que lleva en sus alas los tres colores de la bandera española y una franja roja que simboliza, no solo la sangre vertida en defensa del régimen sino también el noble espíritu revolucionario que hará de España una gran República moderna»*<sup>11</sup> fabricado desde 1925 bajo licencia en España por Construcciones Aeronáuticas S.A., capaz de volar a 230 km/h de velocidad máxima y de llevar hasta 440 kilos de bombas. Sería retirado de todo servicio bélico por ambos bandos en 1937.

El diputado cordobés Antonio Jaén manifestaba en el diario madrileño LA LIBERTAD del 5 de agosto que la aviación leal, comandada este sector de Córdoba por el capitán Rexach, *“ha bombardeado ya los cuarteles y los lugares en que pretenden hacerse fuertes causando enormes destrozos y desmoralizándoles”* lo que indicaría su presencia ya sobre el día 3, en cuya tarde fue bombardeada la capital<sup>12</sup>.

EL DIARIO PALENTINO del día 6, daba la falsa noticia de haberse encontrado el cadáver totalmente carbonizado del *“traidor”* capitán Rexach, tras haber sido derribado por la artillería rebelde. Eduardo Blanco, tras un largo y tedioso viaje de nueve horas en el tren llegó a Peñarroya-Pueblonuevo sobre las 8 de la noche e inmediatamente fue informado de las actuaciones del capitán Rexach que, tras instalarse en el moderno hotel “Francés”, situado a unos cien metros del “Ateneo Libertario” y del Ayuntamiento, había mostrado su connivencia con los comunistas, anarquistas y los más radicalizados de la ciudad y, extralimitándose en sus competencias como Jefe de Aviación, se había constituido en juez para presidir un improvisado tribunal que procedió al interrogatorio, y condena, de algunos de los civiles que estaban detenidos por el Comité de Defensa de la República en el ayuntamiento, ignorando las protestas de su presidente, el alcalde Fernando Carrión, que se opuso en la medida de sus fuerzas a tal desafuero.

Según los testimonios de guardias civiles de Pueblo nuevo (GIL HONDUVILLA, pág. 222) estos interrogatorios fueron *«efectuados de forma grosera preguntándoles quienes eran los revolucionarios y donde tenían las armas»*. En seguida el diputado Blanco tuvo un encuentro con Rexach que *«aunque yo no lo sabía entonces, ya tenía a 10 encajonados en aquel cuartucho estrecho en el que había estado metido yo ya antes, pues estuve preso varias veces aquí, cuando lo de Jaca, y después cuando lo de Gil Robles»* y en el duro enfrentamiento verbal que siguió, Blanco le recordó que había ido a buscarlo *«para la cosa de la aviación y para tener esto preparado para evitar el avance de los fascistas»*.

Rexach le argumentó sobre la necesidad de suprimir a aquellos presos *«que para qué los queríamos en*

la cárcel» pero el diputado insistió en que suprimirlos no era necesario; que aquella no era la mejor forma de defender la República; que así se podrían dar razones a los sublevados porque aquellos «no habían hecho ningún daño, que solo estaban detenidos por prevención; que era gente con la que habíamos tratado todos estos años; que yo había tratado con todos y que cada uno defendíamos nuestras ideas, pero libremente: yo a la Federación de Sindicatos y ellos a su Empresa, pero que nada de hacerles daño». Finalmente, Rexach admitió la autoridad y las razones del diputado y cedió en sus pretensiones.

Sin embargo, para el imaginario popular fue el alcalde Carrión el que salvó a los cuarenta detenidos a esas fechas. Joaquín Soto afirmaba que Rexach, el piloto, «hizo juzgar a todos los presos que se hallaban en el Salón de Plenos del Ayuntamiento y los condenó a todos a muerte, pero ocurrió que un Junkers alemán tuvo que aterrizar en Azuaga y el capitán Rexach se lo llevó a Madrid, lo que aprovechó Carrión para que no se matase a nadie».



F.5 Fachadas del Ayuntamiento peñarriblense, del Casino del Terrible y del Cuartel de la Guardia Civil (Postal años 60).



F.6 1932 . El alcalde Fernando Carrión entrevistado para La Voz de Córdoba 32-3-27 Carrión.

Guillermo Carrión contaba que su padre, el alcalde, «se llevaba mal con casi todos los miembros del Comité, excepto con Eduardo Blanco —que era otro buen tipo— y alguno más y que desde los primeros días de la sublevación habilitó parte de su despacho como estancia permanente en « el Ayuntamiento, que siempre estaba lleno de milicianos armados y ya no volvió a dormir a su casa» para controlar mejor la seguridad de los detenidos y la situación del pueblo. Cuando «vino el capitán Rexach para llevarse a los presos de derechas a Madrid, él cogió una pistola del 9 largo que tenía en su cajón y lo echó fuera diciéndole que esos eran sus presos, y que él no los soltaba»<sup>13</sup>.

Al otro día Rexach se enteró que existían bencinas y resinas, ambos productos de la destilación de carbones en el Cerco Industrial, y pidió al diputado Blanco proceder a su requisita porque «eran superior para los aviones y hacían falta para la guerra ». Blanco sabía que uno de los detenidos era el Ingeniero Jefe de este Servicio y lo mandó llamar: «el hombre casi se echó a llorar. Me dijo



F.7 Vista de la estación de Peñarroya, Hornos de Cok, Destilación y Central Térmica (Foto Bautista).

dónde estaban los bidones de bencina, la cantidad que había y se quejó de la noche de que habían pasado. Les aseguré que desconocía que no estuviesen todos juntos y que podían estar descuidados, pues no iba a pasar nada. Los saqué y los llevé con los demás». Aquellos bidones se llevaron al aeródromo.

El capitán Rexach hizo su primera operación de bombardeo sobre Pozoblanco el día 8, limitándose (según MORENO GÓMEZ, p. 331) en los vuelos efectuados sobre esta población los días 12, 13 y 14 por miembros de la escuadrilla destacada en el aeródromo junto a Peñarroya, a arrojar periódicos madrileños y proclamas invitando a los sublevados a la rendición y «a hacer entrega de todo su armamento al Comité de Defensa de la República Pueblonuevo del Terrible, cuyo Alcalde, D. Fernando Carrión, ha sido nombrado interinamente gobernador civil de la provincia» según se podía leer en LA LIBERTAD del 12-8-1936. En la reseña de la alocución radiada del 11 por el general Queipo de Llano el diario cordobés GUIÓN del día 12, se informa de otro bombardeo «del aviador canalla que arrojó varias bombas y proclamas y periódicos» el día anterior. En lugar destacado de la portada también se ironiza sobre el nombramiento de «un carpintero parado» como gobernador civil con residencia en Pueblonuevo, por el gobierno de Madrid, y sobre el poco tiempo que iba disfrutar de su cargo.

Mientras las milicias azuagueñas prestaban su concurso a las fuerzas militares del coronel Puigdemolans para aplastar la tardía sublevación que se había producido en Badajoz, el día 9 se produjo el aterrizaje de un avión militar nazi desarmado, un Junkers Ju.52/3m<sup>14</sup> con matrícula civil D-AMYM, que se había quedado sin gasolina cuando se dirigía a Sevilla, en un campo de rastros de la finca Tarilla a unos 5 kilómetros de Azuaga, según refirió el testigo directo Ramón Manchón<sup>15</sup>, provocando inquietud y desconcierto en la población.

«Los aviadores, creyendo encontrarse en territorio dominado por los rebeldes, preguntaron por el general Queipo de Llano, lo cual demuestra que habían hecho el viaje perfectamente aleccionados sobre los fines a que iba a destinarse el Ju.52»<sup>16</sup>. Desprovisto de sus 15-7 asientos de la versión civil, en su interior había bidones de combustible ya vacíos, cajas con fusiles máuser y abundantes municiones, por lo que procedieron a retener a sus cuatro tripulantes y mandaron a Peñarroya-Pueblonuevo para avisar de lo ocurrido.

Según Blanco recordaba, Rexach y unos policías mandados por León Hoyas se desplazaron a Azuaga para hacerse cargo de los alemanes y traerlos detenidos «para saber con qué objeto iban a Sevilla (...) Mientras, nuestra gente y los policías guardaban el avión». Rexach volvió entusiasmado e informó al diputado «que era un avión formidable de carga, pero con posibilidad

de transformarlo perfectamente en avión de guerra. Algo fantástico».

Blanco informó a Madrid del asunto recibiendo la orden de proteger y facilitar el envío a la capital del aparato «y al otro día ya vino con toda urgencia un militar para hacerse cargo del avión, pero entonces Rexach me dijo que no me fiara, que era un enemigo. Insistió en que lo conocía bien, que era de ideas monárquicas y que ese se plantaba en Sevilla con el avión (...) Y tenía razón: unas semanas después se fugaron de Madrid 6 u 8 aviones republicanos a Burgos y se dijo en EL SOCIALISTA que uno de ellos era el oficial que había venido a llevarse el avión alemán». Rexach, que había obtenido su licencia de aptitud para el vuelo para transportes el 16 de julio, se ofreció para llevar el avión y Blanco le consiguió la autorización para realizar el vuelo, que se efectuó sin novedad



F.8 El Ju 52 utilizado para propaganda en Madrid (Foto AERONETGCE-IBERONET).

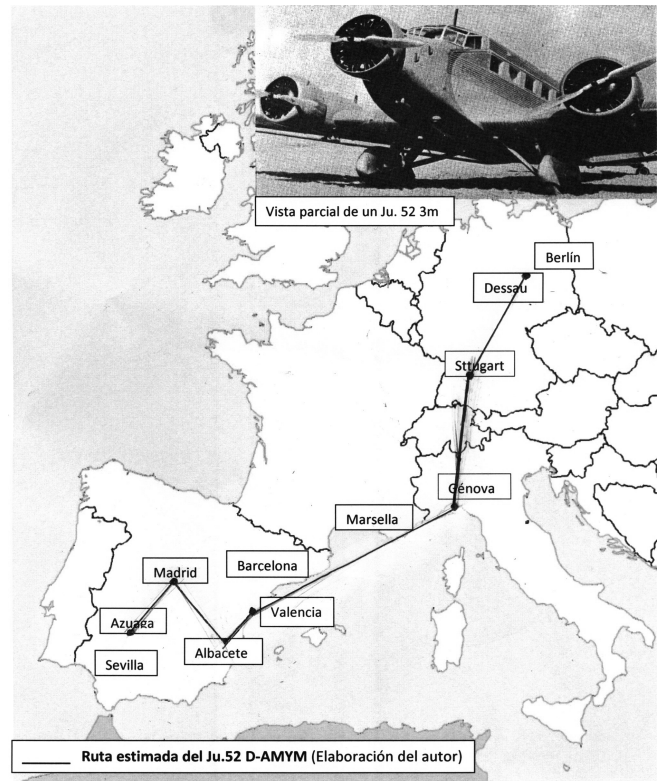
Antes de regresar a la cuenca minera tras la recuperación de Pozoblanco el día 15 por las fuerzas gubernamentales, Rexach ametralló el 14 una concentración de contingentes marroquíes en Segovia (LA LIBERTAD, 23-9-36) y desde esta fecha no se tienen noticias ciertas de otras actuaciones de los aviones desde el aeródromo de La Parrilla, aunque sí se sabe que los capitanes Castell y Rexach, participaron activamente en la durísima represión de los sublevados civiles en varias poblaciones de los Pedroches que fue desautorizada por el diputado Blanco que impuso la autoridad civil sobre la militar, ya «que la cuestión de los presos era cosa del comité y no suya [de Rexach], que lo de juzgarlos o hacer con ellos lo que estimasen oportuno lo dispondrían el alcalde [el gobernador Carrión] y él » (GIL HONDUVILLA, p. 227).

De los tripulantes del Ju.52, el piloto Théodore Christ; el mecánico Fritz Reiche; y el radiotelegrafista Wilhem Küppers eran empleados de la aerolínea Lufthansa, expertos en vuelos de largo recorrido y voluntarios. El 4º, Heinrich Degunhart, trabajaba para la fábrica Junckers. Todos fueron encerrados en el ayuntamiento peñarriense en donde comieron y pidieron tabaco «*se les dio todo el que quisieron, pero ellos no sabían envolver la picadura, y eso que era de la mejor, por lo que hubo de traérselo liado*», según Blanco. Y Joaquín Soto recordaba que «*Los pilotos fueron mostrados a la gente desde el balcón del ayuntamiento, como prueba inequívoca de la ayuda de los alemanes a Franco, pero no les hicieron ningún daño*». Escoltados 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 germana.

La prehistoria de la aventura del Ju.52 D-AMYM se inició cuando Hitler decidió escuchar la petición de ayuda militar realizada por el general Franco el 23 de julio, gestando la operación “*Fuego mágico*” atendiendo a razones ideológicas, estratégicas y experienciales, por la que envió 20 Ju.52, el doble de los solicitados, para permitir llevar a cabo el primer puente aéreo de la historia transportando las fuerzas sublevadas del Protectorado del Marruecos Español a la Península, en el que participarían también los aviones italianos enviados por Mussolini, en vuelos que fueron repostados sin restricciones por la compañía norteamericana Texaco. La mitad de estos aviones llegaron en vuelo directo y el resto, por vía marítima fueron desembarcados por el “*Usaramo*” en Cádiz.

El recién fabricado avión D-AMYM partió de los talleres Junkers&Dessau hacía Stuttgart donde recibió la orden escrita de salir hacia Barcelona con tan solo una hora de pruebas de sus motores, en lugar de las 24 habituales. Allí cargaron provisiones de boca, combustible y varias cajas pertenecientes a Degunhart. Antes que ellos, habían despegado otros dos Junkers similares en intervalos de media hora. Ya en vuelo, recibieron orden de dirigirse a Sevilla y presentarse allí al cónsul general alemán.

Sobrevolaron los Alpes y tras *tocar* Italia se dirigieron a Valencia, y ya fuera por error del piloto o del radiotelegrafista, pues la frecuencia de radio operada por Madrid y Sevilla eran iguales, y el Ju.52 aterrizó en el madrileño aeródromo de Barajas donde un mecánico empleado de Lufthansa, Joseph Bastian, avisó de su error a los recién llegados que, *incrédulos y aterrorizados*, volvieron a despegar antes que los soldados de guardia pudieran impedirlo. Se prohibió por el Gobierno la partida de todos los aviones comerciales alemanes y se ordenó detener



F.9 Ruta estimada del Ju.52 D-AMYM.

a los prófugos que terminaron sus más de 12 horas de desorientado vuelo -quizás buscando el amparo tras la frontera portuguesa- en territorio gubernamental, junto a Azuaga, donde se incautaron el avión, los documentos y la carga, y serían detenidos sus tripulantes.

Desde el III Reich, se justificaba este vuelo no autorizado, con la misión de repatriar ciudadanos alemanes de Barcelona y Málaga y no para ayudar a los rebeldes, insistiendo en que era un avión de Lufthansa, pero sin aclarar el porqué del cambio de ruta. Se retuvo como represalia a una delegación republicana que pretendía comprar armas en Alemania y aumentó el tono de las amenazas hasta la de la ruptura de las relaciones diplomáticas, que obligaron a intervenir a Ivon Delbos, ministro de Asuntos de Exteriores francés, para conseguir una respuesta favorable a Berlín. El consejo de ministros republicano, presidido por José Giral Pereira, acordó entregar los tripulantes y de acuerdo con el Derecho Internacional, no devolver el aparato, que quedó depositado y sellado en el aeródromo madrileño como trofeo y testimonio veraz de la intervención alemana, hasta ser destruido en el mes de octubre por un ataque aéreo efectuado por otros Junkers 52, convertidos ya en bombarderos, aviones que serían conocidos popularmente en ambos bandos como *pavas* por su vuelo bajo y lento y por el peculiar ruido de sus motores<sup>17</sup>.

A modo de epílogo, contar que el diputado Blanco al acabar la guerra fue detenido en Ciudad Real y encarcelado en Córdoba, donde sería juzgado y condenado a muerte en 1940, pena conmutada por la de 30 años de reclusión mayor. Tras varios indultos fue puesto en libertad en 1945 y fijó su residencia en Madrid, donde vivía su familia. Trabajó como administrador de obras. En 1979 fue homenajeado por el PSOE, junto a otros diputados y familiares de prohombres republicanos. Murió en 1997 a unos meses de cumplir 100 años. Una calle de la antigua barriada de la Cooperativa Obrera de Casas Baratas "Pablo Iglesias", fundada en Peñarroya-Pueblonuevo en 1926, perpetúa su recuerdo en esta ciudad desde el año 2003.

El capitán Rexach, tras ser comisionado por el Gobierno de Largo Caballero para comprar material bélico en Francia y en los EEUU en 1937, desapareció con los 23 millones de pesetas confiados y se estableció en Cuba, donde estuvo en la cárcel por homicidio. Allí escribió un libro: *"Lo que yo sé de la Guerra Civil"*, en el que criticó a las responsabilidades de los republicanos y minimizó las de sus otrora adversarios. Para evitar a sus numerosos enemigos, marchó a California donde se casó y volvió a sus actividades aeronáuticas reali-



F.10 Blanco en el homenaje socialista a sus prohombres de la República o familiares (*El Socialista*, 16-9-1979).

zando actividades de contrabando con México, donde se afincaría hasta su muerte acaecida en Ciudad de México en 1955, tiroteado por Juan Duarte, un exiliado de la FAI que quiso vengar su traición a la causa de la República.

## NOTAS

1 V.V.A.A. *"La república asediada"*. Artículo de GRAHAM, Helen. *"La movilización con vistas a la guerra total: La experiencia republicana"*. Ediciones Península, Barcelona 1999. Pág. 274.

2 El exdiputado, masón y periodista Joaquín García-Hidalgo Villanueva y el diputado, fiscal de la Audiencia y sobrino del presidente de la República Gregorio Azaña Cuevas que le ofrecieron un lugar en el coche para desplazarse desde Madrid y asistir con ellos a la Asamblea, serían víctimas de la despiadada represión desatada por los rebeldes comandados por el coronel Ciriaco Cascajo en la capital cordobesa.

MORENO GÓMEZ, Francisco: *"La guerra civil en Córdoba (1936-1939)"*. Editorial Alpuerto. Madrid, 1985. Pág. 289.

3 GIL HONDUVILLA, Joaquín. *"Militares y sublevación. Córdoba y provincia 1936"*. Colección Historia. Muñoz Moya editores. Brenes (Sevilla), 2012. Pág. 219 (En adelante GIL HONDUVILLA).

4 El capitán Rexach había sido nombrado por el primer Gobierno republicano, y luego destituido, como delegado gubernamental en esta compañía para llevar a cabo el plan de nacionalización de los servicios públicos aéreos que darían lugar a la nueva Líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE).

5 DIARIO DE BURGOS, 14-III-2010. *"Capitán Rexach. El aviador estrellado"* «Rexach se dirigió así al público que abarrotaba el Salón Imperial de la capital sevillana: «He sido perseguido por Primo, por Berenguer y hoy me honro de haber sido destituido por este Gobier-

no de traidores. Esta República es una continuación de la Monarquía (...) Os ofrecemos nuestra experiencia, y os decimos que con nuestras vidas defendemos la revolución, caiga quien caiga».

6 LA VANGUARDIA, 11-IX-1932

7 DIARIO PALENTINO, 27-7-1936

8 BLANCO FERNÁNDEZ, Eduardo. Entrevistas realizadas el 5 y el 7 de noviembre de 1990 en Peñarroya-Pueblonuevo. Los entrecuillados que siguen pertenecen a estas entrevistas.

9 ABELARDO SÁNCHEZ-GRANDE ÁLVAREZ cuenta en su entrevista del 1-X-1988, que este Beneyto era hijo del maquinista de la mina Antolín y fue quinto suyo y que estaba en la Aviación, que era mecánico y después se hizo piloto



y del que se decía que fue de los que bombardeó *La Papelera* en el 1938.

10 JOAQUÍN SOTO AGREDANO, entrevista del 13-1-1995. Los Hispano Nieuport 52 C-,1 de los que habla Soto, eran anticuados cazas sesquiplanos y monoplazas con una silueta relativamente fácil de confundir con la de los Breguet XIX aunque estos tuvieran de un mayor tamaño (N.A.)

11 LA LIBERTAD, 29-7-1936, ANTONIO DE LEZAMA en "La obra magnífica de la aviación"

12 PERMUY LÓPEZ, Rafael A.: "Los pilotos de caza de la Aviación Republicana", *Histórica* 36-39 Quirón Ediciones 2001, pág. 45 donde se cita este bombardeo de Córdoba sin identificar a los aviadores.

13 CARRIÓN RODRÍGUEZ, Guillermo, entrevista del 31-9-1996. Probablemente confunde al capitán Rexach con el capitán Cartón que fue quien protagonizó luego ese mismo episodio.

14 Feo, lento, seguro y casi indestructible, este luego polivalente trimotor era un monoplano metálico de ala baja revestido de chapa ondulada de duraluminio capaz de llevar, impulsado por sus motores de 525 C.V. cada uno, hasta 17 pasajeros o la carga equivalente, a una velocidad de 245 km/h. de crucero hasta 914 km. de distancia. ANGELUCCI, ENZO Y MATRICARDI, Paolo: "*Aviones de todo el mundo (desde 1918 a 1935)*". Editorial Espasa-Calpe. Tomo 2, págs. 136-7. Madrid 1978.

15 NARANJO BRAVO, José Antonio: "Nazis en Azuaga" Revista de Ferias de Azuaga del 2004.

16 POLÍTICA, 30-9-1936, reproducido en VVAA "Crónica de la Guerra Civil Española" Tomo III. Editorial Codex1966, pág. 105.

17 GARRIGA, Ramón: "*La Legión Cóndor*" Colección Manantial. Editorial Plaza&Janés. Barcelona 1978. Págs.. 51-2.

NARANJO BRAVO, José Antonio: "Nazis en Azuaga" Revista de Ferias de Azuaga, 2004.

POLÍTICA, 30-9-1936, reproducido en VVAA "Crónica de la Guerra Civil Española" Tomo III. Editorial Codex1966, pág. 105.

## FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

ABELLAN, JUAN. "*La conquista del cielo II: aviación española*". Editorial Doncel. Colección Trinca. Madrid, 1970.

ANGELUCCI, ENZO Y MATRICARDI, PAOLO: "*Aviones de todo el mundo (desde 1918 a 1935)*". Editorial Espasa-Calpe. Tomo 2. Madrid, 1978.

ANÓNIMO. "*Avance del Informe Oficial sobre asesinatos, violaciones...*". Edición Sud- Americana. Buenos Aires 1937.

GARRIGA, Ramón: "*La Legión Cóndor*" Colección Manantial. Editorial Plaza&Janés. Barcelona, 1978.

GIL HONDUVILLA, Joaquín. "*Militares y sublevación. Córdoba y provin-*

*cia 1936*". Colección Historia. Muñoz Moya editores. Brenes (Sevilla), 2012

MORENO GÓMEZ, Francisco: "*La guerra civil en Córdoba (1936-1939)*". Editorial Alpuerto. Madrid, 1985.

NARANJO BRAVO, José Antonio: "Nazis en Azuaga" Revista de Ferias de Azuaga, 2004.

PERMUY LÓPEZ, Rafael A.: "Los pilotos de caza de la Aviación Republicana", *Histórica* 36-39 Quirón Ediciones, 2001.

V.V.A.A. "Crónica de la Guerra Civil Española" Tomo III. Editorial Codex,1966.

V.V.A.A. "*La república asediada*". Artículo de GRAHAM, HELEN. "*La mo-*

*vilización con vistas a la guerra total: La experiencia republicana*". Ediciones Península, Barcelona, 1999.

Internet. Para los periódicos citados en el texto: [www.prensahistorica.mcu.es/es/consulta/busqueda.cmd](http://www.prensahistorica.mcu.es/es/consulta/busqueda.cmd)

[www.bne.es/es/Catalogos/HemerotecaDigital/](http://www.bne.es/es/Catalogos/HemerotecaDigital/)

## TESTIMONIOS ORALES

Blanco Fernández, Eduardo

Carrión Rodríguez, Guillermo

Sánchez-Grande Álvarez, Abelardo

Soto Agredano, Joaquín