

*Entrevista a*

# Teniente General Luis Navarro Garnica

JAIME AGUILAR HORNOS  
MANUEL CORRAL BACIERO

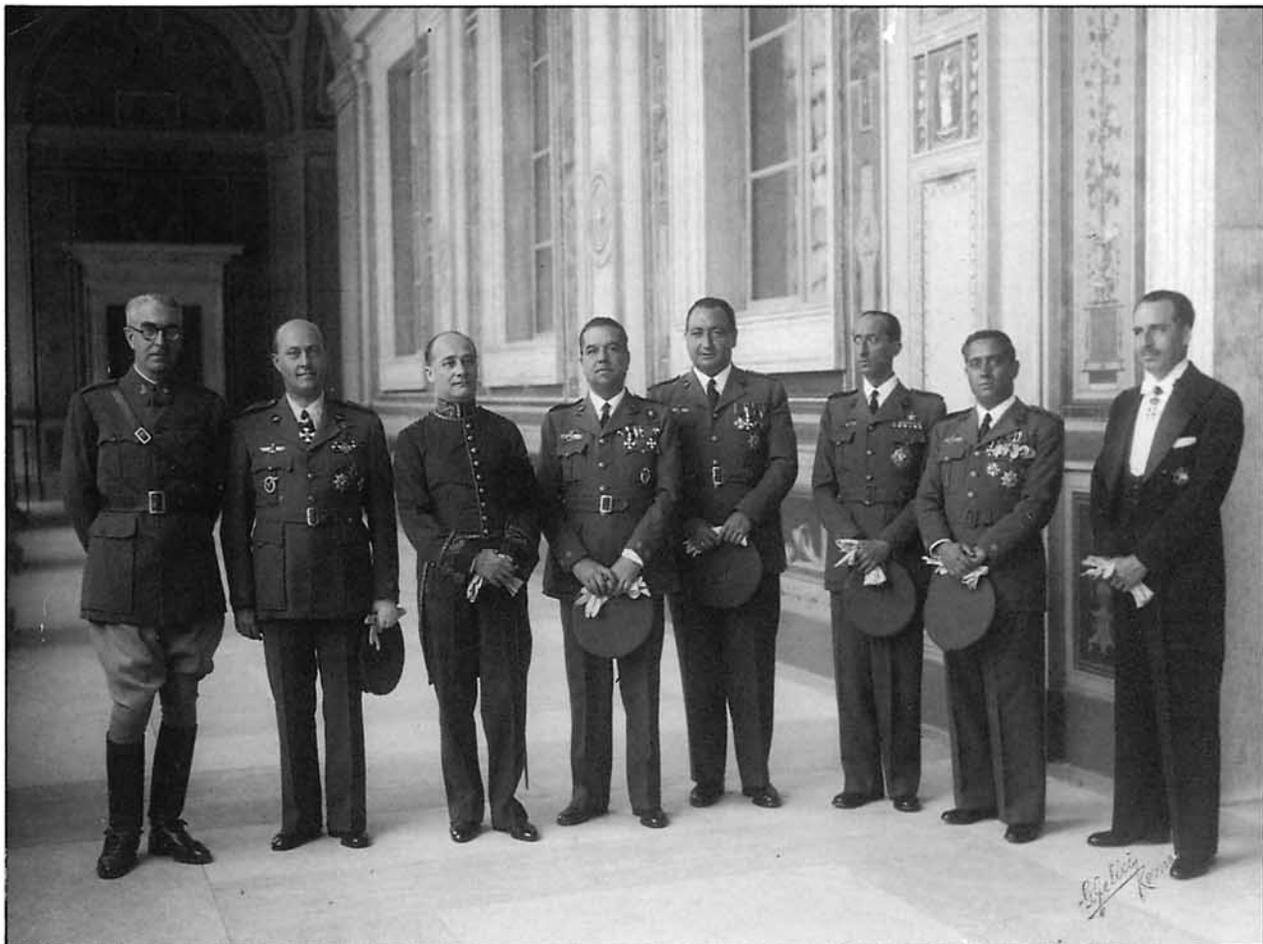
Fotografías: SANTIAGO MARTÍNEZ HERREROS



**E**L Teniente General don Luis Navarro Garnica lleva con una claridad envidiable sus 85 saludables años en los que se incluyen 70 desde su afiliación como Cadete en la Academia General Militar y 66 viviendo la actividad militar aeronáutica, desde que convirtió en su única vocación la del pilotaje, reservando sus sueños juveniles de ser tenor y maquinista de ferrocarriles para mejor ocasión. Toda una vida militar pasada entre destinos de riesgo y otros donde se cocinaban las grandes decisiones, conviviendo siempre con los personajes que han hecho la historia de nuestro Ejército del Aire, le convierten en un interlocutor necesario para conocer muchos detalles personales que, en ocasiones, no han trascendido y que resultan necesario para completar una historia que, sin testimonios como el suyo, podría quedar reducida a la frialdad y asepsia de los Boletines y Archivos. Si a ello le añadimos su humor e inagotable anecdótico, la conversación con el General Navarro sólo puede calificarse de amena e instructiva, plagada de detalles que pueden resultar tan sorprendentes al lector cómo el hecho histórico de que el nacimiento del Ejército del Aire español, tal como se produjo y como aún marca nuestro momento, se vio condicionado por una pelea en el Hotel Ritz de Barcelona. Es una historia entre otras muchas de las que nos dejó esta entrevista.

— *¿Cuándo se empezó a pensar en la aviación como fuerza independiente?*

— Desde que se creó la Aviación Militar fue un Servicio donde cada uno seguía perteneciendo al Arma o Cuerpo de origen. En muchos sitios, entre otros Italia, ya se había creado un Ejército del Aire y Kinde-



*Jefes del Ejército del Aire, que formando parte de la Comisión de Instrucción durante su viaje por Italia en 1941 fueron recibidos en audiencia privada por su Santidad Pío XII. Les acompañaron el Ministro y el primer Secretario de la Embajada de España en la Santa Sede y los Agregados Aéreos a la Embajada de España cerca del Quirinal.*



*El general Navarro Garnica, siendo Jefe de Estado Mayor del Aire.*

lán introdujo una reforma en 1926 por la cual se seguía perteneciendo al Arma o Cuerpo de procedencia, pero era orgánicamente un Cuerpo diferente con empleos distintos, con lo cual el mando lo ejercía quien era más antiguo en los empleos de aviación, no en el Arma o Cuerpo de origen. Esta reforma duró hasta diciembre de 1930, bajo el Gobierno de Berenguer cuando se volvió a la situación anterior.

Durante la Guerra no teníamos Cuerpo de Aviación, pero ya tuvimos desde 1938 el uniforme gris que luego se implantó como definitivo en nuestro Ejército y que fue diseñado por el General Carlos Pombo Somoza.

En esta época ya el General Kindelán quería hacer del Ejército del Aire una organización independiente y los primeros trabajos, mientras él estaba en Zaragoza, los hizo el luego General de Ingenieros Aero-náuticos Vicente Roa, que mandaba

lo que podríamos considerar su 1ª Sección de E.M.

Roa hizo un estudio de organización militar muy parecido al italiano. Había Escala del Aire, Escala de Ingenieros Aeronáuticos y Escala de Tropas y Servicios con varias divisiones y distintas Escalas que incluían todos los actuales Cuerpos y Especialidades.

— *¿Por qué no fue Kindelán el primer ministro del Aire pudiendo aplicar así su plan tan avanzado?*



Los hijos de Kindelán tuvieron una pelea al finalizar la Guerra en el Hotel Ritz de Barcelona con Alfonso Hoyos, amigo íntimo de Serrano Suñer y Vizconde de Manzanaera, al que llamaron emboscado, cuando en realidad había estado prestando servicio en los hidros de Baleares durante casi toda la Guerra hasta que le llamó Serrano Suñer para darle un cargo en el Ministerio del Interior. El General Kindelán puso a sus hijos un telegrama oficial —que yo vi porque entonces estaba al frente de su 3ª Sección—, solidarizándose con ellos.

— *¿Qué recuerdo guarda de él?*

Kindelán era un hombre inteligentísimo al que era preferible leer que oír hablar, porque escribía mucho mejor. Tenía una pinta triste desgalichada y seca, que mereció



que "La Codorniz" le diera la Orden de Guillermo el Taciturno en su categoría de abalorios, si no recuerdo mal, a lo que él contestó con una carta magnífica en la que les decía, entre otras cosas, que no debía ser muy taciturno cuando había tenido 9 hijos.

— *¿Cómo transcurrieron las cosas tras el cese de Kindelán?*

Sentimos mucho la pérdida de Kindelán porque, aunque al incorporarse durante la Guerra no fue inicialmente bien recibido por los que estábamos en Aviación porque se había retirado, estaba en la Hispano Suiza viviendo en Zurich, etc..., luego sus buenas dotes de mando y capacidad para llevar todo adelante cambiaron todo.

Pero su proyecto desarrollado por Vicente Roa no se llegó a llevar a efecto. Cuando llegó Yagüe me llamó para el mando de la 1ª Sección y me encontré con el proyecto, pero Yagüe quería hacer una especie de Legión con Tropas de Aviación que quería fueran de élite, más o menos como las "panzer" alemanas, y múltiples Cuerpos y Escalas.

Yo tuve muchas discusiones con él por mi experiencia en Unidades en Africa y aquí, respecto a la misión de las tropas, pero no hubo manera.

La información que teníamos era para hacer una aviación de 4.000

aviones, prescindiendo de la aviación estratégica porque entonces no había aviones de ese porte, para lo que íbamos a contar con la ayuda de los alemanes, y la organización tan grande que proyectamos se acabó convirtiendo en una rémora con grandes gastos de personal en los presupuestos del Ejército del Aire al no cumplirse todas aquellas previsiones iniciales.

El proyecto de Roa decía que el ingreso en Aire se hiciera por la antigüedad en Aviación, pero se barajaron diferentes posibilidades, porque los había que se habían incorporado muy posteriormente y con todo ello se llegó a la organización definitiva, que era totalmente distinta a la que estaba proyectada en tiempos de Kindelán.

— *¿La marcha de Yagüe no permitió retomar los planes anteriores?*

Yagüe no fue bien recibido y la gente se alegró de su marcha, no por la persona porque era de un



trato encantador, sino por que se le sentía como un extraño. Se había significado mucho por su actividad falangista y fue sustituido por el General Juan Vigón, pero no se retomó el plan de Kindelán.

Hay una frase de Vigón que retrata perfectamente la situación del momento, cuando dijo que era la época de la infraestructura y la avioneta, porque como no había aviones ni gasolina, la aviación tenía que ser la avioneta.



El Teniente General Navarro Garnica charlando con los autores de la entrevista.



— ¿Cree que tuvo gran influencia la marcha de Kindelán?

El Ejército del Aire habría sido mejor con los planes de Kindelán, porque Yagüe trató de imprimir un espíritu terrícola y legionario al Ejército del Aire que, aunque tuvo algunas resistencias, dejó sus infiltraciones imponiendo un efecto retardador que hizo perder el espíritu auténtico que se había llegado a tener durante la Guerra.

— ¿Se llegó a plantear la posibilidad de hacer un Ministerio de Defensa en aquellos momentos?

Franco no quería que hubiera un hombre con tanto poder. Cuando yo estaba de Segundo Jefe del Alto Estado Mayor lo comenté con el General Muñoz Grandes y me decía "para qué vamos a hacer el Ministerio de Defensa y que uno tenga todas las Fuerzas Armadas en sus manos. Franco eso no se lo da a nadie".

Resumen apretado de historias que se empezaron a escribir hace más de 50 años, la conversación con el Teniente General Navarro que ahora finaliza nos dejó algunas pistas: entre otras, el valor que pudieron llegar a alcanzar determinadas personas en el diseño de algo tan importante como nuestro Ejército del Aire. ■