

La Cuarta Promoción DE KIROVABAD

RAFAEL DE MADARIAGA FERNÁNDEZ
Miembro del IHCA

ANTECEDENTES

La Aviación de la República envió sucesivamente a la Unión Soviética a cuatro denominadas Promociones a efectuar su entrenamiento como pilotos de caza y de bombardeo, y en algunas de ellas separó a un contingente más reducido para ser observadores–navegantes. La historia de las tres primeras promociones que en el caso de la segunda y tercera fueron a Kirovabad en dos expediciones distintas, ha estado investigada y tratada por distintos expertos. A pesar de que muchos documentos de la Aviación Gubernamental se perdieron durante los días finales de la guerra en Cataluña, se han podido recuperar en gran manera los historiales debido sobre todo a que la mayoría fueron a Rusia y volvieron para ser nombrados pilotos u observadores, y ascendidos a sargentos con su consiguiente titulación e inscripción en el Diario Oficial correspondiente.

Para la denominada Cuarta Promoción faltó un conjunto de datos muy importante, como fue la terminación y el destino intermedio así como el final de los distintos componentes. Al término de las actividades de entrenamiento, entre primero de abril y mediados de junio de 1939, tan solo un pequeño contingente podía decir que ya eran pilotos. Sus diferentes adscripciones, las distintas opciones que cada grupo y subgrupo pudo tomar o se vio obligado a admitir y los distintos periplos que la inicial fase de “falsa paz” seguida de la invasión alemana les deparó, constituyen un laberinto bastante difícil de desentrañar.

Finalmente las peripecias dramáticas de los que escogieron la solución peor, constituyen uno de los episodios más tristes y violentos vividos por españoles durante y a consecuencia de la Guerra de España y de la II Guerra Mundial, esta última llamada por Stalin y luego por el pueblo ruso la Gran Guerra Patria.

Cuadro n° 1

Lista de componentes de la Cuarta

La denominada “Lista Silantiev” es una relación de 150 nombres de alumnos que la Sección Consular de la Embajada de la URSS en España el 6 de diciembre de 1989, certificó para dar lugar a que los citados pudieran conseguir los beneficios del Título I^o y su retiro correspondiente. El Ejército del Aire con una generosidad digna de Aviadores, les consignó los empleos de Coronel, Teniente Coronel ó Comandante en situación de Retiro con todos los derechos. Curiosamente los tramitados en Cataluña fueron nombrados empleos más elevados y en cambio los del resto casi todos comandantes.

En la lista se especifica, nombre y dos apellidos en castellano, a continuación en Ruso, luego la fecha de nacimiento y en las dos columnas siguientes si terminaron el curso de piloto y si fallecieron en la URSS. El autor ha añadido otros datos más precisos a cada persona, por ejemplo si era previamente en la Guerra Civil Española observador o ametrallador, si fue piloto de caza o de asalto en la Gran Guerra Patria, si fue guerrillero o si falleció en combate y si se repatrió en el Semíramis o en los años 1955 ó 1956.

Los nombres que manejó Juan Blasco en 1960 han sido completados con los mencionados por otros testigos y en conjunto se citan, aunque él avisó en el prólogo de su libro que algunos nombres los había desfigurado u omitido y eso a pesar de que escribía en 1960. Los citados por otros autores de libros anteriores a ese año, todavía encubrían totalmente los nombres, citaban él que les habían asignado los rusos o no mencionaban ninguno, ya que no querían perjudicar a amigos que todavía estaban en campos y cárceles, o que incluso todavía en libertad en Rusia podían ser condenados; no es exagerado, la última condena de Juan Blasco fue en 1955, aunque duró solamente año y medio.

Después de comprobar y cruzar una vez y otra los datos de la lista “Silantiev” con otras listas, escalillas y listados de direcciones de aviadores republicanos de 1979 y 1981, se saca la conclusión de que los rusos no citaron en la lista oficial a algunos de los que realizaron cursos “especiales” en las escuelas misteriosas ni tampoco a otros que en una época u otra fueron miembros de unidades de la NKVD o agentes individuales de la misma. Por tanto el listado que ofrecemos tiene unos treinta nombres más que la original Lista Silantiev.

La relación así formada es la siguiente:

Alarcón Maturana, Joaquín. Piloto, tornero en Voroshilgrado y Alma Atá. Guerrillero fallecido en combate el 11 agosto 1944 en retaguardia alemana.

Alberca Niera, Ángel. Piloto, trabajó en Járkov y Stalingrado. Guerrillero fallecido en Leningrado en marzo 1943. Condecorado con la Orden de Lenin.

Aliaga Díaz, Francisco. Piloto. Uno de los 25 deportados a Siberia.

Almór Aloravela, Salvador. Uno de los 25 deportados a Siberia.

Altemir Altemir, Sebastián. Trabajador en Gorki, Guerrillero y piloto de caza en Gorka en el mismo regimiento de Juan Eguiguren Madariaga.

Álvarez Builla, Ramón. Piloto¹.

Andrés Guanter, José. Le cita Monclús como espía de la NKVD. Vivía en Carpesa, Valencia en 1979².

Aparici Velázquez–Gaztelu, Rafael. Piloto, hermano de José María, piloto de

I–16 en la Guerra Civil y medico en Tánger, Marruecos. Agente de la NKVD. Rafael vivía en Moscú en 1981.

Armenteros Mateos, Juan. Alumno piloto. Trabajo en Rostov. Guerrillero fallecido en combate en la retaguardia alemana en Crimea enero de 1943.

Armero González, Enrique. Piloto, falleció en la URSS.

Asunción Olmos, Benjamín. Alumno piloto, Trabajó en Rostov, fallecido en Crimea en 1943.

Badía Abad, José María. Piloto, Trabajó en Voroshilgrado, guerrillero fallecido en el Frente de Leningrado en 1942 en el destacamento “Voroshilov”.

Barceló de Garo, José. Fallecido en la URSS³. Hijo del coronel Barceló, uno de los cargos fusilados por el coronel Casado la última semana de la República.

Bartolomé Guillen, Miguel. Piloto. Vivía en Gorod Krasnogorsk en 1981.

Belda Tortosa, José (Manuel). Guerrillero. Salio de Járkov con el grupo de Domin-

¹Uno de los cinco que salieron para las escuelas de la NKVD en junio de 1939, desde Kirovabad.

²Fue también uno de los convertidos en agente de la NKVD. Trato de convencer a Monclús para fugarse en marzo de 1949.

³Hijo del coronel Barceló, comunista fusilado por Casado. Fue a la escuela de la NKVD desde Kirovabad.



Grupo de pilotos españoles en Moscú en 1941, poco antes de su arresto y dispersión por los campos de trabajo y de prisioneros.

go Ungría. Fallecido en combate sobre los hielos del Mar de Azov en febrero de 1942.

Belloví Roig, Juan. Alumno piloto, recorrió varios campos de trabajo⁴.

Beltrán Talón, Jaime.

Beltrán, Juan. Guerrillero en la región de bosques de Potolsk. Fusilado por los alemanes cerca de Velikie-Luki.

Benito Calderón, Francisco. Piloto de U-2 en la II G.M. Fallecido en la URSS.

Benito Mora, Julio.

Benito, Carlos.

Blanch Rodríguez, Antonio. Capitán Observador de Katiuskas, piloto, guerrillero fallecido en la retaguardia alemana en Viazma, septiembre 1942.

Blanco de la Carrera, Fernando. Teniente observador de Katiuskas en la Guerra Civil, capitán piloto de caza, mayor, jefe de observadores en regimientos en la II G.M., químico. Fallecido en Rusia en 1968 a la vuelta de varios años en Cuba.

Blasco Cobo, Juan. Autor del libro publicado en 1960 "Un piloto español en la URSS", perteneciente a la expedición que salió de Barcelona el 9 de octubre de 1938, segundo contingente de la 4ª Promoción. Formó parte del grupo que partió para trabajar en la fábrica de Kolomna. Volvió a España en octubre de 1956, 18 años casi exactos en la URSS. Fallecido en España.

Bonilla Domingo, Domingo. Teniente ametrallador-bombardero en Katiuskas, piloto de caza en varios regimientos en la II Guerra Mundial. Vivía en Moscú en 1981, donde falleció en marzo de 1987.

Caldevilla Cecilia, Juan Manuel. Capitán observador de Katiuskas en la Guerra Civil. Piloto en Kirovabad, jefe de expedición en la 3ª y en la 4ª Promoción⁵. Fallecido en Madrid en 2005.

Campillo García, Salvador. Guerrillero en el centro de Bielorrusia en junio de 1942. Se distinguió como jefe guerrillero en la zona de Novorossisk en marzo de 1943, siendo condecorado con la Orden de la Bandera Roja.

Calvo Muedra, José. Alumno piloto, uno de los veinticinco secuestrados en la Casa de Dubki. Volvió en el Semíramis.

⁴Coincidió en un campo con 17 niños españoles que ya tenían entre 18 y 20 años, detenidos por delincuencia común, aunque el campo era para detenidos políticos. Era la época posterior a la muerte de Stalin y organizaron una huelga de hambre que duro siete días. Su acción fue secundada por los demás internados.

⁵Caldevilla tiene un historial muy complejo ya que también fue guerrillero y miembro de las unidades de la NKVD más misteriosas. En una ocasión fue lanzado en paracaídas sobre un aeródromo alemán para recabar información sobre los Messerschmitt ME-262, los primeros reactores alemanes de combate. En una misión similar falleció Antonio Blanch Rodríguez, capitán observador de Katiuskas en la Guerra de España al igual que Caldevilla.

Carrillo Arqués, Joaquín. Guerrillero en junio de 1942 en la zona de Bielorrusia Occidental. Piloto de caza, vivía en Moscú en 1981.

Cañas Ortiz, José. Trabajo en Járkov. Fallecido en combate en el Frente de Kalinin, retaguardia del enemigo cerca de Velikie Luki en septiembre de 1942.

Cepeda, Pedro.

Cerdán Falcón, Ángel. Vivía en Moscú en 1981.

Cerdá, Ramón.

Chico Cantero, Mariano. Piloto, Guerrillero en el Mar de Azov helado, fallecido en combate en la URSS.

Cirvida Llorente, Antonio. Vivía en Moscú en 1981.

Colmenar de la Torre, Juan. Trabajó en Rostov. Guerrillero. Fallecido en combate en 1942. Enterrado en la aldea de Grigorievskoie, región de Novodugino, Smolensk.

Crespillo Quesada, José (Francisco). Piloto, 152 Regimiento de Fusileros de la Guardia, GUIASP, Teniente, fallecido en combate el 26 de agosto de 1944 cerca de Yantsits. Condecorado con las ordenes de la Bandera Roja y la Estrella Roja.

Creus Capdevila, José. Piloto, natural de Tarrasa. Reclutado por Ungría en enero de 1942⁶.

Cuscó Flor, Antonio.

Delamás, Mario. Es un nombre supuesto, de una persona real, ideado por Blasco. Madrileño, comunista, "vivía en Moscú en 1946, en una barraca de madera cerca de la Fábrica Stalin de automóviles, con su mujer, su niño y su suegra, en una habitación pequeña".

Díaz Izquierdo, Julián. Piloto de caza. 964 Regimiento de Caza IAP de la 130 División IAD, luego en el Regimiento 439 IAP de la División 147 IAD. Vivía en Kalinin en 1981.

Díaz Sarriá, Miguel. Piloto, fallecido en la URSS.

Eguiguren Madariaga, Juan. Piloto de caza en la II G.M.

Escandell Llopart, Juan.

Escribano, José.

Escribano Delgado, Felipe. Piloto, madrileño amigo y camarada de Pararols. Trabajó en Járkov en 1939. Luego pasó a guerrilleros donde llevo a teniente. Vivía en Járkov en 1981.

⁶Pasó al 5º Cuerpo de Ejercito de Paracaidistas como teniente, con base en Noguins, cerca de Moscú, actuando como instructor. Abortada una gran operación paracaidista, se volvió a la guerrilla actuando en Kalinin y Bielorrusia. Al sur del lago Ilmen, zona donde habían estado miembros de la División Azul, una chica rusa le enseñó un emblema con el "Vista, Suerte y al Toro" que le había regalado un soldado español, sin duda miembro de la Escuadrilla Azul.



Velasco con un compañero en la Escuela de Kirovabad.

INTRODUCCIÓN

La denominada Cuarta Promoción de Kirovabad estuvo formada por tres contingentes de alumnos, el primero de algo más de ochenta miembros, formado por dos tandas, el segundo integrado por ochenta y nueve, y el último por cincuenta. En conjunto, y ya que fueron separados para volver a España al menos seis de la segunda tanda y algunos más de las otras dos porque no resultaron aptos, sumados a un pequeño grupo de al menos doce que enviaron a hacerse observadores, quedaron 200 componentes.

Desde la Segunda Promoción se había dividido el contin-

gente total de cada una en dos expediciones, quizás con la intención de duplicar los viajes pero disminuir los riesgos y la logística de grupos tan numerosos.

Formaron parte de ella como en las anteriores, combatientes de todos los ejércitos de la República, antiguos observadores y ametralladores–bombarderos que ya en la guerra habían demostrado su valor y hasta tenían el grado de oficiales o sargentos pero querían ser pilotos, soldados rasos de infantería y jóvenes imberbes que apenas habían cogido el fusil por breves momentos.

Durante el transcurso de los siguientes dieciocho años, incluidos los años de la Gran Guerra Patria hicieron de todo y participaron en todo tipo de actividades: fueron activos combatientes en las fuerzas armadas soviéticas, guerrilleros, pilotos, observadores y mecánicos, trabajadores en las fábricas más duras, activistas a favor del régimen y algunos considerados traidores y enviados a los peores campos de trabajos de la más remota Siberia, a los más lejanos parajes del Asia profunda, a minas de carbón cuyos nombres hasta hace poco no estaban ni escritos en los mapas y a otros lugares que, bien conocidos por los exiliados, eran el epítome de la crueldad y de la segura muerte por inanición.

Contra todo pronóstico muchos de ellos se salvaron y volvieron a ver la hermosa luz de su lejana Patria Española, que habían echado de menos durante tantísimos años. Analizando la composición de la lista se observa que los mayores entre ellos habían nacido en 1913 y los más jóvenes en 1920, por lo que sus edades en 1939 oscilaban entre veintiséis y diecinueve años.

Este trabajo de investigación y recopilación quiere ser un homenaje a todos los componentes de la 4ª Promoción de Kirovabad, aunque la mayoría de ellos ya no estén entre nosotros. Sentimos no haber llegado antes para realizar su

Escribano Roldán, Adolfo. Piloto, Radiotelegrafista integrado en la compañía de enlaces de la 4ª Compañía en Moscú. Vivía en Moscú en 1981.

Esmeralda Rico, Antonio. Guerrillero reclutado por Ungría en enero de 1942. Estuvo en la Escuela de Minadores–Zapadores de Leningrado.

Estrela López, Rafael. Del tercer contingente. Arribó con un grupo de la Cuarta a Leningrado el 25 de enero de 1939, y había volado en Kirovabad. Guerrillero con un amplio historial. Orden de la Bandera Roja. Vivía en Kiev en 1981⁷.

Expósito, Julián. Natural de Getafe.

Fajardo Ruiz, Salvador. Trabajo en Rostov, guerrillero fallecido en combate. Entre marzo y abril de 1943, fueron capturados por los alemanes nada más descender en paracaídas cerca de Kushovskaia.

Fabra Ferrando, Luis. Piloto, herido mientras efectuaba prácticas de tiro aéreo.

Fernández Prieto, Arturo.

Fons Fernández, Fernando, piloto. Se estrelló con su avión el 22 de marzo de 1939 mientras realizaba un vuelo en R-5, en Kirovabad.

Gallardo, Francisco. Piloto de U-2 en la II G.M.

Gallart, José. De Gerona miembro del PSUC.

Gallego Baños, Jacinto. Piloto. Derribado en 1943 sobre territorio enemigo, herido en una pierna que le amputaron. Vivía en Gorki en 1981.

Gámez Heres, Juan. Trabajó en Járkov y Stalingrado. Guerrillero fallecido en combate en Kalinín, junio de 1942.

García Gómez, Francisco. (El Jeta) Trabajó en Gorki, Guerrillero, piloto de caza, fallecido en combate cerca de Malaya Bielogorodka el 19 de marzo de 1943, provincia de Kamenets–Podolski, Ucrania.

García Granda, José. Fallecido en la URSS.

García, Fulgencio.

García–Patos Ayuso, Carlos. Es el mismo Carlos García Ayuso del tercer contingente, piloto de U-2 en la Gran Guerra Patria. Vivía en Moscú en 1981. (Se nombra también a un García Datos; creo es un error por García patos)

García Lloret, José. Pepe García, trabajó en la fábrica OR de Voroshilovgrado y luego estuvo en Járkov en la Escuela Pedagógica Superior de Idiomas. Vivía en Va-

lencia en 1979⁸.

Garrido Jordá, Francisco. Piloto de caza en la II G.M. Vivía en Kiev en 1981.

Gaspar Torrés, Francisco. Partisano en la zona centro de Rusia, actuó en el Mar de Azov. Piloto de caza en el Regimiento 17 de Reserva y luego en el 887 IAP de Caza de la 147 División IAD. Fallecido en la URSS.

Gascón, José.

Gascón López, Pascual.

Gázquez, Eusebio. Escuela de Minadores–Zapadores de Kostromá y Leningrado

Gimbernat Pedrosa, Joaquín. Trabajó en Rostov, jefe de grupo guerrillero, fallecido en combate en retaguardia enemiga en 1942.

Gironés Casa, José (Jesús). Piloto, de Gerona. Uno de los Ocho de Mónino. Varios dedos congelados y desaparecido en la fuga de noviembre de 1940 a través de la nieve.

Goixart, José. De Barcelona, uno de los Ocho de Mónino.

Gómez Ayuso, Carlos.

Gómez Herrera, Juan José.

Gómez Martínez, Juan Francisco. Teniente observador de Katiuskas, piloto en la II G.M. Vivía en Moscú en 1981.

Gómez, Ricardo.

Gómez Naya, Antonio. Del tercer contingente, deportista famoso en España y en Rusia. Fue de los pocos que salió de Rusia probablemente en 1939.

Gómez Naya, Lorenzo. Hermano del anterior.

Gómez Zapatero, Miguel. (puede ser Gómez Salguero, Alfonso).

Gonzalo González, Federico. Capitán observador en la Guerra Civil. Piloto en Kirovabad.

González Verduras, Tomás. Piloto en Kirovabad, uno de los primeros guerrilleros, diversas condecoraciones soviéticas. Miembro notable de la NKVD.

Guillén Niguel, Bartolomé. (Miguel B. Guillén Collado). Fallecido en la URSS.

Herrador, Miguel. Malagueño, de ideología comunista (No es seguro el nombre)

Ibáñez Palín, Carlos. Vivía en Moscú en 1981.

Igres, Javier.

⁷Rafael Estrela Llopis: Después de un año en una fábrica, pasó a estudiar en Járkov en la misma escuela que Bravo y Fierro. Participó en el Grupo de Járkov al mando de Ungría en junio de 1941. Luego estuvo en diciembre en Rostov del Don y en enero de 1942 en el Mar de Azor, actuando desde Yeis, Sabelsk y Puerto Catón. A continuación en el cerco de Smolensk con Francisco Gullón. En diciembre de 1942 fue a Kazajstán para reclutar españoles para ser guerrilleros. Su presencia y actividad las cuenta Blasco.

⁸Pepe García Lloret: El 21 de junio de 1941, se presentó con otros dos españoles a un batallón antitanque organizado por el Konsomol de la ciudad en Járkov. Herido y evacuado al Cáucaso. Se incorporó a la Industria Aeronáutica Militar donde estuvo 23 años seguidos. Sin dejar de trabajar cursó estudios en la Escuela Superior de Aeronáutica N° 1 de Moscú y ejerció como ingeniero jefe de pruebas en sistemas e instalaciones, como la bomba atómica soviética a bordo del Tupolev TU-4.

⁹Una información asegura que consiguió integrarse en la Embajada Alemana, antes del 21 de junio de 1941.

necesario ensalzamiento, pues sus tremendos sufrimientos estimamos que constituyen algunos de los más notables y valiosos esfuerzos soportados por contingentes de españoles durante la II Guerra Mundial.

RECLUTAMIENTO Y SELECCIÓN

Los diferentes orígenes de la Promoción

Juan Blasco era telefonista en una centralita del XVIII Cuerpo de Ejército en Barcelona a mediados de 1938. Se presentó a una convocatoria para ser piloto y luego de aprobar ingresó en una escuela preparatoria para pilotos en Sabadell, donde solamente daban clases teóricas de diversas materias relacionadas con el vuelo. Recibían temas de Matemáticas, Navegación Aérea, Aerodinámica, Lectura de Mapas, Instrucción Militar y Teoría del Vuelo. Según nota de Carlos Lázaro en su trabajo sobre “La formación de aviadores españoles en la URSS” el teniente coronel Ramón García Larrea, era el Jefe de la Escuela de Sabadell; les dijo que la formación de cada piloto en Rusia costaba al gobierno republicano 180.000 pesetas—oro.

La mayoría de los muchachos jóvenes tenía totalmente idealizada a la Unión Soviética, gracias a la propaganda y a las películas que se veían en la España Republicana en esos años y pensaban que era el paraíso, donde no existía ni la injusticia ni la desigualdad. Se difundía entre los jóvenes la revista “La URSS en construcción” con maravillosas fotografías de gentes jóvenes y perfectas, en composiciones fotográficas maravillosas.

La procedencia de los futuros pilotos era de lo más variopinta, viniendo de todos los rincones de la Península y las is-



Miguel Velasco con tres compañeros en la Escuela de Kirovabad.

las. A finales de 1938 se había establecido en la zona catalana de la República una escuela preparatoria de Pilotos de Aviación, que en otros documentos llevaba el nombre de Escuela de Capacitación de Aviación de Sabadell y poseía una dependencia secundaria en San Sadurn D’Anoia muy próxima al campo de aviación. El documento de creación de la denominada, según el boletín, Escuela de Aprendices de Pilotos, aparece en el Diario Oficial N° 280 de 27 de octubre de 1938. Actuaba como ayudante de García Larrea el teniente piloto José Marqués García.

Los cursos de esta escuela tendrían una duración de un año, admitirían alumnos de entre 15 a 17 años pasando re-

Lahoz Polo, César. Trabajó en Voroshilgrado y Alma Ata. Guerrillero, Piloto de caza, Fallecido en combate en el Cáucaso en 1943.

Larreta García, José M. Guerrillero en el grupo de Lorente y Campillo que actuó entre Novorossisk y Guelenzhick en marzo de 1943.

Letosa Pérez, José María. Partisano en la zona centro de la URSS. Como miembro de la 43ª Brigada de Ingenieros, volaron un puente de acceso a una ciudad, siendo condecorado con la Orden de la Bandera Roja.

Llorens, Federico.

Lluva Barriopedro, Eusebio. Fallecido en la URSS

López Loaisa, Jacinto. Del tercer contingente. Trabajó en Járkov. Fallecido en combate en retaguardia alemana en Novorossiisk en abril 1943.

López Marcos, Agustín. Piloto, magnífico bailarín

López¹⁰ Moreno, Quintín.

López Ríos, Domingo. Trabajó en Rostov. Fallecido en combate en Krasnodar, el Kubán, enero de 1943.

López Peris, Constantino. Piloto.

López Tamayo, Máximo. (Maximino) Trabajo en Járkov y Stalingrado. Guerrillero en el destacamento Comintern¹⁰, fallecido en combate en 1942, aldea de Novoduguiño, Smolensk.

Macayá Tarrés, Damián¹¹. Curso de Observador en Rusia. Trabajo en Fabrica Stalin, Moscú, Teniente observador—navegante, defensa de Moscú, saltó en paracaídas sobre Königsberg, el 15 mayo 1943, entregado por los alemanes a España, fusilado en Barcelona.

Malaret Ezquerro, Pascual. Piloto, Guerrillero responsable del cuartel de Moscú en la época final de la guerra, hacia 1944.

Mariñas Prieto, Antonio.

Marmeló, Luis. Uno de los pilotos, seleccionado para una de las “escuelas misteriosas”. Escuelas de la NKVD para agentes o informadores, voluntarios o en la mayoría de los casos forzados. Datos, fotografías, historiales de sus parientes en manos de la policía los convertían en rehenes.

Marqués Castell, Vicente.

Martí Riera, Juan. Barcelonés de Pueblo Seco

Martín Medina, Gregorio. (“Goyito”). Del grupo de Salvador Campillo, lanzado

en paracaídas el 31 de diciembre de 1942 al este de Rostov.

Martínez Alcalde, Ángel.

Martínez Fierros, Celestino. Soldado en Moscú en la Sección de Guerrilleros de Roque Serna entre 1941 y 1942; luego en Aviación desde el verano de 1942, volando primero U-2 y luego IL-2 en el 989 SHAP, Regimiento de Aviación de Asalto, del 10º Cuerpo de Aviación de Asalto de Odesa. Teniente jefe piloto. Fallecido en combate el 9 de marzo de 1945 en el Lago Balatón, Hungría. Marido de Clara Rosen, la traductora de Kirovabad. Condecorado con las ordenes de la Guerra Patria y Estrella Roja.

Martínez García, Antonio. Vivía en Rostov del Don en 1981.

Martínez Prieto, Antonio.

Martínez Puerta, Jesús. Vivía en Moscú en 1981.

Mauchet Castejón, Enrique.

Más Mengual, Bartolomé.

Mellado Alonso, Gabriel.

Menéndez de la Cruz, Juan Antonio. Vivía en Moscú en 1981.

Milla Pastor, Luis. Madrileño que había trabajado en LAPE como mecánico y murió en la URSS en algún año posterior a 1940¹². Uno de los Ocho de Mónino, volvió muy enfermo a Moscú en 1946.

Milla Millán, Andrés. Del Partido Socialista de Albacete. Guerrillero en la zona de Polotsk, incorporado en febrero de 1942 y ascendido a teniente.

Miralles, Obdulio.

Monclús Guallar, Vicente. Anarquista aragonés uno de los principales opositores a la Integración dentro del aparato soviético¹³. El más notable superviviente de los Ocho de Mónino. Paso dieciséis años en cárceles y campos de concentración. Vivió en Francia con un hermano suyo. Publicó su libro en Buenos Aires.

Monferrer, Ismael. Fallecido en la URSS.

Montejano Moreno, Vicente. Volvió en el Semíramis, fue uno de los 25 secuestrados en Dubki.

Mora, Bartolomé. Comunista del PCE.

Muñoz Bermejo, Pedro. Piloto de Katiuskas en la Guerra Civil. Piloto en la URSS. Vivía en Sauquillo de Cabeza, Segovia en 1979. También vivió en La Habana, Cuba.

Muñoz Rodríguez, Gonzalo.

¹⁰Uno de los López llamado por sus compañeros en Kirovabad “Lapín” fue destacado guerrillero, había sido fusilado en Mallorca en 1937 y sobrevivió. Falleció en combate en retaguardia alemana cerca de Kushovskaia, al suroeste de Rostov del Don, alrededor de febrero o marzo de 1943.

¹¹Sargento observador navegante en la Guerra de España.

¹²Era bajo de estatura, ancho de pecho, con poco pelo, nariz chata, admirador de los actores americanos y de las películas de Hollywood, excelente bailarín, un muchacho alegre. Uno de los residentes de Mónino, secuestrados el 28 de enero de 1940.

¹³Uno de los Ocho de Mónino, el último que resistió en el ferrocarril de Vorkuta, en el Ártico.

conocimiento médico semestral y cursarían asignaturas aeronáuticas y cuando llegaran a la edad militar pasarían a efectuar el Curso de Pilotos. Estimamos que al final se entrecruzaron dos proyectos o dos procesos de selección, el de Los Jerónimos en Murcia y el de Sabadell en Cataluña, y se unificaron en uno solo.

Se trataba de comenzar la selección y puesta a punto de los jóvenes que luego pasarían a hacer los cursos de pilotos, bien en escuelas nacionales o bien en otras fuera, como fue el caso de los que formaron parte de la 4ª Promoción de Kirovabad. De Sabadell partieron varios grupos de alumnos, pero no todos, ya que el último grupo de 50 se habían seleccionado en varios lugares de Murcia.

Entre los alumnos se decía que la mitad de ellos no tenía credo político ni convicción alguna y solo habían ingresado en Aviación por el gusto hacia aquella profesión; un veinte por ciento eran anarquistas o mejor afiliados a sindicatos de esa tendencia, otro diez por ciento eran afiliados a partidos del Frente Popular y el resto, un 20 por ciento más, eran comunistas entre afiliados y simpatizantes, ya que muchos de estos últimos consideraron que la pertenencia al Partido era una garantía para el viaje a Rusia.

Algunos eran republicanos de clase media. Blasco cita a Francisco Pac Morata como desaparecido en la Unión Soviética



A la izquierda, Francisco Benito. Teniente piloto, voló en aviones U-2 durante la II Guerra Mundial. Colección F. Meroño. A la derecha, Carlos García-Patos Ayuso, piloto, voló en los aviones U-2 de entrenamiento y enlace, durante la Guerra Mundial. Foto F. Meroño.

hacia 1960, pero residió en Moscú en 1981 y tenía su domicilio allí. Al señalarle el teniente coronel antes de salir para Rusia como simpatizante de la derecha y no militante, el chico que tenía aspecto de buena familia, era delgado, de buena estatura, pelo negro rizado y bien parecido, se convirtió en blanco de todos. Lo tuvieron vigilado los comunistas desde el principio y durante el viaje por temor a que escapara.

Tanto en Sabadell como en San Javier las comisiones soviéticas preguntaban y confirmaban con los alumnos sus antecedentes militares y sus vinculaciones políticas.

Otros testimonios de textos personales sobre miembros de la 4ª Promoción son los de Vicente Monclús Guallar, Miguel

Velasco Pérez, Vicente Reguengo y Francesc Pararols, el relato de Eusebio Ortega Bustos y el libro del periodista Daniel Arasa. Según Carlos Lázaro en su "Diario de un piloto de caza en Kirovabad" (Ediciones Campomas, Valencia) en el Diario Oficial del Ministerio de Defensa del 29 de marzo de 1938 se anunció la Convocatoria del 5º Curso de pilotos para la Aviación de la República, que integraba a 154 alumnos.

El primero y segundo contingentes

El primer contingente es el que describe uno de los pilotos que luego volvió en el Semíramis en 1954. Eran unos cin-

Muñoz Ruiz, Julio. Piloto de caza en la II G.M.

Navarro, Ángel. Fallecido en la URSS

Navarro, Juan. Barcelonés, alto, moreno y fuerte, vivía en el barrio de la Barceloneta, fallecido en un campo de concentración. Uno de los Ocho de Mónino; quedó en el camino en la nieve en septiembre de 1940.

Novo Fernández, Rafael. Trabajó en Járkov y Gorki. Guerrillero en el destacamento "Voroshilov". Fallecido en combate Frente de Kalinin, 1942.

Ortega Martínez, Evaristo. Guerrillero en 1943 en la zona del Kubán. Fallecido en la URSS

Pablo Otero, Antonio.

Palacios García Camacho, Bernardo.

Pac Morata, Francisco. Dado por muerto por Blasco, sin embargo aparecía en la lista de Aviadores de la República, direcciones de ADAR publicada en Diciembre de 1979 como viviendo en la URSS, Zaporoshe-65, UL. Schaslivaja 13ª, kb. 80¹⁴. Uno de los Ocho de Mónino deportado al extremo de Siberia, quizás a Inukubaska.

Pararols Mercader, Francesc. Piloto del primer contingente¹⁵.

Pascual Pastor Justón. Volvió a España en el "Semíramis" el 2 de abril de 1954. Él contó la odisea de los primeros secuestrados. Se casó con la hermana de Blasco a su vuelta a la Patria, y estaba esperando a Blasco en Valencia cuando llegó en 1957.

Pedreny, Felipe. Catalán, piloto.

Pellicer, José.

Peinado Peñalver, Antonio. Piloto de Caza, en el 153 Regimiento de Tiradores de Aviación de caza de la Guardia IASP, 12 División de Aviación de caza. Subteniente piloto fallecido en combate el 24 de octubre 1944 en aldea Pistini, Crosno, Polonia. Orden de la Estrella Roja.

Peña, Federico. Piloto, trabajador en la Fabrica Nº 30

Pérez Yudes, Antonio. Trabajó en Rostov. Guerrillero fallecido en combate en retaguardia enemiga en Novorossisk en 1943.

Pérez Bonet, Gustavo. Piloto, fallecido en la URSS.

Petrenco, J.

Pinto Gómez, Juan. Del tercer contingente. Partisano en el centro de la URSS. Vivía en Moscú en 1981.

Plaja Matas, Ricardo. Piloto. Vivía en Feodosia en 1981.

Pons López, Eusebio. Piloto, uno de los secuestrados en la Casa Dubki. Fueron conducidos 24 muchachos y el Doctor Bote, sucesivamente a la cárcel de Novosibirsk, a la colonia de Krasnoyarsk, a los campos de concentración de Karagandá, Odesa, Cherepovets y al Número 5 de la ciudad de Stalino en la cuenca minera del Donbass.

Pons Guilla (ó Gil), Juan. Trabajó en Rostov. Guerrillero fallecido en retaguardia enemiga, Crimea el 13 de marzo de 1943¹⁶.

Porrás Caballero, Eugenio.

Puig Delgado, Agustín.

Puig Sánchez, Fernando. Piloto.

Quesada Alonso, Gabriel. Piloto. Vivía en Moscú en 1981.

Ramírez Hernández, Antonio. Del último contingente llegado a la escuela.

Ramírez Reyes, J. Antonio. Este ó el anterior fueron guerrilleros desde Tuapsé, al sur del enclave que los alemanes conservaban en Novorossisk.

Ramos Molins, Francisco. En la prisión especial de Kucheno en 1951. Compañero de Monclús durante tres o más años en la prisión especial. Monclús le acusa veladamente.

Ramos del Oso, Luis. Vivía en Rostov del Don en 1981.

Ramos Arribas, Máximo.

Regla Larriga, Ángel. Vivía en Moscú en 1981.

Regla, Enrique.

Remell (ó Ramell) Coloma, Claudino. Piloto, llamado "Ramayets", uno de los 25 deportados a diferentes campos en Asia. Volvió en el Semíramis.

Riba Roca, José. De Gerona.

Rico, José Antonio. Estudiante madrileño, piloto en Kirovabad, estuvo en una de las "escuelas misteriosas".

Rioja González, Francisco. Partisano en la zona central de Rusia. Componente

¹⁴Se le titula como anti-comunista en el transcurso del texto. Estuvo un año en Mónino antes de ir a los campos.

¹⁵Pararols: Cuando arribaron los del tercer contingente el 6 de enero de 1939, había en la escuela 180 alumnos, de los cuales un grupo estaba haciendo los vuelos elementales en el U-2 y otro, entre los cuales estaba Pararols, ya pilotaban los UTI-4, avión doblemando del I-16 y habían iniciado los vuelos solos en este último. No obstante no figura en la lista "Silantiev" como piloto.

¹⁶Tanto Pons como Armenteros y otros españoles fallecieron en combate rodeados por alemanes en la aldea de Shúbino, distrito de Kirov.

cuenta alumnos procedentes de Alcantarilla y de Sabadell, que salieron a finales de agosto de 1938 y luego de viajar en ferrocarril por Cervera y Paris accedieron a El Havre donde embarcaron en el “Maria Ulianova”, llegando a Kirovabad a primeros de septiembre del mismo año. Iba mandado por el Capitán Observador Antonio Blanch Rodríguez. Según Clara Rosen llegó la primera expedición de esta denominada Cuarta Promoción el 6 de septiembre de 1938 a Kirovabad y se trataba de un pequeño grupo de cincuenta encabezado por Antonio Blanch.

En cuanto al segundo, estuvo formado por 73 alumnos, procedía de la Escuela de Aviación de Sabadell y el resultado fue anunciado por el ya mencionado teniente coronel Ramón García Larrea, jefe de la misma, el 9 ó 10 de octubre de 1938. El día 12 en autobuses los trasladan a Portbou y en la propia expedición están anotados los observadores José Tuñón, Federico Gonzalo y Juan Caldevilla así como los ametralladores Domingo Bonilla, Joaquín Carrillo Arqués y Juan Francisco Gómez Martínez. Según Pararols a la lista inicial se adscribieron diez más que eran miembros de las Brigadas Internacionales, totalizando 83 componentes. Según Manuel Velasco este grupo embarcó en el puerto francés el 13 de octubre de 1938 en el buque “Es-



La fotografía de la izquierda nos muestra a Domingo Bonilla Domingo, teniente ametrallador-bombardero en la Guerra de España, piloto de caza y primer teniente en la URSS. Voló en Stalingrado y en Kursk, terminando la guerra en Berlín en 1945. Foto F. Meroño. La de la derecha, a Francesc Pararols, que fue nombrado teniente menor (alférez) en la Escuela de Ingenieros Minadores de Leningrado en marzo de 1946. Foto F. Pararols.



molnik”. Este segundo grupo de la 4ª se reunió en El Havre con el capitán Caldevilla que traía de vuelta hacia España al segundo grupo de pilotos de la 3ª Promoción, con los cuales coincidieron durante unas horas y fueron objeto de la mayor curiosidad por parte de los que partían.

La tercera expedición

A estos contingentes iniciales que partieron con un mes de separación, se unieron en la escuela un segundo grupo de unos ochenta alumnos más seleccionados en Sabadell, donde estuvieron varios meses dando clases, y marchando a Rusia a finales de noviembre.

En él figuraban alumnos que hasta ese momento habían estado en la citada Escuela de Capacitación en San Sadurní D’Anoia, un anexo de la citada Escuela de Sabadell estableci-

do en un antiguo cuartel.

Y finalmente otro grupo más de 50 muchachos, fue escogido entre los convocados en marzo, denominados como 5ª Convocatoria y seleccionados por una comisión soviética en San Javier (Murcia). De los 2000 alumnos previamente admitidos –al igual que en las anteriores promociones– solo un grupo de 250 a 300 fueron llamados y empezaron cursos en Alcantarilla. De ese grupo inicial la comisión citada, formada por 3 ó 4 personas, una de ellas una mujer, seleccionó a 60

de uno de los tres grupos que actuaron en los alrededores de Novorossisk en febrero de 1943. Vivía en Dniepropetrovsk en 1981.

Ródenas Sánchez, Pedro. Piloto.

Rodríguez Rabaneda, Manuel.

Rodríguez Rodríguez, Hermógenes. Piloto. Uno de los 25, volvió en el Semíramis. Vivía en Madrid en 1979.

Rodríguez Tenedor, Tomas.

Roig Lillo, Miguel. Fallecido en la URSS.

Romero Carreira, José.

De la Rosa Zamorano, Luis (Julián). De la tercera Promoción, convaliente por accidente en Kirovabad, terminó el curso de piloto con la Cuarta. Guerrillero con Diego Tomás, volvió a España con el Maquis y fue capturado. Salió de prisión en 1962.

Ros Caballero, Luis. Piloto.

Ruiz Gómez, Juan. Guerrillero podría ser el conocido como “Ruiz El Piloto” que actuó en el grupo de Juan José Otero en 1943 en Bielorrusia. Vivía en Moscú en 1981.

Ruiz Giménez, José. Piloto de caza en la II G.M. Regimiento 439 IAP de la División 147 IAD.

Ruiz Haro, Manuel. Piloto. Guerrillero en la zona de Vitebsk–Polotsk.

Salas, Juan. De Barcelona, uno de los Ocho de Mónino; enfermo y desaparecido durante la fuga de un campo de tres españoles en noviembre de 1940.

Salut, Joan. Se confunde con el nombre del anterior, creemos es el mismo.

Salut Payá, Emilio. Autor del cuadro “Paracaidistas en Kirovabad”, estuvo en el Campo de Karaganda. De Barcelona.

Sainero Carrero, Manuel. Vivía en Rostov del Don en 1981.

Sánchez Quintero, Pedro.

Sanjuán Roldan, Ramón. Trabajó en Rostov, guerrillero fallecido en combate en retaguardia enemiga en el Cáucaso 1943.

Sastre Sandro, Vicente.

Segura, Rafael.

Sevilla Medina, Santos. Guerrillero y luego Piloto de Caza en la II G.M. Regimiento de Caza 591 IAP.

Tarrés, Francisco. Uno de los Ocho de Mónino, Deportado a Inukubsk.

Tomás Lencina, Diego. Piloto, entre 1939 y 1941 trabajó en un complejo industrial

de la ciudad de Rostov. Participó en guerrilleros con Julián de la Rosa Zamorano hasta finalizar la II Guerra Mundial recibiendo condecoraciones. Visitó Kirovabad en 1989.

Torres Gómez, Adolfo. Piloto. Vivía en Zaporoshe en 1981.

De la Torre Díaz, Luis. Trabajó en Járkov y Gorki. Guerrillero, 160 Patrulla de Caza BIZ como Soldado del Ejército Rojo, Zapador. Fallecido en combate el 2 de agosto de 1942, enterrado en la aldea de Gorushka, Kalinin.

Trillo Díaz, Amadeo (Rogelio). Teniente observador en la Guerra de España. Piloto de caza en la Gran Guerra Patria. Regimiento 439 IAP de la División 147 IAD. Vivía en Madrid en 1979.

Tuñón Albertos, José. Capitán observador en la Guerra de España. Piloto en Kirovabad. Fuga abortada en el interior de baules, muy publicitada en los medios. Vivía en San Baudilio de Llobregat en diciembre de 1979.

Uribe del Barco, Venancio (Vicente). Piloto. Del PCE de Valencia, hermano de un ministro del PCE.

Ustarróz Calonge, Benito. Trabajó en Gorki. Guerrillero en el grupo del Mar de Azov a comienzos de 1942, al mando de Francisco Gullón¹⁷.

Vázquez Martín, Justo.

Velasco Germán, Leoncio. Piloto de caza en la II G.M. 17 Regimiento de Reserva, 208 Regimiento de Asalto ShAP.

Velasco Pérez, Miguel. Autor de un libro sobre su exilio. Uno de los 25 deportados a los campos de Siberia.

Viladomat Font, José. Piloto, Trabajador en fábrica, guerrillero en múltiples actuaciones y escenarios. Vive en Barcelona.

Villanueva Flores, Julio. De Valladolid, piloto, uno de los 25 prisioneros en Karaganda y otros campos.

Vozmediano Espinosa, Germán. Piloto. Guerrillero en uno de los grupos lanzados en paracaídas al este de Rostov. Se le congelaron las dos piernas que tuvieron que amputarle en el hospital de Tiflis.

En total se ha nombrado a 188 componentes de todas las procedencias y especificando todos los datos conocidos, incluso los más intrascendentes.

¹⁷Fallecido en territorio soviético, como consecuencias de combate en la retaguardia enemiga, Frente de Leningrado a comienzos de 1943. No pudo recoger la medalla de 1º Grado de la Gran Guerra Patria que se le había concedido.

alumnos para hacer el curso en la URSS. En noviembre los alumnos seleccionados comenzaron a viajar a Cataluña en grupos de 8 a 10 personas dependiendo de su peso, para no sobrepasar el límite de carga útil de los De Havilland DH-86 de la LAPE, que cubrían el trayecto nocturno entre la Zona Sur y Sabadell.

Eusebio Ortega Bustos perteneció a esta última convocatoria de alumnos que fue convocada el 2 de abril de 1938 con objeto de prepararse para hacer el Curso de Piloto. Estuvo desde mayo de ese año estudiando en Los Jerónimos, Murcia, hasta que entre septiembre y octubre fueron trasladados a la Base de San Javier, donde permaneció él hasta el 31 de marzo de 1939. Allí se fueron desmembrando; unos sesenta partieron hacia la URSS en noviembre de 1938, entre los cuales estaban Rafael Estrela Llopis, Carlos Ayuso Garciapatos, Juan Pinto Gómez, Jacinto López Loaisa, Antonio Gómez Naya y Antonio Esmeralda.

Vicente Reguengo, que escribió su relato con nombre falso, establece el comienzo de su periplo a finales de 1938 cuando un grupo de 50 jóvenes estaban concentrados en San Javier (Murcia) para salir hacia un lugar próximo a Barcelona al mando de un teniente. Reguengo no quiere dar datos concretos porque escribe en 1955, él había vuelto en el Semíramis en abril de 1954 y temía perjudicar a otros que se habían quedado en Rusia. Pero indudablemente se refiere al viaje hacia Sabadell encabezados por un teniente que ayudaba al teniente coronel García Larrea en sus cometidos. Reguengo parece dar a entender que él es Cesar, al que se refiere todo el relato, un chico de un pueblo de Albacete de familia modesta, pero no comunista.

Junto con otro grupo —lo que parece señalar que eran más de 50— sale para Francia por vía terrestre el 6 de enero de 1939. Embarcaron en Rouen en el buque “Kooperatsia”; llegaron el 25 a Leningrado, cuando ya se había establecido claramente entre ellos la separación entre comunistas y simples republicanos. Por vía férrea arribaron a Kirovabad mientras por el camino les sucedieron todos los acontecimientos que habían pasado los demás. En su caso los abrigos y zapatos que les dieron eran usados y la comida todavía era buena y abundante.

Uno de los rebeldes, que acabó yendo a las fábricas

En el relato de uno de los españoles rebeldes se habla de tres diferentes expediciones que formaron parte de la 4ª Pro-

moción; una primera compuesta de dos contingentes que viajaron casi seguidos, uno a finales de agosto que llegó a la URSS a primeros de septiembre, y otro en el mismo octubre de 1938. Otros hablan claramente de una expedición a finales de noviembre de 1938 y luego una cuarta y última en enero de 1939.

Blasco parece referirse siempre a componentes del segundo grupo. Este llevaba desde comienzos de agosto de 1938 estudiando en Sabadell. A primeros de septiembre llegaron a la Escuela tres rusos y un español acompañados del teniente coronel Jefe de la Escuela, Ramón García Larrea. Hablaron

con cien chicos. En la segunda mitad de septiembre llegó un capitán observador, sin duda Juan Manuel Caldevilla, quien dijo ser el jefe de la futura expedición a Rusia y se declaró poseedor de una lista de ochenta y nueve alumnos. Se decía entre ellos que era el mejor observador de la Aviación de la República y que como premio lo enviaban a hacerse piloto. Era pequeño, de complexión fuerte, pelo rubio, ojos azules y facciones vulgares; el retrato típico de Caldevilla. En efecto, poco después leyeron una lista con 89 nombres y el 9 de octubre de 1938 formaban vestidos de paisano, siendo trasladados en cinco autocares a Portbou. El jefe de la escuela prometió que el resto de los alumnos seguirían a este grupo en pocos días.

Como se ve hay dis-

crepancias en los números aportados por los distintos protagonistas, pero esto es normal en tiempos tan turbulentos y con datos que no estaban nada claros porque nadie quería clarificarlos.

VIAJE Y COMIENZO DE LA INSTRUCCIÓN

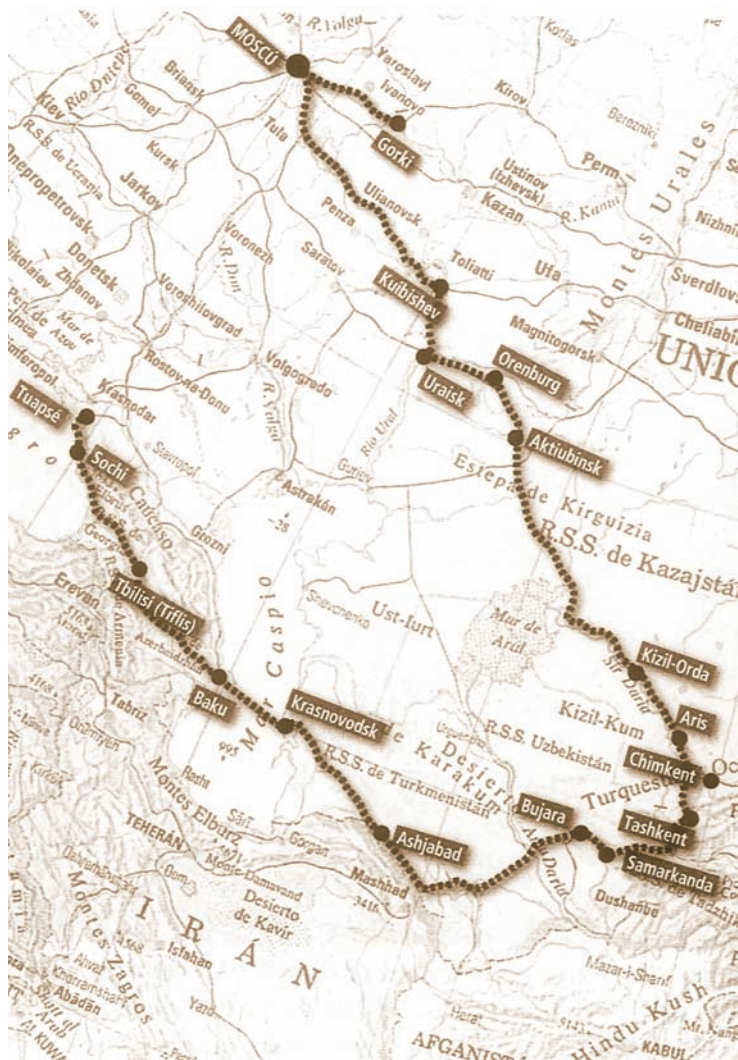
Un viaje similar al de otras promociones

Según el diario que escribía el capitán observador Antonio Blanch Rodríguez, el tortosí que había sido durante la mayor parte de la guerra tripulante de los Tupolev SB-2 Katiuskas, tanto él como el también capitán observador Fernando Blanco de la Carrera encabezaron una expedición de 52 alumnos que llegaron al centro de entrenamiento el 6 de septiembre de 1938, como atestigua también Clara Rosen.

Los que salieron el día 12 de octubre de 1938, como Parrols, llegaron a París el 13, y fueron trasladados al El Havre donde arribaron el 14. Estuvieron unos días esperando su barco, que fue en su caso el “Maria Ulianova”, buque de madera viejo conocido por los historiadores de la Guerra Civil



Distintas fotografías del avión de escuela y enlace U-2, muy empleado por los rusos en misiones nocturnas en retaguardia alemana. Foto F. Meroño.



Recorrido por la Unión Soviética de un grupo de guerrilleros españoles, antes de incorporarse a la unidad de "partisanos" 00125. Foto F. Pararols.

por haber trasladado múltiples cargamentos desde la URSS hacia España durante toda la contienda. El 17 llegó el navío y comenzaron un viaje a Leningrado, en el cual fueron tratados magníficamente. No rodearon Jutlandia sino que cruzaron por el Canal de Kiel y en cuatro jornadas estaban en la antigua San Petersburgo.

Es curioso que Miguel Velasco cuente su viaje por las mismas fechas que este y algo distinto. Escribe que el buque en el que se embarcaron el 13 de octubre era el "Esmolnik", que llegaron a El Havre donde apenas esperaron nada y que hicieron una parada en Róterdam. Es muy posible que dos grupos hicieran el viaje por lugares diferentes y en fechas muy parecidas, coincidiendo casi en su llegada a Kirovabad.

El 24 de octubre de 1938 comenzaron su curso de pilotos y según los datos disponibles eran 83 alumnos, aunque entre ellos se contabiliza a efectos del curso a cuatro capitanes y tres tenientes. Su grupo de vuelo con el mismo instructor, Vladimir Surkov,



Mapa de la URSS con la situación de algunos campos de prisioneros en la Rusia Europea, entre Polonia y los Montes Urales. Foto M. Velasco.

estuvo formado por Juan Eguiguren Madariaga, Mariano Chico, Antonio Cuscó y José María Letosa.

El contingente llegado a Kirovabad en noviembre

Algunos alumnos que no cuentan a la primera expedición citada, la de septiembre, contabilizan como segunda expedición de la Cuarta a la que llegó a Kirovabad el 14 de noviembre del mismo año de 1938 y vio interrumpido su curso de vuelo el 15 de abril de 1939, catorce días después de que el General Franco diera por terminada la Guerra de España.

José Viladomat cuenta que entre sus pertrechos, y sin declarar, iba con ellos desmontado un avión alemán capturado, un bimotor de bombardeo Heinkel HE-111, equipado con cámaras fotográficas de reconocimiento, para entregarlo a los soviéticos.

Luego de Portbou llegaron a Gerona donde embarcaron en vagones de ferrocarril de carga. Caldevilla les retiró los pasaportes. Les dieron de cenar en Cervera y una bolsa de



Mapa de la zona asiática de la URSS con la situación de algunos campos de prisioneros entre los Montes Urales y el extremo oriental. Foto M. Velasco.



En la Escuela de Ingenieros de Leningrado en 1945. De derecha a izquierda sentados, Viadiú, Aparicio y Artaza. De pie Gázquez, Quique, Ortega, Verduras y Pararols. Foto F. Pararols.



Clases teóricas en la Escuela de Ingenieros Minadores de Leningrado a finales de 1945. De izquierda a derecha en primer plano, González Verduras, Aymamí, en segundo plano Caldevilla, Rodeiro y Pararols. Foto F. Pararols.

provisiones. A continuación subieron al tren de Paris. Los comunistas vigilaban los vagones. Al llegar a Paris los trasladaron hacia El Havre en unas tres horas; allí esperaron diez días por un buque de carga y pasaje ruso. El que se destacaba entre todos los rusos era un tipo alto y fornido, el Camarada Comisario. Los llamaron pronto para un abundante desayuno y les ofrecían cuatro veces al día unas mesas llenas de alimentos. Pararon breves horas en Róterdam y continuaron a Leningrado donde el aspecto de la gente les llenó de pesimismo por su pobreza.

Revisaron sus maletas y volvió el capitán Caldevilla a recoger los pasaportes, que esta vez desaparecieron para siempre. Los trasladaron a la Estación de Moscú atravesando la hermosa ciudad, que tan solo pudieron observar a hurtadillas ya que les prohibieron abrir las cortinillas. Allí embarcaron en cuatro vagones, tres de pasajeros y uno restaurante, siendo esta composición enganchada al expreso de Moscú, pero sin comunicación con este. Los traductores o “periboches” les ofrecieron tabaco y les informaban de todo. En Moscú los engancharon al expreso de Tiflis y nadie pudo bajarse, permaneciendo bajadas todo el tiempo las cortinillas. El tren realizaba la ruta Moscú–Járkov–Róstov–Bakú–Tiflis. Interrogaban abiertamente a los traductores y aprendían rápido todo lo que podían de su futuro destino; había una tanda de alumnos en Kirovabad de unos noventa alumnos con el curso mediado. Al quinto día de viaje llegaron a Kirovabad. Era el día 14 de noviembre de 1938 y el Comisario Miróv, temido y respetado por todos, incluso por el Jefe de la Escuela les dirigió la primera arenga típica.

Las traductoras presentes en aquel momento eran Clarita Rosen y la “Tubo Pitot”, Aurora Steinmetz. Los traductores que estuvieron de principio a fin en Kirovabad fueron Rosso, Aurora, Yákov Shvartz “Yasha” y Clara Rosen. Los demás, que fueron numerosos, iban y venían, se cansaban pronto y volvían a Moscú.

En un momento u en otro hubo con la 4ª Promoción cinco oficiales observadores que se hicieron pilotos: los capitanes Juan Manuel Caldevilla Cecilia, teóricamente al menos, jefe responsable de los alumnos, Antonio Blanch Rodríguez, Fernando Blanco de la Carrera, José Tuñón Albertos y Federico Gonzalo González. También les acompañaban con el mismo objetivo tres ametralladores, los tenientes Domingo Bonilla Domingo, Juan Francisco Gómez Martínez y Jacinto Carrillo Arqués.

A pesar de los rumores continúa la instrucción

La edad media de los muchachos oscilaba entre los dieciocho y los veintitrés años; desecharon en un nuevo reconocimiento a seis del grupo de 89. Les dieron a conocer los campos, desde el número uno al seis y los aviones que tendrían que volar: los Chatos I-15, los Moscas I-16, el Katiuska o SB, el Rasante R-Z y los U-2, el I-5 y UTI-4 de entrenamiento biplazas. En realidad nada había cambiado mucho desde que llegó la 1ª Promoción en diciembre de 1936, tan solo algunos pequeños detalles, todo lo fundamental seguía siendo lo mismo. El Jefe de la Escuela era Tiagúnov, ya que se ha citado a Víctor Orlov como tal, pero este estaba como jefe de la escuadrilla de I-16¹.

El profesor de Blasco fue Lapiguin, un ruso joven y simpático. Le dio la suelta en poco tiempo y describe la inmensa alegría de volar solo por primera vez, algo que no ha cambiado desde los inicios de la Aviación en el Mundo. Hasta primeros de abril vivieron en un buen ambiente de trabajo y se llegaron a soltar y volar en distintos aviones muchos de ellos. La primera expedición que ya estaba allí cuando llegó la segunda, estaba terminando el curso. Los de la segunda tanda estaban en la segunda fase del mismo. A mediados de abril se cortaron los vuelos y Mirov se dirigió a ellos: les comunica la derrota de la República Española y el fin de la guerra. Les ofrece quedarse a trabajar en la URSS con los deberes y derechos de todos los ciudadanos, pero “el que lo desee podrá regresar a España, no habrá impedimentos”. El regreso podrá hacerse a través de terceros países.

Estando ya todos los de la Cuarta en Kirovabad hubo restos de promociones anteriores que regresaron a España. Antonio Blanch en su diario establece que el 23 de septiembre salen para España 61 alumnos, que son de la Tercera Promoción, con el capitán “Maki” y el teniente González Feo y el 11 de noviembre parten 22 pilotos más, de los cuales especifica que están especializados once en los I-16 Moscas, seis en Chatos y cinco en Katiuskas. Todos ellos serían titulados en los Diarios Oficiales emitidos ya en Barcelona hasta el día 17 de diciembre de 1938 y por tanto no deben considerarse como miembros de la Cuarta.

Cuando las fuerzas franquistas ocupan Cataluña aun sin terminar la guerra en la zona centro, en la Escuela de Kirovabad ya estaban ralentizados los vuelos de los pilotos del cuarto curso. Los alumnos de esta Promoción ya estaban volando solos en los U-2 de entrenamiento, cuando se recibió la orden de realizar menos vuelos.

Pobres de los que creyeron en las palabras de Mirov, que

¹Clara Rosen en nota aclaratoria sobre el trabajo de Carlos Lázaro, elimina varios errores y éste es uno de ellos. Nota manuscrita original de C. Rosen en poder del autor.

Los ocho secuestrados de Mónino y los 25 últimos

LOS ENORMES SUFRIMIENTOS DE LOS OCHO DE MÓNINO

A pesar de los avatares tan distintos y tan dramáticos de los diferentes grupos, individuos y a veces simples parejas, tríos o quintetos de alumnos pilotos en las más aventuradas peripecias a lo largo y lo ancho de la Unión Soviética, ninguna iguala en dramatismo, dureza e infortunio a la de los ocho jóvenes capturados en Mónino el 28 de enero de 1940, y las que les tocaron vivir a un grupo de aproximadamente veinticinco que fueron a Novosibirsk, Klandiarsk y luego a Karaganda.

De ellos se han contado distintas historias, pero la más completa quizás sea la de Vicente Monclús, aunque él perdió de vista enseguida a Francisco Pac Morata y a Francisco Tarrés que fueron enviados probablemente al campo de Ingukubská o al de Magadan, en el Extremo Oriental de la URSS.

Ellos formaban parte del grupo más numerosos de rebeldes iniciales, pero se distinguieron enseguida porque ni siquiera querían ir a las clases de adoctrinamiento comunista que ya habían empezado en Planiernaya. Allí mismo tanto Pac Morata, como Luis Milla y Joan Salas se vieron sometidos a un intento zafío de asesinato que los prebostes del PCE le encargaron a José Gironés y al cual este renunció violentamente. Los dirigentes Fusimanya, Pelegrín Pérez y Sevil le propusieron lisa y llanamente a Gironés que asesinara a sus colegas en un bosque cercano.

Poco después, el 18 de agosto de 1939, tuvieron una conferencia de Lister y convencieron a otros quince de los originales con lo cual quedaron 38 y estos fueron trasladados a Mónino en septiembre del mismo año. Los recibió un comité del PCE formado por Antonio Pretel, Luis Cabo Giorla, Balaguer y dos miembros más del Comité Central; trataron de seguir convenciéndoles pero sin clases políticas. Consiguieron desgajar a otros dos para ser confidentes, Rafael Estrela y García Lloret, los dos valencianos.

En un intento desesperado pero que tuvo algún viso de esperanza, pidieron ver a Molotov, Ministro de Exteriores e increíblemente se entrevistaron con él el 23 de enero de 1940. Miguel Velasco por ser uno de los que mejor dominaban ya el ruso fue uno de ellos. Los recibió con gran corrección y les prometió hacer algo. A continuación tuvieron la última visita de Enrique Castro con misivas de parte de José Díaz y de Dolores Ibarruri. Quedaban 36 pilotos de los cuales el día 28 de enero de 1940 seleccionaron a ocho: José Gironés, de Reus, Luis Milla de Madrid, José Guasot (o Guixot) y Juan Salas de Barcelona, Vicente Monclús de Huesca así como Juan Navarro, Francisco Pac y Francisco Tarrés también de Barcelona.

LA ODISEA DE MILLA Y LOS DE MÓNINO EN 1940

Otra versión del secuestro de los de Mónino es la ofrecida por uno de los protagonistas algunos años más tarde. Luis Milla se entrevistó con Blasco en Moscú en 1946 en la habitación de un compañero al que Blasco llama Mario Delamás, pero cuyo nombre no es verdadero. Milla había sido un joven elegante y presumido que intimó con Blasco en los años desde 1938 al 1941; pero ahora estaba completamente calvo, con la cara abotargada, los ojos hundidos y los labios amarrotados. Tenía la expresión huidiza del que experimenta un terror continuo. Su relato fue el siguiente:

“El día 29 de enero de 1940 a las tres y media de la madrugada llevaron a un grupo de los jóvenes aviadores a Moscú, diciéndoles que su viaje a México ya estaba arreglado. Los llevaron a la cárcel Butirskaya y los encerraron en calabozos estrechos de los que no permiten tumbarse, solamente estar derecho o sentado. Los acusaron de contrarrevolucionarios y espías internacionales. Los malos tratos y las torturas comenzaron a las pocas horas. Estuvo nueve meses en esas condiciones en la Torre donde había estado Pugachov, un celebre campesino rebelde, descuartizado en 1774; la torre se llama “Pugachovskaya Basnia”. De allí salió para un campo de concentración al negarse a firmar una declaración en ruso. Luego de unos meses en que lo dieron por inútil le cambiaron la reclusión por la deportación en la región de Salsk. Trabajó en un “koljós” o granja colectiva como mecánico viviendo con Raquel, una judía de Leningrado que vivía allí”. Dos años más tarde Blasco comenzaría una odisea parecida a la suya y Luis Milla moriría en Crimea de una enfermedad cardíaca”.

Continuando el relato que Milla nunca pudo seguir, los meten en un autobús con fuerte escolta y tres compañeros solicitan ir con ellos como testigos para ponerse en contacto con el Gobierno Republicano, aunque no consiguieron nada. Fueron Ribarroca, Pastor y Miralles. Los llevan a la Cárcel Butirskaya donde desaparecen sin dejar rastro y son dados por desaparecidos por todos los demás. Allí permanecieron ocho meses sometidos a las más crudas torturas para que confesaran ser espías, conspirar contra la Unión Soviética y todos los habituales delitos inventados.

Según los comentarios de los comunistas del PCE que quedaban todavía en la residencia de Mónino, los ocho fueron seleccionados por considerarlos peligrosos como promotores de la desgana de los demás, como organizadores de la indisciplina, lo cual se materializó como una acusación de agitación ante la NKVD.

Son condenados a ocho años de trabajos forzados y en medio de tal desgracia

se mantienen orgullosos y unidos. Pac y Tarrés son enviados a Ingukubská y los otros seis a la Zona Ártica de Siberia. Pierden enseguida a Juan Guixot que tiene que pasar a la enfermería. Los suben en un tren con más de dos mil hombres que van hacia la zona de Vorkutá donde se construye un ferrocarril nuevo que avanza entre la nieve en las condiciones más penosas, durmiendo a la intemperie. Luis Milla cae enfermo y lo dejan por el camino igual que a Juan Navarro. Recorren 1430 kilómetros de vía férrea, construyendo cada grupo de presos tramos encadenados de vía, desde Kotlás a Vorkutá abandonando por el camino cientos de enfermos y fallecidos. Les aplican la ración del prisionero de los campos, entre 300 y 400 gramos de pan negro y raciones diarias de 15 gramos de margarina y 10 de azúcar de los cuales, de estos últimos aditivos nunca llegaban durante días y días.

Gironés, Monclús y Salas protagonizaron una fuga que duró tres meses, desde el 6 de noviembre de 1940 hasta el 12 de febrero de 1941, cuando son capturados de nuevo; vivieron en los bosques, cazando, a base de hierbas y arbustos, robando pan negro. Juan Salas cae enfermo también y Gironés sufre congelación de varios dedos desapareciendo también.

MONCLÚS, SIEMPRE SALVADO “IN EXTREMIS”

De ahí en adelante las peripecias de Monclús solo, llenan su libro plagado de desgracias y pocas alegrías. Siempre se salvó “in extremis” al dar con varios personajes rusos que lo trataron con gran cariño y que como pago le pidieron que si salía de allí contara a los cuatro vientos lo que había visto y padecido. Con la ayuda inestimable de estos rusos generosos consigue recuperarse en el 8º Campamento de la 10ª División, a 30 kilómetros del Río Petkora.

Después de ocho años en la Zona Ártica, en enero de 1948 pasó otros dos desterrado en Samarcanda, donde coincidió con algunos españoles y el PCE lo envía indultado a Moscú. A través de un espía español, antiguo compañero suyo, Andrés Guanter, lo incriminan de nuevo y es condenado otra vez a diez años de trabajos forzados luego de pasar entre la Lubianka y la Butirskaya otros ocho meses de torturas. Sobre él pesa el famoso Artículo 58 por el cual, entre espionaje, colaboración anticomunista o conspiración, las penas oscilaban entre diez y veinticinco años. Por primera vez Monclús ve la muerte cerca en abril de 1950 y a los 32 días de resistirse, firmó la declaración por espionaje. En estos interrogatorios le recordaban insistentemente que era uno de los que en octubre de 1938, en el viaje a Leningrado, se había escapado del barco en Londres, durante una escala con prohibición absoluta de descender y de hablar con nadie, y charló varios minutos con algunos ingleses; esto fue considerado siempre como un “contacto con espías”.

Le sale la sentencia el 21 de enero de 1951 con duración hasta el año 1960. Pasó algunos años bastante tranquilos en lo que llama “el paraíso de las prisiones”, un centro secreto de electrónica en Kucheno, pero luego lo envían de nuevo, ahora a los campos de Mordovia donde están las mayores fábricas de muebles de Rusia; allí comprueba que en el Campo Número 7 de la República de Mordovia, había 27 españoles en enero de 1956, con condenas pendientes desde 10 a 25 años. Coincide personalmente con dos españoles en su equipo, Francisco Ramón Molina y José Blasco Cobo, aviador como él. Allí había 150.000 presos en campos inmensos. Les cuentan la rebelión de Karagandá en 1954, ya muerto Stalin, en la cual murieron miles de polacos, húngaros, alemanes y rusos.

Lo llaman a Moscú y con el secretismo y la estulticia típicas de la NKVD, lo tienen tres meses en la Lubianka —según él la única de las grandes cárceles de las 23 de la capital que no conocía— hasta que el 6 de enero de 1956, sentencia dictada el 23 de marzo, lo declaran INOCENTE. Todo ha sido falso en sus juicios y expedientes, todo es mentira, declaran después de dieciséis años de calvario, hambre, y torturas sin cuento.

Pasó todavía siete meses trabajando libremente en Dniepropetrovsk y preparando su salida. El PCE lo persigue de nuevo, pero encuentra ayuda y comienza su correspondencia con su familia en Francia que lo sacaría, a través de la Embajada francesa de la URSS, con un billete de avión a París.

De los Ocho de Mónino, sabemos que sobrevivieron José Gironés y José Guixot, que vivían en Barcelona después de regresar. Francisco Pac Morata vivió en Rusia al menos hasta 1981. Monclús vivió en Francia con un hermano suyo. Este último publicó su libro en Buenos Aires en 1959, denunciando al mundo lo que ocurría en la URSS tal como le habían pedido los buenos rusos que se había encontrado en su terrible peregrinaje.

Vicente Monclús se extiende en su libro sobre la intención del trabajo forzado en la Unión Soviética. Apoyado en textos de los propios revolucionarios, como Dzerjinski, afirma que desde el comienzo del régimen soviético el trabajo de los prisioneros es una pieza fundamental en la construcción del “Paraíso Socialista”. En algunos momentos no debió haber menos de cinco millones de presos forzados trabajando para el régimen, con unas raciones míseras para los presidiarios y sueldos de hambre para los “liberados”, y sin ellos la “patria de los proletarios” no podría soñar nunca en convertirse en una primera potencia mundial como lo fue desde los años finales de la década de los cuarenta.

nunca se realizaron para algunos de ellos y se demoraron de 15 a 18 años para otros. El comisario estaba muy afectado según cuentan los testigos. Algunos decidieron quedarse, pero otros se prometieron volver a su patria, aunque fuera difícil. Los dividieron en grupos y ellos mismos se agruparon instintivamente con los que pensaron que eran afines a sus expectativas.

Comienza la división de opiniones y de opciones

Este celebre comisario durante todos los cursos, Mirov, trató de conseguir, para mantener a raya a los alumnos, ante la falta de disciplina que ya era evidente, la ayuda de los oficiales españoles que acompañaban a los alumnos y que estaban tan preocupados como estos por cual sería su futuro.

Los otros alumnos, que comenzaron a ser denominados como “los mexicanos”, comenzaron a salir a la ciudad vestidos de paisano ya que habían encontrado el desván donde se guardaban sus maletas. A los pocos días llegó a hacerles una visita Cartón, dirigente del Partido Comunista de España repitiéndoles los argumentos que había manejado el comisario pero esta vez en español; volvería a verlos en Moscú. Unos días después llegó la Comisión que les habían anunciado, formada por un comandante y un capitán. Interrogaban por separado a los candidatos a quedarse o marcharse de la URSS. Blasco quería marcharse a México, a donde no había cupo de inmigración limitado para españoles. Según el oficial no les pondrían inconvenientes para ir a México.

Según Clara una vez que se supo que no habría más clases, los estudiantes se dividieron en dos grupos; los que decidieron quedarse en la URSS eran algo más numerosos y los situaron en la planta alta; los que querían irse en la planta baja. Pero entre ellos comenzó una “riña de gallos” y de pronto llegaba alguien de Moscú y se llevaba a un grupo de 8 ó 10, aunque curiosamente en esos grupos iban chicos de los dos pisos. Con los primeros que se fueron se marchó Aurora Steinmetz. Según algunos testimonios “bien intencionados” iban a una escuela de Radistas (Radiotelegrafistas y Navegantes), pero parece ser que iban a las “escuelas misteriosas” de donde la NKVD los enviaba a sitios desconocidos, o incluso a España, pero con otras tareas.

Los primeros en marchar en grupo fueron los de “abajo” hacia Planiernaya; nunca salieron de Rusia y entre ellos también hubo desertores que acabaron en fábricas, donde ya trabajaban los de “arriba”. Hasta que llegó la guerra y con ella muchos de ambos grupos solicitaron luchar. Los recalcitrantes siguieron en sus trece y lo pagaron muy caro. Pocos días después el menú de pollo frito y mantequilla desapareció así como los 120 rublos mensuales. El menú cambió al rancho normal del soldado rojo.

El 11 de abril llegó una comisión formada por un coronel ruso que estuvo en España en la Guerra Civil y un comandante de Estado Mayor que había estado en la escuadrilla de Katiuskas de Blanch durante la contienda. Un mes más tarde el 11 de mayo llega una segunda comisión, de la cual Monclús dice que la formaban un general de Aviación, un representante de la Internacional Comunista y un miembro del Comité Central del PCE.

La salida casi masiva hacia Moscú de los que él llama “los buenos” los que decidieron quedarse en Rusia allanándose a las exigencias del régimen soviético sucedió unos días antes del 3 de mayo de 1939; en cambio los “malos” salieron hacia la capital ese mismo día.

La alineación inicial en mayo de 1939

De esta alineación que no fue inamovible en unos grupos u otros, comenzaron a formarse pequeños grupúsculos de

alumnos que tomaban la decisión de integrarse en la vida soviética y trabajar, que era lo que deseaban a toda costa sus anfitriones, u oponerse en mayor o menor grado y tratar de volver a España, aunque evidentemente dando un gran rodeo a través de algún otro país primero. De aquella decisión inicial, que en muchos casos se vio alterada después nacieron situaciones totalmente distintas.

Pero es difícil simplificar los destinos finales de los componentes de la Cuarta ya que dentro de cada grupo se dieron cambios y el tiempo fue asignando nuevos componentes a distintos destinos finales.

Según Pararols cuando se decide suspender los vuelos había 180 alumnos en la Escuela, alumnos distribuidos en grupos diversos según la fase del curso en que se encontraban. La última expedición llegada en enero realizaba los vuelos en U-2; otro grupo había terminado el U-2 y estaba a mitad del programa de doblemando para el avión de combate. Después de la comunicación de Mirov, la mayoría decidieron no continuar el curso. Pero un grupo de 30 que habían terminado la fase inicial tomaron la decisión de seguir volando y pedir ayuda para incorporarse al ejército de liberación de China. Por esos días se estaban produciendo los combates que luego desembocaron en el conflicto del Río Jalgin Gol, entre Rusia y China. Si no era posible ir allí como voluntarios, querían quedarse en el ejército soviético. La dirección de la escuela decidió organizar un curso especial y este se realizó en las mejores condiciones ya que el material que estaba a su disposición en aquel momento era un número poco corriente de instructores, aviones y horas de vuelo, para tan pocos alumnos. Las prácticas comprendían técnicas de alta acrobacia, combate, tiro aéreo y terrestre.

Aquel grupo, entre los cuales se encontraba él, pilotaban el UTI-4 y ya habían iniciado los vuelos en I-16. Esta prolongación del curso se hizo según Pararols en los meses de abril, mayo y junio. Según la relación “Silantiev”² se cita a 44 alumnos que terminaron el curso de pilotos oficialmente.

Los treinta que volaban durante abril, mayo y junio llevaban una actividad frenética, volando ya el llamado Supermosca, el Polikarpov I-16 Tipo 10, capaz de subir a 10.000 metros mejorando ampliamente al Tipo 6 y montando cuatro ametralladoras en lugar de dos. Los que volaban consideraban a “los mexicanos” como jóvenes de extracción heterogénea sin formación ni madurez política y simplemente desencantados por las cosas que ya habían visto en la Unión Soviética. Los que estaban más avanzados en la progresión en vuelo eran los antiguos aviadores de otras especialidades que habían volado en España como ametralladores-bombarderos y observadores-navegantes. Entre estos se daba también la distinción de que muchos eran comunistas, bien simpatizantes o miembros del PCE. Todos estos tenían claro que querían volar de nuevo, por lo cual pasaron a ejercer de buena gana los oficios que tenían antes de la Guerra de España. Cuando llegó la invasión alemana inmediatamente pidieron encuadrarse en el Ejército Rojo; lo fueron en unidades de guerrilleros, misión para la cual los rusos sabían el enorme valor de la iniciativa y la independencia típicas del soldado hispánico. Y al cabo de algunos meses cierto número de ellos consiguieron su sueño y volaron en unidades soviéticas, de las que formaban parte de las VVP (Fuerzas Aéreas de la Defensa).

²En el documento citado por Carlos Lázaro, emitido por la Sección Consular de la Embajada de la URSS en España, con fecha 6 de diciembre de 1989, se autentifica una Relación confeccionada por A.P. Silantiev, Presidente del Comité Soviético de Veteranos de Guerra. En el mismo se anota una relación alfabética de 150 alumnos aprobados en la convocatoria del Curso de Pilotos Militares citada en la Orden Circular N° 5323, del 29 de marzo de 1938, Diario Oficial del Ministerio de Defensa N° 79. También se citan 44 pilotos que terminaron el curso de piloto.

Casi 180 alumnos fueron a parar a diferentes lugares de Rusia; escuelas, talleres, fábricas, de donde saldrían muchos a mediados de 1941 para luchar contra los alemanes en la “Gran Guerra Patria”.

Cuando a finales de mayo y principios de junio se encontraban todos los rebeldes en la capital, los anteriores estaban ya trabajando en fábricas, juntándose los disidentes con docenas de exiliados en la residencia de Planiernaya, a 5 kilómetros de Moscú. Los emigrados del PCE tratan de hacer méritos convenciendo a los díscolos, influidos ahora de nuevo por Cartón, Jefe de División en Extremadura y algo más tarde por “Las Chicas de Lidia Cuper”, un grupo de hermosas jóvenes adiestradas por la traductora del Partido³. Los disidentes le llamaban a la Casa de Reposo, de “Reposo” y algunos de los destacados miembros del PCE como Ortega, Vidiella, El Campesino, y Rubén Ruiz Ibarri, hijo de “Pasionaria”, trataban de hacer méritos convenciendo a los recalcitrantes.

Las acertadas opiniones de Manuel Tagüeña⁴

Según Manuel Tagüeña la residencia de Planiernaya rebosaba de refugiados ya a primeros de mayo de 1939 y entre ellos el conjunto de españoles era muy prominente. La comida era de lo mejor, en franca diferencia con lo que veían que estaba a disposición de los obreros y campesinos rusos. La mayoría eran comunistas de los más elevados estamentos, bien colocados entre la “nomenclatura” del PCE.

A decir de él, no todos los españoles eran considerados de confianza y entre ellos los maestros que acompañaban a los niños, los alumnos de los cursos de Aviación y los marineros de los barcos mercantes bloqueados en los puertos del Mar Negro, eran todos sospechosos de “antisovietismo”. La mayoría de ellos no eran comunistas y al terminar la guerra pidieron que se les permitiera salir de Rusia hacia Francia o hacia México. Al no dejarles se causó un grave problema que se hubiera evitado dejándoles ejercer su lógico derecho. Los juicios de Tagüeña sobre el sistema soviético son benevolentes

pero no deja de señalar todo lo que era un contrasentido o una injusticia flagrante. También desde el principio comenzaron a aflorar las disensiones entre los líderes del PCE, por más que trataran de ocultarlos.

Tagüeña poco después fue a la Academia Militar “M.V. Frunze” donde acabó como profesor y muy bien considerado. Nada más comenzar la invasión alemana la Academia tiene que evacuarse a Tashkent, donde pasaran varios meses.

En la Unión Soviética el nombre de España suscitaba mucha simpatía; los confundían con georgianos y habiendo en Rusia una gran amalgama de pueblos, no era muy significativo que no hablaran bien el idioma. Allí desde tiempo inmemorial, la nuestra es considerada una nación de leyenda, con bellas mujeres como Carmen la de la Opera, valientes soldados que lucharon como guerrilleros contra Napoleón y que hacía poco tiempo acababan de combatir tres años contra los fascistas. A lo largo y lo ancho de toda Rusia, ser español era una especie de pasaporte y por eso los excombatientes de las Brigadas Internacionales se presentaban como españoles.

Los consejos de aviadores veteranos

Es poco conocida la presencia de aviadores de la República entre los “orientadores” o personajes que trataron de influir de una forma suave o de otras más violentas, sobre la conciencia y la posición tan decidida adoptada por los jóvenes opuestos a permanecer en Rusia o incluso de trabajar en ella. Miguel Velasco cita sin lugar a dudas a los pilotos, mayor Leopoldo Morquillas y capitán Marciano Díaz que se presentaron en una ocasión y les dieron una charla en un lugar discreto pero que no les dejaron lugar a ninguna opción sobre lo que tenían que

hacer comentándoles que “esto no es de buenos aviadores republicanos”. La otra visita que recordaban fue la de Enrique Castro, un histórico dirigente comunista, bajo, rechoncho y fornido; este les contó claramente y sin ambages lo que les esperaba sin ningún género de dudas.

Valentín González, se ofrecía abiertamente para terminar el conflicto de los pilotos a base de tiros de pistola, sin sospechar que luego el mismo se ganaría la estancia en algunos campos. Uno de los disidentes más destacados era Monclús y de los pocos que salieron de Rusia pronto fue Antonio Gómez Naya, debido a sus éxitos deportivos y su comportamiento en la Guerra de España, y por supuesto Rómulo Negrín por ser hijo del Primer Ministro Juan Negrín.



Celestino Martínez Fierros, teniente piloto, voló en los aviones de asalto IL-2 Stormovick. Derribado por la artillería enemiga estrelló su avión contra una columna de carros de combate, cerca del lago Balatón, Hungría. Foto F. Meroño.

³Lidia Cuper fue famosa durante la Guerra de España como traductora del Mariscal Malinovski. Se decía que era su amante.

⁴Manuel Tagüeña Lacorte fue militar de complemento, universitario con dos carreras. Durante la guerra civil ascendió desde brigada y alférez a través del escalafón de milicias y eventuales, sirviendo como jefe de compañía, batallón, brigada y división hasta llegar a ser teniente coronel jefe del XV Cuerpo de Ejército en la Batalla del Ebro. Uno de los militares más prestigiosos del PCE.

Volvió en el Semiramis

Para una persona medianamente sensible el tener delante a un veterano de mirada inquisitiva que estuvo quince años peregrinando de un Campo de Prisioneros a otro del GULAG, sin un solo día de libertad, por el mero hecho de querer irse de Rusia, es emocionante, enervante. Nos trae a la memoria hechos heroicos, duros reveses sufridos por los soldados españoles de todos los tiempos, los Tercios de Flandes muriendo en Rocroi, los marineros e infantes sucumbiendo en Trafalgar o los últimos aviadores de la República saliendo de Villajuiuga por tierra hacia el exilio, algunas de nuestras más gloriosas derrotas.

El "Yonyi" era apodado así cuando era soldado en Intendencia en 1937 porque le encantaba el cine americano de la época. Uno de sus ídolos era John Gilbert, el pirata más famoso de Hollywood. Y de ahí el "Yonyi".

Los doce pilotos que volvieron en el buque "Semiramis", de bandera liberiana y tripulación griega, ya convivían desde hacía varios años con los prisioneros de la División Azul. Porque los rusos lo quisieran así o por afinidad y coincidencia de penalidades y de ciertos ideales, el caso es que los combatientes españoles en defensa de una gran unidad de la Whermacht alemana estuvieron juntos con los aviadores de la República que habían llegado en último lugar a Kirovabad y que no quisieron trabajar, ni combatir ni plegarse a los dictados de los soviéticos. En un caso terminaron su cautiverio de once años en Rusia y en el otro acababa una odisea llena de penalidades sin cuento que duró quince años para los que volvieron juntos en el buque que arribó a Barcelona el 2 de abril de 1954.

El que lo cuenta en primera persona con buena memoria es un madrileño de estatura media, que conserva un aspecto agradable y vivos ojos de linco que ninguna de las enormes torturas sufridas han podido apagar. Nació en Madrid el seis de enero de 1919 y a pesar del tiempo pasado no quiere aparecer como protagonista por lo que no citamos su nombre respetando su deseo y aunque los hechos hacen que sea fácil reconocer sus rasgos, aunque solamente a ciertos conocedores.

Estuvo inicialmente como soldado de Intendencia en la Brigada de "El Campesino" y algo más tarde en una brigada estacionada en El Jarama. Allí se enteró de una convocatoria para Aviación resultando aprobado el 2 de febrero de 1938, junto con otros seis de un grupo inicial de sesenta en el cual algunos eran miembros de la CNT. A continuación van a parar a Los Jerónimos en Murcia como tantas otros contingentes que esperaron allí el ser designados para algún curso. En un momento determinado fueron seleccionados cien a los que hicieron fotografías y pasaportes, para descubrir que los que se iban eran los no llamados. Los restantes en Madrid fueron interrogados por una comisión de siete u ocho oficiales al mando de un ruso en el edificio de la Subsecretaría de Marina ya antes del 2 de febrero. Era el primer obstáculo a superar. Luego pasaron a la comisión médica y finalmente llegaron a Alcantarilla en abril de 1938. Entre junio y julio los trasladaron a Sabadell en aviones durante la noche, volando desde Manises a Barcelona. En una ocasión un avión de los dos que despegaron se estrelló falleciendo la mitad de sus ocupantes, entre los cuales había seis ocupantes y 12 alumnos.

EL VIAJE DEL PRIMER CONTINGENTE

En total se unieron en la escuela 54 alumnos que provenían de Alcantarilla y de Sabadell. El 5 de agosto los embarcan en cinco autobuses con dirección a Port Bou de donde siguen a París y luego a El Havre en tren; en este último puerto pasaron 18 días esperando al barco ruso "María Ulianova" en compañía de algunos rusos que volvían a su tierra. Estaba Mandados por el capitán observador de Katiuskas Antonio Blanch Rodríguez.

Una vez embarcados se detienen en Londres tres días, donde dieron una vuelta por la ciudad como visita oficial. Álvarez Buyla, hijo del oficial fusilado por los sublevados en Marruecos en julio de 1936, se quedó algunas horas más en la ciudad con otro amigo, pues su tío era Cónsul de la Embajada española. De allí a Leníngrado y seguidamente Moscú y Kirovabad a donde arribaron el 1 de septiembre. Siguen las vicisitudes normales de todos los grupos, siendo ellos el primer contingente de la Cuarta que recibe su instrucción en vuelo. El 11 de febrero de 1939 terminó el entrenamiento en R-5 con el Jefe de Patrulla Piskúnov, que le dio la mano y lo saludó como Sargento Piloto. Pasó a volar el R-6, el bimotor de chapa ondulada que se empleaba para soltar a los pilotos en los Katiuskas. Su instructor Bats-haiev, que era de los mejores, pudo enviar cinco alumnos a los Moscas pero finalmente fueron tres a los I-16 y dos al bimotor R-6. Volando el R-6 se mató el alumno Fernando Fouz Fernández.

Terminaron de volar en Abril y luego de la famosa charla de Mirov, fueron saliendo primero los que querían volar donde fuera, luego los que se plegaron a ser enviados a las fabricas y a continuación "los malos" que querían marcharse; estos últimos llegaron a la residencia de Planiernaya el 1º de agosto.

LUEGO DE LOS OCHO DE MONINO, LOS VEINTICINCO RESTANTES

Luego de un mes allí pasaron a Mónino hacia octubre de 1939. Los ocho de Mónino fueron secuestrados en enero de 1941. El grupo original formado por algo más de cincuenta se fue desmembrando y luego de unos meses en Opalija pa-

saron veinticinco a la última residencia o casa de campo de Tolstopalsebo en Dubki. Allí fueron reducidos el 25 de junio, metidos en un vagón especial con pequeñas celdas, que estuvo detenido cuatro días sin comida ni bebida hasta que comenzó a marchar el 29 junio de 1941, ocho jornadas después de comenzar la invasión alemana.

A los jóvenes pilotos les acompañaba el doctor José Bote García, un veterano comunista que por alguna razón de rebeldía o falta de entusiasmo fue añadido a la lista de los deportados, completando el número de veintiséis. El grupo estaba compuesto por Francisco Aliaga Díaz; Salvador Almor Chirivella, de Sueca, Valencia; Jaime Beltrán Talón; José Calvo Muedra, de Valencia; Arturo Fernández Prieto, de Mahon, Menorca; Fulgencio García Buendía, de Albacete; Ricardo Gallego (marino); José García García, de Barcelona; Quintín López Moreno; Pedro Llopart (marino); Vicente Marqués Castell; Obdulio Miralles Pons, de Canet Lo Roig, Castellón; Vicente Montejano Moreno, de Madrid; Pascual Pastor Justón, de Barcelona; Felipe Pedreny Vidal, de La Figuera, Tarragona; Eusebio Pons López, de Barcelona; Agustín Puig Delgado; Claudio Ramell Colomer, llamado "Ramayets"; Máximo Ramos Arribas, de Bernades, Segovia; Hermógenes Rodríguez Rodríguez, de Madrid; Tomás Rodríguez Tenedor, de Siles, Jaén; José Romero Carreira, de Solveiras, Orense; Emilio Salut Payá, de Barcelona; Miguel Velasco Pérez, de Casarrubios del Monte, Toledo; Julio Villanueva Flores, de Valladolid.

LOS VEINTICINCO DEPORTADOS DESDE DUBKI

La odisea de un viaje que normalmente podía ser de una semana se completa en más de un mes, con frecuentes paradas interminables, con raciones de muerte y un trato vejatorio por cuenta de los soldados que les custodian. Llegan a la cárcel de Novosibirsk donde pasan unos meses y continúan a la cárcel de Krasnoyarsk, a donde arriban en octubre de 1941. En la primera cárcel inauguran lo que será ya una costumbre para ellos: los diez minutos al día al aire libre, paseando en fila india, con las manos a la espalda, sin poder hablar entre ellos y dando vueltas a un lóbrego y reducido patio. Nuestro hombre no podía con esto: las vejaciones de este estilo le eran intolerables y prefería quedarse en un rincón antes que sufrir aquella tremenda afrenta.

En la segunda cárcel del estado en Krasnoyarsk inicialmente no son admitidos. No están condenados por ningún artículo y el oficial que los recibía se negaba a que se quedaran. A los marinos los llevan en una barcaza por el río Yenisei hacia el norte en unas condiciones que causan en pocos días unas cuantas bajas. Cuando los pilotos van a viajar el río ya estaba congelado y lo hicieron por tierra. Aliaga escribe machaconamente cartas al director de la cárcel para que los saquen de allí y los conduzcan a un campo. Consiguen finalmente que los metan en una celda donde dormían por turnos los 26, de un lado y luego del otro. Al cabo pasaron al Campo de los presos políticos y comenzaron a trabajar, nuestro protagonista en la sejería. Se apoyaban unos a otros, declararon una huelga de hambre y les amenazaban continuamente con fusilarlos. En un descuido manejando la fresadora se le fue la mano y allá volaron sus dedos de la mano derecha. Él, que ya había protagonizado una huelga individual, en la cual la doctora le había dado un certificado de "lo-co", la única forma de salvarlo, ahora le ayudó a que en la cirugía aplicada preservara parte de la mano para que conservara algo del dedo índice, capaz de oponerse al pulgar, con lo cual ha contado con una poderosa pinza que le ha permitido manejarse bastante bien. Una obra de arte de aquel desconocido y meritorio equipo quirúrgico. Algunos "expertos" que han manejado una de aquellas maquinas, con un trabajo parecido al suyo de entonces, cuando le ven la mano le preguntan con razón: "¿Fue con una fresadora, verdad?".

Estuvieron un año en Krasnoyarsk; cuando los iban a cambiar a Kokand sus compañeros exigieron su presencia a la Dirección del Campo bajo amenaza de no moverse y accedieron. El accidente había sido hacia poco; consiguieron esperar unos días para que se pudiera ir con todos ellos. En octubre de 1942 llegó la orden para marchar a Karaganda. Salvador Almor Chirivella también se cortó en una mano, fue de los que volvió en 1956. Luego de tres días consecutivos de viaje en las condiciones habituales llegaron al nuevo campo de trabajo de Karaganda, donde estaban en un lugar a unos 40 kilómetros de la ciudad, cerca de la estación de Kar-luga. Llegaron en tren a Karavas y desde allí caminando a un Campo de Prisioneros para pasar una cuarentena. Desde ahí andando al Campo de Internados de Kok Usek. Allí trabajaron juntando y amontonando nieve que se congela, para luego cultivar los campos, usando el agua cuando llega el deshielo.

SIN JUICIO, SIN DEFENSA, SIN CONDENA

Karaganda, unos 2400 kilómetros al suroeste de Krasnoyarsk, casi en el límite de la República de Kazakstan, era un lugar donde había innumerables complejos que totalizaban 150.000 prisioneros y obreros forzados. Allí sufrieron grandes penalidades en la cárcel y en diferentes campos. Al llegar a cada sitio eran recibidos por el jefe de campo o de la cárcel. La rutina soviética imponía que cada uno respondiera al ser citado en la lista con su nombre completo y el artículo del código

por el cual había sido condenado. Ellos, sin haber sido ni siquiera juzgados, no ya condenados, respondían en voz alta “¡¡No Artículo!!”, con lo cual más de un jefe se quedaba sorprendido.

En Karaganda se unieron en distintos momentos unos 32 marineros españoles con los cuales compartieron numerosas penalidades y desgracias a través de los años. El grupo de 59 hispanos, no siempre agrupados, contó en algún momento entre ellos con el italiano Ettore Vanni, combatiente en España con la República y que en Rusia se identificó con los españoles hasta el punto de ser considerado por ellos como uno más. Al volver en 1947 a su patria contó el tremendo drama de los sepultados en vida en los campos de Karaganda. También la Federación Francesa de Deportados así como la española procuraron sacar el tema en los periódicos de la época, pero no consiguieron casi nada; en la Europa liberada dos años atrás los comunistas todavía eran muy poderosos y los relatos de prisioneros no tenían buena prensa entre la izquierda todopoderosa de entonces.

En 1947 habían ido saliendo todos los polacos, alemanes, rusos y quedaban solamente unos centenares, entre austriacos, algunos franceses, suizos, checos así como ellos y los judíos. Cuando al final se habían quedado solos los metieron en un tren para repatriarse y partieron para Odesa con escolta. El día 22 de mayo de 1948 según Velasco, los cincuenta y nueve españoles que habían vivido esta tragedia atravesaron la puerta del campo N° 13 de Karaganda. Por el camino murió de alguna enfermedad del estómago uno de ellos, Rafael Segura Pérez. En Odesa fueron a un campo cerca del Hospital y tuvieron alguna posibilidad de ser repatriados en aquel momento, reclamados por la Embajada de Francia. El embajador casi lo consigue pero no dio resultado. Por allí se quedaron Emilio Salut, Agustín Puig, Salvador Almor, Vicente Marqués. A Juan Bote, Francisco Llopis y Agustín Llonja se los llevaron ya que los consideraban los “jefecillos” entre ellos. Debidamente presionados una vez más, 22 del grupo español decidieron claudicar, de ellos diez pilotos, y quedarse en Rusia. Pero de nuevo todo era una trampa para dividirlos y machacarles la moral.

A mediados de 1948 salieron todos los pilotos juntos de Odesa y camino de Cherepovets fue la primera vez que coincidieron con los prisioneros de la División Azul, con los cuales ya hicieron el resto del calvario. En ese momento fueron divididos en grupos. Pasaron por Vorovichi, cerca de Vologda y de Leningrado, luego a otro campo fantasma y desde allí a uno distinto en el que fueron divididos de nuevo. Otro piloto que también fallecería en condiciones muy dramáticas, pero algo después, el 16 de julio de 1952, fue Eusebio Pons López. En Vorovichi doscientos españoles participaron en aquella celebre huelga de hambre; los que salieron a responder de la huelga cuando finalmente vino una comisión de Moscú a saber lo que pasaba fueron Pastor, Romero, Villanueva y Hermógenes. Ellos defendieron a todos los demás hispanos, luego de doce días al borde de la muerte. Los separaron en dos grupos al marchar de Vorovichi hacia los Urales, a un campo en Sverdlosk repartidos y mezclados con los combatientes de la División. En aquella ciudad los dedicaron a trabajar en la construcción de casas; hasta aquel momento “Yonyi” se había negado a participar en trabajos mecánicos, aunque no en otros livianos. Les decía a sus cancerberos: “El código soviético prohíbe que los inválidos trabajen”. Pero en este nuevo campo sus compañeros le pidieron que participara.

Al cabo de unos años concentraron en un campo de Ucrania el 19 de febrero de 1954 a los 12 pilotos que eran más afines y se habían mantenido más unidos, aunque no estuvieron siempre juntos, y a los militares de la División Azul; de ahí a Odesa para esta vez sí, embarcarse camino de España.

Aprendió ruso casi correctamente, estudió y leyó múltiples libros en cada campo o prisión a donde llegaba, porque leía mientras los demás trabajaban y les hacía otras tareas menos exigentes físicamente. Se sabía de memoria una parte del libro de la “Historia del Partido Comunista de la Unión Soviética” uno de los mamotre-

tos más incontestables del pensamiento humano y cuyo capítulo 4º es totalmente ininteligible incluso para los adictos. Conoció a muchos rusos que eran buena gente y que le ayudaron. Siendo joven y con ansias de vivir tuvo relaciones con chicas jóvenes que le hicieron llevaderos tantos sufrimientos. Mantuvieron los españoles una unión y un espíritu de unidad y compañerismo dignos de hermanos, e hicieron grandes sacrificios unos por otros. Conoció a todos los divisionarios que se hicieron famosos, y respetando al Capitán Palacios opina que el verdadero héroe fue el Capitán Oroquieta. Andrés Asensi Álvarez-Arenas el piloto de la Escuadrilla Azul era más simpático y hablaban de los mismos temas de aviadores.

Estuvo desconectado poco tiempo de su familia; pero al contrario que muchos otros españoles siempre consiguió enviar cartas a través de alemanes, mujeres amigas que al cabo de cierto tiempo llegaban a su destino. Por el mismo procedimiento recibía noticias de su familia, lo cual sorprendía mucho a sus carceleros. A algunos guardianes rusos les extrañaba muchísimo, pero nunca le descubrieron los enlaces. En Karaganda estuvieron totalmente aislados; su familia no se enteró de su accidente acaecido en 1942, hasta principios de 1947, a través de un contacto desde Checoslovaquia.

EL VIAJE FINAL HACIA ODESA Y LA LIBERTAD

Los doce supervivientes del grupo de veinticinco que salieron con el Doctor Bote el 25 de junio de 1941 desde la casa de Dubki, llamada también Tolstobalsevo —dedo gordo—, fueron los primeros en volver en el Semíramis. Eran Francisco Aliaga, José Calvo, Fulgencio García Buendía, José García García, Vicente Montejano, Pascual Pastor Justón, Claudio Ramell Colomer, llamado por ellos “Ramayets”, Máximo Ramos, Hermógenes Rodríguez, José Romero, Miguel Velasco Pérez y Julio Villanueva. Otros volvieron en años posteriores.

Después de aquellos quince años de odisea, la llegada a Barcelona debió ser tan apoteósica y emocionante como la describen las crónicas. Allí estaban sus familiares próximos y lejanos, algunos tíos suyos venidos de lugares distantes, padres, hermanos. Y mucha gente que venía a preguntarles que era de los suyos. De Barcelona fueron a una casa de reposo en Marbella.

El régimen de Franco los trató bien aunque no los consideró exactamente como a los miembros de la División. Yonyi trabajó en el Instituto Nacional de Previsión, la Seguridad Social de entonces, igual que otros de entre los doce. Miguel Velasco estaba en “Filiaciones” por lo que cada vez que algún compañero volvía de Rusia, al darle trabajo aparecía en los registros, se lo comentaba a los demás. Se consideraban “uña y carne” con los divisionarios y con los antiguos desertores de la División Azul, que se pasaron al Ejército Rojo pero acabaron en los mismos campos y que volvieron con ellos; casi no hubo fisuras entre ellos a la vuelta a España.

Cuando se enteró de que empezaba a formarse ADAR, Asociación de Aviadores de la República, se afilió y al llegar el Título 1º, lo hicieron comandante y le dieron su pensión. Los de Cataluña, quizás sus gestiones mejor presentadas o con más suerte e influencias, consiguieron mejores empleos, teniente coronel o coronel, retirados por supuesto, pero no protesta ni se queja, cree que fue acertado y el trato generoso.

Pero nunca ha querido publicar un libro o recopilar sus memorias. Lo podía haber hecho su hijo Luis, aficionado a escribir, pero jamás ha dejado que se cuente nada en su nombre. Este relato en un pequeño homenaje a su discreción y a su enorme valor que le permitió volver y sobrevivir dignamente. Solo los conocedores en profundidad de estos temas sabrán quién es, ya que fallecidos todos sus compañeros, él es el único superviviente de unos españoles heroicos que añoraron su Patria durante tantos años y consiguieron retornar con sus anhelos y nostalgias incólumes. Un notable ejemplo que los jóvenes de ahora deberían leer y recordar.

En conjunto y acosados de una forma u otra, los de Mónino pasaron un año de paz y buenos alimentos, cosa que no disfrutaron ninguno de los que habían caído en las fábricas. Uno de estos incluso consiguió volverse a Mónino abandonando su fábrica, cuestión bastante sorprendente. Era Miguel Velasco Pérez, y hasta él mismo estaba asombrado de que no le pasara nada a su vuelta a Mónino. De los 53 pilotos que el 3 de septiembre de 1939 se oponían a trabajar, salieron primero 17 a otra casa de reposo que Reguengo no identifica pero debe ser Dubki. A los cinco meses solamente quedaban los 12 que llegaron a la fase final de Mónino. Entre los muchos “mentores” que querían apuntarse el tanto de convencerlos se alinearon Balaguer y Pretel, y al cabo de algún tiempo tres nombres nuevos: Binogradov, Schatajov y otro hombre del laboratorio. Mandan a algunos a otra casa en Opalija, a 40 kilómetros de Moscú. Los pilotos se dedican a visitar las embajadas, incluida la alemana.

LAS DIFERENTES TRAYECTORIAS

Diseminados por la URSS en 1939

Los que no llegaron a volar como pilotos profesionales tuvieron una trayectoria distinta a la de los pilotos. Fueron inicialmente alumnos pilotos, luego en 1939 y 1940 trabajadores en distintas fábricas y algunos, muy pocos estudiantes. A continuación casi todos se convirtieron en guerrilleros al comienzo de la invasión alemana y de ahí, sólo algunos pasaron a volar los U-2, pero la mayoría continuaron con los guerrilleros. Esa es la razón de que miembros de la 4ª Promoción fallecieran en combate en distintos frentes de la URSS y la mayoría en la retaguardia alemana de los años 1942 y 1943, cuando detrás de las líneas del frente habían quedado grandes bolsas de combatientes y partisanos soviéticos, además de penetrar en aquellas zonas bien lanzados en paracaídas o trasladados de noche en aviones ligeros U-2. Ahí los guerrilleros hispanos de la 4ª fueron muy valio-

sos, se comportaron con gran valor, sufrieron muchas bajas y ganaron múltiples condecoraciones.

Los pilotos que terminaron el Curso Oficial como pilotos pasaron un par de meses en residencias de descanso; por ejemplo Pararols estuvo en Zhanki, cerca de Járkov en Ucrania, con varias decenas de exiliados catalanes que acababan de arribar a la URSS. Allí coincide también con algunos pilotos como José Pallares Ferrerós, Hipólito Nogués y José Puig Torres, jefe de escuadrilla de Moscas en los últimos días de la guerra. A finales de agosto un grupo de estos exiliados entre los cuales hay pilotos veteranos y de la 4ª Promoción salen para la fábrica "Sierp y Molot" (La Hoz y el Martillo). De la Cuarta eran Sebastián Altemir, José María Letosa, Juan Eguiguren, Juan Pinto, Luis del Oso, Miguel Valles, Adolfo Torres, Mariano Chico, Felipe Escribano, Benito Ustarroz, Jacinto López Loaisa y Francisco Pararols. Veteranos pilotos eran Juan Lario Sánchez y Fernando Buenaño Aguilera.

Pero antes volvamos a los comienzos de mayo de 1939.

Comenzó el arte de divide y vencerás

A los "malos", el día 2 de mayo les anunciaron que al día siguiente saldrían hacia Moscú casi todos ellos y así fueron embarcados en el expreso Tiflis-Moscú. Después de un trayecto en el maravilloso Metro de Moscú salieron hacia Planiernaya, donde les esperaban unos autobuses que les condujeron a la residencia, enclavada entre arboledas de pinos y álamos blancos. Allí coincidieron con españoles comunistas que estaban recién llegados con sus familias del Norte de África y de Francia.

Podían salir a pasear por Moscú y enlazaron con chicas jóvenes que cumplían tareas de información para la NKVD. Bailaban en el cercano Parque Máximo Gorki con las jóvenes y veían con incredulidad a parejas formadas por dos hombres, prodigándose caricias como enamorados.

Los del PCE montaron acusaciones contra algunos alumnos tildados de fascistas, entre ellos Pac Morata. Así consiguieron convencer a algún grupo que salió hacia la Fábrica Stalin de Moscú y algo más tarde a otra en Cheliabinsk. Todavía quedaba un grupo de cincuenta jóvenes que insistían en irse a México. Pronto recibieron orden de preparar sus maletas para irse a otro lugar; fueron conducidos a Mónino, donde había otra casa de reposo poblada por miembros de confianza del PCE. Un día apareció Mirov de nuevo, el que les prometió salir de Rusia; les dijo que era imposible abandonar la Unión Soviética y que México ponía enormes impedimentos para ir allí.

De inmediato pensaron en acudir a embajadas extranjeras, lo cual era la solución más peligrosa para todos ellos. Se pasaban el día fuera de la residencia y confiaban en las chicas

que no debían y desconfiaban de las que eran de confianza. La NKVD estaba al corriente de todo lo que hacían.

Blasco se puso en contacto con la Embajada Alemana. En pocas semanas seis jóvenes habían presentado solicitud de pasaporte y una petición de regreso a nombre del Ministro de Asuntos Exteriores español Serrano Suñer.

Otros decidieron darse por vencidos aunque fuera momentáneamente y pedir trabajo. Julián Expósito, Jesús Martínez, Agustín López Marcos, Gustavo, el Negro, el "Sequillo", Benito, Marinas, Perico y ahora el propio Blasco fueron a la Comisión del Trabajo y solicitaron trabajar en Moscú. Finalmente salieron un grupo de los recalcitrantes para Kolomna, a cien kilómetros de Moscú. Los recién llegados fueron alojados en una barraca de madera, algo apartados de la residencia más compleja, un edificio de ladrillo de siete pisos y construcción reciente, donde se alojaban los residentes españoles. Pero todavía quedaba un grupo importante de alumnos pilotos en Mónino.

El duro trabajo en las fábricas rusas

Les nombraron a cada uno un obrero veterano para que les enseñara el oficio correspondiente, entre los cuales los jóvenes españoles hicieron verdaderos amigos. Les enseñaron como protegerse del sistema lo mejor posible. Vivían en Golutbin, el barrio obrero de Kolomna, a donde llegaron el 20 de octubre de 1939.

El único sitio que les causó a los españoles una auténtica sorpresa fue el Palacio de Cultura donde contemplaron un "Lago de los Cisnes" espléndido. Luego bailarines como el madrileño Agustín López Marcos causaron impresión entre las chicas del baile. Los hispanos se apoderaron del ballet completo.

Habían conocido Blasco y su amigo a un par de chicas rusas con las cuales intimaron en distintas épocas. Juan se tuvo que casar meses más tarde con una de ellas, Kariné, porque la muchacha se quedó embarazada. Siguió viendo de vez en cuando a

los pocos de la 4ª que en Mónino todavía aguantaban imperterritos sin doblegarse a trabajar, para lo cual tenía que hacer largas jornadas de metro y tren en algunos días libres. Pronto aquellos insobornables estarían en la Torre de Pugachov encerrados durante meses.

El lunes 29 de enero de 1940 a las tres de la madrugada se presentaron en la residencia de Mónino tres rusos acompañados de una traductora y leyeron una lista: Luis Milla, Vicente Monclús, José Goixart, Juan Sala, Juan Navarro, José Gironés, Francisco Pac y Francisco Tarrés debían arreglarse y acompañarles para recoger pasaportes en el Socorro Rojo Internacional. Tres chicos más, José Riba Roca, Francisco Llopis Crespo y Pascual Pastor Justón, pidieron al que hacia de jefe que les dejara acompañarles, a lo cual accedió aun-



Distintas perspectivas del avión de asalto Iliushin IL-2, Stormovick. Foto F. Meroño.

que muy contrariado. (De los citados Milla, Sala, Navarro y Tarrés resultaron con el tiempo muertos. Pac no murió en Siberia. Monclús estuvo dieciséis años en cárceles y campos; Goixart y Girones repatriados vivieron en Barcelona a su regreso). Dieron cuenta en varias embajadas de lo que sucedía con los jóvenes españoles pero nadie les ayudaba. Denunciaron personalmente a los dirigentes comunistas que vivían todavía con ellos en Mónino: Cabo Giorla, Pretel, Balaguer. Les insultaron y les pronosticaron finales parecidos a los más innobles, que luego se cumplieron: Barneto murió a los pocos meses, José Díaz se arrojó desde un balcón en Tiflis, Cabo Giorla murió algo más tarde y Pretel, Balaguer y otros arrastraron vidas miserables en la URSS.

Al día siguiente del secuestro de los ocho compañeros, los treinta y tres pilotos que quedaban en Mónino se dividieron en pequeños grupos y se fueron a la Embajada Francesa. El policía de turno al ver entrar a varios pequeños grupos telefoneó a la NKVD. Resistieron tres días en el interior de la Embajada. Rellenaron peticiones para la Legión Extranjera. El Embajador se fue a charlar con Molotov; pero a los pocos días los alemanes entraban en Francia y los presuntos legionarios se quedaron en la URSS.

En la primera mitad de abril de 1940 los pilotos que quedaban en Mónino esperando la promesa de ir a México, fueron trasladados de nuevo, ahora a una Casa de Reposo en Opalija hasta el 16 de mayo en que los trasladaron de nuevo hasta Dubki, en la línea de ferrocarril de Kiev. El 23 de junio, cuarenta y ocho horas después del ataque alemán tres de ellos, Pascual Pastor Justón, Agustín Puig Delgado y Rafael Segura se presentaron en la Embajada de los Estados Unidos en Moscú, para solicitar refugio político. No podían hacer nada por ellos ya que no tenían pasaporte de ningún tipo como españoles. El 24 de junio los levantaron de madrugada. En Moscú los metieron en vagones y salieron hacia Siberia desde la Estación de Kazán, en la Plaza Konsomolskaya.

Tardaron 33 días y arribaron a Novosibirsk. Poco después les propusieron alistarse contra los alemanes como pilotos. Pero se negaron y los 25 pilotos restantes en ese momento, junto con el Doctor Juan Bote García pasaron en una estrecha celda seis meses. A partir de ese momento fueron a lo largo de meses y años a los campos en Igarka, Vasilok, Magalan, Kolimá, Indigirka y Karaganda, sucesivamente, juntos o en pequeños grupos.

Julián Expósito fue detenido unos días más tarde y se le propuso en la NKVD espiar a sus camaradas desde dentro del grupo. Según le dijeron tenían detenido a un primo suyo que había venido a Rusia a espiar para una potencia extranjera. Firmó y se convirtió en espía de sus propios compañeros; no tenía otro remedio. Lo mismo sucedió con otros dos compañeros más, pero se lo contaron a los otros y elaboraban los informes de acuerdo unos con otros, de la misma forma que hacía Meroño durante decenas de años con sus amigos Carlos Ayuso y Ramón Moretones, después de la Guerra.

La embajada alemana el día 21 de junio de 1941

En la mañana del 21 de junio de 1941, el día en que a la madrugada siguiente los ejércitos alemanes iban a invadir Rusia, un coche con la bandera del Partido Nacional-socialista Alemán se detuvo en una casa donde vivían españoles emigrados. Preguntaban por varios españoles para darles varios pasaportes que no consiguieron entregarles; pero fue lo suficiente como para traerles la perdición a todos los implicados. Buscaban a cinco españoles jóvenes que en su momento habían solicitado un pasaporte alemán y eso fue el motivo de sus posteriores sufrimientos. El automóvil alemán



Ceremonia de homenaje ante el monumento a los caídos españoles durante la Gran Guerra Patria, que se erige en la ciudad de Smolensk. Foto del autor, vía A. García Cano.

volvió al callejón Stanislav ó Stanislavski Pereulok, donde se encontraba la Embajada Alemana en la capital.

A partir de ese día las condiciones en Rusia cambiaron en poco tiempo a peor y las fábricas se reconvirtieron para producir material de guerra. Según Blasco el ochenta por ciento de la gente deseaba que llegaran los alemanes (Clarita Rosen en una nota lo insulta por resaltar aquel deseo). Habían pasado muchos meses desde el Pacto Contra-Natura Molotov-Ribentrop y al llegar el día 21 de junio de 1941, todo el mundo huía hacia el interior, mas allá de Moscú, pero en especial los judíos y los comunistas, que rompían los carnés del partido. Los trenes servían de parapeto a los soldados desertores que viajaban colgados de los estribos. Muchos rusos que no eran ni judíos ni comunistas opinaban “¡¡ Con los alemanes no se estará peor !!” Los españoles exiliados recibieron orden de evacuarse con las fábricas respectivas. La fábrica de locomotoras de Golutbin se evacuaba a Krasnoyarsk, en el corazón de Siberia.

Juan Blasco mientras tanto había comenzado su viaje a Krasnoyarsk con los obreros de la fábrica; tardaron 34 jornadas en llegar a Novosibirsk, a mitad de camino hacia la nueva sede de la fábrica. Los pilotos habían oído que un número de mujeres esposas de españoles, ancianos y chiquillos habían sido evacuados a la ciudad de Kokand, donde también estaban inválidos de la Guerra de España, de las Brigadas Internacionales y algunos revolucionarios. Los pilotos acechaban para abandonar el tren cerca de Novosibirsk y poder

escaparse hacia Kokand. Entraron en contacto con Acevedo, un refugiado asturiano que tenía confianza con el responsable del Socorro Rojo Internacional. Al final pudieron subir al tren con destino a Tashkent, capital de Uzbekistán; allí hicieron trasbordo hacia Kokand.

Kokand esta en las estribaciones del Pamir. Había aumentado de tamaño tres veces desde los cien mil habitantes que tenía antes de la guerra. El Socorro Rojo los alojó y tenían contactos con antiguos miembros de las Brigadas Internacionales, esposas de refugiados españoles y sus familias. Buscaron trabajo pero no se encontraba nada. El teniente coronel José Arcega vivía con su esposa y dos hijos en Kokand. Estaba físicamente muy débil. Tenía una pensión pero muy exigua; acuciado por el hambre no se quejaba, guardaba todo para sus hijos y con su estilo de hidalgo español, aceptaba su horrible situación. Murió de inanición dejando desamparada a su joven esposa y dos hijos de seis y siete años.

Hacia lo más profundo e incógnito de la URSS

A los pocos días de llegar los de la fábrica a Kokand, el 24 de enero de 1942, los veinticinco españoles que estaban prisioneros en Novosibirsk, fueron conducidos a Krasnoyarsk, junto al Río Yenisei, donde estuvieron tres meses más en condiciones peores que en la cárcel de Novosibirsk. A finales de abril de 1942 fueron enviados a la Colonia de Trabajo Número 1, un lugar donde frecuentemente se producían accidentes con mutilaciones por las condiciones inhumanas y peligrosas de trabajo en la serrería de maderas. Allí pronto estuvieron mutilados el madrileño Vicente Montejano Moreno “Yonyi” y el valenciano Salvador Almor Chirivella.

El secuestro del grupo en el cual uno de los componentes principales era el teniente coronel José Arcega Najera ocurrió de la forma siguiente. Cuando el grupo principal de pilotos volvió por la “Casa de los Españoles” en noviembre de 1941 encontraron a Clarita Rosen y a la esposa de Ángel Santos; les leen una carta de uno de los “evacuados forzados” que desaparecieron en junio.

Según ese relato, estaban en la República de Kazajstán, en el Asia Central, en la ciudad de Kokand cerca de la capital Tashkent, a donde arribaron los que quedaban de los 37 españoles del colectivo español, en un vagón de mercancías. Tardaron un mes y medio en llegar, alimentándose por el camino con lo que cogían en los campos sembrados, coles, zanahorias, patatas ya que nunca les dieron nada de comer. Primero murieron los pequeños, por falta de alimentos para ellos y los fueron enterrando por el camino. Mas adelante murieron los viejos algunos, marido y mujer, juntos. Después comenzó la disentería, que se fue llevando poco a poco a los demás ya jóvenes y viejos. Cuando llegaron al Kokand, de los 37 quedaron ocho y al llegar allí los metieron en una cuadra. Allí murieron y fueron enterrados el Teniente Coronel Arcega, que fuera jefe de personal de las Fuerzas Aéreas y antes de eso jefe de la 3ª Escuadrilla de Katiuskas en el Grupo 24 y luego Jefe del mismo, y su hijo de doce años, fallecidos de inanición. “Ahora no sabemos que será del resto, quizás trabajemos en el Sovjok (Koljós o cooperativa agrícola)”.

La dura posguerra en la Rusia soviética

En el mes de abril de 1947, Blasco se encontraba trabajando en el Buró de Información Soviético desde hacía ya más de diez meses, cuando recibió noticia de que la Embajada de México le concedía pasaporte; pero esto nunca se materializó. Meses más tarde comenzó a trabajar en la Fábrica Nº 30. Allí había bastantes españoles y estaba in-

cluso su compañero que luego lo delataría, que comenzó de nuevo a frecuentar a Blasco, al igual que Federico Peña, también piloto.

Blasco comenzó a visitar de nuevo las embajadas extranjeras para ver si conseguía algo. Escribió un documento que trató de hacer llegar a la de Venezuela y finalmente fue encarcelado en la Lubiánka el 25 de noviembre de 1948. Pasó la consabida retahíla de interrogatorios y sucesivos encierros y malos tratos, y conducido a la otra temida prisión del centro de Moscú, la Lefortovskaya, la tenebrosa cárcel política construida en tiempos de Catalina la Grande. En la primera mitad de septiembre de 1949 firmó su declaración y fue a parar a la Butirka, otra prisión que no conocía. Lo condenaron a diez años de cárcel. Coincidió en la misma celda por unos días con el funcionario alemán que estaba en su embajada el día 21 de junio de 1941, Karl Krüger; los funcionarios que buscaron a los jóvenes españoles confundieron el barrio Kolomneski de Moscú con la ciudad de Kolomna y Blasco era uno de los que buscaban; tenían que entregarles salvoconductos para salir de Rusia.

La nueva condena de diez años la cumplió en parte en una de las cárceles “modelo” en la que estaban principalmente extranjeros, doscientos alemanes, veinte austriacos y otros varios de muchas nacionalidades; allí estaba Francisco Ramos y un costarricense llamado Francisco de Magallanes. Poco tiempo después llegó a aquella cárcel más humana Vicente Monclús Guallar, un piloto de los ocho que fueron conducidos en 1939 de Mónino a la Butirka cuando esperaban salir al extranjero; en aquel momento ya había cumplido una condena de ocho años en Siberia. Ahora lo habían condenado de nuevo a otros diez más. De sus compañeros de reclusión sabía bien poco; de Gironés, Goixart, Pac, Tarrés y Milla no volvió a saber nada. Juan Sala se escapó del campo con Monclús y fue gravemente herido. Juan Navarro se volvió loco de hambre y le dijeron que falleció.

En marzo de 1953 falleció Salín; comenzó a mejorar la situación en todos los sentidos, mayores libertades, mejor comida y se empezaron a revisar condenas y a liberar a presos. El que ahora los responsables de todas las atrocidades soviéticas señalaban como único culpable, Laurenti P. Beria fue fusilado el 24 de diciembre de 1953.

Unos meses antes de la muerte de Stalin, falleció Eusebio Pons López, uno de los pilotos secuestrados en la Casa de Dubki. Era un chaval en el que se concentraban grandes virtudes, ya que además de su aspecto alto y distinguido poseía una inteligencia evidente. Sus amigos de entonces eran José Antonio Rico, José Barceló, Ramón Cerdá, y Lorenzo Gómez Naya. Según Blasco sus cuatro amigos fueron reclutados para las escuelas de espionaje. Pons falleció en la enfermería del Campo Número 5 de Stalino el día 16 de julio de 1952, después de una enfermedad gástrica que no le curaron en ningún momento.

Juan Blasco, desde el día en que fue a verle su esposa, que se había divorciado de él tres años antes, no supo nada sobre su libertad durante dos años más. Otros que tuvieron más suerte y colaboraron de buen grado con los soviéticos fueron recolocados en la vida civil con mayor o menor fortuna. Pararols después de realizar varios cursos fue profesor de una Escuela de Oficios mientras estudiaba Perito Industrial. En conjunto todos los guerrilleros y combatientes obtuvieron puestos que les permitieron vivir pasablemente. Pararols con su familia, esposa española y dos chicos, volvió en el barco que salió de Rusia en octubre del año 1956, el “Crimea”, que arribó al puerto de Valencia el día 23 del mismo mes.

Se van a España los primeros exiliados

En la recientemente editada biografía de José María Bravo "El Seis Doble", decíamos que "a partir de 1954 comenzaron a regresar a España exiliados españoles, muchos de ellos antiguos combatientes, gracias a un programa de intercambios patrocinados por la Cruz Roja, con una serie de cláusulas y condiciones prefijadas y como parte de los acuerdos para el retorno de los miembros de la División Azul, que habían pasado en campos de prisioneros en Rusia 11 años de sus vidas. El día 2 de abril de 1954 arribó al puerto de Barcelona el buque griego Semíramis, en el cual viajaban 286 españoles, de los cuales 229 eran antiguos prisioneros de la citada unidad, pero también volvían con ellos 19 desertores, 4 Niños de Rusia, 19 antiguos marinos mercantes y una parte, 15 de los componentes de la 4ª Promoción de la Escuela de Aviación de Kirovabad". Se congregó una gran multitud, fue un enorme acontecimiento, desplazándose a la ciudad familiares de los tantos años perdidos, de toda España, con la esperanza de que entre los recién llegados viniera alguno de los jóvenes que habían partido tantos años antes, o alguien que supiera contar sobre los desaparecidos. En los años siguientes hubo otros dos barcos más en los que volvieron de forma institucional varios cientos de exiliados más.

Los quince pilotos de la última promoción de Kirovabad que volvieron con los Divisionarios en el "Semíramis", eran una parte de los secuestrados en la llamada por ellos Casa Solariega de Dubki. Entre los componentes de la 4ª hubo algunos que estuvieron en Rusia 15 años, los que habían llegado en 1939 y volvieron en 1954; pero otros volvieron luego de 18 años, desde 1938 hasta 1956. Ese fue el caso de Blasco que día por día, estuvo en Rusia desde octubre de 1938 hasta octubre de 1956.

Pero Blasco fue uno de los que tuvo que esperar todavía dos años adicionales, siendo uno de los más desafortunados en aquel reparto dantesco. En abril de 1955, cuando muchos españoles ya habían conseguido volver a la Patria, él con otros dos compañeros pilotos todavía fue de nuevo trasladado a otro campo de trabajo. Esta vez fue en uno de los viejos campos de Potma, llamados del Dubráb Lága, en la República de Mordovia, en Siberia. Estaba con Monclús y Ramos; este conocía desde tres años atrás estos campos. Van a parar a la sección Número 11, que no era un mal sitio en comparación con otros, con poco trabajo y lleno de extranjeros de todos los países.

El mayor sarcasmo: declarado inocente

Blasco se encontró a Safárov, el antiguo barbero de Kirovabad y se saludaron con afecto; el judío había conseguido cierto manejo del idioma español y era muy simpático con los hispanos. El 1 de febrero de 1956 lo ponen en libertad, pero sin repatriarlo ya que lo declaran "inocente", después de diez años en distintas cárceles y campos. Conoce a un antiguo Capitán de la Marina Mercante, que al quedarse su barco en Odesa al término de la Guerra de España pasó a ejercer su carrera en la Marina Soviética. Fue acusado de espionaje y terminaba sus días en una casa de inválidos en Potma, República de Mordovia. Cuando Blasco por fin consigue llegar a Moscú, en la sede del PCE fue a entregar unos datos del Capitán de la Marina Mercante, Pepín Álvarez y allí le dieron una carta de su madre a través de la Cruz Roja y fechada en febrero de 1952, cuatro años antes, preguntando por su paradero. Ni siquiera la Cruz Roja Soviética podía obrar de forma libre y desinteresada y la carta había dormido el sueño de los justos hasta 1956.

El 15 de octubre de 1956 salió con otros españoles desde la estación de Kiev en Moscú hacia Odessa. Hacia unos me-

ses que Dolores Ibarruri había declarado en un mitin famoso, que los exiliados tenían que volver a España. El Partido se apuntaba al carro de la vuelta a la Patria, luego de haber impedido por todos los medios que aquello sucediera. Ahora la vuelta era un nuevo motivo de propaganda para la causa del PCE. Los Dieciocho Años de los que habla Blasco en su libro eran casi día por día los transcurridos para él en la Unión Soviética.

Al lado del buque "Crimea" que los llevaría a España el PCE había montado un escenario; a él subieron los amaestrados partidarios del sistema para declamar sus papeles bien aprendidos y dictados en Moscú. Jamás pudieron subir y declarar sus quejas los múltiples fallecidos en cárceles y campos, los tullidos e inválidos víctimas del terror, ni tampoco los muchos presentes víctimas neuróticas y psicológicas ya para toda la vida y que en ese momento todavía no podían decir la verdad sobre el "Paraíso Soviético" porque de ello dependía que abordaran aquel barco o no.

El día 23 de octubre de 1956 el "Crimea" se acercó al puerto de Valencia, donde cientos de personas esperaban tan emocionadas como los que viajaban en el barco. Pascual Pastor Justón había vuelto en el "Semíramis" en 1954 y al poco tiempo se casó con la hermana de Blasco y este escribió su tremenda historia en 1960, publicándose en Editorial "Antorcha" en Madrid en 1960.

Hace pocos días anotaba un precioso testimonio de Imre Kertész, que sufrió en Buchenwald la vesania de los nazis hasta 1945, el terror rojo en 1948 hasta 1956 en Hungría, y su restitución en 1957 y dice "¡¡ Siempre el mismo espectáculo!! ¿Porque se mantuvo setenta años?; su existencia (como del otro imperio del horror, que duró doce años) manifestó durante décadas la posibilidad de la irracionalidad, del caos, del terror y del vegetar humano en los niveles más bajos. Campos de concentración, asesinatos, psicopatía generalizada, humillación, represión, todo ello como práctica cotidiana mientras otros seres humanos vivían y nacían".

BIBLIOGRAFÍA

- Daniel Arasa. *Los españoles de Stalin*. Editorial Voráginne. Barcelona 1993. Editorial Belacqva Barcelona 2005.
- Juan Blasco Cobo. *Un piloto español en la URSS*. Editorial Antorcha, Madrid 1960
- Arturo Escorriguel. *Informe-Memoria de Funcionamiento de la Academia del Aire de Sabadell*. Mecnografiado, Diciembre de 1991.
- Carlos Lázaro Ávila. *Diario de un piloto de caza en Kirovabad; la formación de aviadores españoles en la URSS*. Ediciones Campomas, Valencia 2003.
- Vicente Monclús Guallar. *18 años en la URSS*. Editorial Claridad, Buenos Aires 1959.
- Eusebio Ortega Bustos. *Recuerdos....*". ICARO nº 59, ADAR Madrid, abril de 1999.
- Francisco Pararols. *Un catalá a l'Exèrcit Roig*. Llibres dels Quatre Cantons Girona 2002.
- Vicente Reguengo. *Quince años en Rusia*. Editorial AHR, Barcelona 1955.
- Clara Rosen. *Kirovabad*. ICARO números 67 y 68. ADAR Madrid 2001.
- Manuel Tagüeña Lacorte. *Testimonio de dos guerras*. Ediciones Oasis S.A. México, 2ª Edición 1974.
- Miguel Velasco Pérez. *Invitado de honor*. Opera Prima, Madrid 1995.
- Aeroplano nº 24, año 2006. IHCA. *Aviadores Españoles en la Unión Soviética*, Rafael de Madariaga Fernández.