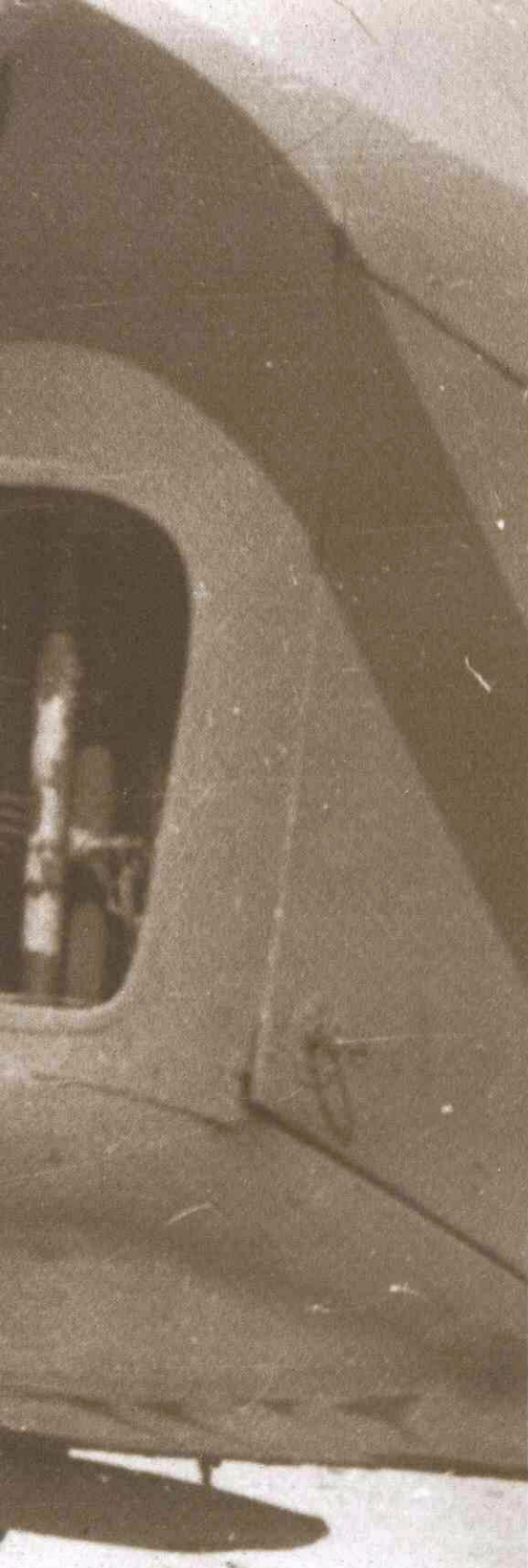


Viriatos do Ar Aviadores portugueses en la guerra de España

EMILIO HERRERA ALONSO
Coronel de Aviación



Con su característico mono blanco y la boina bien calada aparece Pequito Rebelo preparando su aparato. A la izquierda con el torso desnudo el comandante Bermúdez de Castro, el célebre «Chilin».

ANTE el alzamiento en España contra el Gobierno del Frente Popular, de las guarniciones de Marruecos, las de los archipiélagos y algunas peninsulares, en julio de 1936, Portugal no podía permanecer indiferente dada la ideología de los gobernantes que a la sazón regían los destinos de aquel país, la considerable longitud de su frontera -que ya a mediados de agosto se encontraba totalmente en manos nacionales- y el riesgo de internacionalización que desde los primeros momentos corrió el conflicto.

El Gobierno del profesor Oliveira Salazar, aunque no ocultaba su simpatía por el bando sublevado, se encontraba con las manos atadas por la Sociedad de Naciones y por la Comisión de No Intervención en la Guerra de España (C.N.I.G.E.) a la que se había adherido el 13 de agosto.

El accidente que costó la vida al general Sanjurjo, en Cascaes, cuando se disponía a volar a España para tomar el mando de los sublevados, había dado lugar a diversas reclamaciones que el Gobierno portugués había podido ir soslayando, pero el 21 de octubre, el representante de la Unión Soviética en la C.N.I.G.E. pidió explicaciones a aquél por haber permitido el reabastecimiento en Lisboa, el 26 de julio, de tres hidroaviones nacionales (1), lo que forzó a llevar la respuesta del Gobierno portugués, en vuelo, ya que tenía que estar en Londres el día 24, y las vías marítima y terrestre quedaban descartadas, la primera por la gran distancia, y la segunda, por la situación bélica en que España se encontraba (2).

Desde las primeras semanas de la guerra fueron numerosos los portugueses que se presentaron en España en una y otra zona, para tomar parte en la lucha; en el bando nacional se incorporaron a la Legión o a unidades de Milicias (3), mientras que los que -en número considerablemente menor- se unieron a los gubernamentales, lo hicieron integrándose en las Brigadas Internacionales.

Pronto fueron conocidos en la España Nacional los voluntarios portugueses, como "Viriatos", en recuerdo del bravo guerrillero que en siglo II a. C., acaudillando a lusitanos y vacceos, mantuvo en jaque a los cónsules romanos hasta que uno de éstos, Quinto Servilio Cepión, se cubrió de ignominia recurriendo a la traición para que, alevosamente, fuera aquél asesinado.

LOS PRIMEROS AVIADORES

TRES fueron los aviadores que se presentaron en España a título personal, ofreciendo sus servicios a las autoridades nacionales; fueron estos, Pequito Rebelo, Sepúlveda Velloso y Aranha, y su incorporación a la Aviación Hispana se hizo en forma diferente en los tres casos.

El primero en hacerlo fue el doctor José Adriano Pequito Rebelo, abogado, terrateniente y agricultor, que había sido alférez miliciano de Administración Militar, y tenía a la sazón 44 años de edad. Se presentó en Burgos pilotando la "Passarola", avioneta de su propiedad (4), a la que sin borrar su matrícula civil portuguesa, CS-AAL, le fueron pintados los distintivos militares de la Aviación Nacional: escarapelas negras en planos y fuselaje, y cruz de San Andrés, también negra y sobre fondo blanco, en el timón de dirección.

Pequito Rebelo estuvo adscrito, como alférez honorario, a distintas unidades y aeródromos, realizando, especialmente en los primeros meses, frecuentes misiones de enlace y transporte, y algunas de reconocimiento, visual y fotográfico, sobre territorio enemigo con la "Passarola". Más tarde estuvo agregado, como 2º piloto, al 1-G-22, grupo de bombardeo pesado equipado con trimotores Junkers Ju-52, realizando varias misiones de guerra.

Aunque su incorporación había tenido carácter estrictamente personal, al constituirse a principios de 1938 la Misión Militar Portuguesa de Observación en España (M.M.P.O.E.), dada su condición de miliciano, fue integrado en ella como teniente.

Al final de la campaña, a la que llegó con el empleo de capitán honorario de la Aviación Nacional, tenía casi 1.000 horas de vuelo, de las que más de 400 las había realizado en misiones de guerra.

España le recompensó con la Cruz de Guerra, la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo, y la Medalla de la Campaña; el Gobierno de Portugal le nombró Caballero de la Orden Militar de la Torre y la Espada, con palma.

José Caetano R. Sepúlveda Velloso fue uno de los primeros portugueses que cruzaron la frontera para combatir al Frente Popular, alistándose en el Requeté, en el Tercio castellano de Mola, con el que se distinguió en el monte Bernorio, en la divisoria cantábrica. Sepúlveda, que tenía el título de piloto de turismo, solicitó servir en la Aviación Nacional, y en enero de 1937, tras un breve paso por la Escuela de Tablada, recibió el de piloto de avión de guerra, y con él el nombramiento de alférez de complemento, y en calidad de tal, fue destinado al 1-G-70, Grupo de hidroaviones Dornier "Wal", estacionado a la sazón en Cádiz, con el que realizó

1. Eran estos hidroaviones tres Savoia S-62 (S-33, S-34 y S-35) de la Aeronáutica Naval que, al mando del teniente de navío Cuvillo, se trasladaban de Marín a Cádiz.

2. Fue llevada a Londres la respuesta del Gobierno portugués, por los tenientes Freitas Ribeiro y Dos Santos, y el sargento mecánico Fazenda, tripulando el hidroavión biplano Blackburn Shark, nº 74, con el que volaron desde Aveiro a Calshot, con escala técnica en Brest, en 8 horas y 20 minutos. Este magnífico vuelo mereció el trofeo Clifford Armon, de la Liga Internacional de Aviadores, como vuelo más notable en 1936.

3. Por la Legión, a lo largo de la guerra de España pasaron 1.742 portugueses (sin contar a los oficiales y suboficiales), de los que 190 murieron en combate, y 72 quedaron mutilados, dándose por desaparecidos 12. En unidades de Milicias -Requeté y Falange- combatieron 748 portugueses, de los que 89 murieron en acción de guerra.

4. Era la "Passarola" una avioneta biplaza, monoplaneo de ala baja, Mile DH Gipsy Major, de 130 c.v.

misiones de reconocimiento y exploración en el mar de Alborán y en el golfo de Cádiz. En abril pasó destinado al 2-G-62, Grupo estacionado en la bahía de Pollensa y dotado con hidroaviones Cantz Z-501, en el que realizó numerosos y arriesgados servicios de guerra, en larguísimos vuelos de reconocimiento, muchas veces sobre aguas y territorio enemigos. En uno de estos, Sepúlveda, que había ascendido a teniente en agosto, resultó herido en combate con un "Chato" republicano, sobre la base enemiga de Los Alcázares. Al amanecer del 15 de marzo de 1938, su avión fue derribado por las defensas antiaéreas de Vinaroz, cayendo él prisionero, situación en la que permaneció en el castillo de Montjuich, soportando con valor y dignidad el penoso cautiverio hasta que, canjeado en enero de 1939, se incorporó de nuevo a su Grupo con el que tuvo aún oportunidad de participar en las últimas operaciones de la guerra, distinguiéndose en la conquista de Menorca por las fuerzas nacionales.

Terminada la campaña en la que había realizado ciento noventa y seis servicios de guerra en los que había volado más de 550 horas y mantenido catorce encuentros con la caza enemiga, fue premiado el teniente Sepúlveda, con la Medalla Militar individual, preciada recompensa que le fue impuesta en el solemne acto castrense que el 4 de junio de 1939 se celebró en Salamanca.

José Sepúlveda escribió y publicó "Páginas do diario de um aviador na guerra de Espanha", obra en la que con bien cortada pluma relató su vida de aviador en nuestra patria, especialmente su paso por la Base de Pollensa; también dejó muestras de su habilidad como dibujante, en algunas escenas de la guerra.

Además de la Medalla Militar, recibió la Cruz de Guerra, dos cruces del Mérito Militar con distintivo rojo, la Medalla de Sufrimientos por la Patria (por su cautiverio) y la Medalla de la Campaña (5).

El tercer aviador portugués que se presentó en España a las autoridades nacionales, fue Simao Aranha, piloto de turismo, que lo hizo en marzo de 1937, realizó el curso de transformación en la Escuela de El Coper, recibiendo el título de piloto de avión de guerra y el nombramiento del alférez de complemento de Aviación.

En mayo fue destinado al 6-G-15, Grupo de "cadena", equipado con biplanos Heinkel He-45 "Pavo", y encuadrado en la 1ª escuadrilla de éste, recibió su bautismo de fuego en el frente de Asturias, participó en la dura batalla de Brunete, en la ofensiva nacional sobre Santander, y en el frente de León donde, derribado su avión por el fuego antiaéreo enemigo, se vio Aranha forzado a realizar un aterrizaje en mal terreno, incendiándose el aparato y resultando con graves quemaduras en la mano y brazo derechos; su observador resultó ileso.

Una vez repuesto de sus heridas, fue destinado como 2º piloto al 2-G-22, Grupo de bombardeo pesado dotado con trimotores Junkers Ju-52, con el que participó en la batalla de Teruel; pero aquel bravo piloto deseaba más acción, por lo que pidió y obtuvo ser destinado al 4-G-2, Grupo de "cadena" equipado con biplanos Heinkel He-51, con el que combatió en Extremadura en la ofensiva nacional del verano de 1938, y en la batalla del Ebro, realizando cincuenta y cinco

5. Acabada la guerra de España, Sepúlveda continuó prestando servicio en la Aviación española, durante la II G.M.; ascendió a capitán provisional y llegó a realizar casi 5.000 horas de vuelo. En 1945 regresó a Portugal donde murió en 1979.

Luis Felipe Graveiro Lopes de Sousa y Faro junto al Miles Hawk de su compatriota Pequito Revello.





A la puerta del Pabellón de Recaje (Logroño) pilotos de «la Cadena» 1-G-2. De izquierda a derecha, de pie Mir, Jiménez Millas y Romero Requejo. Sentados Rey Stolle, Masi y Augusto Krug.

misiones de guerra, resultando su avión alcanzado en muchas de ellas por los proyectiles enemigos, y en una, derribado, logrando tomar tierra a poca distancia de las líneas propias, en terreno nacional.

Terminó la guerra como teniente de complemento, y fue recompensado con la Cruz de Guerra, la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo, la Medalla de Sufrimientos por la Patria (por sus heridas) y la Medalla de la Campaña.

LA MISION MILITAR PORTUGUESA

A principios de 1938 decidió el Gobierno portugués -que en octubre de 1936 había roto las relaciones diplomáticas con el Gobierno de Madrid- la creación de una Misión Militar de Observación (M.M.P.O.E.E.) que, establecida en España, recogiera, tanto a aquellos oficiales que desempeñaran misiones de observación, como a los que lucharon como combatientes encuadrados en Unidades nacionales; unos y otros se agruparon en dos secciones denominadas, respectivamente, de Observación y de Asistencia.

Todas las Armas, Cuerpos y Servicios de las Fuerzas Armadas portuguesas estuvieron representadas en la Misión, en algún momento, con la excepción de la Marina, y en ella hubo profesionales y milicianos, oficiales, sargentos y clases de tropa.

Desde el primero momento se decidió que la permanencia en España de los componentes de la Sección de Observación, no fuera larga, a fin de que fueran los más posibles, aquellos que se beneficiaran de las enseñanzas sacadas de la guerra, tanto en táctica, logística y organización, como en el conocimiento del material bélico utilizado por uno y otro bando, el más moderno que a la sazón se fabricaba en el Mundo. Por el contrario, los oficiales y suboficiales de la Sección de Asistencia, podrían permanecer en España indefinidamente, pasando en Portugal a la situación de "supernumerario" durante todo el tiempo que permanecieran en campaña, si así lo deseasen. De hecho, todos lo hicieron de este modo.

Por la Sección de Observación pasaron unos ochenta y cinco oficiales profesionales, de los que únicamente cinco fueron aviadores. Un número sensiblemente parecido se agrupó en la Sección de Asistencia en la que no hubo aviadores, ya que dado el corto número de oficiales profesionales, pilotos, el Gobierno portugués únicamente autorizó a alumnos del primer curso de pilotos de clases de tropa, para venir a luchar a España.

Aunque en abril de 1938, el Jefe de la M.M.P.O.E.E. propondría que los aviadores portugueses no percibieran haber alguno del Gobierno español, esto no se llevó a cabo, ya que, promovidos a alféreces legionarios, recibirían durante su estancia en nuestra patria iguales emolumentos que los aviadores españoles de su mismo empleo.



José de Sepúlveda Velloso dos horas después de regresar de Barcelona en la que se encontró con un caza enemigo??



LLEGAN A ESPAÑA DOCE AVIADORES

PARA la Sección de Asistencia llegaron a España, y el 3 de abril de 1938 harían su presentación en Salamanca, doce aviadores, clase de tropa -nueve pilotos y dos mecánicos, uno de los cuales ya había comenzado en Portugal el curso de piloto-; llegaba también, integrado en este grupo, un piloto de turismo que había solicitado participar en la lucha, como miliciano.

Filiados los doce como legionarios, pasaron inmediatamente a Aviación, siendo repartidos en tres grupos para su transformación en pilotos de guerra -únicamente eran pilotos elementales-, dado que las escuelas que en la zona nacional funcionaban, no podían absorber a todos al tiempo. El primer grupo lo constituirían los furrieles Soares de Oliveira y Krug, y los cabos 1º Guimaraes dos Santos, Flores de Barros y Pinto Bastos; el segundo estaba formado por los cabos 1º Porto Correia, Da Cunha, Sousa e Faro y Morais Caldas, mientras que el tercero únicamente estaba compuesto por el cabo 1º Cardoso -que no había completado en Portugal el curso elemental- y el piloto civil Teles da Silva. El sargento mecánico Ramos, al no tener que realizar curso alguno, fue directamente destinado a una Unidad de vuelo.

Los cinco del primer grupo se incorporaron inmediatamente a la Escuela de Transformación; los otros, hasta tanto fueran llamados al correspondiente curso, fueron destinados, como tripulantes, a Unidades de vuelo.

CINCO VIRIATOS EN LA "CADENA"

EN la Escuela de Transformación de Jerez de la Frontera, realizaron el correspondiente curso los componentes del primer grupo, de abril a julio, recibiendo al terminarlo el título de pilotos de guerra y el nombramiento de alféreces legionarios. Fueron todos destinados a Grupos de "cadena", de Heinkel He-51, Soares de Oliveira y Krug, al 1-G-2, y los demás al 4-G-2, de nueva creación; unos y otros se incorporaron a sus destinos en el aeródromo de



Fernando Díaz Bustamante, alférez observador del 1-G-22, junto a su amigo, José Pequito Rebello.



José Adriano Pequeto Revello. Obsérvese la carta de la península encolada en el plano.

Logroño donde practicaron la táctica de ataque en "cadena" y unos días después, el 26 de julio, marchó el 1-G-2 al aeródromo de campaña de Escatrón, para desde allí tomar parte en la batalla del Ebro, la más dura, larga, cruenta y penosa de las de la guerra de España, que se acababa de iniciar en la gran curva que aquel río, casi al final de su recorrido, describe en torno a la sierra de Fatarella.

Fueron los de aquel verano de 1938, días de enorme actividad para las Unidades aéreas, y muy especialmente para las de "cadena"; realizaban varias salidas al día y, dada la densidad de las armas antiaéreas enemigas, especialmente contra los ataques de baja cota, con frecuencia tenían estas éxito, alcanzando repetidamente a los aviones que, en ocasiones, resultaban derribados.

LOS PORTUGUESES DEL 1-G-2

EL 14 de agosto, el 1-G-2 ametrallaba en vuelo rasante posiciones enemigas en las cotas 601 y 705 en el sector de Gandesa, teniendo que penetrar los aviones, una y otra vez, a través de la tupida red de fuego de las trazadoras; en una de las pasadas, el avión de Augusto Krug fue alcanzado por un proyectil explosivo que le causó un gran destrozo en ambos planos del lado derecho, derribándole y forzándole a tomar tierra entre dos lomas, en un pequeño llano cerca de Villalba de los Arcos; el avión no sufrió más desperfectos que los causados por el fuego enemigo. Augusto Krug fue felicitado por el general Jefe del Aire, en escrito enviado al Jefe de la M.M.P.O.E.E., que decía: ... *el alférez Augusto Krug, el 14 del corriente, luego de haber sido su aparato alcanzado por bala explosiva y haber perdido el mando, consiguió con gran riesgo, habilidad y sangre fría, salvar el avión. Transmite al alférez legionario Krug mi felicitación por su brillante actuación* (6).

Dos semanas más tarde, el 28, llevaba a cabo el Grupo una misión de apoyo a la infantería que atacaba posiciones enemigas en la cota 421, en el sector de Gandesa; en cada pasada era alcanzado algún avión por el fuego cruzado de las armas antiaéreas. Cuando João Manuel Soares Oliveira realizaba la cuarta pasada de ametrallamiento, pasando a pocos metros sobre las posiciones republicanas, recibió un impacto en el depósito de gasolina; esto no impidió al bravo piloto continuar en la "cadena" y lanzarse de nuevo al ataque al llegar su turno, siendo esta vez alcanzado en el timón de profundidad que quedó destrozado, quedando sin mando el avión que ya no salió de esta pasada al estrellarse en la trinchera enemiga.

Fue propuesto Soares Oliveira para la Medalla Militar -que le sería concedida- y en el escrito de "propuesta" diría su jefe natural, el comandante Muñoz "el Corto": ... *Oficial voluntario, portugués, de alto espíritu y comportamiento admirable, tripulando el avión 2-87 el día 28 de agosto de 1938, en el sector de Gandesa, fue alcanzado en el depósito de gasolina y en timón de profundidad del que se vio salir tela. Con valor incomparable continuó ametrallando las posiciones enemigas -como se comprobó por sus trazadoras- hasta el momento de estrellarse contra ellas.*

Y en el expediente de juicio contradictorio abierto en el Ministerio de la Guerra de Portugal, para su ascenso por méritos de guerra, se decía: ... *pilotando um avião no Teatro de Operações do País Vizinho e depois de ter sido seriamente atingido, continuou desempenhando o serviço de que fora encarregado até se despenhar no solo onde encontrou a morte, demonstrando assim uma nítida compreensão dos seus deveres militares, brio profissional e grande desprezo pela morte. Estes factos devem considerar-se extraordinarios e muito importantes.*

El cuerpo de Soares Oliveira no pudo ser rescatado de entre los restos calcinados de su avión hasta el 15 de septiembre en que se conquistó el terreno donde había caído; fue enterrado en el cementerio de Torrero, en Zaragoza, al no permitir su traslado a Portugal el avanzado estado de descomposición en que se hallaba (7).

El 9 de septiembre resultaron tan dañados por el fuego enemigo todos los aviones del 1-G-2, que hubieron de ser retirados del frente y trasladados a Logroño para su reparación; desde allí marcharon para el sur, al aeródromo de Córdoba desde el que actuaron en aquel frente hasta diciembre en que el Grupo voló al de Cataluña para participar en la ofensiva final sobre la entonces zona Norte del territorio republicano.

TRES VIRIATOS EN EL 4-G-2

LOS otros tres "Viriatos" que terminaron el curso de pilotos de guerra en julio de 1938, fueron destinados al 4-G-2, Grupo de Heinkel He-51 que se estaba formando a las órdenes del comandante Martínez de Pisón, en Logroño, y luego de unos días de entrenamiento, imponiéndose en la táctica de ataque al suelo "en cadena", salieron con su Grupo hacia el aeródromo de campaña de Trujillo, tomando parte en el frente de Extremadura, en la ofensiva nacional para conquistar el rico valle de La Serena. Más tarde, pasando por el aeródromo de León para allí ser revisados los aviones, se trasladó la Unidad al frente del Ebro, participan-

6. Augusto Krug recibió la Cruz de Guerra, una Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo y la Medalla de la Campaña. El Gobierno portugués le concedió la Medalla al Valor Militar, de plata con palma, el ascenso por méritos de guerra y la Medalla de Distinción en Combate.

7. Además de la Medalla Militar individual, Soares de Oliveira recibiría, a título póstumo, la Cruz de Guerra, la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo, y la Medalla de la Campaña. Portugal le premiaría con la Medalla al Valor Militar, de plata con palma.

do en aquella dura batalla en que tanto y con tanta intensidad hubieron de emplearse los aviones de la "cadena". En enero de 1939 pasó el 4-G-2 al frente de Cataluña para tomar parte en la última ofensiva de la guerra.

Jaime Pinto Bastos, a su paso por León, cuando tras ser revisado su avión realizaba con él un vuelo de prueba, sufrió un grave accidente cuyas heridas tardó dos meses en curar, y en octubre de 1938 fue destinado al aeródromo de Málaga, a la Escuela de Observadores, permaneciendo en este destino hasta el final de la guerra.

Durante su estancia en España realizó Pinto Bastos 155 horas de vuelo y llevó a cabo cinco misiones de guerra, de ataque al suelo, todas en Extremadura (8).

Alvaro Guimaraes dos Santos y Joao Flores de Barros, siguiendo las vicisitudes de su Grupo, combatieron en Extremadura y en la batalla del Ebro donde ambos aviadores se comportaron con gran valor y espíritu de sacrificio, siendo felicitados por su comportamiento en aquellos largos y duros días en que las defensas antiaéreas enemigas causaron verdaderos estragos en las formaciones de la "cadena" muchos de cuyos aviones resultaron derribados.

En enero de 1939, en el cielo de Cataluña, combatió el 4-G-2 en la última ofensiva nacional de la guerra. Guimaraes sería derribado el 11 de enero en el sector de Tudela de Segre, resultando ileso aunque el avión quedara destruido tras un violento aterrizaje en un terreno muy difícil en las proximidades de Mas de las Matas.

Flores de Barros realizó cincuenta y nueve misiones de guerra, y cincuenta y cuatro Guimaraes dos Santos, todas ellas de ametrallamiento al suelo (9).

LOS VIRIATOS DEL SEGUNDO GRUPO

HASTA tanto eran llamados para realizar el curso de transformación, fueron destinados como tripulantes, a diversas unidades aéreas, los cuatro componentes del segundo grupo: cabos 1º -promovidos a alféreces legionarios- Porto Correia, Henriques da Cunha, Sousa e Faro y Morais Caldas.

Edmundo Porto Correia fue destinado como ametrallador-bombardero al 6-G-15, Grupo de "cadena" equipado con biplanos Heinkel He-45 "Pavo", incorporándose a esta Unidad en mayo de 1938, y comenzó inmediatamente a prestar servicio; recibió su bautismo de fuego en el Pirineo aragonés, en los combates para la reducción de la bolsa de Bielsa donde, con su Grupo, recibiría la Medalla Militar colectiva. Luchó luego en la cabeza de puente de Balaguer, en la ofensiva sobre Valencia y en la batalla del Ebro en la que el 6-G-15 hubo de realizar un esfuerzo aún mayor que en ocasiones anteriores.

El 22 de agosto, apoyando un ataque de la infantería nacional en el sector de Villalba de los Arcos, resultaron tan dañados los "Pavos" por el fuego antiaéreo, que fue necesario enviarlos a Logroño para su reparación en aquellos talleres.

En el primer vuelo de prueba después de la reparación, realizado el 5 de septiembre, se le fueron los planos al "Pavo" 15-9 a la salida de un picado, cayendo violentamente a tierra, destrozándose y muriendo sus dos tripulantes, el teniente piloto Fernando Allepuz Manso y el alférez Edmundo Porto Correia. Los restos de este último fueron trasladados a Portugal para que reposaran envueltos en la tierra que le vio nacer.

Además de la Medalla Militar colectiva del 6-G-15, ganada en Bielsa, recibiría Porto Correia a título póstumo, la Cruz de Guerra y la Medalla de la Campaña.

El cabo 1º Antonio Henriques da Cunha, promovido a alférez, fue destinado como ametrallador-bombardero a la II Brigada del Aire, siendo encuadrado en el 1-G-22, Grupo de bombardeo pesado dotado de trimotores Junkers Ju-52 con el que participó en las operaciones de Levante y Extremadura y en la batalla del Ebro, teniendo que afrontar en muchas ocasiones la fuerte reacción antiaérea y, en varias, ataques de la caza enemiga.

En octubre y noviembre de 1938 realizó el curso de transformación en la Escuela de Jerez de la Frontera, recibiendo el título de piloto de guerra, siendo de nuevo destinado a la II Brigada donde fue adscrito al Grupo de bombardeo ligero 9-G-18, equipado con bimotores Caproni C-310 en el que, como 2º piloto, tomó parte en la ofensiva sobre Cataluña en enero de 1939, y permaneció hasta el final de la guerra (10).

Luis Filipe Craveiro Lopes de Sousa e Faro, promovido a alférez, fue destinado con Porto Correia al 6-G-15, y lo mismo que él recibió en las operaciones de Bielsa el bautismo de fuego y la Medalla Militar colectiva de su Grupo.

Al crearse en León, en agosto de 1938, el 8-G-27, Grupo de bombardeo dotado con bimotores Dornier Do-17 "Bacalao", fue De Sousa destinado a él, y tomó parte como ametrallador-bombardero, en cinco misiones en el frente del Ebro.

Realizado el correspondiente curso en Jerez de la Frontera, en octubre y noviembre de 1938, fue destinado como 2º piloto al 4-G-28, Grupo de bombardeo pesado equipado con trimotores rápidos, Savoia S-79, con el que, desde el aeródromo de campaña de Castejón del Puente, realizó diecisiete misiones de guerra en el frente de Cataluña, casi todas con

8. Jaime Pinto Bastos fue recompensado en España con la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo y la Medalla de la Campaña, y en Portugal, con la Medalla de Servicios distinguidos, de plata, con palma.

9. Flores de Barros y Guimaraes dos Santos recibirían en España sendas Cruces de Guerra y Medallas de Campaña, y en Portugal, además del ascenso por méritos de guerra, la Medalla de Distinción en Combate.

10. Henriques da Cunha recibió en España la Cruz de Guerra y la Medalla de Campaña, y en Portugal fue recompensado con la Medalla de Servicios Distinguidos, de plata con palma.



El alférez José de Sepúlveda Velloso en la Base de Pollensa (1937).



Adriano Pequito Rebello ante la «Passarola»



El voluntario Teotonio Morais Caldas y el Jefe de su Grupo 4-G-12 comandante Rafael Martínez de Pisón.

fuerte reacción antiaérea y, algunas, con ataques de la caza enemiga. En este destino, terminó la guerra (11).

El cuarto componente de este segundo grupo, el cabo 1º Teotonio de Morais Caldas, promovido a alférez, fue destinado como ametrallador al 4-G-12, Grupo de "cadena" dotado con biplanos Romeo Ro-37, con el que realizó diez misiones en el frente de Teruel, desde el aeródromo de campaña de Caudé; pasó luego por los Grupos, 8-G-18, de bimotores Caproni C-130 y 1-G-22, de Junkers Ju-52, participando en varias misiones en la batalla del Ebro, sufriendo en ellas fuerte fuego antiaéreo.

Realizó el curso de transformación en Jerez de la Frontera, y ya con el título de piloto de guerra, fue Morais Caldas destinado como 2º piloto al 6-G-28, Grupo de bombardeo equipado con trimotores Savoia S-79, realizando en el frente de Cataluña una misión, que fue su última actuación en la guerra, ya que cayó enfermo y hubo de ser repatriado a Portugal el 3 de enero de 1939, acabando así para él la guerra (12).

LOS TRES DEL GRUPO TERCERO

ERA este grupo muy peculiar, pues sobre estar formado por únicamente tres aviadores, eran éstos de procedencias distintas -un mecánico aspirante a piloto, un piloto de turismo y sargento mecánico- y también fueron diversas sus trayectorias y vicisitudes.

El cabo 1º mecánico, Francisco Levi Vieira Cardoso Dias, que había comenzado en Portugal el curso de piloto elemental, a su llegada a España en abril de 1938, fue nombrado al-

11. Sousa e Faro fue recompensado en España con la Cruz de Guerra y la Medalla de Campaña, recibiendo en Portugal la Medalla de Servicios Distinguidos, de plata con palma.

12. Morais Caldas recibió en España la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo y la Medalla de Campaña, y en Portugal la Medalla de Servicios Distinguidos, de plata con palma.

férez legionario, y hasta tanto fuera llamado al curso elemental, fue adscrito al aeródromo de Granada, como tripulante. Efectuó el curso en Tablada y en diciembre ingresó en la Escuela de Transformación de Jerez de la Frontera, recibiendo el título de piloto de guerra el 22 de febrero de 1939, siendo destinado al 5-G-17, Grupo equipado con biplanos Aero 101 "Oca" en el que apenas llegó a volar, ya que fue transferido al 5-G-27, de Dornier Do-17 "Bacalao", con el que realizó nueve servicios de guerra, todos ellos con fuerte reacción antiaérea (13).

Joao Teles da Silva, piloto de turismo que había solicitado venir a España como miliciano, fue nombrado alférez y destinado al aeródromo de Granada, como tripulante. En septiembre marchó a Portugal para asistir al curso de Oficiales Milicianos de Aviación, y al no lograr superarlo, fue dado de baja en la Sección de Asistencia de la M.M.P.O.E.E. (14).

El sargento mecánico Antonio Ramos, promovido a alférez, fue destinado como mecánico al 3-G-28, Grupo de gran bombardeo equipado con trimotores rápidos Savoia S-79 con el que participó en cuarenta y ocho misiones, siendo alcanzado su avión por el fuego antiaéreo en varias ocasiones, y en una resultó él herido.

En la Orden de Servicio del 28 de enero de 1939, de la M.M.P.O.E.E., se loaba a Antonio Ramos en los siguientes términos: *... pela coragem, entusiasmo, boa vontade e espírito combativo revelados em dezenas de voos de grande bombardeamento realizados sobre território inimigo, designadamente nos sectores de Teruel, Ebro e vários portos marítimos, em condições notáveis de risco, e pelo brio profissional demonstrado nao só nas reparações dos aparelhos a seu cargo mas também em pedidos constantes para acompanhar os seus pilotos nas acções que lhe foram confiadas* (15).

AVIADORES EN LA SECCION DE OBSERVACION

EN julio de 1937 llegó a España una comisión de oficiales de todas las Armas del Ejército portugués, al frente de la cual estaba el general Raul Augusto Esteves; de ella formaban parte tres aviadores; el teniente coronel António de Sousa Maia, el capitán António Dias Leite y el teniente Joao Faustino Alburquerque de Freitas. Llegaron cuando la batalla de Brunete se hallaba en todo su apogeo, y fueron agregados al 1-G-22, Grupo de bombardeo pesado, de trimotores Junkers Ju-52, en el que con misión de ametralladores, tomaron parte, desde el aeródromo de campaña de Olmedo, en varias misiones sobre Quijorna y Villanueva del Pardillo. La misión permaneció únicamente dos semanas en España, regresando al final de ellas a Portugal.

También en misión de observación, y visitando a los pilotos de la Sección de Asistencia, en mayo y junio de 1938 estuvieron en España los tenientes de Aviación Joao Baptista Peral Fernandes y Venancio Augusto Deslandes; el primero durante poco más de tres semanas, y durante casi dos meses, el segundo. Volaron agregados, como ametralladores, a la II Brigada Aérea, en trimotores de bombardeo Savoia S-79, realizando varias misiones de guerra en el frente de Levante.

A unos y otros, por su participación en más de tres misiones de combate, les fue concedida la Cruz del Mérito Militar, con distintivo rojo, y la Medalla de la Campaña.

EPILOGO EN LA PLAZA MAYOR DE SALAMANCA

ACABADA el 1º de abril de 1939 la dura contienda que durante casi mil días había llenado a España de sangre, sudor y lágrimas, se celebró en Madrid, el 19 de mayo, un gran desfile en el que participaron muchas de las Unidades que habían combatido en la guerra. En una tribuna, especialmente invitados, estaban los aviadores portugueses, los "Viriatos" del Aire que codo con codo habían luchado bravamente junto a sus camaradas españoles.

Dos semanas más tarde, el 4 de junio, en un solemne acto castrense al que se unió la ciudad en pleno, celebrado en la extraordinaria Plaza Mayor de Salamanca, fueron impuestas las condecoraciones ganadas por cada uno en los cielos y campos de España.

En las filas de los aviadores había dos gloriosos huecos, pero el espíritu de los que faltaban estaba presente en el emocionante acto; eran estos dos ausentes, los alféreces legionarios, pilotos, Joao Manuel Soares d'Oliveira e Sousa, y Edmundo Porto Correia; el primero de ellos condecorado con la Medalla Militar a título póstumo; ambos habían regado con su sangre generosa la tierra hermana a la que había acudido a defender sus ideales.

En la Orden de la Jefatura del Aire, diría el general Kindelán, con ocasión de este acto de despedida:

Aprovecho gustoso esta oportunidad, para hacer presente a la nación portuguesa que nos ha prestado su colaboración, el agradecimiento de España y de la Aviación Nacional, por el comportamiento heroico, disciplina y entusiasmo que han puesto siempre en la causa que defendemos, los aviadores portugueses quienes con verdadero espíritu de sacrificio, lucharon en nuestras filas y que con la pérdida de vidas preciosas, han puesto tan alto el grado de hermandad que nos une.

13. Cardoso Díaz fue recompensado en España con la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo y la Medalla de Campaña, recibiendo en Portugal la Medalla de Servicios Distinguidos, de plata con palma.

14. Teles da Silva recibió en España la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo y la Medalla de Campaña.

15. Antonio Ramos fue recompensado con la Cruz de Guerra, la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo, y la Medalla de Campaña. El Gobierno portugués, le ascendió por méritos de guerra y le concedió la Medalla de Distinción en Combate y la Medalla de Servicios Distinguidos, de plata con palma.