

Antonio Gudín en los inicios de la aviación militar española

ENRIQUE GUDIN DE LAMA
Doctor en Historia Contemporánea

VOCACION MILITAR. ACADEMIA DE INGENIEROS Y PRIMEROS DESTINOS

Antonio Gudín Fernández nació en Santoña el 27 de julio de 1898 de padres montañeses. Su padre era militar y cuando nació Antonio estaba haciendo la Escuela Superior de Guerra. Se retiró como teniente coronel de Estado Mayor en 1929¹.

En septiembre de 1911, con trece años, Antonio se incorporó a la Academia de Ingenieros de Guadalajara tras aprobar las pruebas de ingreso. La Academia llevaba instalada en Guadalajara desde 1833. A comienzos de siglo XX acogía la instrucción y adiestramiento de unos 150 alumnos repartidos en cinco cursos. Además Guadalajara tuvo por aquellos años el privilegio de ser el germen de la Aviación Militar cuando a finales de siglo se unió a esas instalaciones el Servicio de Aerostación Militar.

Como Antonio era demasiado joven cuando ingresó, en los años siguientes le hicieron repetir dos cursos. Por fin, en 1916, con el tercer año del plan de estudios aprobado fue promovido al empleo de 2º Teniente Alumno. Y en junio de 1918, finalizada su formación, se le concedía el empleo de Teniente de Ingenieros².

Compañeros de promoción de Antonio fueron Joaquín Boy, con el que asistiría más tarde al curso de pilotos y que moriría en Tifarautin en agosto de 1923 y Alejandro de Goicoechea, futuro diseñador del "cinturón de hierro" de Bilbao y más adelante del TALGO.

Al terminar la Academia, Antonio fue destinado al 2º Regimiento de Ferrocarriles en Alcalá de Henares, donde estuvo hasta marzo de 1919. Durante ese invierno se declaró una huelga de Ferrocarriles y tuvo que salir con un destacamento para cubrir el servicio entre Peñarroya y Fuente del Arco. Después pasó a la Compañía de Obreros de Ingenieros en Guadalajara.

En febrero de 1920 fue destinado a la Comandancia de Melilla. Fue su primer contacto con Marruecos y el sistema de posiciones y blocaos que caracterizaba el modo en que se iba ocupando el territorio. Participó en la instalación y arreglo de la posición de Zoco Telata y en la construcción de un pozo para esa posición.

Por esas fechas ya había sido admitida la solicitud que había hecho para el curso de piloto de aviación. En menos de dos meses volvía a estar de nuevo en la península para comenzarlo.

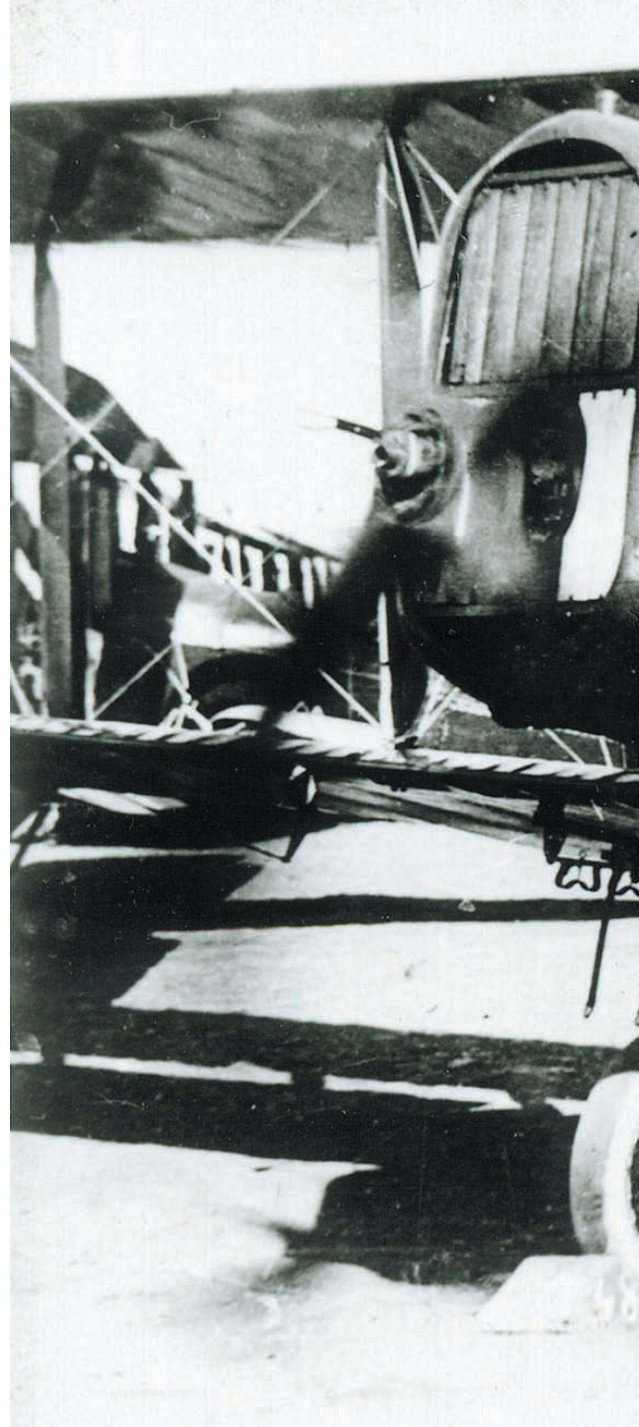
INGRESO EN AVIACION. LOS PRIMEROS PASOS DE LA AVIACION MILITAR ESPAÑOLA

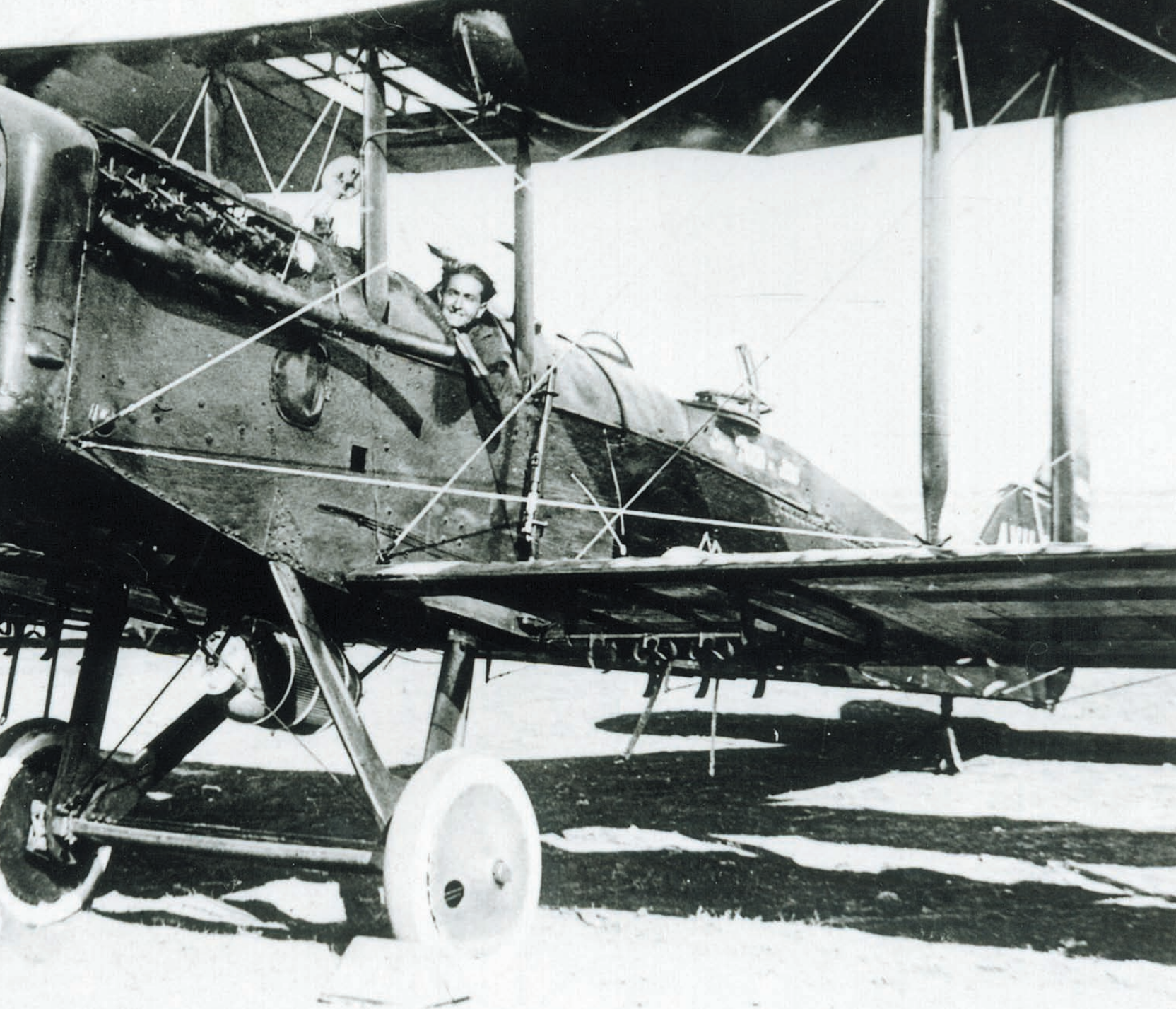
El uso militar de la aeronáutica en España había comenzado en 1909. A raíz del desastre del Barranco del Lobo se reforzó notablemente el ejército de África y entre las tropas que se enviaron había una sección de Aerostación Militar. Sus primeras funciones fueron principalmente la observación adelantada y la cartografía. Más adelante se usaría para tareas de corrección de tiro artillero e iluminación nocturna.

En 1913 se creó el Servicio de Aeronáutica Militar y ese mismo año comenzó la intervención de la aviación en la guerra de Marruecos.

Parecía posible que la aviación se hiciese un hueco en la estrategia militar española: la presencia de globos y aeroplanos en el protectorado empezó a ser habitual. Sin embargo la Gran Guerra frenó el uso de la aviación en la guerra de Marruecos. Dejó de llegar material aeronáutico procedente de Europa y se redujo también la formación de pilotos y observadores.

Con el nombramiento en 1919 del general Echagüe como Jefe de Aeronáutica cambiaron las cosas. Había estado en París durante la Guerra como agregado aéreo y traía ideas para sentar las bases de la reorganización de la Aeronáutica militar española.





Gudín a bordo del "Avila".

LA GRAN PROMOCION DE PILOTOS

Esa reorganización se manifestó, entre otras cosas, en la convocatoria de un curso para 100 nuevas plazas de pilotos militares. El grupo de pilotos que se formó en ese curso acabó siendo conocido como la "Gran Promoción". Formaron parte de ella pilotos que no tardarían mucho en destacar y otros que ocuparían años después puestos claves en la aviación española: Boy Fontelles, Ramón Franco, Gómez Spencer, Botana Salgado, Ortiz Muñoz, Lóriga, Pastor Krauel, Lacalle Larraga, Camacho Benítez, Hidalgo de Cisneros, Eduardo González Gallarza, Manuel Cascón... y Antonio Gudín.

Cuando se convocaron las plazas en 1919, Gudín cursó la correspondiente solicitud. En diciembre pasó el reconocimiento médico y, a comienzos de abril de 1920 embarcaba desde Melilla hacia la Península para incorporarse al Aeródromo de Zaragoza. En junio de ese año ascendía al empleo de capitán de Ingenieros por antigüedad y, aunque fue destinado al 4º Regimiento de Zapadores Minadores, continuó en Zaragoza el curso de pilotos.

La organización de un curso tal envergadura, no dejó de plantear sus problemas. Los cursos se habían distribuido entre varios aeródromos. Los que se impartían en Zaragoza se retrasaron, quizá por las condiciones meteorológicas de la zona. Mientras, de Getafe, Cuatro Vientos y Sevilla empezaron a salir pilotos con el título elemental. Finalmente los que estaban en Zaragoza acabaron siendo enviados a Los Alcázares y Alcalá.

Antonio Gudín fue al Aeródromo de Alcalá de Henares a finales noviembre de 1920 y allí obtuvo los títulos de piloto de 2ª en abril y el de 1ª en junio de 1921³. Pasó al aeródromo de Guadalajara para continuar las prácticas de piloto y regresó de nuevo al Aeródromo de Alcalá de Henares como encargado del taller. En septiembre de 1921 fue destinado a la Escuela de perfeccionamiento de Cuatro Vientos. Se estaba preparando el Grupo de escuadrillas de Melilla.

LA GUERRA DE MARRUECOS

Granada:
Probablemente con los miembros de la
3ª Escuadrilla camino de Melilla.
(A la derecha)

Marruecos después de Annual

En julio había tenido lugar el desastre de Annual. El impacto que el desastre produjo en la población española facilitó el éxito de una campaña de donativos que tenía como objetivo que cada provincia regalara un aeroplano al Ejército. Desde septiembre de 1921 hasta julio de 1922, fueron entregándose al ejército los distintos aparatos que se obtenían con esos donativos. Además, el Gobierno aprobó un crédito extraordinario para la compra de aviones. La mayoría de esos aparatos pasaron a integrar las nuevas escuadrillas de Marruecos.

La reconquista de las posiciones perdidas en Annual había comenzado a las pocas semanas del desastre. Desde la península se habían enviado grandes contingentes de tropa y de material. Se pusieron en marcha nuevas unidades y también nuevos medios. Uno de ellos fue la aviación que comenzó entonces a ser utilizada de forma más eficaz.

El grupo de Havilland Rolls de Melilla

Hasta el desastre de Annual, la aviación en Marruecos había seguido criterios operativos poco claros. El mismo general Berenguer había prestado escasa atención a los medios aéreos que tenía a su disposición. En la escuadrilla de Tetuán, por ejemplo, había tres modelos distintos de aviones y el uso que se les daba era fundamentalmente para reconocimiento.

Por eso los de Havilland DH.4 fueron pieza importante. Primero porque facilitaron cierta homogenización del material, y después porque sus prestaciones resultaron ser bastante buenas.

El DH.4 era un biplaza de bombardeo diurno, que había empezado a ser utilizado por la aviación Británica en 1917. Como armamento tenía una ametralladora Vickers sincronizada, para el piloto, y una Lewis sobre anillo Scarff para el observador. El puesto de pilotaje estaba debajo de la cabaña y el del observador algo separado, pues el depósito de gasolina estaba entre ellos. Pronto alcanzó gran éxito en sus incursiones de bombardeo pues era difícil de alcanzar para los cazas alemanes. Rápido y buen trepador, pero en el caso de trabar combate, la incomunicación entre piloto y observador era un grave inconveniente.

El DH.4 que se usó en las escuadrillas de Melilla llevaba motor Rolls–Royce Eagle VIII de 375 HP. Tenía una envergadura de 12,92 metros y una longitud de 9,20, superficie alar de 40,32 m², un peso en vacío de 1.083 Kg y un peso total de 1.575 Kg. La velocidad máxima que podía alcanzar era de 215 km/h a 3.000 metros. El techo de servicio era de 6.706 metros y tenía una autonomía de 3 horas, 45 minutos.

En 1921 había una media docena de DH.4 en cada zona del protectorado: Larache, Tetuán y Melilla. En Cuatro Vientos había algunos para transformación de pilotos o en talleres. En la retirada de Annual, el aeródromo de Zeluán fue tomado por los moros y se perdió la 2ª Escuadrilla, la de Melilla.

Los días inmediatamente posteriores al desastre de Annual se envió a Melilla una escuadrilla de cinco DH.4 compuesta por tripulaciones y aparatos de Tetuán y Larache, y mandada por el capitán Saenz de Buruaga. Esos aparatos se dedicaron a tareas de reconocimiento y al abastecimiento de la columna Navarro en Monte Arruit. Todo ello teniendo que realizar peligrosas maniobras de despegue y aterrizaje en el campo de la Hípica de Melilla que llegó a encontrarse batido por tiros de fusil⁴.

La época de actividad más intensa y destacada del Grupo Rolls abarcó desde finales de 1921 a finales de 1923. Durante esa época fue mandado sucesivamente por el comandante Guillermo Delgado Brackenbury, el capitán Joaquín González Gallarza, el comandante Luis Palanca Martínez Fortún y el capitán José Carrillo Duran.

Desde comienzos de 1924 el Grupo Rolls fue disminuyendo poco a poco, y quedó prácticamente reducido a una escuadrilla en el desembarco de Alhucemas.

Al final del verano de 1921 empezaron a concentrarse en Cuatro Vientos los miembros y aparatos de las Escuadrillas destinadas a Melilla. A finales de septiembre se habían entregado ya algunos aparatos con los que se dotó a la segunda Escuadrilla que salió a los pocos días hacia Melilla mandada por el capitán Luis Moreno Abella.

El 8 de octubre de 1921 Antonio Gudín había sido destinado a la 3ª Escuadrilla Havilland de Melilla. El jefe de la escuadrilla iba a ser el capitán Joaquín González Gallarza, que pilotaba el avión de Vigo, e iban a formar parte de la misma: como pilotos, los capitanes Pío Fernández Mulero, Antonio Gudín y Camacho; los Tenientes Virgilio Rodríguez Sbarbi y Pedro García Orcasitas; y como Observadores, los Tenientes Emilio Cascón Briega y Francisco Escribano y el Alférez de Complemento Luis Angulo⁵.

Los aviones que emprendían un viaje tenían un cuarenta por ciento de probabilidades de no llegar a su destino. Los pilotos ponían su amor propio en conseguirlo, ya fuera el objetivo de paz o de guerra, y sufrían una gran contrariedad, a pesar de la frecuencia con que sucedía, al verse obligados a separarse de la formación para regresar al punto de partida o aterrizar en un campo elegido desde el aire, con los riesgos y molestias consiguientes.

La escuadrilla de Gallarza emprendió viaje el día 22 de octubre. Al encontrarse en Málaga, cuyo campo reunía pésimas condiciones de utilización a causa de sus reduci-





das dimensiones, aunque apto para aviones de escuela, recibió orden de regresar a Granada para desde allí dirigirse a Melilla en vuelo directo.

El día 3 de noviembre aterrizaron en Tauima los aparatos pilotados por los capitanes Gallarza, Mulero y Gudín. Los pilotados por Llorente, Orcasitas y Sbarbi habían quedado detenidos, en Daimiel el primero y en Málaga los otros dos, a causa de averías sufridas en el material. Los tres se incorporan más tarde⁶.

Gudín llegó a Melilla a bordo del "de Havilland" DH.4 núm. 48, donado por la provincia de Avila, que todavía, durante los primeros meses, llevó como matrícula: M-MHEG⁷.

Curso de pilotos en Zaragoza. Gudín es el segundo por la izquierda.

Primeros servicios y operaciones

Las operaciones de reconquista tenían como objetivo prioritario la reconquista hasta el río Kert. Se empezó con la toma de Taxuda y de Tauriat Hamed desde donde se pudieron recuperar Tazarut y Kaddur. El río Kert se cruzó en diciembre.

Las escuadrillas de Melilla iban apoyando desde el aire esas acciones. A los cuatro días de llegar, el 7 de noviembre realizaba Gudín tres salidas para realizar sendas operaciones de bombardeo sobre la meseta de Ygüermant⁸. El día 11 intervenía en la ocupación de Yazamen y Tífaser. En estas operaciones se usaron por primera vez las ametralladoras Lewis montadas sobre los anillos correspondientes en los puestos de los observadores.

Los días 21 y 22 de noviembre Gudín realizó vuelos para fotografiar los puentes de Kadur y reconocer la línea ferrea de Monte Arruit a El Batel.

El día 30 de noviembre hacía dos salidas de bombardeo sobre Ras-Medua, Tauriat-Hamet y Tauriat-Narrich.

El balance de su primer mes de acciones de guerra era de 12 salidas y 10 horas de vuelo.

Ras-Tikermin. Surge la aviación de combate

En diciembre participó en operaciones de cooperación para la ocupación de Tauriet-z y Batel y en la operación de Ras-Tikermin, que supuso el comienzo del empleo más decididamente agresivo de la aviación.

Los aviones llevaban ya montada la ametralladora. El objetivo de la operación militar era ocupar Tikermin, fortificar la posición, dejar la correspondiente tropa y retirarse. El mando lo tenía el general Federico Berenguer. Sanjurjo, nuevo comandante de Melilla observaba la maniobra. Las tropas se habían dividido en dos columnas y una vanguardia. La idea era que la vanguardia, compuesta por tropas de la policía indígena, asaltase la posición poco antes del amanecer y a continuación llegasen para apoyar

las otras dos columnas, en una de las cuales iba una bandera de la Legión mandada por Franco.

El avance había comenzado la noche anterior y al amanecer la unidad de vanguardia había tomado la posición, pero se había adelantado tanto que se había quedado aislada de las columnas que debían apoyarla. Prácticamente sin munición y con el grueso de la columna aún lejano, no estaba claro que pudiesen resistir con holgura. En ese momento aparecieron en el horizonte los aviones encargados de cooperar con la columna.

Eran los de la segunda escuadrilla. Tal como estaba previsto, al amanecer se encontraban sobre el objetivo. Los pilotos sobrevolaron la posición e inmediatamente se hicieron cargo de las dificultades por las que atravesaban los defensores.

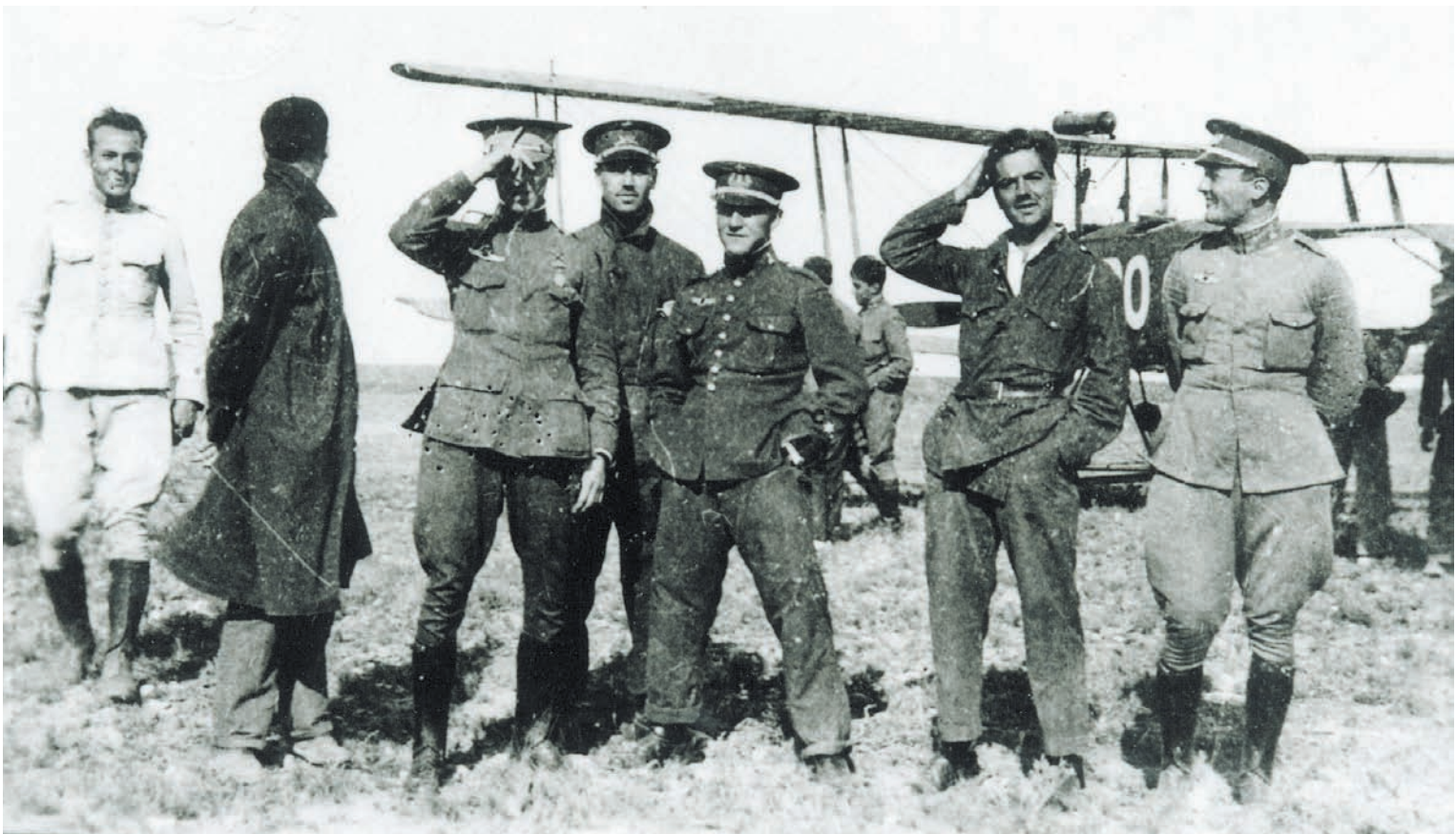
Sin que los pilotos hubiesen acordado previamente ningún procedimiento concreto, fueron actuando de la misma forma, a imitación del aparato que los precedía. Por turno, bajaban a pocos metros del suelo, lanzaban bombas, y hostigaban al enemigo con fuego de ametralladora. De esta manera consiguieron detener el ataque a la posición cercada.

Una vez conseguido frenar el ataque, la tarea de los aeroplanos se centró en mantener a raya a los moros hasta que llegase la columna y se pudiese fortificar y preparar la posición. Los aviones iban entrando por turno para acosar a los atacantes. Y las escuadrillas se iban relevando una a otra para que hubiese siempre una escuadrilla sobre el enemigo⁹. El primer turno que tuvo que cubrir Gudín comenzó a las once y media de la mañana, y lo completó sin novedad.

Una vez tomada y fortificada la nueva posición, la columna que había participado en la operación debía retirarse al campamento de partida. Era un momento delicado que aprovechaba el enemigo para hostigar a las unidades en retirada. Estaba previsto que el Grupo de Melilla siguiese cooperando hasta que finalizase esa retirada.

“Correspondía el turno de actuar en la retirada a las escuadrillas mandadas por Buruaga y Gallarza. Llegada la hora, el fuego en las guerrillas de Infantería era intensísimo; los objetivos batidos por Artillería y Aviación se encontraban totalmente cubiertos de humo; destacábanse multitud de explosiones blancas de los proyectiles de Artillería, entre las formadas por altas columnas de humo negro y denso de trilita de las bombas de Aviación. Todos los aviones atacaban entrando y saliendo en vuelo rasante en aquella imponente cortina de fuego, como si sus siluetas, puntos negros móviles sobre el enemigo, sirvieran de inocente objetivo a nuestra Artillería mientras ellos, al volar, dejaban caer fuerte y asombrosa cantidad de metralla. El capitán Carrillo lanzó un parte en el Puesto de Mando, diciendo: HAY MUCHO ENEMIGO, TIRAD CON ARTILLERÍA AL MISMO PUNTO, PERO CON FUEGO RÁPIDO. En otro parte informó: EL ENEMIGO SE CORRE POR LOS BARRANCOS DE LA DERECHA DEL FRENTE Y APARECEN OTROS NÚCLEOS NUMEROSOS POR LA IZQUIERDA. Era preciso contener a este enemigo valeroso y buen guerrero del momento de la retirada, que se

*Marruecos: Antonio
(tercero por la derecha)
y otros miembros del Grupo de Havilland Rolls.*



*echaba encima de las guerrillas cuando al desplazarse para alcanzar al grueso de la columna disminuía la densidad del fuego. El avión pilotado por el capitán Ureta con observador Teniente Arizón, desciende y ametralla eficazmente; sobre él se concentra nutrido fuego que le acribilla a balazos, rompiendo la hélice; derribado, aterriza, salvándose la tripulación con ayuda de las fuerzas de tierra.*¹⁰

Gudín salió por segunda vez ese día con la escuadrilla de Gallarza a las tres y cuarto de la tarde¹¹. El apoyo a la retirada de la columna era complicado y comenzaron a sucederse los problemas. El avión que pilotaba el capitán Ferreiro con el Teniente Valdés como observador fue derribado. El aparato del teniente Hidalgo de Quintana fue alcanzado por varios impactos, resultando herido el piloto, el motor del avión se paró y el observador, teniente Bellod, que estaba haciendo fuego de ametralladora, con agilidad y rapidez pudo hacerse con los mandos y consiguió tomar tierra –aunque capotando– cerca de la línea de combate.

El diario de operaciones recoge aquella jornada con las siguientes palabras:

*“El avión “Murcia 3” recibe varios impactos en el radiador y hélice, viéndose obligado a tomar tierra en las inmediaciones de Kalkul, rompiendo el aparato, sin consecuencias para los tripulantes. El “Salamanca” 2 es alcanzado en los tanques de gasolina, tomando tierra en lugar próximo al anterior. El avión “H. 39” toma tierra por haber sido herido el piloto en el pecho, pierna y brazo, rompiéndose el aparato y sufriendo contusiones el observador”*¹².

Las maniobras que los aparatos realizaron aquel día impresionaron a quienes las presenciaban. Desde los propios soldados de la policía indígena que vieron con alivio la eficacia de las ametralladoras, hasta Franco o Sanjurjo que observaron buena parte del combate con prismáticos desde Kalkul. Esa jornada clave para la aviación de guerra española quedaría después reflejada tanto en las consideraciones de Franco en su “Diario de una bandera” como en el expediente que se instruyó más tarde por si había fundamentos para otorgar a ese grupo de escuadrillas la Laureada¹³.

Año 22

A comienzos de año, el avión de Gudín luce nuevos emblemas y nuevo nombre. A partir de ahora será el de Havilland DH.4 nº 48, “Avila” que llevará pintada en el costado una langosta y bajo el puesto del observador el nombre de Santa Teresa de Jesús. Con ese aparato realizará la mayoría de los vuelos¹⁴.

En enero hace trece vuelos, unas veces de reconocimiento, otras de cooperación con las fuerzas de tierra y otras de bombardeo sobre distintos lugares: Beni-Said, Rio Kert, Dar-Drius.

En febrero sigue la misma tónica y a los bombardeos sobre Beni-Said, se añaden otros sobre Dar-Kebdani y la Meseta Roja.

En marzo hace hasta veinticuatro salidas con un total de 28 horas de vuelo. Realiza un par de reconocimientos sobre Annual y un vuelo de croquización de Tikermin. Siguen los bombardeos sobre Beni-Said y la Meseta Roja. El día 14 recibe un impacto que le causa la rotura de dos mandos de los aparatos lanzabombas y el 18, llega a hacer hasta 5 salidas de bombardeo para cooperar en la operación de Tugunt.

Abril representó una ampliación del campo de acción de la aviación en Marruecos: en febrero había sido atacado el Peñón de Vélez de la Gomera, a mitad de camino entre Melilla y Tetuán. La aviación participó en su defensa mediante un régimen de vuelos desde Melilla a Tetuán y vuelta, con el bombardeo de las posiciones enemigas intermedias. El capitán Gudín realizó ese raid en varias ocasiones. Y alguna otra más prolongó su vuelo hasta Larache¹⁵.

A final de abril, poco antes de los intensos días de la toma de Tazarut, el capitán Gudín recibió la noticia de se le había concedido la Medalla Militar de Marruecos con el pasador “Melilla”.

Zona de Larache. Bombardeos nocturnos

Mediada la primavera se había planeado una operación sobre Tazarut, al sur de Tetuán. La dirigía el general Berenguer. Tres columnas de infantería mandadas respectivamente por los generales Sanjurjo y Marzo y el coronel Serrano avanzarían sobre el objetivo desde distintos puntos de partida. Apoyarían la operación las escuadrillas de Tetuán y Larache, y otra formada por ocho aparatos y otros tantos pilotos y observadores del grupo de escuadrillas de Melilla¹⁶. Entre ellos estaban Antonio Gudín, Arturo González Gil y Felipe Acedo Colunga.

Como preparación del avance, el día 25 de abril, Berenguer ordenó un bombardeo intenso sobre el campamento del Raisuni y sobre Jerba, Taula, Feddan Yebel.

El 28 rompió el fuego la columna de Sanjurjo, pero en la segunda jornada se vio obligada a detenerse. La del general Marzo ocupó Dar Berda el día 2 de mayo y el 7 avanzó dejando al flanco izquierdo Tazarut. La columna Sanjurjo ocupó Haddadin y la altura de Nechor, y pudo establecer contacto con las fuerzas del general Marzo.

Sin embargo, aún no se había terminado la operación. El día 12 fue el asalto final y la toma de Tazarut con el apoyo aéreo de todas las escuadrillas de Tetuán y Larache.

Durante todos los días que duró la operación –del 26 de abril al 12 de mayo–, los pilotos de Larache tuvieron que realizar vuelos de especial intensidad y “calidad”.

Especialmente significativa fue la jornada del 9 de mayo. Ese día se realizaron va-



Retrato de Antonio Gudín con el uniforme de Aviación.



Gudín, su observador y los mecánicos ante el "Avila".

rios de los primeros bombardeos nocturnos que hacía la aviación española.

Ese día salieron el de Havilland del capitán Ureta y su observador, el capitán Pérez Seoane para bombardear Zania de Beni-Isef; y el "Salamanca 1" pilotado por el capitán Gudín y con el capitán Mata de observador para bombardear la Zania de Tilili y Beni-Ysef. La acción comenzó a las doce y media de la noche y duró hora y media¹⁷. Los días siguientes otros dos pilotos más de la escuadrilla salieron a realizar bombardeos nocturnos.

El éxito de esos vuelos hizo que el mando tomase interés por ese tipo de acciones y se plantease la posibilidad de realizarlos con mayor insistencia¹⁸. El coronel Jefe de Estado Mayor en una nota del 16 de mayo, decía: *Se ha pedido a la Superioridad medio para efectuar vuelos de noche y bombardear los sitios en los que haya concentraciones enemigas [...]*¹⁹. Se añadía, además en esa nota, que en breve se dispondría de proyectiles cargados de gases, que convenía lanzarlos poco antes del amanecer. Estaba claro, pues, cual era el motivo del interés del mando por esos bombardeos nocturnos. El primer bombardeo con gases no se realizó hasta el verano de 1923 en la zona de Tizzi-Assa²⁰.

En septiembre fue nombrado el coronel Soriano Jefe del Servicio de Aviación y tuvo que dejar el mando de las fuerzas aéreas de Marruecos. Le sustituyó el teniente coronel Kindelán. Por esas fechas Antonio Gudín estaba de permiso. Había vuelto a la península para casarse el 12 de octubre con Margarita Herrero del Campo.

A la vuelta de su boda pasó a ser jefe de escuadrilla²¹ e intervino en el cerco de Afrau, una posición en la costa, lejos de las líneas que se vio asediada de manera alarmante por los moros. Los días 23 y 24 de noviembre las escuadrillas estuvieron constantemente en el aire, hasta que pudo entrar en la posición el refuerzo que se había enviado.

En esa ocasión el de Havilland 48 "Avila" lo pilotó el teniente Cisneros. Salió con él el día 23 a las cinco y cuarto de la tarde. A la vuelta, *a causa de la oscuridad, toma tierra violentamente rompiendo tren y hélice y desperfectos en el plano inferior izquierdo y radiador*²². Gudín salió el 24 por la mañana a bordo del de Havilland 44. Los días siguientes voló, además de con el 44, con los de Havilland 52, 43, 35 y 39. El 15 de diciembre estuvo reparado el "Avila".

Año 23

Al comenzar el año 23 las operaciones en Marruecos se encontraban estancadas. Aún no se había llegado a un dominio efectivo de los territorios, pero no había especial actividad bélica. Las escuadrillas se dedicaban fundamentalmente a operaciones de reconocimiento, bombardeo y ocasionalmente algún ametrallamiento. También hubo tiempo para hacer vuelos de instrucción de toda la escuadrilla.

En abril le llega la noticia de que en la Comandancia General de Melilla se ha orde-

nado la apertura de juicio contradictorio para su ascenso al empleo inmediato. El trámite del ascenso no llegará a buen término debido a la variable política de ascensos que siguió la dictadura de Primo.

A comienzos de mayo se le comunicó un nuevo destino: profesor de la Escuela de Pilotos de Burgos. Antes de incorporarse a Burgos, tendrá ocasión de realizar unos cuantos servicios más, entre los que destacó la operación sobre Tizzi–Assa.

Tizzi–Assa. El espectro de Annual se cierne de nuevo sobre Marruecos

Tizzi–Assa era una posición avanzada que se había escogido como atalaya de un avance que acabó detenido. En mayo los moros se situaron entre Tafersit y Tizzi–Assa para obstaculizar y hostilizar los convoyes. A final de mes, el paso de cada convoy constituía un combate. La situación llegó a ser tan comprometida que incluso llegó a ser percibida como un posible segundo Annual:

“Una mañana temprano se corrió el rumor en Ceuta de que en la zona de Melilla había ocurrido un segundo desastre. Los legionarios estacionados en Larache habían sido enviados a Melilla a toda prisa.[...]”

Había oído hablar a menudo de la posición fortificada de Tizzi–Azza. Estaba en la cima de un cerro y había que aprovisionarla periódicamente con agua, comida y municiones. Los convoyes de abastecimientos tenían que pasar por un desfiladero estrecho y cada vez había que abrirse paso a tiros. Esta vez, los moros habían copado la carretera. El último convoy había entrado, pero no podía salir, y la posición estaba cercada.

Se organizó una enorme columna de socorro, y se rompió el cerco de Tizzi–Azza, pero durante el ataque el nuevo comandante del Tercio, el teniente coronel Valenzuela, fue muerto²³.

El día 28 salió un nuevo convoy hacia Tizzi Assa con la consigna de no entablar combate. La aviación sobrevolaría la zona desde el amanecer intentando localizar las concentraciones enemigas. En los primeros vuelos de la jornada enseguida se descubrió que el enemigo había bajado durante la noche hasta muy cerca del campamento de Tafersit y que se encontraba agazapado en las barrancadas. El paso del convoy iba a resultar problemático no sólo en su tramo final, llegando a Tizzi–Assa, sino desde el comienzo, desde Tafersit:

“Mientras el teniente coronel Kindelán comunica la noticia al alto mando, dispone salgan varias escuadrillas, con armas y bombas, para actuar con intensidad y decisión. [...] No habían pasado cuarenta minutos cuando en el aeródromo se recibe la noticia de haber sido derribado un avión. El Alférez Ingunza y el observador Teniente Montero han caído derribados en las líneas y han resultado muertos.

[...]Teléfonos y radio del aeródromo funcionan sin cesar transmitiendo órdenes y noticias. Ha sido derribado en vuelo el capitán don Alfonso Esteban. Por rotura del tubo de aceite tomó tierra en Dar Dríus el avión del Teniente don Eduardo G. Gallarza. A consecuencia de impacto recibido en el motor aterrizó, derribado en Bufarcuf, el avión tripulado por los capitanes Grima y Warleta. Por recibir impactos en el depósito de gasolina tomó tierra en Dar Dríus el avión tripulado por los capitanes Loriga y Jordana. El Teniente Coterillo tomó tierra en Dríus por rotura del tubo de aceite. Con un plano averiado por un impacto aterrizó en Dar Dríus el Teniente Echegaray, con bombardero Hortelano²⁴.

La jornada resultó muy intensa, los vuelos fueron continuos y todos vieron el peligro bastante cerca. Ese día el capitán Gudín salió cuatro veces. En una de las salidas su avión recibió 14 impactos, pudo tomar tierra en Dar–Drius y después regresar al Aeródromo²⁵. También tuvo que anotar aquel día la muerte del teniente Montero, que había sido su observador habitual en Marruecos y que llevaba unas semanas destinado en otra escuadrilla.

El parte de las fuerzas aéreas de ese día resumía así la jornada:

“Los grupos han tomado parte en el combate sostenido hoy en la hoyada de Tafersit contra numeroso enemigo. Debo hacer presente que el resultado del combate ha podido apreciarse con toda exactitud por las tripulaciones. El enemigo, en gran número y bien atrincherado, ha huido precipitadamente, dejando el camino sembrado de bajas que trataban de retirar unos grupos que quedaban en barrancos próximos. La aviación ha llegado al máximo esfuerzo, teniendo que lamentar la muerte gloriosa del Teniente Montero y Alférez Ingunza, herido leve el capitán Esteban, y cuatro aparatos derribados y doce con numerosos impactos.

[...] en la posición de Dar Drius han quedado tres aeroplanos averiados y uno en Bufarcuf. Se arrojaron 669 bombas de trilita y 22 de 50 kilogramos²⁶.

De vuelta a la Península

A comienzos del verano de 1923 el capitán Gudín se iba de Marruecos destinado a Burgos como profesor de la Escuela de Pilotos. En su Hoja de Servicios se recogen las condecoraciones relativas a ese periodo: Medalla Militar de Marruecos con el pasador Melilla y cuatro Cruces de 1ª Clase del Mérito Militar con distintivo rojo, por los periodos de operaciones 4º, 5º, 6º y 7º.

Al poco tiempo le llegaría una mala noticia: en agosto moría Joaquín Boy en acción de guerra sobre Tifarui. Había estado con Joaquín Boy en Guadalajara, en los cursos



Febrero de 1925. Con el rey en Cuatro Vientos. Antonio es el segundo por la derecha de la segunda fila.

de piloto y en África, donde también pudo coincidir con otros ingenieros pilotos como Francisco Arranz y Arturo González Gil. Quizá hablasen de las posibilidades que existían en el campo de la ingeniería aerotécnica. Joaquín Boy ya había hecho alguna incursión en ese campo “reformando” un Breguet XIV al que llamó “Juanito”. Arranz y González Gil irían pronto a París a cursar estudios de ingeniería aerotécnica.

ANTONIO GUDÍN, INGENIERO AERONÁUTICO

La Escuela de París

En cuanto tuvo ocasión, Gudín también se adentró en el campo de la ingeniería aeronáutica.

En abril de 1924 dejó Burgos para incorporarse primero al aeródromo de Getafe y después a Cuatro Vientos, a la comisión de Ensayos, Estudios y Laboratorio. Había entrado ya en la órbita del teniente coronel Herrera, creador del laboratorio aerodinámico, promotor y fundamento de la ingeniería aeronáutica en España²⁷.

Desde septiembre del 24 hasta febrero de 1925 estuvo haciendo el curso de Jefes de Grupo y Escuadrillas. Al terminar obtuvo el título de Observador de Aeroplano, pero la categoría de Jefe de Escuadrilla no se le reconoció oficialmente hasta julio de 1926 y el empleo de Jefe de Grupo se le concedió en septiembre de 1927.

Además, en septiembre de 1925, estuvo al frente de la Escuadrilla de Experimentación mientras faltó su jefe, el capitán Llorente. Fue entonces cuando le concedieron la Comisión de Servicios para que asistiese en París a los Cursos de la Escuela Superior de Aviación. Pasaría allí dos cursos junto con otros militares españoles realizando los estudios de Ingeniería Aeronáutica.

L'École Supérieure d'Aéronautique et de Mécanique había sido fundada en 1909 en París por el coronel Roche. Habían pasado por sus aulas nombres tan importantes en la Aeronáutica francesa como Dassault, Bloch y Potez. En 1924 fue encargada por el Gobierno Francés de la formación del cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos. Al tiempo que cumplía esas funciones para la Aeronáutica francesa, tenía abiertas sus puertas a alumnos de otras nacionalidades. Antes que Gudín, habían ido a estudiar a París otros

alumnos españoles: Vicente Roa, Luis Sousa, Rafael Espinosa de los Monteros, Manuel Bada Vasallo, Arturo González Gil y Francisco Arranz.

Las calificaciones que obtuvo Gudín fueron las mejores de los alumnos que habían acudido desde España²⁸.

Homologación del título. Profesor de la Escuela Superior de Aerotecnia

En 1929 se regularizaron tanto las titulaciones como la enseñanza de la Ingeniería Aeronáutica en España. Se constituyó una comisión en la que figuraba como presidente Emilio Herrera Linares, como vicepresidente Juan de la Cierva y como vocales Francisco León Trejo, Manuel Sierra, Mariano de las Peñas y Jorge Loring. La comisión decidió revalidar el título de quienes lo habían obtenido en el extranjero —entre los que se encontraba Antonio Gudín— y los que habían sido formados entre 1913 y 1917 en la Escuela Nacional de Aviación. Además otorgaba el título de Ingeniero de Construcciones Aeronáuticas a Leonardo Torres Quevedo y a Juan de la Cierva Codorníu²⁹. En total no llegaban a veinte los Ingenieros Aeronáuticos reconocidos.

Otra tarea de la Comisión—Tribunal fue la puesta en marcha de la Escuela Superior de Aerotecnia. Se elaboró un Reglamento con las normas de admisión, exámenes de ingreso y planes de estudio, y en julio de 1929, casi al tiempo que se reconocían las titulaciones extranjeras, se convocó un primer concurso para el nombramiento de Profesores de la ESA.

En octubre ya estaba configurado el claustro de profesores:

El Director sería Emilio Herrera Linares y como profesores de plantilla figuraban Francisco León Trejo en la asignatura de Teoría de Motores y Oficina de Estudios; Antonio Gudín Fernández en Motores de aviación y Oficina de Estudios; Francisco Arranz Monasterio como profesor auxiliar y Manuel Moya Alzáa también como profesor auxiliar³⁰. Además Herrera buscó como profesores a los mejores especialistas en los diferentes campos, fuesen o no militares para darle altura científica a la Escuela³¹.

Una vez organizado el claustro y con los profesores al tanto de sus asignaturas, se hicieron las convocatorias de alumnos. La primera convocatoria, en agosto de 1929³², era para un curso de especialistas en Aeromotores. Fueron admitidos al curso ocho alumnos: cuatro de Aeronáutica Militar, dos de Aeronáutica Naval y dos de libre concurrencia.

El curso se desarrolló con normalidad a lo largo del año natural —1930—. El calendario preveía que los dos primeros trimestres fuesen propiamente lectivos, mientras que el tercero se dedicase al proyecto y a prácticas en fábricas de motores. Antonio Gudín impartiría su asignatura de Motores en el segundo trimestre de curso, de mayo a julio, en horario de 9 a 10,15 de la mañana y se dedicaría a la Oficina de Estudios, con León Trejo de 15 a 17.30³³. Las prácticas en Fábricas se realizaron, en Hispano—Suiza y Elizalde.

El primer curso de la ESA, se había desarrollado con normalidad, sin embargo antes de que comenzase el curso siguiente hubo algo que dio al traste con la carrera académica de Antonio Gudín. En febrero de 1931 dimitían León Trejo y él³⁴. Todo parece indicar que fue decisión conjunta de los dos.

León Trejo llegó a ser buen amigo de Antonio Gudín. Había hecho el curso de Piloto y Observador en 1914 y posteriormente ingeniería aeronáutica en París. En los años 27 y 28 había permanecido exiliado en Francia³⁵.

Lo más probable es que la dimisión tuviese que ver con el sistema de exámenes de acceso a la Escuela pues es inmediatamente posterior al reglamento que, por tercera vez en menos de un año, cambiaba el sistema porque el anterior *“adolece de algunas omisiones y defectos, puestos de relieve por la práctica de los primeros exámenes celebrados en enero del actual”*³⁶.

Efectivamente, los exámenes de ingreso habían dado ya algunos problemas. Durante el curso de Aeromotores de 1930 se había hecho una revisión del reglamento para suavizarlo³⁷. Por otra parte, era conocido el interés que Kindelán, Jefe Superior de Aeronáutica, tenía en aquellos momentos por el ingreso de sus dos hijos en la carrera militar³⁸. Y también es más que probable la animadversión de León Trejo hacia Kindelán³⁹. Total que León Trejo dimitió y con él Antonio Gudín.

En febrero de 1931 Antonio Gudín dejó la Escuela, pero eso no afectó al resto de las actividades que desarrollaba en su destino de Cuatro Vientos.

Destinos técnicos

Desde su vuelta de París, Antonio fue desempeñando diversos destinos técnicos. Desde septiembre de 1927 estaba en Servicios de Material —Fabricación e Inspección— de Cuatro Vientos. Allí pudo dedicarse a diversos cometidos relacionados con la Ingeniería Aeronáutica tan variados como dictámenes y resoluciones, proyectos de construcción, soluciones técnicas, aportaciones científicas y técnicas.

En enero de 1928 fue nombrado Inspector de Fábricas Civiles. Las industrias españolas dedicadas a la fabricación de aviones más destacadas eran CASA., La Hispano Aviación y Loring. Y dedicadas a motores de aviación estaban Hispano Suiza y Elizalde.

Como inspector de fábricas, Antonio tuvo que hacer alguna visita a la factoría que CASA. estableció en Cádiz, que no empezó con buen pie. Primero con la fabricación



Junio de 1929. Antonio, de la Cierva, Rambaud y dos oficiales colombianos ante el C-12.

del "Numancia" y después con los Dornier Super Wal. Franco y González Gallarza habían preparado un nuevo vuelo alrededor del mundo contando con usar uno de los aparatos salido de la factoría de Cádiz, sin embargo el comandante Franco no acababa de confiar en el aparato que estaban fabricando en CASA, y lo cambió a escondidas por otro recibido de Italia. El raid no pasó de la primera etapa y los aviadores y el aparato tuvieron que ser rescatados cerca de las Azores por un barco de la armada inglesa. La aventura fue motivo de serios problemas para Ramón Franco, que acabó siendo baja en Aviación y escribió un libro en el intentaba justificarse achacando el fracaso, entre otras cosas, a la desorganización de la fábrica de Cádiz⁴⁰.

Otra industria aeronáutica con la que tuvo relación fue Loring, que estaba instalada en Carabanchel. En ella tuvo que hacer el seguimiento de la fabricación del autogiro C.12, proyecto que había sido contratado por la fábrica con Aviación Militar.

Antonio Gudín fue nombrado delegado del Gobierno en la CLASSA en julio de 1931⁴¹. Y, más adelante, cuando se decidió la liquidación de la compañía, fue nombrado delegado del estado en la comisión de incautación⁴². Y siguió desempeñando los mismos cometidos en LAPE.

La Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas S.A. había surgido durante la Dictadura de Primo de Rivera como fruto de la idea del gobierno de establecer, para los servicios básicos, unos monopolios fuertemente intervenidos por el Estado. La compañía se constituyó oficialmente el 25 de mayo de 1929 y construyó en Getafe una terminal y un edificio de talleres con carácter provisional. Por entonces ya estaba en marcha la construcción de Barajas como aeropuerto civil de Madrid.

El gobierno de la República consideró los transportes como un servicio público de carácter fundamental, por lo que decidió la nacionalización de la compañía. El 1º de octubre de 1931, el Estado se hizo cargo de la compañía, a través de una comisión gestora.

Esta situación de interinidad se mantuvo hasta que, el 8 de abril de 1932, una nueva Ley aprobada por las Cortes dispuso que los bienes incautados a CLASSA y administrados hasta entonces por la comisión gestora pasasen a una entidad mercantil de titularidad pública denominada Líneas Aéreas Postales Españolas, LAPE.

Tanto en CLASSA, como en LAPE, Gudín dirigió las reparaciones y puestas a punto de los siete Fokker F-VIIa 3M de los que disponía la compañía y de los Douglas DC-2 recién comprados.

También intervino en octubre de 1933, en el establecimiento de una línea regular Sevilla-Tenerife, que pasó a ser en 1935 Madrid-Canarias, con bimotores Douglas DC-2.

Los primeros años 30 fueron de reorganizaciones continuas de los servicios de Aviación. En medio de todos esos vaivenes, Gudín estuvo destinado desde 1930⁴³ en la

Oficina de Servicios Técnicos de la Jefatura de Aviación que tenían como finalidad la *“investigación y experimentación en tierra y vuelo, estudios y proyectos de prototipos, inspección de fabricación, recepción de material y homologación del mismo”*⁴⁴.

En Cuatro Vientos podía disponer de medios –laboratorios, talleres, y expertos a los que consultar– con los que elaborar informes y dictámenes. De vez en cuando acudía a la oficina del Ministerio correspondiente, para resolver cuestiones puntuales, presentar los informes o despachar.

Uno de sus primeros trabajos en esa oficina fue la intervención en la comisión de ensayos para la homologación del motor del “Dragón VII”, de 320 CV de Elizalde en junio de 1930⁴⁵.

Informes que realizó en esa oficina fueron, por ejemplo, los dirigidos al Consejo Superior de Aeronáutica en 1931⁴⁶, “Sobre concurso para la construcción de avionetas de entrenamiento e instrucción para Aeronáutica Naval”, en el que se analizaban las ofertas de Loring, CASA y La Hispano y se sugería la posibilidad de hacer un pedido conjunto puesto que el Ministerio del Ejército también estaba buscando una compra similar. Otros informes que salieron por esas fechas de la oficina fueron sobre “Balizado del trasbordador de Barcelona”, “Facilidades a acordar para las aeronaves que efectúan transportes que interesen a la Sociedad de Naciones” y “Propuesta de cambio de marcas de nacionalidad y de matrículas”.

También fue requerido Antonio Gudín para la preparación del concurso de avionetas de 1935. En el concurso, lógicamente, participaron colegas suyos, y resultó ganador Arturo González Gil, –con el que había coincidido en Marruecos como piloto y después en Madrid como Ingeniero–, con la GP-1, que había diseñado con Pazó. El segundo premio fue para un proyecto de la Hispano-Suiza y el tercero a Julio Adaro por su avioneta “Chirta”⁴⁷.

En la primavera de 1935 Juan Antonio Pombo, piloto de turismo de Santander, pidió subvención oficial para un proyectado vuelo a Sudamérica en avioneta. Warleta, Director General de Aeronáutica, pidió a Servicios Técnicos que informara sobre el avión y sus condiciones para ese raid. El informe de Gudín fue negativo; el piloto era bisoño y sabía poco de navegación, además, la avioneta pequeña, aunque con depósitos extra para el caso. Warleta denegó la subvención⁴⁸.

Aparte de esas tareas de consulta y asesoramiento, Antonio Gudín se involucró en otras áreas de la ingeniería aeronáutica. En 1933 junto al doctor Pérez Núñez, comandante médico y piloto realizó un trabajo titulado “Dotación y transformación de los aviones comerciales en aviones sanitarios”, que presentó como ponencia en el II Congreso Internacional de Aviación Sanitaria celebrado en Madrid⁴⁹. El trabajo fue reconocido con un premio en Francia⁵⁰.

Tomó parte activa en la organización y puesta en marcha del “Primer Congreso Nacional de Ingeniería Aeronáutica”⁵¹, que dependía de Aviación Civil y que no llegó a celebrarse, pues estaba previsto que tuviese lugar en octubre de 1936⁵². Antonio Gudín formaba parte del comité de exposición junto a Vicente Roa, Manuel Thomas y Julio Guillén; y del comité de trabajos técnicos con Jenaro Olivie, Antonio Pérez y Antonio Sánchez. En julio ya había confirmadas 56 ponencias. Antonio Gudín estaba preparando tres: una relativa a infraestructuras titulada “Directrices de la red nacional desde el doble punto de vista comercial y estratégico”, con los “Sres Antonioni, Bordons, Castro Girona y Azcárraga” y otras dos que presentaría con Gómez Lucia, gerente de LAPE, dentro del grupo de locomoción aérea que se titulaban: “Características comerciales de la navegación aérea” y “La seguridad en la navegación aérea”⁵³.

LA GUERRA CIVIL

El verano de 1936 comenzó para Antonio Gudín viajando a Santander el sábado 18 de julio. La noche anterior había cenado con León Trejo y J. Luis Souza⁵⁴.

El viaje era largo. Al llegar a Santander se presentó en la Comandancia Militar, después siguió camino a Pontones donde ya estaba su familia veraneando.

El 24 de julio Santander se había decantado definitivamente por el gobierno. Antonio Gudín recibió aviso en Pontones de que acudiese al teléfono. Le dijeron que en nombre de la Junta de Defensa tenía que incorporarse a Bilbao. Ese mismo día llegó un coche de la FAI con milicianos armados, que le trasladaron a Bilbao. Allí se presentó al Gobernador Militar y a la Junta de Defensa. Lo destinaron al campo de aviación de Lamiaco, para que lo pusiese a punto. Le facilitaron una avioneta con el encargo de que la reparara y pusiera en marcha, con ella hizo un vuelo sobre Vitoria para arrojar periódicos⁵⁵. En Bilbao se encontró con Romero Girón, oficial de aviación al que conocía de Cuatro Vientos. Habló con él instándole a presentarse a las autoridades militares⁵⁶.

El cuatro de agosto hizo otro vuelo de reconocimiento sobre Orduña. Como en el vuelo anterior, le acompañaba el delegado del gobierno en el aeródromo. El tiempo era malo y no pudieron regresar a Bilbao, así que se dirigió a Madrid y aterrizó en el aeródromo de Cuatro Vientos.

Antonio Gudín no se sumó al Alzamiento⁵⁷. Aparte de la lealtad que como militar debía a sus superiores, tenía otro motivo: la familia de su mujer era de ideas con-



Reunión para el establecimiento de la línea Madrid-Canarias. Aparecen en la foto, además de Gudín, Gómez Lucía y Álvarez Buylla.

servadoras, en lo ideológico y en lo político y cuando estalló la guerra las enemistades se hicieron patentes: uno de sus cuñados tuvo que esconderse y otro fue detenido y trasladado al "Alfonso Pérez", el barco prisión⁵⁹. Al comandante Gudín se le hizo llegar la advertencia de que lo que le pasase a su familia, dependía de él⁶⁰. Llegó incluso a decirle a su mujer que solicitase asilo en el consulado alemán para ella y sus hijos.

De vuelta a Cuatro Vientos. Continúa con destinos técnicos

De nuevo en Cuatro Vientos, fue destinado como jefe de inspección de fábricas. Su trabajo empezó con una visita de cuatro días a Barcelona para averiguar el número de repuestos de motores que podían enviarse a Madrid.

Uno de esos primeros días de su vuelta a Madrid, con unas jornadas de trabajo maratonianas y salidas y entradas de casa a horas intempestivas, tuvo un encuentro con la Brigada del Amanecer. Gracias a una suma de casualidades el encuentro no tuvo consecuencias.

Ante el avance de las columnas del sur hacia Madrid el Gobierno ordenó el desmontaje de las instalaciones aeronáuticas que podían verse afectadas por el avance. Las instalaciones de Cuatro Vientos y la factoría de CASA en Getafe fueron trasladadas a Alicante y Cataluña respectivamente. Antonio dirigió esos traslados y el traslado de Guadalajara a Madrid de los Nieuport que allí se reparaban. Más adelante supervisaría también la instalación de la maquinaria de la Hispano-Suiza en la región de Alicante. También se ocupó en los días iniciales del asedio a Madrid del camuflado de Barajas, Cuatro Vientos y Getafe.

Otra de las tareas que tuvo que afrontar Gudín como inspector de fábricas fue la de adecuar la industria aeronáutica a los tiempos de guerra. En ese y otros cometidos que desempeñó los meses siguientes⁶¹, dependía de Indalecio Prieto⁶², Ministro de Aire y Marina en el gobierno de Largo Caballero, que llegó a sentir por el cierto afecto.

Pasados los momentos de la batalla de Madrid, la ayuda rusa se percibía como una hipoteca. El gobierno empezó a entonces a buscar armas fuera de Rusia. En febrero de 1937 salieron de España hacia América y hacia Europa unas cuantas comisiones militares con el encargo de contratar armas⁶³.

Uno de los comisionados fue Antonio Gudín. Salió de España el 16 de febrero y volvió el 23 de abril. Estuvo en París, Ámsterdam y Bruselas.

En París se encontraba el 23 de marzo junto con Angel Pastor y otros oficiales de aviación. Se había conseguido un contrato de compra de 50 Potez 54 y 5 Dewoitine y ellos iban a supervisar la entrega⁶⁴.

La comisión estuvo también en Holanda negociando con la casa Fokker. Se trataba de contratar un bombardero ligero que pudiese sustituir a los "Natacha" rusos. Habían pensado que el Fokker C-X podía servir y consiguieron la licencia y 25 células que debían ser montadas en Alicante, en la SAF-15.

A pesar de las desavenencias que Antonio Gudín había tenido con los especialistas rusos en los cometidos que había desempeñado, fue nombrado Delegado de Armaiento en Cataluña con fecha 3 de julio de 1937⁶⁵.

Mientras tanto Vizcaya había caído en manos del Ejército de Franco. El Gobierno de Valencia, con el objeto de aliviar la presión del resto del Frente Norte lanzó en la zona centro una ofensiva sobre Brunete que frenó de momento las operaciones sobre Asturias y Cantabria. Pero una vez concluida, las operaciones sobre el Frente Norte continuaron con mayor ahínco.

Último viaje a Santander

La ofensiva sobre Santander comenzó el 14 de agosto. El 23 de agosto, los restos del ejército vasco se rendían a los italianos en Santoña, mientras que Santander caía el 26 de agosto.

Para Antonio Gudín esas fechas fueron el momento de volver a reunirse con su familia. La decisión estaba tomada. La República había dejado de ser la República a la que él había prestado juramento. Al estallar la guerra el gobierno constituido había perdido el control sobre el país. Las milicias y tribunales populares se habían hecho enseguida con el control de las ciudades, pueblos y aldeas de la zona republicana. La legalidad en la República se había desmoronado hasta el punto de que se produjo una revolución proletaria en toda regla. La misma Dolores Ibárruri, la Pasionaria, había afirmado con satisfacción que todo el aparato del estado fue destruido y el poder del estado había pasado a la calle.

La República había perdido su legitimidad. Antonio habló con su padre, habló con Herrera y los dos le aconsejaron que se quedase en Santander y se entregase al ejército de Franco.

Probablemente las consideraciones que se hizo Antonio en ese momento eran similares a las que Herrera hizo a Kindelán nada más terminar la guerra:

*"Me apena mucho que juzgues mi conducta como inconcebible. ¿No puedes admitir siquiera, como yo lo he sostenido siempre, que los militares españoles que hemos tratado de cumplir nuestro deber ante todas las cosas, nos hemos encontrado el día 18 ante el caso dudoso? ¿Será verdad que una palabra de honor otorgada y firmada con plena libertad y la tradición de no habernos sublevado nunca que conservábamos con tanto orgullo los que hemos llevado los castillos de plata, no pesen absolutamente nada, no ya para justificar una conducta sino para considerar su cumplimiento como circunstancia atenuante en los errores cometidos?"*⁶⁶

Tanto su padre como Herrera lamentarían después el consejo que le habían dado. Su padre no tardó mucho en calibrar lo erróneo de su consejo: casi al mismo tiempo que se entregaba su hijo él era detenido, enviado al Dueso⁶⁷ y sometido a consejo de guerra. Al poco tiempo se puso enfermo y fue trasladado al Hospital de Valdecilla. Allí permaneció sin que se le diesen noticias de la suerte que estaba corriendo su hijo. Finalmente fue liberado días después de la ejecución de su hijo.

Herrera se lo comentaba a Kindelán en la carta antes citada:

*"[...]En fin, ya todo pasó. La dichosa república que nos trajeron muchos conspicuos que ahora están con vosotros [...] No me queda más que cumplir la sanción de destierro que me habéis impuesto. Con toda sinceridad te digo que hubiera preferido cumplir lo que ha correspondido a Gudín de cuya muerte me considero responsable porque él no hizo más que seguir mis consejos. Esto hubiera sido mejor para mí y para la imparcialidad en la aplicación de las leyes nacionalistas, pero ya sé que las condiciones impuestas a los vencidos no hay que discutir[...]"*⁶⁸

Antonio Gudín hizo su último viaje a Santander el 20 de agosto en vuelo directo desde Valencia a bordo de un Douglas DC-2. Llevaba la orden de reclutar dos o tres mil obreros para las industrias de aviación de Levante.

*"[...] teniendo noticias concretas del avance del Ejército Nacional optó por quedarse aquí, a pesar de que tenía la autorización para salir en avión para Valencia y su familia pudo también quedarse a pesar de la evacuación que de ella querían hacer"*⁶⁹

El día 28, con la ciudad de Santander ya en manos de los nacionales salía a la luz un Bando del general Dávila ordenando presentarse a los militares ante el Juez.

Antonio Gudín se entregó en Santoña el día 29. Fue trasladado al juez militar de guardia ante quien prestó declaración y de ahí pasó a la Prisión Provincial⁷⁰.

El día 1 de septiembre el Auditor asignó al Juzgado militar núm. 23 la instrucción del procedimiento. Declararon en contra suya, Francisco Arranz Monasterio, Luis Navarro Garnica y Luis Romero Girón. El fiscal también sería un antiguo colega suyo: Felipe Acedo Colunga.

El proceso de Antonio se unió a otros. La Auditoría quería agilizar los procesos instruyendo varios en una misma causa.

El 16 de septiembre el fiscal formulaba sus conclusiones provisionales en las que proponía para los procesados la pena de reclusión perpetua.

La causa estuvo paralizada un mes, hasta el 19 de octubre día en que llegó un dictamen del Auditor jefe del ejército de ocupación, que establecía:

*“que de las actuaciones practicadas se desprende la presunta existencia de hechos delictivos de carácter militar enjuiciables por lo tanto en procedimiento de esta índole que terminen en sentencia firme, requisito este que no llena el proveído que establece el procedimiento especial que regula el aludido Decreto Ley de 5 de Julio de 1937”.*⁷¹

La calificación de los hechos y las condenas que pedía el fiscal quedaban desautorizadas. El Juez instructor, retomó las diligencias. En poco más de una semana los procesados se ratificaron en lo que ya habían declarado, se les volvieron a leer los cargos y se convocó el Consejo de Guerra para el día 28 de octubre. En esta ocasión el fiscal solicitaba la pena de muerte.

La vista comenzó a las seis de la tarde y a las diez y cuarto de la noche el Consejo ya se había reunido, deliberado, dictado sentencia de muerte y se la había comunicado a los procesados. A continuación fueron trasladados a la Prisión Provincial a la espera de la confirmación de la sentencia⁷².

Nada más acabar el Consejo de Guerra, varios familiares de Antonio salieron en dirección a Burgos y Salamanca para intentar conmutar esa pena de muerte. No consiguieron nada.

El “enterado” de Franco llegó a Santander el 17 de noviembre. El día siguiente, a las 7 de la mañana, Antonio Gudín fue fusilado junto a Manuel Barba del Barrio, José Franco Soto, Manuel Barco Gorricho y José Pérez y García–Argüelles.⁷³

FUENTES

- Archivo Digital Emilio Herrera (A.D.E.H.)
- Archivo General Militar de Avila (A.G.M.Avila). Guerra Civil. Cuartel General del Generalísimo. Zona Roja.
- Archivo General Militar de Segovia (A.G.M. Segovia). Hojas de servicio
- Archivo Histórico del Ejército del Aire (A.H.E.A.) Expedientes personales. Documentación de las Escuadrillas de Marruecos.
- Archivo Prisión Provincial de Santander (A.P.S.). Expedientes personales
- Archivo Regional de la Región Militar Noroeste (ARRMN) Sección Judicial. Fondo Santander.
- Instituto de Historia y Cultura Militar (I.H.C.M.) Sección África.

BIBLIOGRAFÍA

- Acedo Colunga, Felipe. *El alma de la aviación española*. Espasa–Calpe. Madrid, 1928.
- Atienza Rivero, Emilio. *El General Herrera. Aeronáutica, milicia y política en la España contemporánea*. Fundación Aena, Madrid, 1994.
- Revista *Aeroplano* Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica. Nn. 2, 3, 5, 6, 7, 12, 13, 15, 17, 22.
- Franco Bahamonde, Francisco. *Diario de una Bandera*.
- Franco Bahamonde, Ramón [comandante Franco]. *Aguilas y garras*. Compañía Ibero–Americana de Publicaciones, Madrid, [1929].
- Gomá Orduña, José. *Historia de la Aeronáutica de España*. [s.n.] Madrid, 1950.
- Herrera, Emilio. *Memorias*. [Edición de Thomas F. Glick y José M. Sánchez Ron], Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, 1988.
- Hidalgo de Cisneros, Ignacio. *Cambio de rumbo*. Ikusager, Vitoria–Gasteiz, 2001.
- Howson, Gerald. *Armas para España*. Península, Barcelona, 2000.
- Lamas Arroyo, Angel. *Unos... y... otros...*, Luis de Caralt, Barcelona, 1972.
- Lamas Arroyo, Angel. *Los muertos (ojalá fueran sólo morituri) hablan. Culminación de “unos... y... otros...”*. Bilbao, 1980.
- Lázaro Ávila, Carlos. *La forja de la Aeronáutica Militar: Marruecos (1909–1927) en Las Campañas de Marruecos: (1919–1927)* coordinación a cargo de Antonio Carrasco. Almena, Madrid, 2001.
- Martínez Bande, José Manuel. *El final del Frente Norte. Monografías de la Guerra de España*. Núm. 8, Librería Editorial San Martín, Madrid, 1972.
- Pando, Juan. *Historia secreta de Annual*. Ed. Temas de Hoy. Madrid, 1999.
- Román y Arroyo, José M^a. *Tres escuelas y veinte promociones de Ingenieros Aeronáuticos*. Escuela Técnica Superior, Asociación y Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos, Madrid, 1993.
- Salas Larrazábal, Jesús María. *De la tela al titanio: el ayer y el hoy de la creatividad aeronáutica en España*. Espasa–Calpe, Madrid, 1983.
- Salas Larrazábal, Jesús María. *La ingeniería aeronáutica española y de ultramar*. Tabapress, Madrid, 1993.
- Salas Larrazábal, Ramón. *Historia del Ejército Popular de la República*. 4 Volúmenes, Editora Nacional, Madrid, 1974.
- Viniestra Velasco, Juan. *Aquella Iberia que hemos vivido. Cronología de seis décadas (junio 1927–junio 1987)*. Dpto de Publicaciones de Iberia. Madrid, 1996.
- Warleta Carrillo, José. *Autogiro, Juan de la Cierva y su obra*. Instituto de España, Madrid, 1977.

NOTAS

¹A.G.M.Segovia. Hoja de servicios del Teniente Coronel de Estado Mayor Antonio Gudín García.

²R.O. de 11 de Julio del año 1918.

³*Cuaderno de Navegación de Antonio Gudín Fernández.*

⁴I.H.C.M. África. Comandancia Gral de Melilla. Leg. 266. Diario de operaciones de la escuadrilla expedicionaria. 1921.

⁵A.H.E.A., Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5.

⁶Gomá Orduña, José, *Historia de la Aeronáutica Española*. Pp. 145,146.

⁷A.H.E.A., Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5.

⁸A.H.E.A., Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5.

⁹La operación aparece descrita por varios testigos en la *Orden General del día 24 de abril de 1923* de la Comandancia General de Melilla.(I.H.C.M.) y también en el *Diario de una Bandera* de Francisco Franco.

¹⁰Gomá Orduña, José, *Historia de la ...* Pp.150-154

¹¹A.H.E.A., Documentación de las Escuadrillas de Marruecos, Exp. A-5.

¹²I.H.C.M. África. Com. Gral de Melilla. Leg. 266. Diario de operaciones de la escuadrilla expedicionaria. 1921

¹³Comandancia Gral de Melilla. *Orden general del día 24 de abril de 1923.*

¹⁴A.H.E.A., Documentación de las Escuadrillas de Marruecos, Exp. A-5.

¹⁵A.H.E.A. Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5.

¹⁶A.H.E.A. Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5.

¹⁷A.H.E.A., Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5.

¹⁸En 1920 se realizaron varios bombardeos nocturnos con los Farman F50. Sin embargo no se prodigaron debido probablemente a las dificultades técnicas del vuelo y del aterrizaje y también a la escasa efectividad de un bombardeo desde demasiada altura sobre núcleos tan dispersos como los asentamientos indígenas. Lázaro Avila, Carlos, "Las primeras acciones nocturnas...", en *Aeroplano* núm. 15. Madrid, 1997.

¹⁹I.H.C.M. África. Legajo 316, Carpeta 7.

²⁰Pando, Juan. *Historia secreta de Annual*. pag 263.

²¹A.H.E.A., Documentación de las Escuadrillas de Marruecos, Exp. A-5.

²²A.H.E.A., Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5.

²³Arturo Barea, *La forja de un rebelde*.

²⁴Goma Orduña, José, Ob. Cit. pp. 246-248

²⁵A.H.E.A., Expediente y Hoja de servicios de Antonio Gudín Fernández.

²⁶Goma Orduña, José, Ob. Cit. pp. 246-248.

²⁷Una panorámica amplia de lo que significó Herrera para la aeronáutica española en: Atienza Rivero, Emilio. *El General Herrera. Aeronáutica, milicia y política en la España contemporánea*. Madrid, 1994.

²⁸"Remito adjuntas las hojas de concepción y las listas de clasificación de la Escuela Superior de Aeronáutica y Construcción Mecánica, relativas los capitanes de Ingenieros Don Antonio Gudín y Don Francisco Lozano y de los de Infantería Don Luis de Oteyza y Don Carmelo de las Morenas.

Es de notar que todos han mejorado la concepción el 2º año, lo que prueba que en el primero lucharon con las dificultades de expresión en francés y de adaptación a otros métodos de enseñanza y sin tales impedimentos hubieran obtenido mejores puestos. Merece especial mención el capitán Gudín que ha sido clasificado el núm 3 entre 81 alumnos y que, a igualdad de condiciones con los de nacionalidad francesa, es probable que hubiera conseguido el primer puesto." Carta del 15 septiembre de 1927 del Jefe de la Sección de Estado Mayor de la Dirección General de Preparación de Campaña a la Jefatura Superior de Aeronáutica. A.H.E.A. Expediente de Antonio Gudín Fernández.

²⁹Emilio Herrera consideró que como él era el Presidente de la Comisión, no podía "autoconcedérselo". Año y medio más tarde, por iniciativa de los profesores de la Escuela de Aerotécnica se le otorgó el Título. La comisión ofrecía, además, la posibilidad de que obtuviesen el título de Ingeniero previa presentación de una memoria a Eduardo Barrón y Jenaro Olivie.

³⁰Gaceta de Madrid 31-10-1929. Ese primer curso, fueron profesores eventuales: Esteban Terradas, José Ortiz de Echagüe, Ramón Navarrete Malocchi, Alberto Alvarez de Rementería, Manuel Bada Vasallo, Rafael Calvo Rodés, Mariano de la Iglesia Sierra y Carlos Schelly

³¹Por eso no dudó en recurrir con frecuencia, a profesores tan cualificados como "Esteban Terradas Illa, que formó parte del cuadro docente de la Escuela desde su primer curso; Julio Palacios, Pedro Puig Adam, Tomás Rodríguez Bachiller, González Gil y Blas Cabrera, discípulos del matemático Julio Rey Pastor; Pedro Plans Freire, Académico de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, que impartió enseñanzas de Matemáticas especiales; José Augusto Sánchez Pérez, catedrático del Instituto Escuela de Madrid, que desarrolló el programa de Cálculo y Analítica; y Tomás Delgado Pérez del Alba, ingeniero industrial e ingeniero geógrafo, que explicó Topografía, Geodesia y Astronomía".Cfr Atienza Rivero, Emilio. *El General Herrera. Aeronáutica, milicia y política en la España contemporánea*.

³²Gaceta de Madrid, 10-8-1929

³³*Boletín Oficial de la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos*. Núm 12, dic. de 1929.

³⁴Gaceta de Madrid 27-2-1931.

³⁵Román y Arroyo, José María. *Tres escuelas y veinte promociones de Ingenieros Aeronáuticos*. p. 127.

³⁶Gaceta de Madrid 13-5-31

³⁷Cfr. Román y Arroyo, José María. *Tres escuelas...* Un Real Decreto de Julio de 1930 modifica las condiciones de ingreso, suavizándolas: los cuatro grupos de asignaturas de los que hay que examinarse pueden aprobarse independientemente, y se guardan las notas de los ejercicios aprobados. Será posible convalidar asignaturas aprobadas en centros oficiales.

³⁸Los hijos de Kindelán estaban en esos momentos intentando el ingreso en la Academia Militar tal y como refleja Ramón Franco en "Aguilas y garras" pp. 204-205, donde cita la carta de un colega suyo en la que le dice "Mientras estabais en el mar, el coronel Kindelán, por el contrario, vivía en Zaragoza, pilotando un coche Hispano, regalo de la Casa, y presentando a sus ¡niños! en la Academia, a los cuales, por saber demasiado y no tener, al igual que su padre, quien comprenda todos sus vastos conocimientos, han suspendido".

Dejando de lado el tono irónico de la carta, queda el dato de que en aquellos días Kindelán seguía de cerca el ingreso de sus hijos en el ejército.

Por otra parte, en los exámenes de ingreso de Julio de 1931 para los cursos de cuatro años de la ESA (Ingeniería Aeronáutica completa) aprueba como libre Alfredo Kindelán N. del Pino. Y en octubre de 1932 aprueba Ultano Kindelán N del Pino. Cfr. Román y Arroyo, José María, Ob. Cit, p. p. 166, 168.

³⁹Un posible motivo de enemistad de León Trejo con Kindelán pudo ser la negativa de este último a validar un curso de ascenso a Jefe que había realizado León Trejo en 1928. Cfr A.H.E.A., Expediente de León

Trejo (Sign. 37.705). Oficio de 1.III.1928 en el que Kindelán (Jefe superior de Aeronáutica) dispone que “para los efectos de calificación se considere como no efectuado el curso” (para el ascenso a Jefe).

⁴⁰“*Aguilas y Garras*”, publicado en 1929 por la Compañía Ibero-Americana de Publicaciones.

⁴¹DO núm. 149.

⁴²G.M. 26-9-31

⁴³A.H.E.A., Expediente de Antonio Gudín Fernández. Hoja de Servicios.

⁴⁴Atienza Rivero. *El General Herrera ...* p. 348.

⁴⁵A.H.E.A., Expediente de Antonio Gudín Fernández.

⁴⁶A.H.E.A., A-1260.

⁴⁷Salas Larrazábal, Jesús María: *La ingeniería aeronáutica...* p. 112

⁴⁸*De todas maneras, Pombo hizo el vuelo bien en mayo. Angel Salas, que estaba en el Sahara lo vio cuando pasó por allí y dice que se quedaron preocupadísimos, porque no tenía gran maestría.*

Cuando la cosa salió bien, se pudo saber que el Jefe del Gobierno, Lerroux, había subvencionado secretamente a Pombo, a espaldas de su Director General de Aeronáutica. Warleta presentó su quinta dimisión. Carta de José Warleta Carrillo (Madrid 27 de mayo de 1979) dirigida a las hijas de Antonio Gudín.

⁴⁹*Revista de Aeronáutica*. Junio de 1933. Pág 329-330.

⁵⁰A.H.E.A., Expediente de Antonio Gudín Fernández. Carta con membrete de la Dirección General de Aeronáutica Civil fechada el 26-6-1933, donde se le comunica el resultado del premio y se le felicita.

⁵¹*Revista de Aeronáutica*, Julio de 1936.

⁵²El Congreso fue autorizado por Decreto del Ministerio de la Guerra el 28 de febrero de 1936. Existe alguna documentación al respecto en A.D.E.H., Serie 332, núm. Catálogo 763.

⁵³*Revista de Aeronáutica*, Julio de 1936.

⁵⁴Conversaciones de Francisco León Trejo con su hijo en los años 1965 a 67 en Nueva York. Las transcripciones las hizo su hijo a continuación de esos ratos de conversación.

⁵⁵ARRMN, Causa 2/37 de Santander. Declaración del 30 de Agosto, después de ser detenido.

⁵⁶ARRMN, Causa 2/37 de Santander. Declaración de D. Luis Romero Girón. 13-IX-1937.

⁵⁷Una de las cosas que se le recriminó en diversas declaraciones del Consejo de Guerra es que habiendo podido pasarse a la Zona Nacional, al tener un avión a su disposición, no lo hubiese hecho.

⁵⁸En relación a ello Gudín tenía dos referencias. En primer lugar su padre, y también D. Emilio Herrera. Con los dos habló de qué actitud debía adoptar cuando ya estaban claros los derroteros que había seguido la zona gubernamental y se acercaba el momento de la caída del frente norte.

⁵⁹Antonio Herrero, uno de sus cuñados, se escondió en Pontones. Había sido uno de los Fundadores del Sindicato Agrícola Montañés (SAM), de inspiración católica y Consejero del mismo durante años. Luis, otro cuñado suyo, era carlista, fue detenido y llevado al “Alfonso Pérez”, el barco prisión; después fue trasladado al penal del Dueso.

⁶⁰“...sabía que su familia sería víctima de represalias caso de pasarse. Y esta también fue la razón fundamental para no pasarse en dicho primer vuelo, pues por su ideología de derechas estaba muy perseguida hasta el punto de haber tenido detenidos hasta el pasado junio a sus dos cuñados y toda la familia perseguidísima por ser muy conocida desde hacía mucho tiempo en Villaverde de Pontones. [...] Al llegar a Madrid o pocos días después al poner en libertad a un Oficial de Aviación se le hizo presente que de él como de todos respondía la familia, cosa que ya se le había indicado al declarante anteriormente”. ARRMN, Causa 2/37 de Santander.

⁶¹Aparte de los cometidos relacionados con los aeropuertos y “reinstalación” de fábricas, que dependerían directamente del Ministro, fueron por disposición de Prieto la Comisión de Servicio a París, Ámsterdam y Bruselas y el nombramiento como Delegado de Armamento en Cataluña. Todas ellas tareas de suficiente entidad como para que despachase personalmente con el Ministro.

⁶²Si bien la relación fue profesional, se nota cierto aprecio de Prieto en el comentario que hace sobre él en una carta a Emilio Herrera:

“San Juan de Luz 1 de Junio de 1950

Sr. D: Emilio Herrera. París

Mi querido amigo: Recibí su carta de 29 de Mayo último que hace referencia a la mía del 23. Le agradezco la alegría con que recibió mis noticias referentes a un relativo mejoramiento de mi salud. Hasta ahora no se ha producido ningún retroceso, pero todavía queda pendiente el proyecto de salir a dar un paseo en manuela. Vamos a ver si lo realizo con motivo de las fiestas de San Juan, que son las de esta ciudad, para conmemorar una salida que hice el años pasado en la misma festividad. Desde luego, recuerdo mucho, y con cariño, a Gudín. Es terrible la situación que se ha creado a su familia por esa saña inhumana que caracteriza al régimen.”

⁶³A.D.E.H. Num de Catálogo 461 – Serie 421. Carta de Indalecio Prieto.

A.G.M.Avila. Caja 2217. Están ahí diversas carpetas con los pasaportes y dietas de los comisionados.

⁶⁴A.G.M.Avila. Caja 2481, Cp 8. Informe para la Sección Segunda del E.M. del Cuartel General del Generalísimo.

⁶⁵Gaceta de la República 6-VII-1937.

⁶⁶A.D.E.H. N° Catálogo 556– Serie 321. Carta a Alfredo Kindelán desde París el 1 de junio de 1939.

⁶⁷Su padre vivía entonces en Santoña y cuando esa población fue ocupada, él mismo, a pesar de estar retirado como teniente coronel de Estado Mayor, también fue procesado y condenado en un primer momento a doce años de prisión. Los funestos desenlaces de esos acontecimientos le sumieron en una pesadumbre que le acompañó hasta su muerte en Tetuán en 1944.

Sobre la detención y el proceso de Antonio Gudín García, Cfr. Angel Lamas Arroyo, Los muertos... pp. 31, 88.

⁶⁸A.D.E.H. N° Catálogo 556– Serie 321, Carta a Alfredo Kindelán desde París el 1 de junio de 1939.

⁶⁹ARRMN, Causa 2/37 de Santander. Declaración de Antonio Gudín Fernández. 30-VIII-1937.

⁷⁰A.P.P.S., Expediente procesal de Antonio Gudín Fernández.

⁷¹ARRMN, Causa 2/37 de Santander, fol 117.

⁷²A.P.P.S., Expediente Procesal de Antonio Gudín Fernández. En el apartado de Vicisitudes se recoge la anotación hecha en la prisión de Salesianos: Hora: 22/15. Día 28 Octubre 937. Se traslada a la Prisión Provincial por haber recaído petición fiscal de pena capital en Consejo de Guerra. A continuación está la anotación del funcionario de la Prisión Provincial del ingreso.

⁷³Sólo cabría añadir con el general Herrera: “Muchos compañeros nuestros, Oliví, Barrón, Gudín, Warleta, Anleo, Boada, Carmona, Spencer, Asin Salgado, Shelly, Bada..., y tantos otros conmigo, hemos luchado abiertamente contra la influencia roja y extranjera en nuestro gobierno hasta conseguir desterrarla casi en absoluto, sin tratar de disimular un solo momento nuestras convicciones y simpatías, lo que nos ha originado persecuciones a todos, encarcelamiento a muchos y la muerte a los tres primeros y teniendo que vivir rodeados de enemigos, los rojos de nuestro lado y vosotros que nos combatíais con mas vigor que a los anarquistas.” A.D.E.H. Carta a Alfredo Kindelán desde París el 1 de junio de 1939.