

Francisco León Trejo: «En Cuatro Vientos no se sublevó nadie»

ANTONIO MONTERO RONCERO
Comandante de Intendencia del Ejército de Tierra

Francisco León Trejo fue coronel de Ingenieros del Ejército, ingeniero aeronáutico y piloto pionero del Servicio de Aviación Militar. Al asomarnos a su vida nos adentramos en la azarosa Historia Militar española de las primeras décadas del siglo XX, la cual, ligada a una degeneración progresiva en el plano político, tuvo como trágico colofón un sangriento enfrentamiento civil.

En el campo de la ciencia aeronáutica, son notables los personajes que pudieron tras la contienda desarrollar su actividad y contribuir al levantamiento en España de una cierta industria aérea en medio de tremendas dificultades. Pero desgraciadamente, la Guerra Civil y sus consecuencias privaron a nuestro país de un buen puñado de mentes de vanguardia que también habrían podido cooperar significativamente en los años que siguieron: Emilio Herrera, Arturo González Gil, Luis Sousa, Virgilio Leret, Antonio Gudín, Jenaro Olivé, Antonio Población, Manuel Bada, Carlos Pastor Krauel, Ismael Warleta, Mariano de la Iglesia, Alfonso Barbeta, Federico Keller y otros, entre los que se encuentra el protagonista de esta semblanza.

ANCESTROS HISPALENSES

Francisco León Trejo (FLT) era hijo de Francisco León Borrego (1864-1898) y María de los Ángeles Trejo Martínez (1867-1913), ambos de ascendencia netamente sevillana. Su padre, maestro mecánico, tenía un taller donde construía sus propias máquinas. Se especializó en el diseño y fabricación de componentes para molinos agrícolas. Gracias a su esfuerzo e ingenio, la familia alcanzó una posición de clase media con cierto desahogo económico. En la Feria de 1897, ganó el primer premio por el proyecto y construcción de un artilugio para tareas agrarias.

Francisco y María de los Ángeles tuvieron seis hijos: José (1879-1936), María de los Ángeles (1880-1971), Francisco (1889-1973), Manuel (1891-1938), Joaquín (1893-1936) y Encarnación (1895-1978).

UN ADOLESCENTE BRILLANTE

FLT nació el 14 de septiembre de 1889 en Alange, cerca de Mérida, donde su padre trabajaba por entonces, pero la familia no tardó en regresar a Sevilla. Comenzó su formación en la Moderna Escuela de la Maestranza. Pronto mostró interés por la geometría y sus aplicaciones prácticas. Durante la convalecencia de una enfermedad infantil tomó interés por el dibujo lineal, plasmando sobre el papel los fascinantes engranajes de las máquinas.

La temprana muerte de su padre dejó a la familia en una precaria situación económica. Tras pasar por varias escuelas de párvulos, con nueve años recaló en el Colegio de San Fernando, y en 1899 pasó al Colegio de San Ramón, en la calle

Sierpes, donde durante los siguientes cinco años cursaría el bachillerato. Como estudiante, su palmarés no pudo ser mejor: un expediente cuajado de matrículas de honor y el puesto número uno de la clase. El propio FLT narra las vicisitudes que habrían de llevarle en un tiempo asombrosamente breve a las puertas de la Academia de Ingenieros del Ejército:

“Los hermanos Rafael y Joaquín Ortiz de Zárate, hijos de un coronel de Ingenieros, que vivían en la calle Cañaverería, cerca de la plaza de Gavidina, solían concurrir con otros amigos para jugar juntos por la tarde después de la vuelta de la escuela, en la Alameda.

“A principios del año 1905, aparecieron con unos libros (Aritmética, de Salinas y Benítez, y Geometría, de Ortega) que nos llamaron la atención; habían sido matriculados por su padre en la Academia Politécnica Sevillana, en la calle Orfila, cerca de la plaza de San Martín, para prepararse para el ingreso en la Academia de Ingenieros Militares. Todo esto era tan nuevo que escuchábamos embobados sus descripciones en tardes sucesivas, de la carrera militar, etc. etc.

“Habiendo tenido desde hacía tiempo la ilusión de ser ingeniero, sin grandes esperanzas por las dificultades económicas para que mi madre, viuda con seis hijos, pudiera costear una carrera tan cara, me atrajo la información de que en Guadalajara no había que pagar matrículas ni otros gastos de enseñanza, salvo los libros, y que el hospedaje en casas particulares era muy módico (tres pesetas al día, incluyendo tres comidas, lavado de ropa, etc.). Y que en los dos últimos años de los cinco de la carrera, siendo ya alférez alumno, se cobraba la paga de 150 pesetas mensuales, o sea, el costo del hospedaje.

“Al comunicar mi deseo de estudiar en la academia preparatoria, lo cual era innecesario para el ingreso, mi madre y mi hermano mayor alegaron muy razonablemente que cuando terminara el bachillerato (faltaban cuatro meses), sería la ocasión de considerar la posibilidad. Mi madre tenía la opinión de que yo era muy obstinado (“Compadezco a la muchacha a quien te dirijas...”), y no le faltaban razones.

“A primeros de marzo, paseando por el mercado semanal Jueves (el Rastro sevillano) encontré un ejemplar usado de la Aritmética de Salinas y Benítez, que compré por una peseta... y desde entonces, todas las tardes, en vez de salir a jugar afuera, me encerraba en la biblioteca para estudiar hasta la hora de comer y después, hasta la de dormir; a fin de mes, mi hermano mayor me indicó (tal vez con la aprobación de mi madre y de mi tío Pepe, quien quizás se hubiera ofrecido a ayudar económicamente) que estaba dispuesto a acompañarme para consultar al director de la Academia, don Ildelfonso Gómez Santiago (ingeniero militar retirado), quien dijo que coincidía con el parecer de que terminara el bachillerato, pues la preparación para el ingreso exigía por término medio dos años, y sólo faltaban tres meses para los exámenes de aquel año. El mejor re-



Foto de estudio del primer teniente del Cuerpo de Ingenieros Francisco León Trejo, tomada hacia 1911, el mismo año en que, como ayudante de campo del coronel Silvestre, participó en el desembarco de una fuerza expedicionaria de dos mil hombres en Larache, para asegurar la ciudad. León Trejo había ingresado en la Academia de Ingenieros de Guadalajara sin preparación previa en 1905, recién terminado un bachillerato que había completado a golpe de matrículas de honor. (Familia León)



Cuatro Vientos, finales de 1915. En la foto aparecen los diecinueve oficiales incorporados a dicho aeródromo en septiembre, como aspirantes a pilotos. Con ellos, el capitán de Estado Mayor Luis Gonzalo Victoria, piloto de la promoción anterior. Primera fila, de izquierda a derecha: Joaquín González Gallarza, Pedro Pablo Hernández Ful, Alberto Álvarez Rementería, José María Aymat Mareca, Francisco Martín Prats, Fernando de la Macorra Carratalá, y Manuel Pérez Seoane y Díaz Valdés. Segunda fila: José Luis Riaño Herrero, César Gómez Lucía, Antonio Domínguez Olarte, Felipe Díaz Sandino, Luis López López, Manuel Montero Echevarría, José Navarro Margati, Fernando Sartorius Díaz de Mendoza y Luis Gonzalo Victoria. Tercera fila: Francisco Bustamante de la Rocha, Alfonso Fanjul Goñi y Antonio Valencia Fernández. Y coronando el grupo, Francisco León Trejo. Además, habían sido convocados en agosto al aeródromo de Tetuán, Vicente Roa Miranda y Apolinar Sáenz de Buruaga, y al de Arcila, Luis López de Aya-la. (SHYCEA, vía Cecilio Yusta)

galo del día de mi santo que creo haya recibido, fue aquel dos de abril, con la decisión de que podía empezar mis estudios; lo que fue la oportunidad del cambio de rumbo más importante quizás, para el resto de mi vida" (1).

EL SALTO DIRECTO A LA ACADEMIA

Aquel mismo año terminó el bachillerato, se presentó sin preparación previa a los exámenes de ingreso y los superó. El 6 de septiembre se incorporó a la Academia de Ingenieros.

El apoyo económico de su tío abuelo, Joaquín Borrego, doctor en medicina y contraalmirante de la Armada, resultó providencial, hasta que fue promocionado a segundo teniente y pudo valerse por sí mismo (2). En la Academia, combinó las buenas calificaciones con aventuras en grupo, entre ellas una travesía en barca por el Tajo hasta Toledo, o la subida al pico Ocejón (3). El 13 de julio de 1910, recibió su despacho de primer teniente de Ingenieros, y fue destinado al 3er. Regimiento Mixto de Sevilla junto a cuatro compañeros, entre ellos Alberto Álvarez Rementería.

DESEMBARCO EN LARACHE CON EL CORONEL SILVESTRE

En 1911, la presión francesa en la zona de Larache obligó al gobierno español a un desembarco de fuerzas en la noche del 8 al 9 de junio. Se utilizó como pretexto el leve tiroteo que en la noche anterior tuvo lugar en el zoco de la ciudad, pero la razón auténtica fue la ocupación de Fez por los franceses el 14 de mayo.

"Yo era entonces primer teniente del Cuerpo de Ingenieros, y el coronel Silvestre, que era el Comandante en Jefe de la fuerza expedicionaria, me había nombrado su ayudante de campo. Llegamos a Larache a medianoche en una noche sin luna, elegida precisamente para lograr el elemento sorpresa con los moros, por si éstos decidían oponerse a nuestro desembarco. La expedición se componía de

dos mil hombres, venidos de España en transportes de tropas escoltados por un par de buques de la Armada.

"Se arriaron las gabarras para el desembarco, los remos enfundados fueron colocados en sus toletes, y remontamos en absoluto silencio el río Lucus hasta las playas situadas al norte de la ciudad. La operación fue un éxito total. No hubo resistencia y pronto habíamos asegurado no sólo Larache sino, en unos días, también Alcazarquivir.

"No me enteré entonces, pero más tarde supe que de alguna forma, noticias sobre nuestra expedición y su coordinación habían llegado hasta miembros de la pequeña colonia europea que vivía en Larache entre la mayoría mora y la minoría judía. Bastantes de esos miembros se habían congregado en la casa de la familia Sáenz, que daba precisamente a las playas donde tuvieron lugar los desembarcos. El balcón, practicado a través de la antigua muralla de la ciudad, estaba lleno de gente, que hacía turnos para observar. Entre ellos estaba una señorita, que acababa de cumplir trece años dos meses antes. Su nombre era Carmen Sáenz y acababa de volver de Gibraltar, donde estaba en un internado.

"En vista del éxito de los desembarcos y la consiguiente pacificación de la zona que rodeaba a Larache, lo que llevó varios meses, los líderes de la comunidad europea de la ciudad decidieron, cuando finalizó la campaña militar, organizar un baile en el casino en honor a los oficiales de la fuerza expedicionaria española" (4).

En ese baile, tuvo ocasión de conocer a la mencionada señorita Carmen Sáenz de Vera, huérfana y emparentada con familias de diplomáticos extranjeros de la ciudad. Comenzó así una relación que culminaría en matrimonio, celebrado en Larache en marzo de 1916.

La fuerza expedicionaria comenzó de inmediato a operar, ampliando la zona de seguridad alrededor de la plaza. *"Álvarez Rementería y yo, al mando de una compañía de sesenta hombres cada uno, actuamos de forma independiente varios meses, hasta que la llegada del capitán García de la Herrán unificó el mando durante los dos años siguientes. Los tres éramos amigos y nos conocíamos muy bien" (5).*

Encuadrado en el Regimiento de Zapadores Minadores nº 3 de Alcazarquivir,



destacó su actuación en el *duar* Ulad-Bu Maisa en agosto de 1912, por la que se le concedió la cruz de 1ª clase del Mérito Militar con distintivo rojo. En abril de 1913 pasó al Grupo Mixto de Ingenieros de Larache. Al frente de su compañía, formó en la columna del general Fernández Silvestre durante las operaciones de junio, alternando los violentos combates con la construcción de fortificaciones y puentes y tendido de líneas telegráficas. Vivió la realidad de aquella guerra en toda su crudeza: la lucha cuerpo a cuerpo, los incendios de casas y sembrados; la muerte, en fin, como parte del acontecer diario.

El 6 de octubre fue promovido a capitán de Ingenieros, y al día siguiente se le concedió la cruz de María Cristina de 1ª clase por los méritos contraídos en las operaciones de Larache (6).

RETORNO A LA PENINSULA Y CURSOS DE AERONAUTICA

El 22 de octubre, al tiempo que partía de Madrid por ferrocarril la primera escuadrilla de 11 aeroplanos militares para Marruecos, FLT regresaba destinado al 3er. Regimiento de Zapadores Minadores en Sevilla. Poco después, necesitando aclarar sus ideas y meditar sobre su futuro, se tomó un par de meses de licencia por asuntos propios, que repartió entre Larache y Madrid.

A finales de octubre de 1914 fue convocado al curso de observadores (7) y se incorporó a Guadalajara, en cuya escuela comenzó a efectuar ascensiones en globo cautivo, con prácticas de croquizado, cartografía y lectura de planos, fotografía y transmisión de noticias desde la barquilla. A continuación realizó ascensiones libres, ejercitándose en navegación.

En enero de 1915 prosiguió el curso en Cuatro Vientos. Los exámenes de abril consistían en tres reconocimientos aéreos: táctico, estratégico, y topográfico. Tras superar las pruebas, quedó en situación de excedencia en la 1ª Región y en comisión en el Servicio de Aeronáutica Militar (8). Inmediatamente comenzó a recibir instrucción en el manejo de aviones, antes de convocarse el siguiente curso de pilotos. En los primeros vuelos se ensayaban los problemas vistos en las clases teóricas del curso de observador. Las prácticas de vuelo estuvieron repartidas entre Cuatro Vientos y Alcalá de Henares, y en menos de dos meses llegó el examen elemental del título de piloto de 2ª categoría, que realizó con éxito en un biplano biplaza Maurice Farman MF 7.

Una vez declarado alumno del curso de "oficiales aspirantes a pilotos" (9), continuó las clases hasta primeros de enero de 1916, y tras las pruebas, obtuvo la consideración de piloto de primera categoría. Fue destinado al Servicio de Aeronáutica en situación "A" (10). Entre sus compañeros de promoción se encontraban personajes cuyos nombres hablan por sí solos: Joaquín González Gallarza, José Riaño Herrero, José Aymat Mareca, Alfonso Fanjul Goñi, Fernando Sartorius Díaz de Mendoza, Felipe Díaz Sandino, César Gómez Lucía y su compañero de Cuerpo Alberto Álvarez Rementería.

En marzo contrajo matrimonio, y el 14 de julio estableció un récord de velocidad en un vuelo de Madrid a Valladolid y regreso, con pasajero, sobrevolando la sierra del Guadarrama por el puerto del León. En diciembre nació en Madrid su primer hijo, Alejandro.

INGENIERO MUNICIPAL EN LARACHE

Hasta después del verano de 1917 estuvo destinado en Cuatro Vientos, en la 1ª Unidad de Tropas. Fue entonces cuando solicitó el pase a reemplazo, quedando en situación "B" en Aviación (11). Es probable que la familia de su mujer tuviera bastante que ver en su decisión de alejarse temporalmente del servicio activo y sus riesgos, al tiempo que le buscaban una ocupación más segura: se instaló con su familia en Larache, donde comenzó a trabajar como ingeniero municipal en el diseño del proyecto de desarrollo urbano de la parte nueva de la ciudad. Ello le ocuparía los dos siguientes años, aumentando la prole con los nacimientos de Francisco en 1918 y Fernando en 1919. Durante ese período sufrió un serio descalabro al caer del andamio de una casa cuya construcción dirigía, ocasionándole desprendimiento del cuero cabelludo (12). Trató buena amistad con un periodista llamado Armario, quien había llegado de la Península para fundar y dirigir en Larache el periódico "El Popular" (13).

En diciembre de 1919 solicitó su vuelta al servicio activo. Tras ser aceptada, quedó momentáneamente disponible en Larache (14). A finales de febrero de 1920, pasó al Primer Regimiento de Zapadores Minadores (15), destino fugaz pues en esas fechas se había anunciado un concurso para promover vacantes de su empleo y Cuerpo en el Centro Electrotécnico y de Comunicaciones (16). Sin pensarlo dos veces, se lanzó a por una, ya que dicho Centro, conocido como "La Radio", se hallaba precisamente en Larache. A finales de abril, logrado su propósito (17), fue encargado de los servicios de radiotelegrafía, automóviles y talleres dependientes, sin abandonar su labor como ingeniero municipal.

A comienzos de marzo, un toque de atención del general Echagüe por su continuada permanencia en la situación "B" del Reglamento, para su posible paso a la "C", pareció funcionar: ante la tésitura de la reserva, FLT reaccionó, colocándose ante el eventual regreso a la plantilla de Aeronáutica (18). El 3 de junio de 1921 nació su hija Carmen.

En los dos meses siguientes, mientras se consumaba la gran tragedia de Annual, participó en las operaciones de la zona occidental. Después del verano, empezó a dirigir las obras de ampliación de "La Radio". En 1922, la familia recibió a un nuevo miembro, Javier. A comienzos de 1923, se le ordenó hacerse cargo de las obras del aeródromo de Larache. En abril, su hija Carmen falleció a causa de una meningitis. La tragedia afectó a toda la familia, pero en especial a la madre.

INGENIERIA AERONAUTICA EN PARIS

En julio de ese año, pasó destinado de plantilla al Servicio de Aviación, como jefe de los nuevos Talleres de Aviación que se habían establecido en el aeródromo de Tablada (19). Ello se debió a la propuesta, realizada en términos muy elogiosos, que el Jefe de Aviación, coronel Soriano, había dirigido al Jefe de la Sección de Aeronáutica del Ministerio (20).

Dos meses después, fue ascendido al empleo de comandante del Arma (21). En febrero de 1924, solicitó realizar el curso de ingeniero aeronáutico en la prestigiosa *École Supérieure d'Aéronautique* de París. A comienzos de año ha-



Curiosa foto que agrupa al núcleo originario de la Aviación Militar española. Fue publicada en el n° 239 de "Mundo Gráfico" el 24 de abril de 1916. En ella aparece el Infante don Alfonso de Orleans, en la que debió ser una de sus últimas fotografías antes de su larga ausencia –casi un destierro– de España. (Archivo del Infante don Alfonso, vía Cecilio Yusta)

bían sido comisionados por seis meses a dicha escuela los capitanes Luis Sousa, Rafael Llorente, Vicente Roa y Joaquín Loriga, de los cuales los dos primeros obtendrían el título. El ya general Soriano dirigió en agosto un escrito al general jefe del Estado Mayor Central, apelando con gran clarividencia a "la necesidad imprescindible de técnicos aeronáuticos, no solo para la Aeronáutica Militar, sino para que en España pueda existir y progresar la aviación civil y las

industrias aeronáuticas como reserva y auxilio indispensable de las primeras". Añadía que "la experiencia adquirida con los que el pasado año fueron designados, me obliga a consignar la imprescindible necesidad de que los comisionados sean precisamente aviadores y que se designen por oposición mediante exámenes de francés y de las materias necesarias para ingresar en el tercer curso y terminar los estudios obteniendo el título de Ingeniero Aeronáutico en un solo año, aun cuando sean Ingenieros y tengan aprobadas dichas materias en sus respectivas Academias" (22). Como se ve, condiciones nada fáciles reservadas para los más capaces. En octubre realizó en Cuatro Vientos los exámenes junto a otros seis aspirantes. Finalmente, los seleccionados fueron los capitanes de Ingenieros Arturo González Gil de Santibáñez, Manuel Bada Vasallo y Antonio Cañete Heredia, además del propio FLT (23).

Su mujer, nuevamente embarazada, había dado a luz en marzo en Sevilla a su hijo Luis, que fallecería pocos meses después, ensombreciendo de nuevo el debilitado ánimo del matrimonio.

La familia al completo se trasladó a París. Los estudios en la capital francesa se prolongaron hasta el verano del siguiente año. Durante el curso tuvo como compañero al ingeniero italonorteamericano Giuseppe Bellanca, con quien le uniría una gran amistad. La vuelta a España por carretera, con el preciado título en el bolsillo (24), fue inolvidable: todos apiñados en un pequeño Renault Quatre Chevaux, incluida una tía de su mujer que les había acompañado, más el voluminoso equipaje.

En agosto de 1925 se incorporó a Cuatro Vientos, haciéndose cargo de la Jefatura de los Talleres Centrales. Un mes más tarde se desplazó a Melilla para realizar un estudio sobre la adaptación de motores de refrigeración por aire a los Farman F.60 Goliath, de la escuadrilla de hidros francesa que cooperaba en las operaciones previas de Alhucemas.



Larache, verano de 1922. El capitán León, destinado entonces en "La Radio", y su familia. La esposa, Carmen Sáenz, mantiene en su regazo al benjamín, Javier, y sujeta con las manos a la pequeña Carmencita. A continuación, Francisco y Fernando, y a la derecha, el primogénito, Alejandro. Al año siguiente, Carmencita fallecería a causa de una meningitis. (Familia León)

En junio de 1926 pasó destinado al Primer Regimiento de Aviación, incorporándose el día 27 en Larache a las Fuerzas Aéreas de la Zona Occidental, como Jefe del Grupo de Sesquiplanos. La mesa de trabajo y estudios dejaba paso a su antiguo cometido de mando de hombres en el frente, aunque esta vez no sería desde tierra.

REGRESO AL NORTE DE ÁFRICA: JEFE DEL GRUPO DE SESQUIPLANOS

Su estreno en combate como aviador fue a primeros de julio, poco después de haberse iniciado una campaña que figuraría entre las más brillantes de toda la guerra. Tenía como objetivo el sometimiento de numerosas cabilas rebeldes en las regiones de Yebala y Gomara. El Grupo Expedicionario lo formaban una escuadrilla de Breguet XIX y otra de Loring R-1, mandadas respectivamente por los capitanes Manuel Gallego y Francisco Arranz. Desde Tetuán y en coordinación con otros dos grupos, efectuó constantes misiones de bombardeo, abastecimiento, reconocimiento y hostigamiento, en apoyo a la legendaria columna de un millar de indígenas del comandante Capaz, durante su arriesgado periplo por Gomara. La entrada de esta fuerza el 10 de agosto en Xauen, seguida de las demás que actuaban en la zona, marcó uno de los hitos de la campaña.

Un momento de gran incertidumbre se produjo el día 4 de julio, cuando una avería en el Breguet nº 15 del capitán Alfonso Carrillo con el teniente Antonio Nombela de observador, les obligó a amarar cerca de la costa. Ambos tripulantes ganaron la orilla a nado y tras grandes penalidades y peligros, enlazaron con la Columna Capaz. FLT estuvo el día 5 sobrevolando toda la costa de Río Martín y Punta Pescadores en su busca.

Tras la gesta de Xauen, las operaciones se dirigieron hacia el este, a Targuist, y nuevamente la sombrilla aérea brindada a las fuerzas terrestres se reveló fundamental en la consecución de los objetivos. Utilizando como bases los aeródromos de Tetuán y Larache, los aparatos del Grupo bombardearon durante el mes de septiembre las cabilas rebeldes de Beni Jaled y Ketama, en apoyo a las columnas Capaz y Pozas. En octubre, los apoyos se extendieron a la columna del teniente coronel Asensio, intensificándose los bombardeos a la zona central de Gomara.

Después de un paréntesis de una semana para participar en Madrid en un curso aeronáutico, FLT regresó al frente el 3 de noviembre, al tiempo que se iniciaba en Yebala la invasión de la cabila de Beni Ider por tres columnas mandadas por el general Gómez Morato. Protegiendo el avance de la Columna Capaz, el Grupo no cesó de bombardear objetivos y efectuar reconocimientos en toda la zona. El esfuerzo realizado conjuntamente obtuvo sus frutos: la muerte del caudillo moro El Jeriro y la rendición de sus huestes.

Hasta final de año, continuaron los apoyos en Yebala, protegiendo las columnas Canis y López Bravo, que ocuparon la cabila de Beni Lait en la primera semana de diciembre. A mediados de enero de 1927 fue sometida la cabila de Beni Gorfet. En febrero, la escuadrilla R-1 se trasladó a Cuatro Vientos, con lo que el mando de FLT quedó reducido a los Breguet XIX. Éstos formaron desde entonces parte de la llamada "Aviación Independiente", dotada con el material más potente, fiable y de mayor radio de acción, con dependencia directa del general Sanjurjo, alto comisario.

Los sesquiplanos siguieron operando en la Zona Occidental hasta finales de

marzo, cuando la sublevación de la cabila de Tagsut obligó apresuradamente al traslado de siete de ellos al aeródromo Herráiz, en la cuenca del Neckor (25). Desde allí apoyaron a las columnas que se organizaron para sofocar la revuelta, en unas condiciones críticas debido a un fuerte temporal de viento y nieve:

"Todas las fuerzas tienen que ser abastecidas por la Aviación en condiciones de extrema dificultad. Para cumplir la misión sale la escuadrilla Breguet XIX. Encuentra las crestas de las montañas cubiertas de nubes. Los pilotos suponen con optimismo que, dada la profundidad de los barrancos de esta región, habrá dentro

de ellos, bajo el techo de nubes, la visibilidad necesaria para permitir el vuelo hasta llegar a las columnas y abastecerlas. Decididamente, se internan en el túnel. Cuatro aviones logran cumplir el servicio y regresar a la base. Dos aviones, a su regreso, sin poder maniobrar, chocaron con las laderas de la montaña; resultó herido de importancia el capitán don Rogelio Azaola, salvándose los otros tres tripulantes gracias a la fuerte estructura del avión Breguet" (26).

Entre el 12 y el 14 de abril las condiciones meteorológicas resultaron pésimas. Cuatro sesquiplanos fueron destrozados por el huracán en Herráiz. Sin desmayo, las tripulaciones atendieron a las fuerzas terrestres con medicamentos, víveres y munición. A finales de mes, la insurrección fue dominada, si bien la escuadrilla permaneció en la zona hasta el 8 de mayo, pasando entonces a Larache.

FLT estuvo al mando de los Breguet hasta finales de junio, apoyando a las columnas que, con los avances sobre Beni Arós, iniciaron el último acto de la guerra. Desde que se hizo cargo del Grupo, había completado 172 horas de vuelo en combate al frente de sus hombres. Las misiones llevadas a cabo fueron especialmente meritorias, debido a su complejidad, a la exactitud requerida en los resultados y a la prolongada duración de los vuelos, siempre sobre territorio enemigo. Como reconocimiento a ello, fue condecorado con la cruz del Mérito Militar con distintivo rojo y con la cruz de la Orden Militar de María Cristina. Por el conjunto de todas sus actuaciones en el Protectorado, recibió además la Meda-

lla Militar de Marruecos y la Medalla de África (27). A comienzos de julio hizo su presentación en Cuatro Vientos, destinado a los Servicios de Material (Recepción y Ensayos) (28).

EPISODIO NEGRO EN LOS ALCAZARES: CURSO DE MANDOS PARA DEPORTISTAS

Apenas dos semanas más tarde, fue nombrado para asistir al Tercer Curso de Mandos de Aviación, al que se incorporó en septiembre en Cuatro Vientos. De esta forma tan aséptica, su hoja de servicios de 1927 recogió unos hechos que le marcaron durante mucho tiempo:

"El día 6 de noviembre, terminada la primera parte del curso en Cuatro Vientos, marcha a incorporarse a la Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreo de Los Alcázares, lo que efectúa en dicho lugar al siguiente día, y quedó efectuando prácticas afecto al mencionado curso de Mandos hasta que por R.O. de 30 de noviembre (D.O. nº 269) queda en situación de disponible en la primera Región y en la situación "B" de las señaladas en el vigente Reglamento de Aeronáutica Militar, con derecho al uso permanente del emblema y al percibo del 20% del sueldo de su empleo.

"Pasó destinado al 6º Regimiento de Zapadores Minadores, y en esta situación finalizó el año".



Foto tomada en Marruecos, probablemente en 1926. En la imagen, un quinteto de auténtico lujo: en primer plano, Arturo González Gil; detrás, Felipe Díaz Sandino, Francisco León Trejo y Rafael Llorente Solá, y de pie, un jovencísimo Ricardo Burguete. La descuidada vestimenta y la expresión de los rostros parecen indicar un momento de receso en medio de una intensa actividad.(SHYCEA, vía Cecilio Yusta)

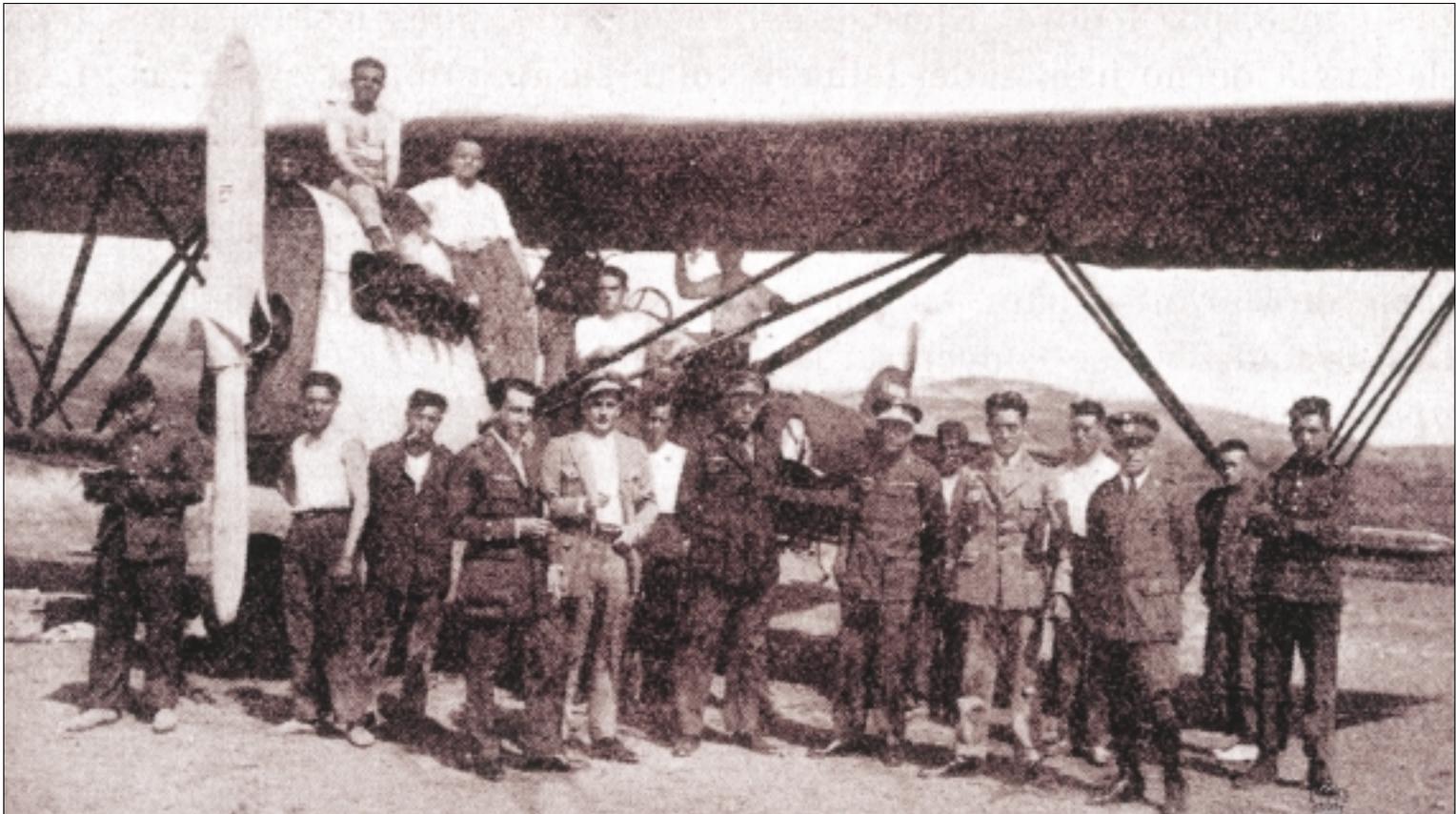


Foto realizada en 1926, probablemente en Larache. Tripulantes y mecánicos de la escuadrilla de Loring R-1. En primer plano, de izquierda a derecha, identificados están: tenientes pilotos José Sanchiz Álvarez de Quindós y Fernando Martínez Mejías, jefe de la escuadrilla capitán Francisco Arranz Monasterio, jefe del grupo Comandante Francisco León Trejo y capitán piloto Luis Martínez Delgado. (SHYCEA)

¿Qué había sucedido? Pues ni más ni menos que el baqueteado guerrero aéreo, con el infierno africano aún caliente dentro de su cabeza, se había negado, secundado por algunos compañeros, a asistir a las clases de gimnasia que formaban parte de las actividades dictadas por el Jefe del Curso. Este no era otro que el Infante don Alfonso de Orleans, primo hermano del Rey y a la sazón también comandante, si bien más moderno en el empleo –había ascendido en 1926-. La afición del Infante por el ejercicio físico era bien conocida en Aviación (29). Aquello fue un verdadero choque de trenes. Se trataba de dos orgullosos militares de incontestable competencia y valía. Pero provenían de ambientes muy distintos, y los caminos que les llevaron hasta la posición que ocupaban tampoco se parecían mucho. Las mentalidades de ambos, en fin, no tenían casi nada en común.

La mayoría de los asistentes al curso estaba seguramente tan poco entusiasmada por la idea de sudar la camiseta y cansarse como podía estarlo FLT. Pero se hicieron otra composición de lugar, sopesando cuidadosamente las consecuencias de enfrentarse al Infante. Ello no amilanó al empecinado opositor al calzón corto, y el resultado, como no podía ser de otra forma, fue catastrófico. Don Alfonso redactó un parte que elevó vía mando, y que tras varias escalas acabó aterrizando en la mesa del Jefe de Aviación:

“Adjunto me honro en remitir a V.S. copia del escrito de fecha 18 del presente mes, que recibo del Jefe de Escuelas, el cual elevo a V.S. para su resolución con el informe siguiente:

“El Jefe de Grupo don Francisco León Trejo no quiso hacer las prácticas de cultura física en el curso de mandos de Los Alcázares, por considerar que no debían ser obligatorias, y fue dado de baja en consecuencia. Es de lamentar que haya ocurrido, pero no me parece justo que se apruebe de igual manera a los que hicieron con buena voluntad todo el curso y a los que por voluntad propia no lo hayan terminado, sobre todo si se antepone el criterio personal al de la Superioridad. Caso de darle por aprobado el curso al citado Jefe, ruego se tenga en cuenta para su calificación que no pudo hacer ningún ejercicio como piloto. Igual criterio debe aplicarse a 2 ó 3 más del curso. Esto es fácil de averiguar por las horas de vuelo. Esto obedece a que en este curso de mandos, hubo ejercicios individuales de combate y debían alternar como piloto y observador el equipo de cada aparato.

“Dios guarde... etc, etc. El Jefe de Instrucción. Orleans”

El 25 de noviembre, el jefe de Aeronáutica, Alfredo Kindelán, daba otra vuelta de tuerca a la situación, con el siguiente escrito:

“El Jefe de la Escuela de Combate y Bombardeo Aéreo, participa a esta Jefatura que el Jefe de Grupo don Francisco León Trejo, comandante de Ingenieros, ha incurrido en reiteradas faltas de asistencia a los actos del curso en que tomaba parte, por lo que se propone su baja en dicho curso. El Jefe que suscribe propo-

ne a su vez a V.E. que sea baja dicho Jefe en el Servicio activo de Aviación y pase a la situación B de las señaladas en el vigente Reglamento de Aeronáutica, dictándose la siguiente Real Orden al Capitán General de la 1ª Región:

“Excmo. Sr.: El Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer que el comandante de Ingenieros, Jefe de Grupo del Servicio de Aviación, don Francisco León Trejo, quede disponible en la primera Región y en situación B de las señaladas en el vigente Reglamento de Aeronáutica, con derecho al uso permanente del emblema y al percibo del veinte por ciento del sueldo de su empleo”.

Poco tiempo después los ánimos se serenaron. A comienzos de enero de 1928 fue rehabilitado y destinado a los Servicios del Material (Oficina de Estudios). Se impuso la razón práctica y el sentido común: el Ejército no podía permitirse el lujo de desaprovechar de esa forma –“Considerando necesarios los servicios en el de Aviación del comandante...”, comenzaba el escrito (30)- a un competente oficial en cuya formación había invertido considerables recursos.

El 19 de enero, el comandante Rafael Llorente Solá, a la sazón Jefe de la Escuela de Combate y Bombardeo Aéreos de Los Alcázares, contestó por carta manuscrita al Jefe de Instrucción del Servicio de Aviación, Emilio Herrera, lo siguiente:

“Mi querido teniente coronel:

“Por no retrasar el envío de los datos que me pide sobre León Trejo (del que sufre con la natural alegría, su rehabilitación), escribo a Ud. sin esperar a otros asuntos.

“De Tiro y Armamento hizo todo el curso completo.

“De Bombardeo, después de su marcha (25-XI-27), hubo lo siguiente:

“1 Conferencia de Antiaeronáutica, 1 conferencia de Bombardeo, 3 conferencias de Marina, 5 conferencias de Defensa de Costas.

“1 Ejercicio escrito de Bombardeo, 1 ejercicio escrito de Antiaeronáutica, ejercicios prácticos de bombardeo, combate, control de bombardeo en las ciudades, navegación a la estima, tara cuentamillas, compensación de brújulas, manejo del derivómetro y manejo corrector Gago Coutinho.

“Visitas a la escuadra, a la base de submarinos y a las baterías de tierra.

“Le falta también la cultura física. [...]”

Simultáneamente, Aymat, Jefe de Escuelas, apoyó a su compañero de promoción en un escrito dirigido al Jefe de Aviación (31): *“El Jefe de Grupo Francisco León Trejo, que por R.O. de 30 de noviembre de 1927, causó baja en el Servicio durante el curso de mandos de Los Alcázares, al volver de nuevo al Servicio por R.O. de 11 de enero de 1928, efectuó en Cuatro Vientos los ejercicios y prácticas que no hizo en Los Alcázares, y que han sido bien calificadas. En vista de ello someto a la consideración de V. A. dichos extremos por si estima, como propongo, que se le considere equipado a sus compañeros de promoción”.*



Imagen de grupo tomada probablemente hacia 1932 ó 1933, en el hotel Ritz de Madrid. Sentados, en primera fila, de izquierda a derecha: (x), Carlos Masquelet Lacaci -2º jefe del E.M.-, Manuel Nieves Couso -jefe del E.M.-, (x), Manuel Goded Llopis, (x), (x). Segunda fila: Senén Ordiales González, Manuel Iglesias Brage, Pío Fernández Mulero, José Pérez Pardo, Angel Pastor Velasco, Ricardo Bellod Keller, (x), José Gámir Rubert, Félix Sampil Fernández de la Granda. Tercera fila: Cipriano Rodríguez Díaz, Alejandro Gómez Spencer, (x), (x), (x). Cuarta fila: (x), (x), Julio Ruiz de Alda Miguélez, Rafael Llorente Solá, (x), Carlos Haya González, Francisco León Trejo, Martín Elviro Berdeguer, Francisco Fernández-Longoria González, (x), Ignacio Jiménez Martín. (SHYCEA, vía Cecilio Yusta)

Pero el Jefe de Aviación, Alfonso Bayo, hizo suyos los razonamientos del Infante, y el Jefe Superior de Aeronáutica, Kindelán, zanjando definitivamente la cuestión, comunicó el 1 de marzo al Jefe del Servicio de Aviación que *"para los efectos de calificación, debe considerarse como no efectuado el curso de mandos por el Jefe de Grupo don Francisco León Trejo"*.

Pudo ser que para librarse de una atmósfera tan cargada, optase por un cambio de aires, y solicitó licencia por asuntos propios para viajar por diversos países europeos.

DOCENCIA EN LA ESCUELA SUPERIOR DE AEROTÉCNICA

En abril se creó el Consejo Superior de Aeronáutica, bajo cuya dependencia estaría la futura Escuela Superior de Aerotécnica (32). Desde dicho Consejo, el teniente coronel Emilio Herrera planeó con detalle la organización de este centro de enseñanza, embrión de la ingeniería aeronáutica en España (33). FLT pasó a formar parte de la Comisión Tribunal, encargada de redactar el Reglamento de funcionamiento de la Escuela, así como la verificación del concurso para la elección del profesorado (34).

El año 1929 le aportó indudables satisfacciones, si bien la sombra de su enfrentamiento con el Infante demostraría ser alargada. A finales de junio fue padre de nuevo, cuando Carmen trajo al mundo a Gonzalo, cerrándose con él la cuenta del prolífico matrimonio. En julio le fue concedida la revalidación de su título español de Ingeniero Aeronáutico, otorgada a quienes ostentaban un certificado o título análogo obtenido en el extranjero (35). En septiembre, se hizo pública la relación de mandos aptos para el ascenso, pero no figuraba en ella su nombre. Reaccionó dirigiendo un escrito al Jefe de Aviación, considerándose apto por cumplir todas las condiciones requeridas, pues se apoyaba en la propuesta hecha por el Jefe de Escuelas, Aymat, mencio-

nada anteriormente. No obtuvo respuesta, al menos de forma oficial.

Semanas después, este mal trago fue en parte compensado con su nombramiento como profesor de Teoría de Motores del Primer Curso de Especialistas en Aeromotores de la nueva Escuela Superior de Aerotécnica, formando parte de un plantel de educadores de primerísima categoría (36). La Junta de Profesores no tardó en elegirle por unanimidad Jefe de Estudios del Centro.

Al publicarse en agosto de 1930 una orden de la Jefatura Superior de Aeronáutica con los nombres de los oficiales convocados al Curso de Mandos, entre los que no se hallaba el suyo, volvió a la carga en sus intentos de resolver aquel problema que tan profundamente llevaba clavado. Subiendo un peldaño más, escribió al jefe superior de Aeronáutica mencionando la falta de respuesta por parte del jefe de Aviación el año anterior: *"Como a dicho escrito no se le dio resolución alguna, que yo conozca, y en la Orden de esa Jefatura Superior del 4 de agosto último se publica relación de los oficiales que deberán hacer el Curso de Mandos actual, en el cual tampoco se me incluye, lo cual me induce a creer me haya sido por fin reconocida por fin la validez del que hice anteriormente con calificaciones que me colocaban el número uno de aquel curso, a V.E. respetuosamente ruego, que previa revisión de mi expediente personal y con todas las declaraciones e informes que de los que intervinieron en este asunto tenga a bien solicitar, resuelva definitivamente sobre materia que tanto afecta a mi prestigio, dignidad y conceptuación"*. Tampoco entonces obtuvo respuesta oficial alguna.

Durante la intentona de sublevación en Cuatro Vientos, en diciembre, se mantuvo disciplinado y al margen, pese a tener ideas republicanas. Tras el cataclismo reorganizador del 8 de enero de 1931, a mediados de febrero una R.O.C. lo confirmó en los Servicios del Material, si bien poco después fue destinado al Laboratorio (Experimentación y Ensayos). A finales de febrero, FLT y el capitán An-



Francisco León Trejo, recién ascendido a teniente coronel. Obsérvese el recién estrenado uniforme y las inmaculadas estrellas. Fotografía para tarjeta militar de identificación, fechada el 18 de junio de 1935. Desempeñaba por entonces la jefatura de los Servicios Técnicos de Aviación Militar. (SHYCEA)

tonio Gudín presentaron su dimisión como profesores de la Escuela Superior de Aerotécnica (37).

El 14 de abril fue proclamada la República. En el baile de cargos que siguió, FLT fue nombrado jefe de los Servicios del Material de Aviación. A finales de ese mes llegó incluso a ejercer por unos días como jefe de Aviación. A comienzos de diciembre, una nueva reorganización le situó en la jefatura de los Servicios Técnicos.

A comienzos de mayo de 1933 marchó a los Estados Unidos, acompañado por el capitán José Pazó Montes, también ingeniero aeronáutico, en comisión de Servicio durante 80 días, para visitar diversos centros técnicos aeronáuticos (38). Regresó absolutamente fascinado, no sólo por lo que vio en los centros aeronáuticos que visitó, sino por el modo de vida de aquel país: hoteles, restaurantes, música, etc.

DON ERRE QUE ERRE

Antes de partir para América, volvió a insistir sobre el reconocimiento del Curso de Mandos, dirigiendo un escrito al Jefe de Aviación, Ángel Pastor, adjuntando todos los antecedentes y solicitando *“ser repuesto en el lugar que de justicia le corresponde, por haber efectuado con la mejor calificación todos los ejercicios escritos y prácticos en vuelo del tercer Curso de Mando”*. Esta vez, la voz que clamaba en el desierto sí obtuvo respuesta. Días después de su marcha Pastor –conocido como “el cojo maldito”, debido a un defecto físico y a su peculiar carácter– contestó que, considerando *“que su ausencia de las citadas conferencias fue motivada por una resolución, a mi juicio desacertada, de la Superioridad”* y teniendo en cuenta *“su notorio aprovechamiento en los estudios y prácticas de aquel curso en que participó”* pero también *“la imposibilidad de resolver plenamente a su favor la consulta [...], en evitación de sentar un precedente perjudicial, admitiendo como válido un curso no terminado”,* resolvía *“que en fecha próxima –de persistir en su propósito en cuanto al reconocimiento de su asistencia al aludido curso–, cuando las necesidades del Servicio lo permitan, efectúe su incorporación a Los Alcázares con el fin de verificar las prácticas a que se refiere en su carta citada el comandante Llorente. En cuanto a la parte teórica –conferencias–, me complace el poder confiar a su buen espíritu el estudio de los temas a que las mismas se refieren. Una vez cumplimentados los anteriores requisitos, se reconocerá en la orden la validez de su asistencia al Curso de Mandos, de acuerdo con sus deseos”*. El Jefe de Aviación optaba por una solución salomónica, que si bien no reconocía automáticamente la consecución del objetivo del agraviado –explicando sensatamente el motivo–, si desbloqueaba la situación y además ofrecía una salida razonable a todo aquel viejo entuerto. Pero aquello tampoco satisfizo a FLT, quizá decepcionado porque esperaba algo más del nuevo Régimen, y en concreto de su compañero Ángel Pastor.

A finales de julio de 1934, se le designó vocal representante de Aviación en la Comisión Permanente de Ensayos, Materiales y Tipificación Industrial. Su machacona insistencia obtendría un doble fruto, moral y económico, al concedérsele el sueldo y gratificaciones correspondientes a su empleo durante los dos meses que siguieron a su precipitada salida del curso de mandos de 1927 (39).

Tras cumplir casi doce años en el empleo, le llegó su ascenso a teniente coronel en junio de 1935 (40). La resolución de octubre del año anterior la consideró como otro baldón en lo que ya tenía todo el aspecto de un problema irresoluble. El 24 de diciembre remitió el enésimo escrito al Jefe de Aviación reiterando su postura: *“Por O.M. de 24-10-34 (D.O. 250), se demora el otorgamiento de validez del Curso de Mandos al que asistí en 1927 hasta “que realice los ejercicios que le faltan para el completo de los exigidos en tal curso” y en su virtud, ruego a V.S. tenga a bien ordenar la formación de un expediente en averiguación de si es o no rigurosamente cierto lo que se manifiesta en el escrito de 18-2-28 del Jefe de Escuelas a sus consiguientes efectos, y entre ellos, el que pueda serme por fin reconocida la aptitud de mando aeronáutico a que creo tener legítimo derecho”*. En este escrito queda bien claro que el autor del mismo no estaba dispuesto a ceder lo más mínimo en su acti-



Valencia, finales de abril de 1937. El coronel León Trejo acababa de ser nombrado Director de Material. Procedente de los EE.UU. y con la familia aún en suelo francés, no disponía de un uniforme de su empleo y hubo de fotografiarse con una guerrera de talla visiblemente mayor que la suya, prestada por el Subsecretario de Aviación, coronel Antonio Camacho. Hasta el verano de 1938, desplegó eficazmente todo su talento organizador al frente de la industria de apoyo a las unidades aéreas. Hoy día, un retrato al óleo de esta foto, realizado por Eusebio Alonso, puede contemplarse en el Museo del Aire, junto a otro del general Herrera, de quien fue fiel colaborador y amigo. (Familia León)

ban en Larache. El día 18, sábado, al regreso a su domicilio tras desayunar, le sorprendió ver que su coche oficial le estaba esperando. El conductor le entregó un volante firmado por el jefe de cuartel de Cuatro Vientos, comandante Jenaro Olivie, en el que se le informaba sobre la orden recibida de acuartelamiento general. Subió al piso, se cambió de uniforme y telefoneó al teniente coronel Ángel Pastor al Ministerio. Le chocó que éste no supiera nada de la orden y que le informara con retraso de la sublevación en Marruecos, iniciada la tarde previa. Desconcertado y molesto, trató de localizar a sus compañeros de ruta diaria. No tuvo éxito con Gudín pero sí con el comandante Carlos Pastor Krauel. Después de recogerlo, ambos se dirigieron a Cuatro Vientos.

En la base reinaba un total desorden, habiéndose incorporado ya la mayoría de los jefes y oficiales allí destinados. Muchos de ellos iban con una y hasta con dos pistolas al cinto. Convocó al oficial que mandaba la tropa, el capitán piloto Ramón Merino González, hombre de su total confianza, quien le ayudó a revisar la lista de todos los más de cien mandos destinados. Fueron separados más de la mitad, incluyendo tanto a los claros candidatos a sublevarse como a los dudosos. Avanzado el día y sin capacidad suficiente para su alojamiento en el pabellón de oficiales, ordenó a los seleccionados que regresaran a sus domicilios y esperaran órdenes. Dos autobuses de Aviación se encargaron del traslado. En aquellos críticos momentos y otros que seguirían, sus principales apoyos fueron los capitanes Alfredo Tourné Pérez-Seoane y el mencionado Merino (43).

Salvado el escollo, FLT se procuró un alojamiento “estratégico”: un cuarto a la entrada del pabellón de oficiales, próximo a la central telefónica del aeródromo. Así controlaría la comunicación con el exterior en todo momento. Mandó instalar en él un camastro. No lo sabía entonces, pero aquel iba a ser su hogar durante los siguientes dos meses. Esas cuatro paredes serían testigos de momentos de angustia, incertidumbre, frustraciones y desesperación. Y por encima de todo, un persistente sentimiento de impotencia y una honda preocupación por la suerte que pudiese correr su familia, inmovilizada en pleno corazón de la sublevación. Como de jefe de la Base no dispondría, al contrario que sus subordinados, de iguales con los que sincerarse y así aliviar en lo posible la tensión emocional: iba a experimentar en toda su crudeza algo que no le era desconocido, pues lo había vivido en anteriores ocasiones, pero no probable-

tud. Se sentía asistido por la razón, por su razón, pero tal vez los años de frustración acumulada le habían privado de la necesaria flexibilidad para solventar todo aquello. Sea como fuere, lo cierto es que nunca, ni con la Monarquía ni con la República, consiguió que se le reconociera la aptitud. Seguramente, en aquel momento, él estaba dispuesto a seguir dando brega cuanto tiempo hiciera falta, pero los acontecimientos que se avecinaban archivarían definitivamente el asunto.

EN CUATRO VIENTOS NO SE SUBLEVO NADIE (41)

A raíz del asesinato de Calvo Sotelo el 13 de julio de 1936, en Cuatro Vientos se organizó un revuelo que el jefe de la Base, teniente coronel Luis Riaño, no consiguió dominar. El día 14, Riaño fue nombrado agregado militar en la Embajada de España en Berlín. Para sustituirle se nombró a FLT (42).

Al día siguiente, el nuevo jefe asistió a la bienvenida que se dispensó en Getafe a los aviadores filipinos que, llegados en vuelo desde su país, correspondían a la histórica visita de Gallarza y Loriga a Manila. El acto fue aprovechado para una reunión secreta entre el general Miaja y los tenientes coroneles Antonio Camacho, jefe de Getafe, Ángel Pastor, jefe de la Oficina de Mando, y FLT. Miaja, a quien FLT veía por primera vez, les informó de la gravedad de la situación y la conveniencia de extremar la seguridad.

Dos días después, FLT cenó con dos de sus íntimos amigos y colaboradores, los comandantes ingenieros aeronáuticos Luis Sousa Peco y Antonio Gudín Fernández, quienes al día siguiente tenían previsto marcharse de vacaciones con sus familias. Carmen y los chicos ya esta-

mente de la forma descarnada que le aguardaba. Se trataba de la implacable y atenzadora "soledad del mando".

Aquella misma tarde, FLT se puso al habla con su inmediato superior, el coronel de Artillería Francisco Español, Jefe Militar del Cantón de Carabanchel. Le elevó su queja por la incautación, por parte de personal perteneciente al Batallón de Zapadores, de uno de los camiones que había mandado al polvorín de Retamares para retirar bombas de Aviación y explosivos. El conductor y el acompañante tuvieron que regresar a pie al aeródromo y le habían informado de lo ocurrido. De la conversación con su jefe, FLT dedujo que éste había perdido por completo el control de la situación, y que si la comunicación había sido posible, fue para que se supiera la actitud que iba a adoptar. Ante su solicitud de permiso para actuar de forma independiente, el coronel se limitó a aconsejarle que obrara "con arreglo a su propio honor y espíritu militar".

Las circunstancias se complicaban por momentos. Uno de los autobuses que había ido a Madrid regresó con sus pasajeros, y FLT salió a su encuentro. Los oficiales que iban en él le refirieron la caótica situación que se vivía en las calles de la capital, y que grupos de incontrolados habían empezado ya a actuar por su cuenta, "paseando" a cuantos les parecían sospechosos. Les contestó que el peligro no era óbice en un militar para el cumplimiento de una orden, y volvió a ordenar la partida del vehículo (44). No se quedó muy tranquilo con la decisión adoptada, pero en ella había influido un factor de especial gravedad. En Cuatro Vientos se concentraban ochocientos obreros de los Talleres, que no podrían ser dominados en caso de revuelta por los doscientos soldados disponibles, y la presencia de un centenar de oficiales y jefes, muchos proclives a la rebelión, no haría sino dar a los peones más conflictivos la excusa para hacer saltar todo por los aires.

Uno de los oficiales del cantón de Carabanchel que se acercaban habitualmente a ver a sus amigos al aeródromo, entregó al oficial de guardia una nota dirigida al jefe de Cuatro Vientos, en la que se advertía del emplazamiento de dos baterías apuntándoles. Descargarían cuatro mil granadas de metralla por cada bomba de aviación que cayera en el cantón. Mediante un vuelo de observación, se pudo localizar el emplazamiento de las piezas, para su neutralización.

En medio de tanta tensión, dos hechos proporcionaron gran satisfacción y elevaron la moral a FLT. En la tarde del 18, una avioneta que apuraba sus últimas reservas de combustible tomó tierra en Cuatro Vientos. A los mandos venía el mejor y más experimentado piloto de la Aviación Militar, por lo demás querido e íntimo amigo del jefe de la Base, el comandante de Caballería Alejandro Gómez Spencer. Era desde 1935 jefe de la Escuela de Observadores. Dos días después, otra avioneta hizo lo propio quedando en medio del campo. El piloto caminó hasta la Jefatura, donde explicó que venía a incorporarse a su puesto. Se trataba del comandante Antonio Gudín Fernández, que había regresado desde Santander (45).

El destino, mostrando su cara más trágica y amarga, iba a reunir y enfrentar en el cantón de Carabanchel a viejos amigos y compañeros de tiempos mejores. El Batallón de Zapadores contaba desde hacía poco con un nuevo jefe, el recién ascendido teniente coronel de Ingenieros Ernesto Carratalá, compañero de promoción de FLT. Había sustituido al de igual empleo, Arma y promoción Alberto Álvarez Rementería, considerado por el Gobierno como sospechoso. El día 18 se supo que Carratalá había sido asesinado por su propio capitán ayudante. Algo al parecer premeditado, pues de inmediato Rementería regresó y tomó de nuevo el mando. Simultáneamente, apareció de paisano por Campamento el general de Ingenieros Miguel García de la Herrán, asumiendo el mando de los cantones de Carabanchel y Getafe. Ambos murieron en los sucesos que siguieron.

Los aviones disponibles en Cuatro Vientos eran principalmente los de Experimentación, de diversos tipos, y los doce Breguet XIX de la Escuela de Observadores. Todos carecían de armamento o dispositivos lanzabombas. Dado el riesgo que corrían ante el cañoneo continuo a que estaban sometidos, FLT decidió enviarlos a Getafe, pilotados por voluntarios. Intermitentemente, fueron abandonando el aeródromo, y todos llegaron a su destino previsto salvo uno, el del teniente Pablo Benavides, quien aprovechó la circunstancia para pasarse a los sublevados.

A la base llegó, procedente del Ministerio de la Guerra, un automóvil Hispano Suiza con dos hombres y una mujer, obreros de Talleres de Aviación. Presentaron a FLT una orden que le instaba a entregarles dos camiones cargados con fusiles y municiones. El suministro de armas a civiles era algo expresamente prohibido por el Código Militar, por lo que telefoneó a Pastor para solicitarle que los camiones se dirigieran a Getafe. Éste accedió, y el capitán Merino organizó el traslado al día siguiente. De todas formas, casi con seguridad las armas iban a acabar en manos de paisanos, ya que el vacilante teniente coronel Camacho, jefe de Getafe, tras ser presionado por algunos subordinados, acabó por ceder y armar a los obreros de las fábricas de la zona.

El martes 21, más de un centenar de jefes y oficiales de los sublevados regimientos de Artillería y Caballería y Escuela de Equitación de Campamento, con un general de Caballería a frente, se entregaron en Cuatro Vientos. Una vez desar-

mados, quedaron alojados en las amplias aulas de enseñanza de la Escuela de Mecánicos. La situación era delicada, debido a la animadversión de los obreros de Talleres. Tras un primer y fallido intento de traslado a Madrid, finalmente los prisioneros fueron llevados a la Cárcel Modelo en tres autobuses de Aviación, escoltados por dos camiones de guardias de Asalto al mando de un capitán.

Al quedar sofocada la rebelión en Madrid, los enfrentamientos se trasladaron a la Sierra. Allí acudió un batallón de soldados de Aviación formado en Cuatro Vientos, al frente del cual se puso el comandante piloto Niceto Rubio García. Hacia el 10 de agosto, FLT recibió una llamada de Indalecio Prieto, convocándole en Madrid para una reunión con Ángel Pastor. En la entrevista, que sirvió a FLT para conocer personalmente a Prieto, se pasó revista al material aéreo disponible, así como a las capacidades conjuntas de Cuatro Vientos, CASA, Loring y la Hispano de Guadalajara. También se examinó la posibilidad de un eventual traslado de instalaciones a la zona de Levante.

En la tarde del 12, FLT recibió en el aeródromo al jefe del Gobierno, José Giral, que fue acompañado por el teniente coronel Hernández Sarabia, ministro de la Guerra. El motivo fue *"saludar a los aviadores y al personal obrero de esta importantísima base aérea, que tan valiosos servicios han prestado y vienen prestando a la República"* (46). Por dos horas se extendió la visita, que tuvo gran eco en la prensa madrileña.

Tres días después, a FLT le llegó un escrito que puso a prueba su rectitud moral: *"El día 15 de agosto recibí un oficio del general Miaja, que era entonces gobernador militar de Madrid, pidiendo que le enviara una lista de los jefes y oficiales de Cuatro Vientos implicados en la conspiración y alzamiento. No contesté al oficio, pues yo no podía poner en la lista ningún nombre porque yo sospechaba que estaban implicados, pues esto hubiera sido suficiente para que sufrieran un juicio sumarísimo en la Casa de Campo. En Cuatro Vientos no había habido ningún acto de rebelión, ni de hecho ni de palabra"*.

El 4 de septiembre, recién constituido el nuevo Gobierno, Prieto, ministro de Marina y Aire, y Pastor, subsecretario del Aire, visitaron Cuatro Vientos, para seguir tratando los asuntos de su anterior reunión y saludar a los mandos. Días más tarde, el general Miaja insistió en su demanda: *"Recibí entonces un reitero del general Miaja, lo cual era muy serio, pues si no lo contestaba, sería yo el que sufriría el juicio sumarísimo. El capitán Merino, que estaba al tanto del primer oficio, me aconsejó que no tenía más remedio que hacer algo, pues si no, yo sería tachado por lo menos de sospechoso. Le repetí que yo no podía, en conciencia, poner a nadie en esa lista, simplemente por sospecha mía, y que no lo haría. En Cuatro Vientos no se sublevó nadie. De todas maneras, llamé a Pastor y le puse al tanto de mi predicamento"*.

ADQUISICION DE MATERIAL AERONAUTICO EN ESTADOS UNIDOS

El día 16, Pastor le comunicó oportunamente su envío a EE.UU. al frente de una comisión para la adquisición de aviones, motores, equipos de comunicaciones y de aeródromo, maquinaria y utillaje. *"Esto yo ya lo esperaba y había pedido que fueran conmigo el capitán de Infantería y piloto José Melendreras y el sargento Mecánico Francisco Corral. El 17 me despedí de Cuatro Vientos, pasé por el Ministerio para recoger el pasaporte y unos papeles y despedirme de Pastor y don Indalecio. Pasé por casa para quitarme el uniforme y vestirme de paisano. No había vuelto al piso desde el 18 de julio"*. La vivienda había sido desvalijada. Desde Barajas voló en un Douglas de LAPE hasta Marsella, y de allí un avión de línea francés le llevó a París, llegando esa misma noche.

En la capital del Sena, FLT acudió a la Embajada de España, donde recogió un billete para cruzar el Atlántico en el primer barco que partía con destino a Nueva York. Ya en El Havre, FLT se percató de que el buque en cuestión -el vapor "Westerland" - era de bandera alemana. Durante la escala en Southampton intentó cambiar de barco, pero las autoridades británicas no se lo permitieron, pese a viajar con pasaporte diplomático. La única opción, pues, era continuar y mantenerse alerta. Sus sospechas no tardaron en confirmarse. Al segundo día, notó que en su ausencia le habían registrado el camarote. Temiendo por su seguridad personal, procuró no estar a solas en ningún momento, y llegó a pedir a un matrimonio norteamericano que conoció a bordo que de no verle desembarcar lo notificaran a la policía y a las autoridades consulares españolas que le aguardaban. Finalmente, la cosa no pasó a mayores y puso pie en la ciudad de los rascacielos el 28 de septiembre.

Allí llevaban ya dos días sus compañeros de comisión, al haber tomado un barco más rápido. Pero la odisea sufrida casi le cuesta la vida al capitán Melendreras. El 18 de septiembre, ambos tomaron un bimotor en Alicante con destino Toulouse. A la hora escasa de vuelo tuvieron un accidente, y Melendreras se fracturó la cuarta vértebra cervical, perdiendo temporalmente la sensibilidad de piernas y brazos. Fue asistido en un sanatorio de Alicante mediante tratamiento ortopédico, y tan sólo dos días después continuaron el viaje por tierra hasta Barcelo-



Nueva York, junio de 1959. Al regreso del emotivo homenaje que los antiguos aviadores de la República tributaron en Méjico al general Herrera y su esposa, ambos permanecieron en la ciudad de los rascacielos durante unas semanas, donde continuaron los agasajos por parte de numerosas instituciones y particulares. Se hospedaron en la casa de Yonkers propiedad del matrimonio León, donde se tomó esta espléndida fotografía en la que se ve al general Herrera en animada conversación con su anfitrión. Durante el exilio, los dos mantuvieron un fluido e intenso contacto epistolar, tan sólo interrumpido temporalmente por la contienda mundial. En las cartas se aprecia claramente una profunda amistad, reflejo del afecto y respeto mutuo que se profesaban. (Familia León)

na, y en avión hasta París. Allí se entrevistaron con el coronel Luis Riaño y luego embarcaron hacia América.

Gracias al informe presentado por el ya comandante Melendreras a su vuelta a España, el 25 de julio del 37, se sabe que la comisión realizó numerosas gestiones tanto en Estados Unidos como en Méjico para la adquisición de material aeronáutico (47), que en gran parte se malograron porque el envío de los fondos quedó atascado en un fangal de intencionados problemas burocráticos y negligencia. Hasta el 8 de enero de 1937, en Estados Unidos no hubo ninguna prohibición de exportación de material de guerra a España y las gestiones a realizar no eran complicadas. En esos meses vitales se perdió una oportunidad que no volvería a repetirse. Para FLT, esto supuso una gran frustración personal, al tiempo que sufrió, por causa del embargo, la primera gran decepción con aquel país al que tenía en tan alta estima desde su visita en 1933. Finalmente, quedó agregado a la comisión civil que actuaba en Nueva York, mientras que Melendreras pasó a depender del Embajador de España en Méjico y Corral fue enviado a Veracruz (48).

Desde el 18 de julio, la situación de su esposa e hijos en Larache había distado mucho de ser apacible. La noticia del papel jugado por FLT en los primeros días de la sublevación llegó pronto a la ciudad y las consecuencias no se hicieron esperar. Toda la familia fue expulsada de la casa en que vivían. El inmueble estaba en régimen de alquiler y los propietarios eran las autoridades moras. Afortunadamente, intervinieron los parientes de Carmen, pertenecientes a varias delegaciones diplomáticas europeas, y otras amistades. La gestión de los cónsules británico, italiano, y belga, logró su realojo en una casa del barrio judío, donde se mantuvieron relativamente a salvo. Más adelante, ante el riesgo de reclutamiento de los hijos mayores, les ayudaron nuevamente para escapar a Tánger, y luego a Casablanca.

A todo esto, mientras FLT se encontraba en Nueva York, el 23 de octubre le llegó un telegrama en el que se le notificaba su ascenso a coronel (49).

En Navidades, acordó con su mujer que todos se reunirían en Estados Unidos tan pronto como fuera posible. Fue entonces cuando tuvo conocimiento del asesinato en Sevilla de dos de sus hermanos, y del encarcelamiento de un tercero (50).

El día de Año Nuevo de 1937, Carmen y sus cinco hijos embarcaron en un mercante norteamericano que regresaba a su país, previa escala de tres días en Lisboa. Tras una complicada singladura de treinta y seis días llegaron a Nueva York. Un ansioso FLT les estaba esperando en Hoboken, Nueva Jersey. En Nueva York pasaron los meses de febrero y marzo, mientras él llevaba a cabo su misión

(51). El 14 de abril, toda la familia embarcó en el trasatlántico francés "Normandie" con destino a Cherburgo. En tan sólo cuatro días y medio, la elegante nave cubrió la distancia que separaba las costas de ambos continentes.

En suelo galo se dirigieron por ferrocarril a París y luego continuaron hacia el sur, a Toulouse, donde FLT instaló a su familia. Luego cruzó la frontera española en compañía de su hijo Fernando y ambos fueron a Valencia, sede del Gobierno en aquel momento. Allí se presentaron el 26 de abril. FLT fue recibido por Prieto, a quien informó de lo acaecido en tierras americanas.

DIRECTOR DE MATERIAL

El regreso de FLT a España prácticamente coincidió con una importante reorganización de la Aviación del Gobierno de la República. Desapareció el Ministerio de Marina y Aire, siendo sustituido por el de Defensa con Indalecio Prieto al frente. El decreto de 16 de mayo creó el Arma de Aviación, unificándose las Aviaciones Militar y Naval. FLT no tardó en ser nombrado director de Material (52). Tras una corta estancia en Francia para trasladar a los suyos a Banyuls-sur-Mer, volvió a Valencia, esta vez con su hijo Francisco.

Al empezar a organizar su equipo de trabajo, FLT se encontró con que una gran parte de sus antiguos compañeros de Cuatro Vientos habían sido encarcelados, entre ellos varios ingenieros aeronáuticos. Comunicó al ministro que sin sus colaboradores no podría cumplir con el programa trazado. Se ofreció incluso a certificar por escrito que ninguno de ellos se había sublevado en Cuatro Vientos. Prieto ordenó finalmente la puesta en libertad de casi todos.

La Dirección de Material tenía a su cargo las fabricaciones nacionales y los talleres y parques centrales de Aviación, y de ella dependían las industrias militarizadas y algunas incautadas, relacionadas con la Aviación (53). Sus subordinados inmediatos eran el Jefe y el Segundo Jefe de Material, cargos desempeñados respectivamente por los tenientes coroneles Carlos Pastor Krauel y Mariano de la Iglesia Sierra, y el Jefe de los Servicios Técnicos, el teniente coronel Manuel Bada Vasallo (54).

Como hemos visto, al tiempo que FLT tomaba las riendas de la Dirección de Material, comenzaba también la intervención en la guerra de sus hijos mayores. Fernando, fue promovido al empleo de cabo de Aviación. Posteriormente, se incorporó a la fábrica de motores Elizalde como analista de metales, pues había se-

guido un curso de perito metalográfico con antelación. Francisco se hizo técnico en radiotelefonía y sirvió en una unidad mandada por un antiguo técnico de Cuatro Vientos, el sargento José Marín Cadarso, que había estado con FLT en Estados Unidos para seleccionar equipos de transmisiones. En cuanto a Alejandro, acompañó a su padre a Valencia en junio, y mantuvo con él una fuerte discusión al informarle de sus planes para ser piloto (55). FLT había puesto especial cuidado para mantener a sus hijos apartados en lo posible de los riesgos del frente. En su cabeza rondaba insistentemente la idea de que la suerte corrida por sus hermanos estaba relacionada con su actuación en Cuatro Vientos en el momento de la sublevación, y no quería más cargos de conciencia. Él era un adulto, mezcla equilibrada de militar profesional y hombre de ciencia, que eligió libremente su camino. Pero creía que su intachable grado de compromiso no era extensible en igual forma a sus hijos, los tres mayores apenas salidos de la adolescencia.

ALEJADO DEL CAOS FINAL

A finales de agosto de 1938 cesó como Director de Material (56) y fue nombrado delegado aeronáutico en la embajada española de EE.UU. Con él se marcharon su mujer y sus dos hijos pequeños, quedando los tres mayores en España (57). No fue muy productiva la labor que pudo desarrollar FLT en aquellos meses finales de la contienda (58). Al final de la guerra, los vencedores se hicieron cargo del consulado y FLT desalojó su despacho (59).

Alejandro, Francisco y Fernando llegaron a Nueva York a finales de febrero de 1939, reuniéndose con sus padres después de su odisea al salir de España tras caer Cataluña. Alejandro se independizó y comenzó a trabajar para costearse sus estudios en la universidad. A Francisco le fue diagnosticada una tuberculosis, debida a las penurias que sufrió en el campo de internamiento francés de Argelés-sur-Mer.

COMIENZA UN LARGO EXILIO

Los primeros años fueron de una gran penuria económica. Desposeídos de todo cuanto tenían en España, principalmente las propiedades de Carmen en Larache, debieron empezar casi de cero. Al cierre del consulado, Indalecio Prieto envió a FLT desde Méjico una pequeña ayuda para los primeros momentos.

FLT tuvo ofertas de trabajo para trabajar en la industria aeronáutica de EE. UU. Su viejo amigo Bellanca no le había olvidado y, consciente de su valía, le nombró director técnico de la Bellanca Aircraft Corporation en septiembre de 1939. Pero no pudo incorporarse al puesto. Al parecer, el FBI le había clasificado como "antifascista prematuro", lo que indicaba ideas de izquierda que en aquellos tiempos se identificaban de inmediato con simpatías comunistas. Ello le impidió también acceder a otros empleos conectados con la industria de armamento tanto de EE.UU. como de Canadá, que sin duda eran acordes con su formación y capacidad, y que le hubieran supuesto ingresos económicos suficientes para llevar una vida desahogada.

Comenzó a ganarse la vida como profesor de español, matemáticas e ingeniería, dando clases en el Brooklyn College. La enfermedad de su hijo Francisco les obligó a sucesivas mudanzas en busca del clima más benigno posible. FLT debía realizar desplazamientos diarios de más de dos horas para dar sus clases. Todo aquel esfuerzo resultaría a la postre vano, ya que Francisco falleció a comienzos de enero de 1945 en Nueva York (60).

En los años cuarenta, FLT empezó a trabajar para las publicaciones estadounidenses *The American Exporter* y *The Westinghouse Engineer* en su versión en castellano, realizando traducciones técnicas pésimamente remuneradas, pues le pagaban apenas 25 centavos cada 100 palabras. Por aquel entonces, uno de sus hijos recibió en la oficina de empleo de la universidad una oferta para traducir al español un informe sobre la viabilidad de creación de industria siderúrgica integrada en Perú. Recabó la cooperación de su padre, y la retribución se multiplicó por cinco. Esto sirvió para abrirle al fin los ojos respecto al abuso de que había estado siendo objeto (61). Su perfeccionismo le impulsó desde el principio a un uso ortodoxo del castellano, rechazando la inclusión en los textos de cualquier palabra anglosajona o de procedencia sudamericana, a pesar de que fueran términos más conocidos en los países a los que las publicaciones iban destinadas. Mantuvo fuertes discusiones con los directores de ambas revistas, aunque al final llegaron a un acuerdo en condiciones aceptables para el inflexible FLT.

Su comunicación con destacadas personalidades del exilio español fue constante y fluida, especialmente con Indalecio Prieto y el general Herrera. Mantuvo siempre una irreductible postura hacia el general Franco y su régimen. En 1951, corrió el rumor de que Herrera, junto con los relevantes miembros de la aviación republicana Ángel Pastor, Antonio Domínguez Olarte –residentes en Francia– y FLT, querían regresar a España. FLT se vio en la obligación de tener que desmentirlo categóricamente. Un golpe especialmente doloroso para él –su segunda

gran decepción con los Estados Unidos– fue el convenio hispano-norteamericano de septiembre de 1953, a raíz del cual calificó a Eisenhower de traidor (62). En octubre de ese año, su hijo Alejandro se dispuso a viajar a España, para explorar las posibilidades de venta de equipos siderúrgicos, que podrían adquirirse gracias al apoyo financiero estadounidense. FLT montó en cólera, tachando su actitud de "petulante", y estuvo seis meses sin dirigirle la palabra.

EL GENERAL HERRERA EN MÉJICO. NACIMIENTO DE LA A.A.R.E.

En agosto de 1958, propuso la realización en Méjico de un homenaje al general Herrera y su esposa. La excusa serían unas conferencias a dar por el general en la Universidad de Méjico, el Ateneo Republicano de esa capital, Casa de las Españas y la Universidad de Columbia en EE.UU (63).

A finales de noviembre, el general Herrera le escribió: *"No tengo que decirte cuánto me agradecería la realización de este proyecto que me permitiría volver a ver y abrazar a tantos queridos amigos y compañeros [...] pero temo que el escaso interés que podrían tener mis charlas no compense el sacrificio de los gastos de semejante viaje"* (64).

El viaje comenzó el 3 de mayo de 1959, partiendo Herrera y su esposa desde París a Nueva York por vía aérea. Llegaron a Méjico el 6 de mayo, prolongando su visita hasta el 26, en que regresaron por avión a N.Y. *"Desde el día 6 que llegamos, no ha pasado día sin conferencia, banquete, recepción, visita oficial, etc., todo ello con los correspondientes discursos. Las manifestaciones de cariño han sido constantes y emocionantes. No nos podíamos nunca imaginar hasta qué punto ha llegado la amabilidad de todos los amigos antiguos y compañeros e incluso de los mexicanos y autoridades, para con nosotros"* (65). Fue recibido en el Palacio Nacional por el presidente de la República.

El regreso lo realizaron desde Nueva York por mar, a bordo del "United States", zarpando el 19 de junio y llegando a El Havre al cabo de cinco días. En Nueva York habían sido agasajados por el Centro Español, la Casa de Galicia, el Centro de Editores, Traductores y Periodistas, y un sinfín de particulares.

Los gastos de viaje y estancia fueron íntegramente cubiertos por los aviadores en el exilio, mediante suscripción voluntaria. Al general se le dijo que todo corría a cuenta de la Universidad de Méjico, para que no pudiese reparos a la iniciativa. Al concluir, la Comisión Organizadora, presidida por el coronel Camacho, se reunió y convocó a todos los que contribuyeron con sus aportaciones para determinar el uso del sobrante de la suscripción. El 11 de agosto la reunión se transformó en Asamblea general Constitutiva, y por unanimidad se acordó emplear aquél como punto de partida para la Asociación de Aviadores Republicanos Españoles, cuyo objetivo sería ayudar a todos los compañeros necesitados en Méjico o cualquier parte del mundo. Uno de sus primeros y más entusiastas miembros fue FLT.

La Asociación de Aviadores Republicanos Españoles (A.A.R.E.), de carácter benéfico y filantrópico, comenzó su andadura en octubre de 1959. Los gastos iniciales, de pequeña cuantía, corrieron a cargo de Manuel Arnal y Alfredo Tourné, a través del negocio que ambos tenían en común (66).

SIN VIENTO BAJO SUS ALAS

En 1962, FLT comenzó a recibir de su corazón los primeros avisos de funcionamiento irregular, por lo cual su cardiólogo dispuso que ingresara en el hospital de Yonkers. Pero ante la obstinada resistencia del "paciente", el médico desistió en lo sucesivo de tomar ninguna medida similar.

El 14 de septiembre de 1964, falleció Carmen, su abnegada esposa, víctima del cáncer, a los 66 años. Fue enterrada en Yonkers, Nueva York, la localidad en la que residieron durante la mayoría de sus años de exilio.

En junio de 1966, FLT recibió la visita de su hermana Encarnación, maestra nacional recién jubilada. No se habían visto desde antes del comienzo de la guerra civil, y la estancia se prolongó por tres meses (67). Esto sin duda alivió algo su soledad. "Por mi parte, pasan los días y las semanas, haciendo vida de anacoreta y sin hablar con nadie; estoy olvidando el español y el inglés, por desuso. Mis escapadas para visitar hijos y nietos se van haciendo menos frecuentes" (68).

PRESIDENCIA DE HONOR DE LA A.A.R.E.

Tras el fallecimiento del general Herrera, presidente de la A.A.R.E., la Asamblea General Ordinaria celebrada el 30 de enero de 1968 eligió la Junta Directiva, con FLT de presidente, Tourné de vicepresidente y López Garro de secretario.

Fue, al igual que en el caso del general Herrera, un cargo que ejercería de forma honoraria, ya que el peso de la Asociación lo siguió llevando Tourné. FLT escribió a Tourné haciendo constar *"mi profunda gratitud a los compañeros de exilio en México por tan conmovedora prueba de afecto y estimación"* (69).

LAS MEMORIAS DEL GENERAL HERRERA

En 1969, los antiguos aviadores españoles residentes en Francia, constituidos en la asociación "Alas Plegadas", se ofrecieron a la viuda del general Herrera, doña Irene, para que contara con ellos en la tarea de poner en limpio a máquina el manuscrito de las memorias de su difunto marido, quien había comenzado a escribirlas en 1965. Un miembro de la asociación, Rogelio Penacho Utrilla (que *"había estudiado algo de álgebra y de chino"*, según sus compañeros) fue la persona encargada de la ardua tarea, dada la diminuta caligrafía del autor y la dificultad de poder situar adecuadamente las numerosas notas marginales. FLT comentó a Tourné que tenía interés en hablar con el hijo de Herrera, porque *"en mi voluminosa correspondencia de cerca de treinta años con el General, conservo numerosos documentos y comentarios personales suyos que bien pudieran servir como apéndices a esas memorias"* (70). Finalmente, el nieto del general, Emilio, envió a FLT copia del manuscrito original y en marzo de 1971 recibió el trabajo de Penacho para su revisión. La idea que sacó FLT al cotejar ambos documentos fue que primero podían publicarse las memorias (con el título "Del aire al más allá") y luego, dependiendo del éxito, publicar el complemento, que proponía titular "Epistolario del Exilio" (71). La Directiva de A.A.R.E., sin embargo, era partidaria de una edición completa que agrupara a un tiempo memorias y epistolario. Al final, se impuso la voluntad del obstinado FLT, quien llegó incluso a sugerir que dimitiría de su cargo en la A.A.R.E. si no se respetaba la integridad del manuscrito original, sin omisiones ni supresiones de ninguna clase (72). Quedó encargado de organizar la forma definitiva en que se publicarían las memorias, todo ello pendiente de un envío adicional de documentos importantes por parte de la familia del general. No obstante, a comienzos de octubre de 1972, FLT no ocultaba su preocupación por los retrasos acumulados para su publicación *"a causa mayormente de la indisposición de doña Irene y la consiguiente inactividad de su familia"* (73). Desgraciadamente, la ley natural malograría el proyecto (74).

FALLECIMIENTO

En octubre de 1972, la familia que le había servido de única compañía en los últimos ocho años en su casa de Yonkers decidió mudarse a otra localidad cercana. Dada su avanzada edad, no era prudente vivir solo, y se vio forzado a liquidar la propiedad que había sido su hogar durante tantos años. Entre noviembre y diciembre, organizó la mudanza y se trasladó *"temporalmente, hasta que termine el régimen franquista en España"*, como era su intención- a Michigán a casa de su hijo Fernando.

El 14 de diciembre, sufrió un infarto, del que salió aparentemente recuperado días después, pero el día 29 amaneció sin conocimiento. Trasladado al hospital, se le diagnosticó un derrame cerebral ante el que los médicos no se mostraron nada optimistas. Falleció en la madrugada del 3 de enero de 1973 (75).

Sus restos recibieron sepultura en Yonkers, Nueva York, de acuerdo con sus deseos. *"Mis hermanos y yo le llevamos en avión a Yonkers a enterrarlo al lado de mi madre, llevando puesta la insignia de la A.A.R.E. a la que tenía mucho apego, y también conseguimos una bandera de la República"* (76).

POSTRERA RECTIFICACION DE UNA CALUMNIA

En 1985, los hijos de FLT, a través de un abogado, dirigieron un escrito al ministro de Defensa solicitando la rehabilitación de sus padres, ya que en Tehuacán, el 25 de mayo de 1937, tanto FLT como su esposa Carmen habían sido de-

clarados "traidores a la Patria" por Beigbeder, nombrado alto comisario en Marruecos tras la sublevación. Se estableció un recurso de apelación, y finalmente, en mayo de 1997 el Tribunal Supremo resolvió a favor del buen nombre de ambos, declarando que nunca fueron acreedores de tal condición (77).

NOTAS SOBRE EL PERSONAJE

En el mes de febrero fui a Nueva York por cinco días y me alojé en casa de León Trejo; una noche que nos invitó a cenar fuera, nos cayó una nevada tan copiosa que no pudimos regresar en el coche y tuvimos que hacer unos cuantos cientos de metros de alpinistas, subiendo hasta su casa con la nieve hasta casi media pantorrilla, en la que recordé los tiempos de mi juventud, pero sufriendo por León Trejo, el cual está muy fuerte a sus 83 años y aguantó perfectamente este paseo improvisado de alpinista. León Trejo se ha dejado el pelo largo, que le llega a los hombros y blanco totalmente; quitando ese detalle, está igual que cuando lo teníamos de nuestro jefe". (Carta mecanografiada de Alfredo Tourné a Alejandro Gómez Spencer, 20/04/1972)

"Me llevo un gran disgusto con la noticia de las acrobacias pilosas de León Trejo. ¡Yo que le tenía por una persona tan seria!" (Alejandro Gómez Spencer a Alfredo Tourné, carta mecanografiada 04/05/1972) (78).

"Tu padre... tiene un amor propio realmente exagerado" (Francisco Lozano Aguirre, ingeniero aeronáutico y consejero delegado de SEAT, a Alejandro León, durante una visita a Nueva York).

"Era muy militarote, reservado, recto y peleón. Raramente hablaba de sí mismo. Nunca puso un pero a lo que sus hijos quisimos ser. Sólo recuerdo haber mantenido con él dos conversaciones que puedan calificarse de tales. La primera fue siendo yo joven, cuando sentados en una terraza del paseo de la Castellana, me preguntó de forma muy ceremoniosa qué pensaba hacer tras acabar el bachillerato, a lo que respondí que quería hacer ingeniería de caminos. Hablamos sobre ello y percibí una cierta decepción, quizá porque esperaba que siguiera sus pasos como ingeniero aeronáutico. La otra fue el día de la muerte de mi madre, en el pasillo de la planta del hospital de Yonkers donde se encontraba ingresada. Él estaba muy nervioso, y de repente, comenzó a contarme cómo la conocí. Si hubiera que buscar una palabra que lo definiera, emplearía el término anglosajón "achiever" (persona que alcanza las metas que se marca) (Alejandro León al autor).

"Tenía muy altos conceptos morales. Esperaba de sus hijos buen comportamiento y trabajo duro, pero -quizás porque nunca lo experimentó en su adolescencia- no exteriorizaba la satisfacción que estoy seguro sentía cuando alguno de nosotros hacía algo merecedor de orgullo. Creo que aprobaba mis logros -trabajar en el desarrollo de motores de aviación para la Pratt & Whitney Aircraft tras graduarme en el colegio, y continuar mis estudios hasta convertirme, durante algunos años, en profesor en el Massachusetts Institut of Technology (MIT). Pero no puedo recordar de él ninguna expresión de aprobación en particular. De igual forma, años más tarde, era extraordinariamente cariñoso con sus pequeños nietos" (Gonzalo León al autor).

UN TENAZ INTELLECTO DESAPROVECHADO

La existencia de nuestro protagonista estuvo fuertemente condicionada por los acontecimientos sociales de la época que le tocó vivir. Fue un típico ejemplo de hombre hecho a sí mismo, incansable perseguidor de la excelencia profesional, que se abrió paso en la vida ayudado únicamente por su esfuerzo y sus aptitudes, hasta situarse merecidamente en los puestos de vanguardia de la técnica aeronáutica española. Nunca olvidó sus humildes orígenes, y su obstinado carácter, forjado en el arduo camino de ascenso a puestos de alta responsabilidad, jugó no pocas veces en su contra. Las circunstancias moldearon sus convicciones republicanas, y una vez instaurada esa forma de gobierno, que él, a diferencia de otros compañeros de armas, no ayudó a traer, optó libremente por ella y fue consecuente con su juramento de lealtad. En aquel punto de no retorno que fue



La guerra, como cualquier situación de riesgo, es ocasión propicia para la forja de afectos indestructibles, surgidos del espíritu de equipo entre quienes sobreviven juntos y dignamente a los momentos de peligro e incertidumbre. En 1970, el teniente coronel Alfredo Tourné encargó en Méjico la fabricación de una serie de emblemas de solapa en oro, que reproducían el distintivo de la Asociación de Aviadores de la República Española (A.A.R.E.). Obsequió con un ejemplar a su antiguo jefe, escribiéndole que era "un recuerdo mío hecho con todo mi corazón, pues lo conozco desde hace más de 50 años, cuando usted estaba en Larache y yo fui de teniente a un batallón de Cazadores, y todavía tengo más grabado en mi vida el 18 de julio de 1936". Tourné expresaba que aquellos "fueron días terribles, pero gracias a usted y a nuestra compenetración conseguimos la lealtad a la República del aeródromo de Cuatro Vientos. Así que esta insignia [...] simboliza los días trágicos del 18 de julio y subsiguientes bajo su certero y leal mando". Aquel gesto conmovió profundamente al nada sensiblero coronel León Trejo, hasta el punto de quiso ser enterrado con el emblema. Sus restos reposan junto a los de su esposa en el cementerio de Yonkers, Nueva York, donde ambos pasaron la mayor parte del exilio. El ejemplar de la foto, idéntico al descrito, pertenece a su hijo Alejandro, sargento de Aviación durante la Guerra Civil. (Familia León)

para la mayoría el 18 de Julio, no vaciló, jugando además un papel clave, sellando su destino y pagando un altísimo precio por ello. La tragedia de sus hermanos masacrados en medio de toda aquella sinrazón y la duda de hasta dónde su actuación contra el intento de sublevación en Cuatro Vientos había tenido que ver en sus asesinatos, le persiguió ya sin tregua durante el amargo y definitivo exilio. Todo ello, unido a las dificultades propias del comienzo desde cero en tierra extraña, sin el recurso del impetu inherente a la juventud, fue agriando un carácter ya difícil de por sí, con la lógica inquietud y el dolor de su familia.

Por si la Guerra Civil no hubiera sido suficiente para sustraer un gran caudal de vidas humanas, durante la inmediata posguerra continuó el despilfarro, siendo el exilio la opción más segura para los derrotados. El destino permitió al coronel Francisco León Trejo contemplar desde la distancia el final de la contienda, evitándole así una más que probable ejecución. Pero se vio forzado a un injusto y penoso destierro, y sobre él, como sobre tantos otros, cayó un ominoso manto de silencio que borró su figura y sus aportaciones de la crónica de nuestra aeronáutica (79). Sirva, pues, este trabajo (80), como modesta contribución para recuperar la memoria de este insigne aviador militar y hombre de ciencia, de cuya innegable capacidad, España se vio absurdamente privada en aquellos difíciles años.

NOTAS

- (1). Los datos sobre su infancia y este texto forman parte de un conjunto de apuntes mecanografiados por FLT en su casa de Yonkers, Nueva York, en los años que siguieron a la muerte de su esposa. Se hallan en poder de la familia León en EE.UU.
- (2). Datos enviados por Fernando Sáenz León a su hermano Alejandro en carta de fecha 21/03/93.
- (3). La travesía en barca tuvo lugar en la Semana Santa de 1907, y la marcha desde la Academia y posterior ascensión al pico Ocejón, en las mismas fechas del año siguiente. Las crónicas de estas andanzas, escritas por los propios excursionistas, se publicaron en el diario "La Crónica" de Guadalajara. Los compañeros de FLT en ambas ocasiones fueron Paul Goyena, Larrea, Lagarde y Castellví Horteiga. Rafael de Castellví Horteiga, nacido en 1887 en las islas Filipinas, comenzó su instrucción de piloto al mismo tiempo que FLT se formaba como observador, y ya capitán, el 30 de diciembre de 1914, tuvo un accidente mientras completaba su aprendizaje, a resultas del cual falleció. Fue la cuarta víctima de la Aviación Militar española, y está enterrado en el cementerio de Carabanchel Bajo. Su familia donó al Museo del Ejército su atuendo de vuelo, actualmente expuesto en el Museo del Aire.
- (4). Relato de los hechos a su hijo Alejandro, en septiembre de 1964, mientras charlaban en el pasillo del hospital donde vivía sus últimos momentos la esposa y madre de ambos, Carmen Sáenz. Estos recuerdos fueron evocados por Alejandro León Sáenz en carta a su hija Mariana fechada el 13 de abril de 1995.
- (5). Recopilado en el trabajo "EN CUATRO VIENTOS NO SE SUBLEVÓ NADIE" de Fernando León Sáenz. Ver nota nº 41.
- (6). Datos del expediente personal del protagonista, depositado en el Archivo General Militar de Segovia.
- (7). El D.O. nº 172 de 6 de agosto de 1914, página 431, publicó la orden circular conteniendo la ejecución del Plan de Enseñanza para cursos de pilotos aviadores y observadores de aeroplano. El D.O. nº 218 de 30 de septiembre, página 1.017, convocaba a los futuros aspirantes al curso de observadores. La relación de los ocho aspirantes fue publicada en el D.O. nº 242 de 29 de octubre, página 1.271.
- (8). No aparece por esas fechas ninguna referencia en los diarios oficiales.
- (9). Nombrado oficialmente por R.O.C. de 13 de agosto de 1915. Incluido en una relación publicada en el D.O. nº 178 de 14 de agosto, página 506.
- (10). En poder de la familia del coronel León se encuentran sus títulos de:
 1. Observador de aeroplano, con el número 125, antigüedad 30 de abril de 1915 y extendido en Guadalajara el 14 de mayo de 1915.
 2. Piloto de 2ª categoría de aeroplano, numerado 131, antigüedad de 17 de junio de 1915 y extendido en Guadalajara el 14 de julio de 1915. Firmado, al igual que el de observador, por el coronel Vives.
 3. Piloto de aeroplano de 1ª categoría, numerado 153, con antigüedad de 31 de mayo de 1916 y extendido en Guadalajara el 31 de mayo de 1916. Firmado por el coronel Julio Rodríguez Mourelo.
- (11). R. O. de 17 de septiembre de 1917, publicada en el D.O. nº 209 de 18 de septiembre, página 699. Quedaba en situación de supernumerario sin sueldo.
- (12). Fue atendido por el hermano del entonces teniente Alfredo Tourné Pérez-Seoane, quien a la sazón ejercía de médico en el Dispensario de la Junta de Servicios Locales (carta de FLT a Tourné, 10/06/1971).
- (13). Esta persona resultó ser el padre del mayor Juan José Armario Álvarez, jefe del Grupo 26 durante la guerra civil. Posteriormente, el veterano periodista ingresaría en el Cuerpo de Maestros Armeros de Infantería de Marina, estableciéndose en San Fernando (Cádiz). Durante la guerra fue encarcelado en su cuartel, por sus ideas liberales y por tener un hijo aviador en la zona republicana. Murió en 1941, debido a los padecimientos sufridos durante su cautiverio (carta de Juan José Armario a FLT, 02/05/1969).
- (14). R. O. de 16 de enero de 1920. D.O. nº 14 de 18 de enero, página 176.
- (15). D. O. nº 47 de 28 de febrero de 1920, página 756.
- (16). R.O. de 24 de febrero de 1920. D.O. nº 44.
- (17). R. O. de 28 de abril de 1920. D.O. nº 97 de 30 de abril, página 377.
- (18). Su pase a la situación "C" hubiera podido equivaler, entre otras cosas a perder su derecho al uso del distintivo. El 15 de abril, desde San Sebastián, donde se encontraba accidentalmente, y mediante oficio, el capitán respondió al General Director. El texto, del que se conserva una copia manuscrita, es el siguiente:
"En contestación a su oficio nº 139, recibido con gran retraso por haberme sido reexpedido desde Larache, tengo el honor de manifestar a V.E. que no deseo continuar en la situación B, en que como observador me encuentro actualmente".
- (19). Escrito del general jefe de la Sección de Aeronáutica de 5 de julio de 1923. Orden de 11 de julio de 1923, publicada en el D.O. nº 153 del día 13. La vacante de jefe de los Talleres Centrales de Aviación se publicó en el D. O. nº 129 de 11 de junio de 1922, página 830.
- (20). Escrito nº 177 de 1 de febrero de 1923. El coronel Soriano refiere lo siguiente:
"Para el montaje de toda la maquinaria y Dirección del taller de Ajuste que se ha de establecer en Sevilla, se precisa un oficial práctico en esta clase de trabajos.

- "Al capitán don León Trejo (sic), piloto aviador actualmente en situación B y destinado en Larache lo considero el más a propósito para dicha misión, por la gran práctica que tiene adquirida y la competencia que ha demostrado en los Talleres del Centro Electrotécnico en Larache que desde hace años tiene a su cargo" [...]. Expediente personal, Archivo Histórico del Ejército del Aire.*
- (21). Mediante R. O. de 6 de septiembre de 1923, con antigüedad en el empleo de 13 de agosto. Publicada en el D.O. nº 197 de 7 de septiembre, página 897.
- (22). A.G.H.A. Sección de Asuntos, nº 1.371 (expediente nº 105), agosto de 1924.
- (23). A.G.H.A. Sección de Asuntos, nº 1.371 (expediente nº 105), octubre de 1924. Al año siguiente, se presentaron para la siguiente comisión el comandante Emilio Baquera Ruiz y los capitanes Antonio Gudín Fernández y Francisco Lozano Aguirre (A.G.H.A. Sección de Asuntos, nº 1.398 (expediente nº 131), septiembre de 1925).
- (24). No ha podido ser hallada en diario oficial la publicación del título. De lo que sí hay datos es de que la comisión finalizó el 6 de agosto. En oficio de 29 de septiembre, el teniente coronel jefe de Instrucción le comunicó que había obtenido la calificación de 17,67 con el nº 5 en el curso.
- (25). Telegrama de fecha 29/03/1927. Archivo Histórico del E.A.
- (26). Historia de la Aeronáutica Española. José Gomá Orduña. Madrid, 1950. Tomo II, páginas 582 y 583.
- (27). Todos los datos sin referencia expresa están obtenidos de las hojas de vicisitudes anuales del protagonista, recogidas en su expediente personal del Archivo General Militar de Segovia. Las hojas corresponden a los años 1913, 1919, 1921, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929, 1931, 1933 y 1934.
- (28). Orden de la Jefatura Superior de Aeronáutica de 22 de junio de 1927.
- (29). Cambio de Rumbo. Ignacio Hidalgo de Cisneros. Bucarest, 1961. Página 232.
- (30). Escrito del Negociado de Aviación de la Jefatura Superior de Aeronáutica, fechado el 5 de enero de 1928 y dirigido al Capitán General de la 8ª Región. Firmado entre otros por Kindelán. Este y los demás documentos del incidente: expediente personal de FLT, Archivo Histórico del EA.
- (31). El escrito iba firmado en ausencia por Virgilio Rodríguez Sbarbi.
- (32). Ver Aeroplano nº6. "El sesenta aniversario de la Ingeniería Aeronáutica", de Antonio González Betes.
- (33). La Escuela Superior de Aeronáutica fue creada por decreto nº 1.618 de 19 de septiembre de 1928 (Gaceta de Madrid nº 276). El reglamento para régimen interior fue aprobado por R.O. nº 101 de 23 de febrero de 1929 (D.O. nº 48 de 2 de marzo de 1929, página 597).
- (34). La Comisión Tribunal fue designada por R.O. de 12 de octubre de 1928 y publicada en la Gaceta de Madrid del día 16.
- (35). Mediante R.O. nº 286 de 17 de julio de 1929, publicada en la Gaceta de Madrid nº 199 de 18 de julio de 1929, página 427. Junto a FLT, revalidaron su título: Manuel Bada Vasallo, Francisco Arranz Monasterio, Antonio Gudín Fernández, Carmelo de las Morenas Alcalá, Francisco Lozano Aguirre, Vicente Roa Miranda, Luis Sousa Peco, Arturo González Gil, Rafael Espinosa de los Monteros y Manuel Sierra Bustamante. Por la misma, y en atención a sus méritos, se concedía el título de Ingenieros de Construcciones Aeronáuticas a Leonardo Torres Quevedo y Juan de La Cierva.
- (36). El nombramiento del cuadro de profesores se realizó por R.O. nº 393 de 30 de octubre de 1929, publicada en la Gaceta de Madrid nº 304 de 31 de octubre de 1929, página 598. Quedaba como sigue:
 - Director: Emilio Herrera Linares.
 - Profesores de plantilla: FLT (Teoría de Motores y Oficina de Estudios), Antonio Gudín Fernández (Motores de Aviación y Oficina de Estudios), Francisco Arranz Monasterio (Auxiliar) y Manuel Moya Alzá (Auxiliar).
 - Profesores eventuales: Esteban Terradas Illa (Resistencia de Materiales), José Ortiz Echagüe (Fabricación), Ramón Navarrete Maiocchi (Dibujo Industrial), Alberto Álvarez Rementería (Tecnología y Trabajos Manuales), Manuel Bada Vasallo (Construcción Mecánica de Motores), Rafael Calvo Rodés (Materiales de Construcción), Mariano de la Iglesia Sierra (Ensayo y Reglaje) y Carlos Schelly Echaluze (Legislación y Contabilidad).
- (37). El 27 de febrero, el diario madrileño "Informaciones" dio cuenta en su página 6 de la aceptación de la dimisión presentada por ambos. Diversas fuentes apuntan como motivo el total desacuerdo de ambos con uno de los principales cargos de Aviación, que se empeñó en "colar" a sus hijos en la Escuela sin haber pasado debidamente los exámenes.
- (38). D.O. nº 96 de 26 de abril de 1933. En concreto, ambos visitaron los centros radicados en Patterson (Nueva Jersey, sede de la división de motores de Curtiss-Wright), Brooklyn, Buffalo (Nueva York, sede de producción de aparatos militares de Curtiss-Wright, así como de Consolidated Aircraft), Pittsburgh, Philadelphia, Dayton, Seattle (sede de Boeing Airplane Company), Washington D.C., Baltimore, Santa Mónica (California, sede de la Douglas Aircraft Company), Langley Field, Bridgeport (Connecticut, sede de Sikorsky Aviation), New Castle, Detroit (Detroit Aircraft), Cleveland, Massachusetts (Curtiss-Wright) y East Hartford (Connecticut, sede de Pratt & Whitney Aircraft). Parece ser que, según el expediente de Pazó, también asistieron a la concesión del título Honoris Causa a La Cierva en la Universidad de Chicago.
- (39). Orden de fecha 24 de octubre (Gaceta nº 302). Hoja de vicisitudes anuales de 1934. Se le concedió el sueldo y gratificaciones correspondientes a su empleo y categoría aeronáutica desde 1º de diciembre de 1927 hasta 31 de enero de 1928, como si hubiese pertenecido sin interrupción al Servicio de Aviación en situación A y se desestimó su petición de validez del curso de mandos que verificaba en la fecha en la que fue separado de su destino, sin perjuicio de que en su día le fuese otorgada siempre que realizase los ejercicios que le faltaban para el completo de los exigidos en tal curso.
- (40). Con antigüedad de 31 de mayo de 1935, publicado en el D.O. nº 130 de 9 de junio, página 605.
- (41). La información sobre los sucesos que aquí se exponen, proviene del texto de Fernando León Sáenz "EN CUATRO VIENTOS NO SE SUBLEVÓ NADIE", de donde se ha tomado asimismo el título de este trabajo. Dicho texto, resultado de las notas que Fernando tomó tras las conversaciones con su padre durante los años 1965-67, fue mecanografiado en octubre de 1990. Un ejemplar fue amablemente remitido por Fernando León al autor, 30/05/2000.
- (42). No ha podido encontrarse ningún dato al respecto en los Diarios Oficiales consultados.
- (43). En diciembre de 1970, Alfredo Tourné envió a FLT un distintivo de solapa en oro que reproducía el emblema de la Asociación de Aviadores de la República Española (A.A.R.E.). Quiso hacerle este regalo como *"un recuerdo mío hecho con todo mi corazón, pues lo conozco desde hace más de 50 años, cuando usted estaba en Larache y yo fui de teniente a un batallón de Cazadores, y todavía tengo más grabado en mi vida el 18 de julio de 1936, cuando yo, que tenía un destino sedentario, y me presenté en el Ministerio de la Guerra para ofrecer mis servicios y me indicaron que me incorporara al aeródromo de Gelatfe, entonces hice la insinuación de que en Gelatfe había muchos oficiales leales a la República, y creía que era mejor me enviaran a otro aeródromo, y entonces me destinaron a Cuatro Vientos, donde a sus órdenes y acompañado por Merino salimos adelante a pesar de tener varias decenas de oficiales fascistas comprometidos en la sublevación; fueron días terribles, pero gracias a usted y a nuestra compenetración conseguimos la lealtad a la República del aeródromo de Cuatro Vientos. Así que esta insignia [...] simboliza los días trágicos del 18 de julio y subsiguientes bajo su certero y leal mando"* (carta 31/05/1971). La guerra, como cualquier situación de riesgo, es ocasión propicia para la forja de afectos indestructibles, surgidos del espíritu de equipo entre quie-

nes sobreviven juntos y dignamente a los momentos de peligro e incertidumbre.

Dos años después, Tourné evocaba la figura de su antiguo jefe tras su fallecimiento: *"Pasé a sus órdenes esas primeras setenta y dos horas angustiosas, en donde admiré sus dotes de militar leal a sus principios, dotes que supo combinar con su obligación de jefe y humano para hacer respetar las vidas de sus subordinados que aunque no exteriorizaran sus ideas estaban comprometidos en la sublevación"* (carta de Tourné a Joaquín León, 20/02/1973).

(44). A propósito de los traslados al Ministerio de los mandos sospechosos de sublevación, es interesante el comentario hecho muchos años después por el entonces capitán Tourné, responsable de uno de ellos: "Recibí el artículo escrito por el general De la Torre abogando porque concedan el retiro a todos nosotros. Están divinamente tus exclamaciones en el artículo, que al principio nos pone tibios, cuando los que faltaron a todas sus obligaciones fueron ellos, pero luego nos hace un poco de honor al indicar que fuimos muy buenos compañeros; así fue en realidad, porque en Aviación se libraron muchos del paseo, solamente por la hombría que existía entre nosotros, para defender a nuestros compañeros aunque fuesen fascistas; está muy bien la lista de los que se salvaron, a esa lista hay que añadir al hoy general Isidoro López de Haro, que a él y a otros seis o siete más que venían en el camión conmigo al regreso de Cuatro Vientos, en el primer [día] del movimiento, a la altura del Campo del Moro, deluvieron al camión y querían quedarse con esos seis o siete, y mi menda, con la pistola en la mano, no permití que nadie bajara del camión para entrar a ese cementerio que era el Campo del Moro, donde existía una checka en donde se ajusticiaba a todo el que entraba en ella; después de una hora de discusión con los de la checka, permitieron que se fuera el camión, y ellos escollaron el camión con un coche de los de la checka. Al llegar al Ministerio de la Guerra, todos los compañeros fascistas entraron en el Ministerio, y los de la checka abandonaron su presa por esa vez; en aquella ocasión venía con nosotros el gran Sindo [Gumersindo Areán Rodríguez], que muchas veces me lo recordó. Isidoro López de Haro me manda su gratitud a través de nuestro compañero Antonio Gómez Castresana, en sus múltiples viajes a Madrid en Aeronaves de México. El relatarte este episodio es solamente para añadir uno más de los que fuimos todos muy humanos con todos los compañeros que ya tenían premeditado pasarse al lado de Franco; si el caso hubiera sido al revés, ellos nos hubieran ajusticiado a todos nosotros". (Carta de Alfredo Tourné a Isidoro Giménez, 22/05/1975)

(45). Otro suceso tuvo lugar entremedias, según contó FLT a su hijo Fernando. El domingo 19, fueron llevados su presencia dos oficiales que habían sido encontrados escondidos en la buhardilla del pabellón de oficiales. Eran el capitán de Ingenieros, piloto e ingeniero aeronáutico Ramón Bustelo Vázquez y el teniente de Caballería Federico Martínez de Velasco Sendra. El primero era pariente del asesinado político José Calvo Sotelo, y el segundo, destinado en la Escuadrilla de Experimentación y pariente de un diputado del Partido Agrario, había ametrallado la pista de vuelo durante unas pruebas de ametralladora en Los Alcázares, por lo que el jefe de la Base, comandante Juan Ortiz Muñoz, había solicitado a FLT que lo sancionara. FLT no disciplinó a ninguno de los dos pero les ordenó que se fueran a sus casas, lo cual hicieron. El primero estuvo encarcelado y luego se ocultó, pero al segundo lo asesinaron posteriormente.

(46). Recorte de prensa de periódico no identificado, del día 13 de agosto. Incluido en el trabajo "En Cuatro Vientos no se sublevó nadie".

(47). Véase Jesús Salas Larrazábal "Guerra Aérea 1936/39", tomo I (IHCA 1998), anexo 48.

(48). Salas, op. cit., tomo I, pág. 188 y los detalles en informe de Melendreras (anexo 48). Sobre los detalles del retraso en la llegada de los fondos, ver Ángel Viñas "El Oro de Moscú" Ediciones Grijalbo, 1979, páginas 218 y ss. y Gerald Howson "Armas para España", Península, 2000, páginas 236 y ss.

(49). O. C. del Ministerio de la Guerra de 23/10/1936. Publicada en el D.O. N.º 219 de 25 de octubre de 1936.

(50). No pudo ser peor el lugar que la suerte asignó a los hermanos de FLT en aquellos terribles días. Joaquín, el menor, y Manuel, eran maestros de escuela y éste último además concejal en el Ayuntamiento sevillano. El mayor, José, era catedrático y director de la Escuela de Peritos Industriales. El 14 de junio de 1931, siendo gobernador civil de Guadalajara, detuvo por orden del Gobierno al cardenal Pedro Segura y Sáenz por sus actividades clandestinas antirrepublicanas en dicha ciudad. Los tres hermanos eran miembros de Unión Republicana. Joaquín fue asesinado en Sevilla en los primeros días de la sublevación, José lo fue en octubre, y Manuel, último en perder la vida, en 1938.

(51). Volviendo a esta comisión, en el Servicio Histórico Militar existe un informe sobre los gastos de la misma (armario 55, legajo 531, carpeta 4, documento 23) en la que se señala como fecha de llegada de FLT a los EE.UU. el 29 de septiembre de 1936, realizando una vez allí los siguientes desplazamientos desde Nueva York: a Méjico D.F. (del 2 al 24 de octubre), a Washington D.C. (6 veces: 24/11/36, 09/12/36, 24/12/36, 05/01/37, 31/01/37, 06/03/37), a Wilmington, Delaware (sede de Bellanca Aircraft Corporation, 10 veces: 11/12/36, 21/01/37, 12/02/37, 25/02/37, 13/03/37, 25/03/37, 29/03/37, 01/04/37, 03/04/37, 09/04/37), a Baltimore (16/03/37) y a Montreal, Canadá (25/01/37). La fecha que se menciona de su entrada en España tras la comisión es 23 de abril de 1937.

(52). O.C. de 26 de abril de 1937. Su despacho estaba junto a los del ministro y el subsecretario, coronel de Intendencia Antonio Camacho Benítez. Sustituyó en el cargo al mayor Carlos Núñez Maza, ocupando éste la jefatura del E.M. El teniente coronel Antonio Gudín Fernández fue nombrado jefe de Inspección de Fábricas, con residencia en Barcelona.

(53). Estaban a sus órdenes casi 150 de los 480 jefes y oficiales encuadrados en la Subsecretaría de Aviación, sin contar los procedentes de la Aviación Naval. La detallada organización de la Dirección de Material, así como talleres e instalaciones industriales puede consultarse en el tercer tomo de la obra de Jesús Salas Larrazábal "Guerra Aérea 1936/39" (IHCA, 2001), páginas 70 y siguientes.

(54). Arma de Aviación, relación de jefes y oficiales dependientes de la Subsecretaría de Aviación (Barcelona, 4 de diciembre de 1937).

(55). Alejandro se salió momentáneamente con la suya, y sufrió reconocimiento médico en Valencia. Pero entonces supo por los médicos que tenía un ojo vago. Aquello cortó las alas a sus aspiraciones de volar. Realizó un curso (D.O. n.º 198 de 10/08/1937) de "Informadores e interpretadores fotográficos" en Manises y fue destinado como cabo a la escuadrilla de Rasantes del capitán Santiago Capillas Gotti. Nunca realizó misiones de vuelo. En la primavera de 1938 hizo un curso en Murcia de "Auxiliar de Proyectista de Aviación", dirigido por Emilio Herrera. Tras obtener su cualificación, fue ascendido a sargento y destinado a la Oficina Central de Estudios Aeronáuticos, a las órdenes del teniente coronel Bada Vasallo. Allí se encargó de la traducción del inglés al español de los manuales de mantenimiento de los motores de doble estrella Wright Cyclone. Esto le duró poco más de una semana, ya que el general Herrera no tardó en reclamarlo como ayudante suyo.

(56). No ha sido posible encontrar datos en las fuentes oficiales consultadas sobre este nombramiento. En diciembre de 1937, FLT fue nombrado vicepresidente de la Junta de Clasificación de Instancias para la creación del Cuerpo de Intendencia de Aviación (D.O. 313, de diciembre de 1937, página 662).

(57). Según los datos del pasaporte de su esposa, el visado para su salida de España se hizo en Barcelona el 26 de septiembre, saliendo por Port-Bou el día 28. La embajada de Estados Unidos en París les extendió el visado diplomático el 3 de octubre, y embarcaron en El Havre el día 12. Estableció su oficina en el consulado español de Nueva York, en el 415 de Madison Avenue. El cónsul era Antonio Cruz Marín.

(58). El coronel Segismundo Casado, que en los primeros días de marzo de 1939 se hizo cargo de

la Cartera de Defensa del Consejo Nacional de Defensa, comenta el siguiente episodio en su libro "Así cayó Madrid" (Guadiana de Publicaciones, 1968, página 292):

"En la reunión del aeródromo de Los Llanos, bajo la presidencia del doctor Negrín y la asistencia de todos los altos mandos del Ejército, éstos opinaron que había que terminar la guerra rápidamente, mediante la negociación con el enemigo, y el doctor Negrín mantuvo el criterio de resistir. Esta reunión histórica se celebró el día 16 de febrero de 1939. Pues bien, con anterioridad a esta fecha, el doctor Negrín, antes de haber renunciado a la consigna de resistir, había dado orden al coronel [León] Trejo, encargado de compras de material aeronáutico en los Estados Unidos, para que procediera con urgencia a la reventa del material comprado recientemente en dicho país, poniendo como precio de venta tope la mitad de su valor de compra.

"El día 4 de marzo —es decir, un día antes de la caída del Gobierno Negrín— don Fernando de los Ríos, embajador de España en los Estados Unidos, envió a don Indalecio Prieto, que, a la sazón se encontraba en Méjico, el siguiente despacho: "Por los 22 Bellanca y 61 motores y recambios que tienen un valor de un millón seiscientos ochenta mil dólares, el señor [Miles] Sherover ofrece el 10 por 100. Como no se ha admitido semejante oferta, por tener orden de venderlos en el 50 por ciento de su valor límite, ruego a usted gestione la venta en Méjico en estas condiciones".

Al final, los Bellanca fueron en efecto vendidos a Méjico, y los inexpertos pilotos que se hicieron cargo de ellos tardaron poco en accidentarlos uno tras otro.

(59). Se llevó consigo el mobiliario, con el cual se organizó un despacho en su domicilio. Hasta entonces, había estado viviendo con su familia en un hotel, pero la nueva situación le obligó a alquilar un piso desamueblado en Manhattan, cerca de Harlem.

(60). *"En retrospectiva, mi opinión es que mi padre sufrió con probabilidad una severa depresión, especialmente en sus primeros años en este país. Para evitar pensar en todas las dificultades que la familia había soportado y estaba encarando, hubo un tiempo en el que pasaba horas jugando al solitario con naipes, a pesar de que no aprobaba los juegos de cartas. Durante años, hasta el final, escuchaba cada hora las noticias de la radio —esperando presumiblemente oír aquella que no le llegó en vida".* (Gonzalo León al autor, correo electrónico 22/05/2003)

(61). Con el tiempo, su situación económica mejoró. Adquirió un Ford de segunda mano que le vendió Francisco García Lorca, hermano del poeta. Reacio desde siempre a las hipotecas, al fin decidió, en septiembre de 1947, comprar una casa en Yonkers, un barrio elegante de Nueva York venido a menos. Su mujer la decoró de forma exquisita con muebles procedentes de otras casas de la zona que eran subastados a precios muy bajos.

(62). Para conocer más en detalle los esfuerzos encaminados a impedir el apoyo de EE.UU. al régimen del general Franco, y el papel que FLT jugó en el asunto, ver "El General Herrera. Aeronáutica, milicia y política en la España Contemporánea" de Emilio Atienza Rivero, Aena, 1994, página 450 y ss.

(63). La iniciativa partió de FLT, Manuel Arnal y Felipe García-Mauriño, como reconocimiento al digno gesto que tuvo el general Herrera de renunciar a su bien remunerado puesto en la ONU cuando ésta admitió al régimen de Franco. FLT la transmitió a Alfredo Tourné, en carta de fecha 22 de agosto de 1958: *"En la carta [...] me dice [el general Herrera] que esperan celebrar sus bodas de oro dentro de unos pocos meses... Desde entonces, no dejo de cavilar sobre la posibilidad de aprovechar esa ocasión para ofrecerles por sorpresa el homenaje que se merecen: Lastima que no conozcamos un mecenas que se mostrara dispuesto a costearles el pasaje de ida y vuelta para ese homenaje que se celebrara en Méjico; y yo me encargaría de contribuir a su paso por aquí [Nueva York]. Aunque nunca fui partidario de suscripciones, el caso de Herrera es realmente excepcional [...], y si ustedes creen que pudiera tener éxito, el grupo de ustedes seis [Manuel Arnal Rojas (+ 09/1965), López López, Felipe García-Mauriño Campuzano (+ 21/01/1960), Antonio Martín-Lunas, Carlos Núñez Maza y Tourné] no puede ser más representativo y calificado para organizar el homenaje y recaudar las contribuciones voluntarias entre los muchos refugiados que tanto le debemos".*

(64). Carta del general Herrera a FLT, 30/11/1958.

(65). Carta del general Herrera a FLT, 21/05/1959.

(66). *"Los fondos de Socorros Mutuos de Aviación deben considerarse sagrados y dedicarlos exclusivamente a los fines previstos por sus fundadores y donantes. Me viene a la memoria que fue nuestro querido compañero Felipe Mauriño (q.e.p.d.) fue el primero que me comunicó esa honrosa iniciativa, antes del viaje del general Herrera"* (carta de FLT a Tourné, 21/05/1962).

(67). Carta de FLT a Tourné, 03/09/1966.

(68). Carta de FLT a Emilio Herrera, 17/08/1967.

(69). Carta a Tourné, 14/03/1968.

(70). Carta a Tourné, 21/04/1969.

(71). Carta a Tourné, 25/03/1971.

(72). Carta a Tourné 09/03/1972.

(73). Carta a Tourné, 06/10/1972.

(74). Tras el fallecimiento de FLT, los documentos que éste había reunido y ordenado referentes a las memorias del general Herrera, fueron entregados por Fernando León a Tourné vía Javier León. Tourné los revisó y vio que faltaban muchos documentos de capital importancia correspondientes al período 1950-1967, debido a lo cual, renunció a la publicación de las memorias en ese estado, con el beneplácito de la viuda del general. Toda la documentación que Tourné había recibido fue devuelta a doña Irene Aguilera, a instancias de ésta. Finalmente, las memorias serían publicadas en inglés por la Universidad de Nuevo Méjico (Estados Unidos) en 1984. Cuatro años después, la Universidad Autónoma de Madrid las editó en español, pero para entonces, la idea original de FLT había caído en el olvido.

(75). El diario "Abc" se negó a publicar su esquila, en la que se incluía la frase "falleció en el exilio". Finalmente fue publicada en "Informaciones".

(76). Carta de Fernando León a Tourné, 11/01/1973.

(77). Don Miguel Ángel Sánchez-Terán fue el abogado que llevó el recurso de apelación, n.º 4697/1992. Fue votado por el Tribunal Supremo con fecha 06/05/97.

(78). Este comentario está hecho en tono jocosos, el cual es sostenido por Spencer en toda su correspondencia con Tourné. Sus cartas, finamente irónicas, divertidas, y siempre interesantes, transpiran gracia en abundancia. Gonzalo León Sáenz aclaró amablemente este aspecto: *"No lo llevé tan largo; tan sólo le llegaba al cuello de la camisa. En la época de la guerra de Vietnam, sus nietos, al igual que mucha otra gente joven aquí, se dejaban el pelo largo como muestra de disconformidad con los elementos conservadores del país. El cabello largo de mi padre fue una forma de solidaridad con sus nietos y su oposición a aquella guerra"*. (Carta al autor, 22/05/2003).

(79). Cuando no fue objeto de comentarios tendenciosos y disparatados, como el que aparece en la maquiada semblanza de Gómez Spencer en "Enciclopedia de Aviación y Astronáutica", tomo 4, página 394 (Ediciones Garriga, 1972).

(80). Deseo expresar mi profundo agradecimiento a la familia del coronel León Trejo, por la asistencia prestada a través de sus hijos Alejandro, Fernando y Gonzalo, así como a Carlos Lázaro Ávila y al personal de los Archivos Históricos de Villaviciosa de Odón y Segovia. Y también, de forma especial, a Cecilio Yusta, amigo y maestro.