

Los Trenor en España

RAFAEL DE MADARIAGA FERNÁNDEZ
Miembro de número del IHCA



INTRODUCCIÓN

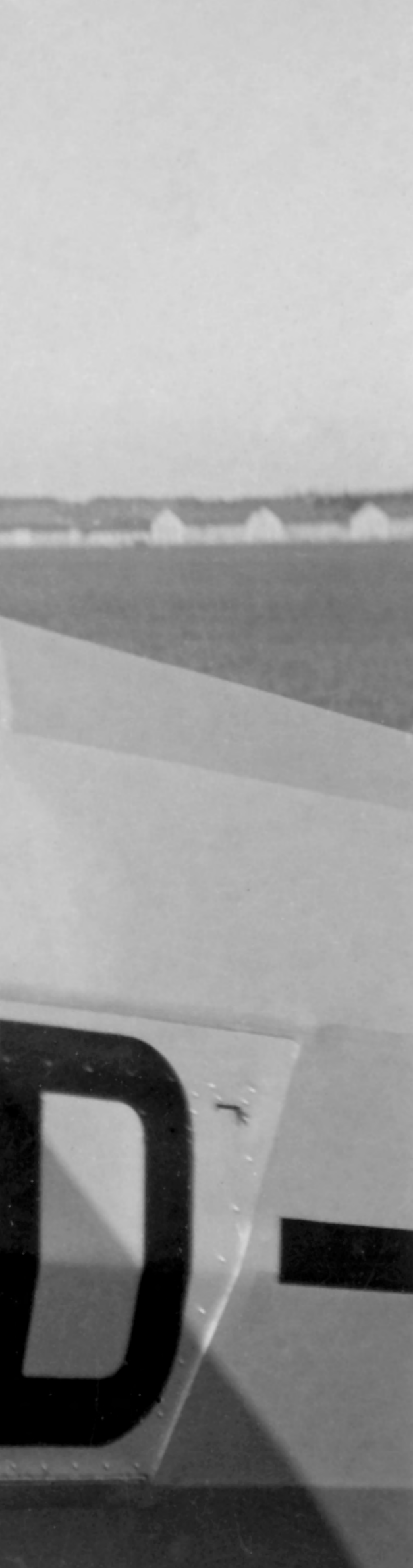
Durante los años del siglo XX que van desde los comienzos de la Aviación Militar hasta la década de 1960 siempre han estado presentes en la historia de la Aeronáutica Española, bien como aviadores militares o civiles, miembros de la gran familia Trenor, asentada en Valencia, en Asturias, en Canarias y en Barcelona, junto con otros miembros de familias con ellos relacionadas, como los Gómez-Trenor, Mazarredo, Moroder, Castellví, Soriano o Azcárraga.

Trenor es un apellido ligado a emigrantes militares irlandeses que tomaron parte en la Guerra de la Independencia y que posteriormente se afincaron en diferentes partes de la Península. Por tanto es una familia española de origen irlandés, de marcada tradición militar que destacaron como comerciantes e industriales, emparentando con nobles linajes valencianos. Hoy existen unos ochocientos descendientes de esta familia, que están establecidos principalmente en Valencia, Asturias, Barcelona, Canarias y Madrid, no faltando algún miembro arraigado en Argentina con numerosa prole.

El tronco inicial de la familia tuvo su residencia en lugar tan señalado de la ciudad del Turia como el Palacio de los Barones de Alácuas, en el centro histórico. Con los años acumularon importantes propiedades en la ciudad y en sus alrededores, con una ingente actividad empresarial que “contribuyó de una manera decisiva al desarrollo industrial y agrícola del País Valenciano”¹.

Diversos títulos nobiliarios les fueron concedidos por sus méritos, directamente a miembros de la familia, habiendo otros recaído en ellos por sus matrimonios o herencias. Además del Marquesado del Turia concedido a Tomás Trenor y Palavicino en 1909, fueron distinguidos con otros títulos como el Condado de Trenor asignado a Francisco Trenor y Palavicino en 1911 o el Condado de la Vallesa de Mandor, con Grandeza de España, concedido a Enrique Trenor y Montesinos en 1921. A lo largo de los años estuvieron vinculados a otros títulos como las Baronías de Alá-

*Francisco Gómez Trenor en cabina Curso Piloto
en Alemania 1937 (foto vía Zorita. Arch
“Canario” Azaola)*



El Palacio de los Trenor de Donlebun, en la villa asturiana de Figueras, Municipio de Castropol, vendido hace pocos años y en fase de restauración. Había sido propiedad de José Trenor y de sus herederos.

cuas y Picasent, los condados de Berbedel, Caspe, Montornés, Noroña y de la Ventosa o los marquesados de Cordeñas, González de Quirós, Fuentehermosa, Lara, Mascarell de San Juan, Mirasol, Serdañola y Sot. Algunos miembros de esta familia fueron caballeros de la Orden de Malta y Grandes de España y otros distinguidos con las máximas condecoraciones civiles y militares. El lema de la familia al cual han hecho honor a través de doscientos años es: "Facta non verba (Hechos no palabras)".

La familia Trenor en España se inicia con John Trenor, nacido en Irlanda en 1726 y su hijo Tomás Trenor Keating que se estableció en España y fue el que vino a fundar su descendencia en Valencia. De uno de sus hijos, Tomás Trenor y Bucelli descienden dos ramas que comenzaron a emparentarse con familias relacionadas con la Aviación española de la época más temprana.

Así una hija del anterior, Desamparados Trenor y Palavicino se casó con Eugenio de Mazarredo y Tamrit, séptimo marqués de Lara, dando lugar al nacimiento de la rama de los Trenor Mazarredo, y Francisco Trenor y Palavicino, primer conde de Trenor casó con Elvira Moroder y Peñalva dando nacimiento a la estirpe de los Trenor Moroder. Tres hermanos Trenor Bucelli, Federico, Tomás y Ricardo se casaron con tres hermanas Palavicino e Ibarrola: Concepción, Desamparados y Josefa.

Desamparados Trenor y Eugenio de Mazarredo tuvieron cuatro hijos, uno de los cuales fue Rafael de Mazarredo y Trenor, aviador civil fallecido en acto de servicio como oficial voluntario de la Aviación Nacional formando parte del Grupo Morato volando los CR-32 Chirris. Uno de los hijos del anterior, el cuarto de ellos, es Rafael de Mazarredo Iriarte, coronel de Aviación (retirado) domiciliado en Madrid.

Tomás Trenor y Palavicino fue el primer marques del Turia, teniente coronel de Artillería, gentilhombre de Cámara del Rey, que casó con Margarita de Azcárraga y Fesser, de cuyo matrimonio surge otra importante rama de aviadores como Javier Trenor Azcárraga, oficial de aviación fallecido durante la guerra civil en accidente aéreo. Elvira Trenor y Moroder, segunda condesa de Trenor se casó con Juan Antonio Gómez y Fos y de su descendencia aquí destacamos a Juan Antonio Gómez-Trenor y Fos, tercer conde de Trenor, capitán de aviación y luego alcalde de Valencia, a Francisco Gómez-Trenor piloto de caza fallecido durante la campaña² y también a José Manuel Gómez-Trenor Fos (todos ellos figuran en archivos con los apellidos Gómez-Trenor únicamente, con los que fueron filiaados antes del cambio de apellidos que se cita a continuación).

En efecto, bastantes años después de la guerra civil, los Gómez, Trenor y Fos, en dos ramas distintas pero parientes muy cercanos, unieron los apellidos como Gómez-Trenor y esa es la razón de cierta confusión entre algunos de sus miembros y sobre todo en los archivos históricos, donde naturalmente figuran con los apellidos primitivos.

Leopoldo Trenor y Palavicino, hijo del anteriormente citado Ricardo Trenor Bucelli, se casó en Valencia en 1899 con Rosario Pardo de Donlebún y Rojas, dando nacimiento a los Trenor Pardo de Donlebún. Varios de ellos interesan en este tra-



bajo por cuanto uno de los hermanos fue José María Trenor Pardo de Donlebún, oficial de Aviación durante la guerra civil y Casilda Trenor y Palavicino, su tía, que se casó en Valencia con Enrique de Castellví y Hortega de Medina, siendo los progenitores de Luis de Castellví y Trenor, oficial de complemento de Aviación después de la guerra y heredero de los numerosos títulos nobiliarios de su padre.

José Trenor Pardo fue en 1996 el primero de los Trenor que me llamó poderosamente la atención y me embaucó en la curiosa empresa de averiguar el paradero y los méritos de toda esta familia, en la cual habían existido tantos aviadores como víctimas de la violencia republicana en la Valencia de los años de guerra civil. Rosario su esposa era hija de Arias Pardo de Donlebún y Pascual de Bonanza, señor de las Torres de Donlebún, Concejo de Castropol, Asturias. De los numerosos hijos de doña Rosario dos fallecieron durante la contienda, Luis y Javier (este último en el hundimiento del Crucero Baleares) por lo cual recibió al finalizar la misma, la Medalla de Sufrimientos por la Patria, con cinta azul y carácter honorífico, en virtud de la tradición militar de la familia y los sufrimientos padecidos durante la campaña. El linaje de los Pardo de Donlebún, se había establecido en Figueras, concejo de Castropol en Asturias, en el siglo XV y procedía de los Pardo de Cela, perseguidos y alguno de ellos ajusticiado por los Reyes Católicos. Sancho Pardo de Donlebún fue Almirante de la Flota a mediados del Siglo XVI, y venció en Puerto Rico a la armada dirigida por los ingleses Hawkins y Drake, desapareciendo ambos luego de su derrota.

La familia Trenor Pardo de Donlebún fue homenajeada al término de la contienda civil por el Ministerio del Ejército en 1945 y en virtud de la tradición militar de la familia y de las pérdidas sufridas por ella, dictó una orden por la que concedía la Medalla de Sufrimientos por la Patria con cinta azul y carácter honorífico a doña Rosario Pardo de Donlebún Rojas.

Por otro lado, Rosario Trenor Pardo de Donlebún, tercera de los diez hijos del matrimonio se casó con Álvaro Soriano y Muñoz-Vargas, comandante de Caballería y aviador. Otro hermano suyo fue Francisco Javier Trenor Pardo de Donlebún, fallecido en agosto de 2009. Hermana de los anteriores, María del Carmen Trenor y Pardo de Donlebún, casó con Valentín Moure López, capitán de Artillería. Son los padres de Gonzalo Moure Trenor, escritor que vive en Figueras y con el cual me une una interesante amistad, que dio lugar en su momento a que pudiera profundizar en el historial de varios aviadores relacionados con los Trenor. Él me presentó a Álvaro Soriano Trenor, hijo del piloto de hidroaviones durante la guerra y luego Agregado Aéreo en la Embajada de España en Berlín, Álvaro Soriano Muñoz-Vargas, todo un personaje de leyenda en el entorno de la familia. Y ese contacto me reveló otro apasionante capítulo en la historia de la familia, la vida en Alemania en plena II Guerra Mundial, de dos pequeños españoles chico y chica, recluidos en una clínica para casos "extraños", enfermos de una desconocida dolencia y en manos de un general-doctor de las SS.

En la Revista AEROPLANO N° 13 correspondiente a 1995 y en el artículo dedicado a la Historia del Ala de Caza Número 1, en la página 79, se glosa la entrega solemne del Estandarte de la Enseña Nacional por la Ciudad de Valencia al Ala de Caza Número 1. El Ejército del Aire quiso homenajear a la familia Trenor nombrando como Madrina de aquella entrega a la señorita María Amelia Trenor Calatayud,

Panorámica del Palacio de los Trenor en Figueras.

Estado actual de "Las Torres de Donlebún" Palacio típico medieval de la nobleza asturiana, antigua propiedad de los Trenor Pardo de Donlebún.





Diferentes instantáneas de José Trenor Pardo de Donlebun mostrando a varias damas curiosas, su Museo y Vivero de Cactus en el patio central de acceso al Palacio de Las Torres de Donlebun en 1996.



ceremonia de entrega que tuvo lugar el día 23 de junio de 1967 y en la cual recibió la enseña el coronel jefe de la Unidad Miguel Guerrero García. Amelia Trenor era hija de Francisco Javier Trenor Azcárraga, fallecido en acto de servicio el 5 de julio de 1937 en Pollensa, Mallorca.

RAFAEL CASTELLVI HORTEGA (U ORTEGA)

Es el primero de los Trenor o de sus familiares muy cercanos, que intentó convertirse en aviador en los primeros tiempos de la Aviación Militar española. Era capitán de Ingenieros cuando el 30 de diciembre de 1914, mientras efectuaba el curso de pilotos en Cuatro Vientos, falleció en accidente de vuelo mientras pilotaba un Maurice Farman MF-7. Es por tanto uno de los pioneros entre los militares que efectuaron los cursos iniciales de pilotos en el Aeródromo de Cuatro Vientos.

Nacido en Tarlac, Filipinas, de familia valenciana formada por Enrique y María Dolores, era alumno de la Academia de Ingenieros en septiembre de 1905. Ascendió a teniente y capitán participando en la Campaña del Rif en noviembre de 1912. Sirvió en el 7º Regimiento Mixto de Ingenieros y luego en el 2º Mixto, pasando a la Compañía de Telégrafos en Madrid en 1914, participando con la Unidad Radiotelegráfica de Campaña y en el 3º Regimiento de Zapadores-Minadores. Luego de algunos meses en el 4º Depósito de Reserva pasó en comisión de servicio a la Aeronáutica Militar hasta su fallecimiento en accidente de aviación. Había realizado prácticas de aviación en Guadalajara en abril de ese año en el Servicio de Aeronáutica Militar y luego pasó el 14 de mayo a la Escuela de Aviación. El 29 de agosto estaba a punto de comenzar el Curso de Piloto que se inició el 1º de septiembre.

Pronto pasó a realizar vuelos en Alcalá de Henares que era la secuencia que se seguía entonces, pasando el 13 de noviembre al cursillo de Piloto de Aeroplano de 2ª Categoría. El 30 de diciembre pilotaba el biplano MF-7 N° 14 cuando se estrelló a las 10:32, falleciendo a los 20 minutos en el Hospital Militar de Carabanchel. Estaba en posesión de numerosas condecoraciones, como las Medallas de los Sitios de Zaragoza y de Gerona, tres cruces rojas de 1ª clase, las medallas del Kert y Beni Bu Yhai así como la Cruz de 1ª Clase de la Orden de María Cristina.

Era gentilhombre de Cámara del Rey Alfonso XIII y Marques de Laconi y según contaba Pepe Trenor era, no obstante, una persona humilde y modesta; cuando le tocaba servicio en Palacio en Madrid cogía el tren para ir de Valencia a la capital, se ponía el uniforme y aparecía en el Palacio para realizar su servicio. Su sobrino Luis de Castellví Trenor heredó su vocación aeronáutica.

JOSÉ MARIA TRENOR Y ARRÓSPIDE

José María fue piloto civil desde antes de la guerra y artillero en diferentes regimientos también antes del conflicto. Durante la guerra civil prestó servicio en la Aviación Nacional como experto en armamento y terminó la contienda en Tablada.

Nacido en Valencia el 25 de enero de 1906 era hijo de Vicente Trenor y Palavicino y de María del Carmen Arróspide y Álvarez. En febrero de 1928 sentó plaza co-





Escuadrilla 8-E-3, de pie Demetrio Zorita, José Pazó (jefe), Francisco Gómez Trenor. Agachados Enrique Mendía, Pedro Lacalle Orellana y Federico Garret.
(Foto vía Juan Antonio Gómez-Trenor, arch "Canario" Azaola)

mo artillero de segunda y poco después era cabo de Complemento de Artillería en el Regimiento de Artillería Ligera N°3; a continuación sirvió en la misma unidad como sargento de Complemento desde septiembre del mismo año, suboficial en enero de 1929, y alférez de complemento en mayo de 1930. En junio de 1932 servía como teniente de Complemento en el Regimiento de Artillería Ligera número 6, pasando al CRM de reclutamiento en 1934.

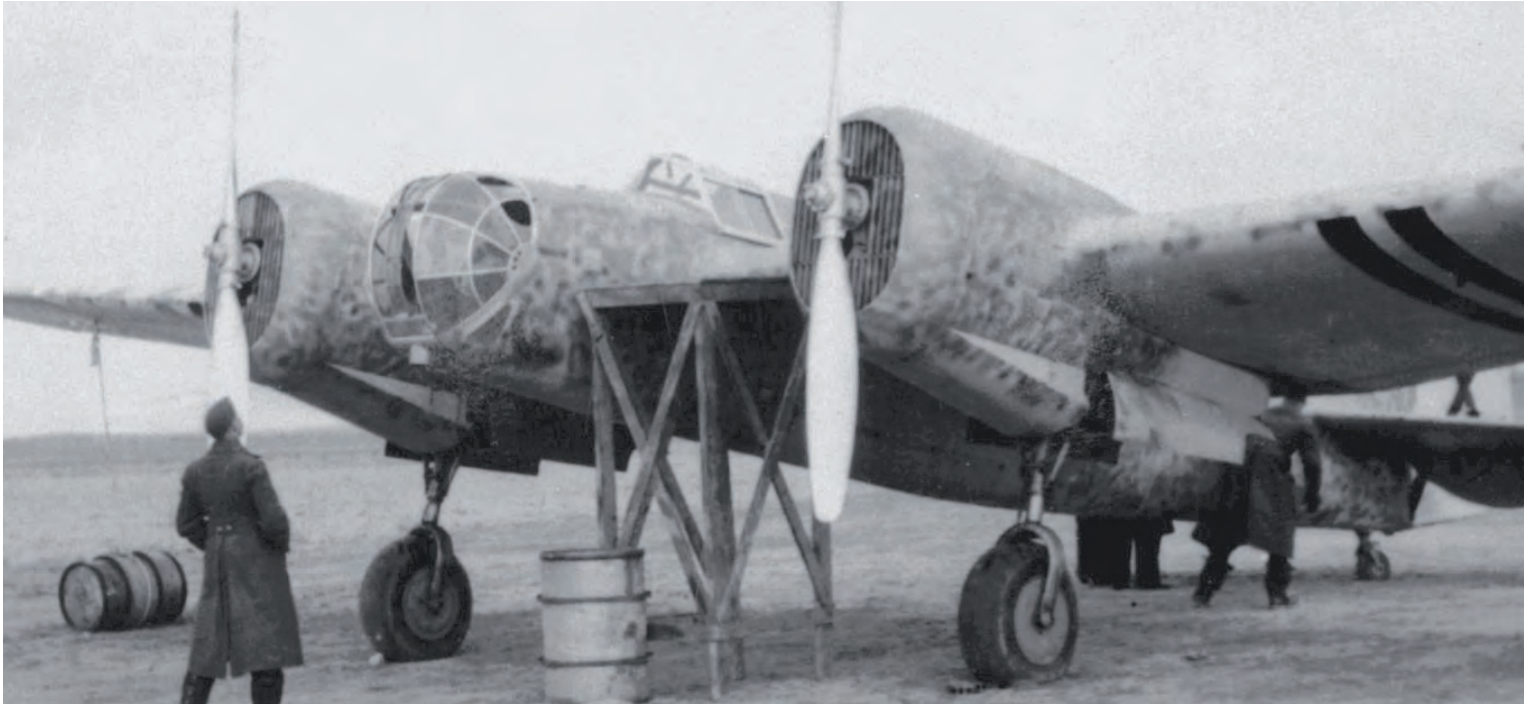
Al comienzo del alzamiento en julio de 1936 fue asaltada su casa en Valencia y asesinados varios miembros de su familia, viviendo varios meses escondido y pudiendo viajar de Valencia a Barcelona y de ahí a Marsella, llegando a Palma de Mallorca el 23 de enero de 1937.

Se presentó como teniente de Artillería y piloto civil y el 13 de febrero ingresó en la Zona Aérea de Baleares siendo nombrado jefe de la Batería de Ametralladoras de la Base de Son San Juan y representante de la Región Aérea en el Parque de Artillería. Continuó al mando de la 61 Compañía de Aviación de guarnición en el Aeródromo de Son San Juan. En enero de 1938 fue nombrado jefe del Aeródromo y habilitado como capitán de Complemento de Artillería, pasando al poco tiempo a la Región Aérea del Sur en Tablada como Jefe de la Unidad de Armamento.

En abril de 1939 fue nombrado teniente de alcalde del Ayuntamiento de Valencia, sirviendo al mismo tiempo como jefe del Servicio de Armamento y Municiones de la Región Aérea de Levante. En abril de 1940 fue destinado a la Subdirección de Tráfico Aéreo y quedó disponible el 29 de octubre del mismo año, pasando a la Escala de Complemento como capitán del Ejército del Aire. Estaba en posesión de las medallas de la Campaña, Cruz Roja al Mérito Militar, Orden del Águila Alemana de 3ª clase y del Mérito Italiana. Era por herencia marqués de Serdañola.

Esquema de los Tupolev SB-2 Katiuska tal como estaban decorados cuando se integraron en el Ejército del Aire.





Uno de los Katiuskas Tupolev SB-2 capturados durante la guerra y luego en servicio en el Regimiento N° 13 de Albacete, donde fueron volados por José Trenor.

Quizás el más joven de los Trenor relacionados con Aviación haya sido en su momento FRANCISCO TRENOR SUAREZ DE LEZO, nacido el 10 de febrero de 1953, hijo de José María y María Pilar, que fue filiado como soldado voluntario de segunda en marzo de 1969 y pasó a la situación de servicio eventual en septiembre de 1970, en la Base Aérea de Manises. En abril de 1971 paso a la situación de reserva en la Región Aérea de Levante.

JUAN ANTONIO GÓMEZ-TRENOR FOS, "JUANAN"

Juanán Gómez-Trenor era el mayor de los primos y parientes entre los Trenor y también fue uno de los primeros que se hicieron pilotos con la Escuela Estremera, trasladada a Valencia por Teodosio Pombo a mediados de los años treinta. Había nacido en la ciudad del Turia el 21 de noviembre de 1897 y era hijo de Juan Antonio y María.

Ingresado en el ejército en diciembre de 1919 era cabo de Caballería en 1920 y luego sargento y brigada en el Regimiento Victoria Eugenia. Tenía el título de Aviador de Turismo con el Número 314, emitido el 22 de julio de 1935.

Se había incorporado a los sublevados en Pamplona, asistiendo a la toma de Tolosa y realizó junto a su cuñado Joaquín Medina López-Quesada una misión especial cerca del Marqués de Magaz en Roma, incorporándose después a Aviación.

Comenzada la Guerra Civil vuela los Breguet XIX en el Grupo 3-G-10 en Sevilla desde el 27 de octubre de 1936, convirtiéndose en alférez Provisional de Aviación en diciembre del mismo año. Voló temporalmente en la Compañía Hisma (Hispano Marroquí) de Transporte pasando a continuación a volar los Junkers del Grupo 2-G-22 con el capitán Calderón desde diciembre de 1936 y volando con el capitán Soler en el grupo 3-G-10 de Breguet XIX hasta febrero de 1937 y de nuevo en los Junkers del comandante Luis Pardo en el Grupo 1-G-22.

Por estas fechas viaja a Italia con permiso reglamentario para recuperar a su esposa y sus cinco hijos, a los cuales "tenía muy abandonados desde hacía cinco meses". El viaje era complicado ya que Sevilla tenía gran dificultad de comunicación con Italia. No podía viajar a través de Francia debido "a gestiones hechas por mí en dicho país a favor de la causa".

Pasó a los Savoia 79 en mayo de 1937 continuando en los grupos 3-G-28 y 5-G-28 con el Comandante Merino en agosto de 1938, bajo cuyo mando fue nombrado Jefe de la 2ª Escuadrilla. Participó en la Batalla del Ebro en noviembre de 1938 actuando con los "Setentanove" sobre la Sierra de Caballs, Falset, Miravet y Venta de Camposines, sobre Vendrell, La Serós, Fatarella, Pasarela de Ribarroja y Flix. En diciembre ya en la Batalla de Cataluña actúa sobre San Juan de las Abadesas, Segorbe, Manresa, Agramunt, Pons, San Antonio, Granadella y Coll de Margó, carretera de Balaguer a Camarasa y Borjas Blancas. Continuó con servicios durante enero y febrero de 1939 operando sobre el Aeródromo de Villajuiga el 7 de febrero y participando en el desfile sobre Barcelona el 21 de febrero y sobre Tarragona el 22.

En el Aeródromo de Castejón el 23 de enero de 1938, después de despegar con el Setentanove 33-28 se provoca un incendio en el motor izquierdo realizando aterrizaje forzoso fuera de campo, incendiándose el avión y perdiéndose por comple-

En Manises el 4 de abril de 1944 se inauguró un monumento a los caídos del Aero Club Valenciano durante la Guerra Civil. De allí fue traído al Museo del Aire donde hoy día se exhibe. En la relación de nombres de los aviadores caídos se pueden leer los del capitán Javier Trenor Azcárraga, teniente Rafael Mazarredo Trenor y alférez Francisco Gómez Trenor.





to. Resultó herido grave con quemaduras de primero y segundo grado por cuyas heridas estuvo hospitalizado 47 días.

El 19 de mayo de 1939 asistió al desfile de Barajas donde formó toda la Aviación Nacional y la capturada a la Aviación de la República. Había realizado 301 servicios de guerra y más de 600 horas de vuelo en guerra que unidas a las 300 de paz hacían casi mil horas de vuelo totales. En el juicio contradictorio para la concesión de la Medalla Militar individual declararon los capitanes Ultano Kindelán, Jaime Avial, Mario Ureña, Gómez Martín, el comandante Luis Pardo Prieto y el teniente coronel Carlos Soler Madrid, así como los tenientes Vicente Rodríguez y Joaquín Díaz. La medalla le fue concedida por el general Vigón el 26 de abril de 1941.

Juanán Gómez Tenor había ascendido a teniente en julio de 1937 y a capitán habilitado en agosto de 1938, efectuando el curso de aptitud para el mando de escuadrilla en julio de ese mismo año. El 24 de enero de 1941 fue nombrado capitán de Complemento del Arma de Aviación, nombramiento que le fue confirmado el 31 de marzo de 1943. Se retiró del Ejército del Aire el 28 de abril de 1955. Estaba en posesión de las condecoraciones Medalla al Merito Militar distintivo blanco en 1917, Medalla Militar colectiva recibida en el Grupo 1-G-22 en junio de 1938, Sufrimientos por la Patria en julio de 1938 y la Medalla Militar Individual el 5 de junio de 1941. Además estaba en posesión de la Cruz del Águila Alemana de 3ª clase, la del Merito en Campaña, dos cruces Rojas y Medalla de Guerra. Fue el III Conde de Trenor.

FRANCISCO JAVIER GÓMEZ TRENOR, hijo del anterior, nació en Barcelona el 25 de marzo de 1951 y fue filiado como soldado voluntario de segunda en julio de 1966, obteniendo la licencia cuatrimestral prorrogable en diciembre de 1967, y pasando a la situación de reserva en mayo de 1970. Otro joven llamado FRANCISCO JOSÉ GÓMEZ-TRENOR Y TRENOR ingresó como soldado en el Ejército del Aire en marzo de 1954 y era hijo de Juan Antonio y Elvira, había nacido el 18 de enero de 1935. Prestó servicio como soldado voluntario de Aviación en Manises, Agrupación de Tropas número 3.

FRANCISCO GÓMEZ-TRENOR FOS

Nacido el 19 de diciembre de 1917, ingresó en el ejército el 15 de septiembre de 1936 y ya en la Aviación Nacional fue enviado a realizar el Curso de Piloto a Alemania, de donde regresó el 1º de febrero de 1938, siendo nombrado alférez Provisional del Arma con fecha 18 de julio del mismo año. Sus hermanos tomarían años más tarde el apellido unificado Gómez-Trenor.

En Italia, entrenamiento en Savoia SM-79, Juan Antonio Gómez Trenor e ingeniero Ricart. (foto vía J.A. Gómez-Trenor arch. "Canario" Azaola)



ÉL INTERESADO,

Álvaro Soriano Muñoz-Vargas, piloto y observador, voló numerosos tipos de aviones terrestres e hidroaviones, y fue Adjunto al Agregado Aéreo en Berlín varios años durante la II Guerra Mundial.

Fue destinado a la Escuadrilla 4-E-14, que volaba los rápidos aviones de reconocimiento Heinkel HE-70 "Rayo", al mando del comandante José Pazó Montes el 26 de julio y luego transferido a la Escuadrilla 8-E-3 del capitán Arístides García-López Rangel el día 12 de agosto.

El día 31 de agosto volando un Fiat CR-32 fue declarado desaparecido en acción de guerra. El comandante jefe de la escuadrilla 8-E-3 comunicó que mientras estaba ametrallando unos blindados, el alférez Francisco Gómez Trenor, piloto de dicha escuadrilla, fue probablemente herido y se estrelló en las proximidades de la carretera de Zarza-Capilla a Peñalondo, incendiándose el aparato en terreno enemigo. En los días anteriores había mantenido un combate con Curtis y Ratas el día 30, había actuado el 26 sobre Puebla de Alcocer y Zújar y los días 12 y 13 sobre Cabeza de Buey.

En el juicio contradictorio para su ascenso póstumo realizado en diciembre de 1939, declararon en Cuatro Vientos bajo la autoridad del juez comandante Javier Laviña Berenguer y siendo el secretario el teniente Ricardo Bazán y Cano, los tenientes Demetrio Zorita Alonso y Pedro Lacalle Orellana que se expresaron acerca de su valor, disciplina, espíritu elevado y amor a la profesión. Así mismo fueron llamados los tenientes Federico Garrett Rueda, Alfonso Ruibal Sabio y Javier Busquets Sindreu y el capitán Arístides García López.

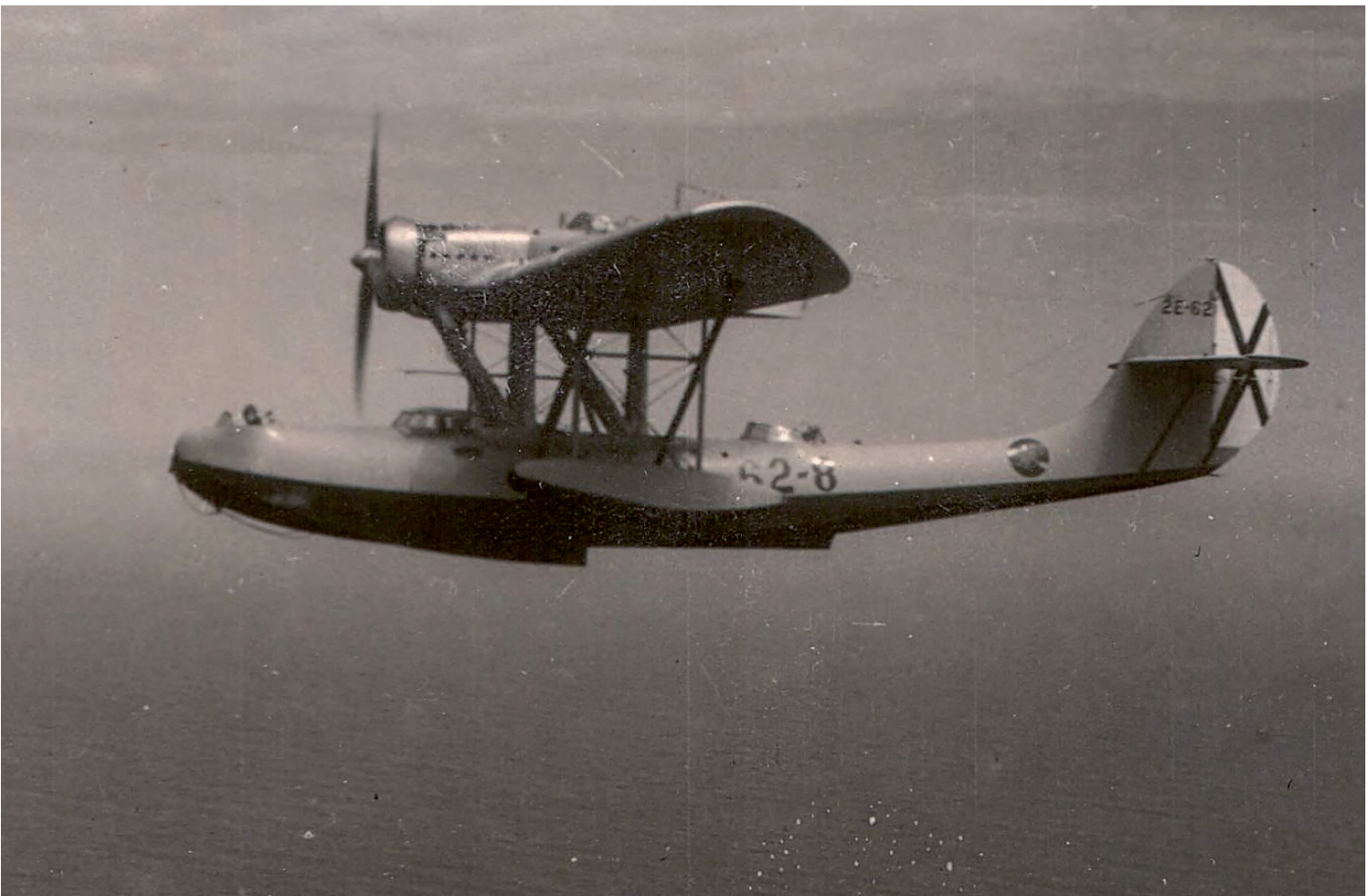
Estaba en posesión de la Cruz de Guerra con Palmas, Medalla de la Campaña, dos Cruces Rojas al Mérito Militar y dos Cruces de Guerra

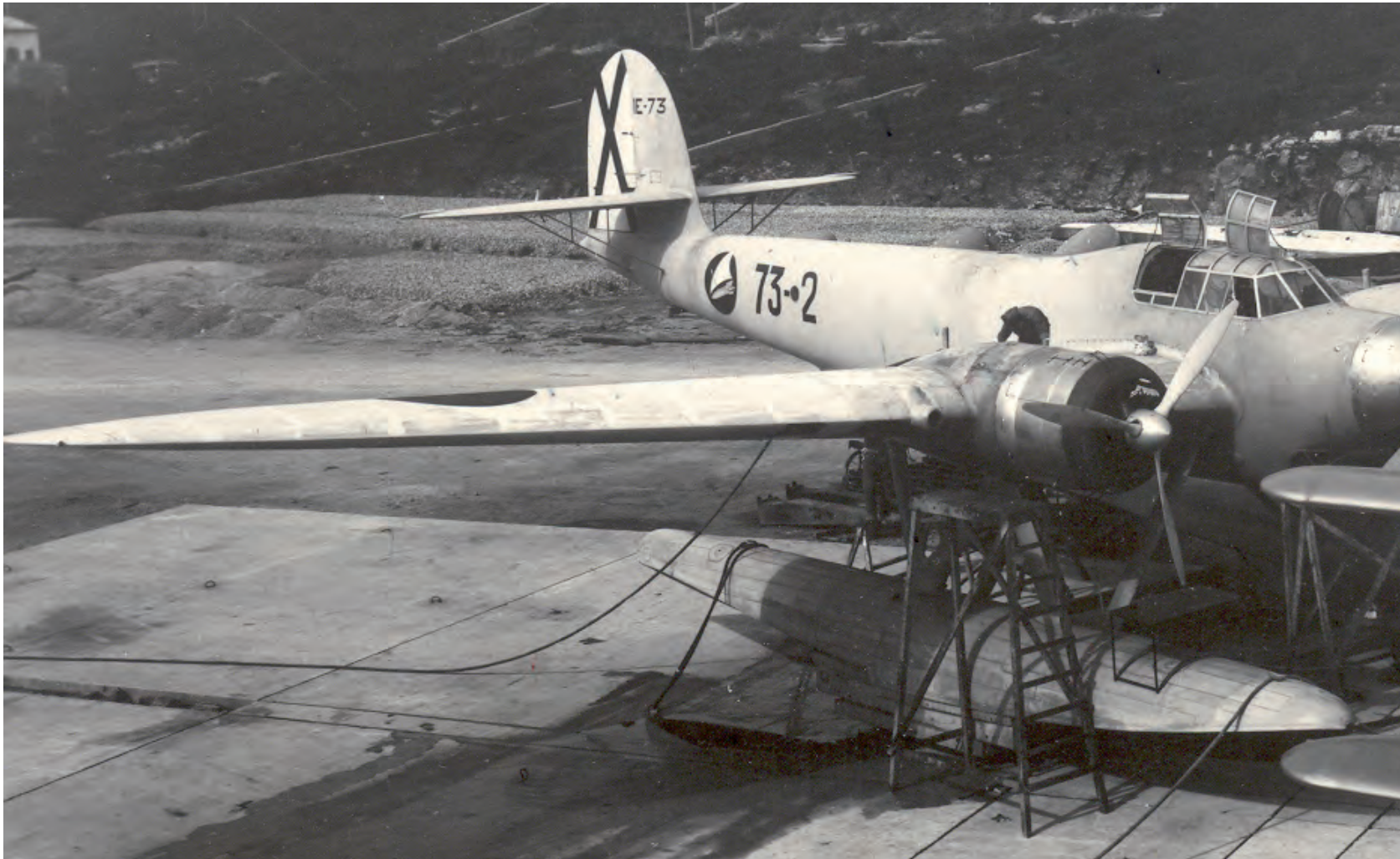
JOSE MANUEL GÓMEZ-TRENOR FOS

Siendo muy joven, con 16 años tomó parte en la guerra como voluntario en las Brigadas Navarras de García Valiño, actuando sobre todo en la Campaña del Norte. Antes de terminar la guerra fue llamado para hacer un Curso de Piloto, que había solicitado, y que fue el Número 13, último de la contienda, pero llegó algo tarde para entrar en combate y siendo muy habilidoso fue instructor de vuelo en El Coper, Sevilla.

Era conocido como "Neney" y persona muy querida en Aviación. De alférez provisional ascendió a teniente pero al cabo de algún tiempo dejó la aviación a petición insistente de su padre, para que le ayudara en la administración familiar pero también con el recuerdo y la preocupación que le había producido la muerte de su hijo mayor Francisco en acto de servicio durante la campaña.

Un hidroavión Cant Z 501 de la Escuadrilla 53 de Pollensa, de los que voló a menudo el entonces Capitán Álvaro Soriano. (foto vía José Vicente Mendía. arch "Canario" Azaola)





Falleció a los ochenta y nueve años de edad, el 21 de agosto de 2009 en Valencia, después de una larga vida dedicada a los negocios de la familia, pero habiendo añorado siempre la actividad aeronáutica, de la que fue toda su vida un enamorado.

Uno de los hidroaviones Cant Z 506 trimotores que estaban destinados en la Escuadrilla combinada 53-73 de Pollensa. (foto vía Manuel Padín, arch "Canario" Azaola)

RAFAEL MAZARREDO TRENOR

El 12 de diciembre de 1935 procedentes del Reino Unido con escalas en París y Toulouse, tomaron tierra en el aeropuerto de Manises dos avionetas pilotadas por aviadores civiles valencianos. Se trataba de la DH-87B "Hornet Moth", equipada con Gipsy Major de 130 HP's, adquirida por Federico Vallés, marqués de San Joaquín y la Miles M-3 Falcon de Rafael de Mazarredo Trenor, quien trasladó a su amigo a la ida y le acompañó a la vuelta. Sus pilotos demostraron, con el mal tiempo reinante, pericia y seguridad. Por desgracia ambos caerían en el transcurso de la cruenta guerra que estalló pocos meses después. Mazarredo, encuadrado en la escuadrilla 3-E-3 volando los Fiat con García Morato el 21 de diciembre de 1937, en el curso de un entrenamiento pereció al colisionar en Tablada con el Fiat de Rafael Jiménez Garrido⁴.

Rafael de Mazarredo había nacido en Valencia el 17 de noviembre de 1905 y era hijo de Eugenio Mazarredo Tamarit y de M^a Desamparados Trenor Palavicino. Había sido uno de los jóvenes deportistas de los que contaba Teodosio Pombo que les dio clases y los soltó como pilotos civiles en Valencia a comienzo de la década de los Treinta; allí se había trasladado con parte de los efectivos de la Escuela Estremera y trabajó con ellos durante varios meses⁵.

Con el tiempo Mazarredo se casó con Mercedes Iriarte Schivartz y fue propietario de la Miles Falcon matriculada EC-BDD que estaba estacionada al comienzo de la guerra en el Aeródromo Canudas de Barcelona. Era director del Aeroclub de Valencia y cuando comenzó el conflicto puso su avión a disposición del comandante Lecea y del capitán Casares, destinados en El Prat, Barcelona. En aquellos momentos era piloto de transportes y tenía en su haber 867 horas de vuelo.

El 23 de diciembre de 1936, luego de salir de la zona republicana, se presentó en Tablada como piloto civil para realizar Transformación, y se convirtió en alférez de Complemento el día 27 siguiente. El 21 de julio ya era teniente de Complemento pasando sucesivamente por los Junkers como copiloto, y los Heinkel 51 en febrero de 1937. El 28 de mayo pasó a volar los "Chirris" Fiat CR-32 en el grupo 3-



G-3 y el 6 de noviembre del mismo año fue transferido al 2-G-3. En un certificado de horas de vuelo firmado por el jefe de escuadrilla Julio Salvador aparece una aclaración del día 10 de diciembre de 1936, donde se anota como misión "protección de Junkers y Rayos, entablando combate y derribando un aparato".

Rafael falleció cuando su avión chocó con otro mientras se encontraba dando entrenamiento de combate a otro piloto. Los informes que emitieron sus jefes fueron muy buenos. Cuando falleció poseía las condecoraciones Medalla de la Campaña, dos Cruces Rojas al Mérito Militar, dos Cruces de Guerra, una Cruz de Guerra con Palmas, la Cruz del Mérito de Guerra Italiana y la Medalla de la Ciudad de Palma. Fue propuesto a su fallecimiento para el Ascenso por Méritos de Guerra y figura en su hoja de servicios como capitán de Complemento.

Su hijo Rafael Mazarredo Iriarte continuó con la vocación de su padre y desarrolló una notable carrera como aviador militar, retirándose como coronel del Ejército del Aire.

RICARDO MORODER GÓMEZ

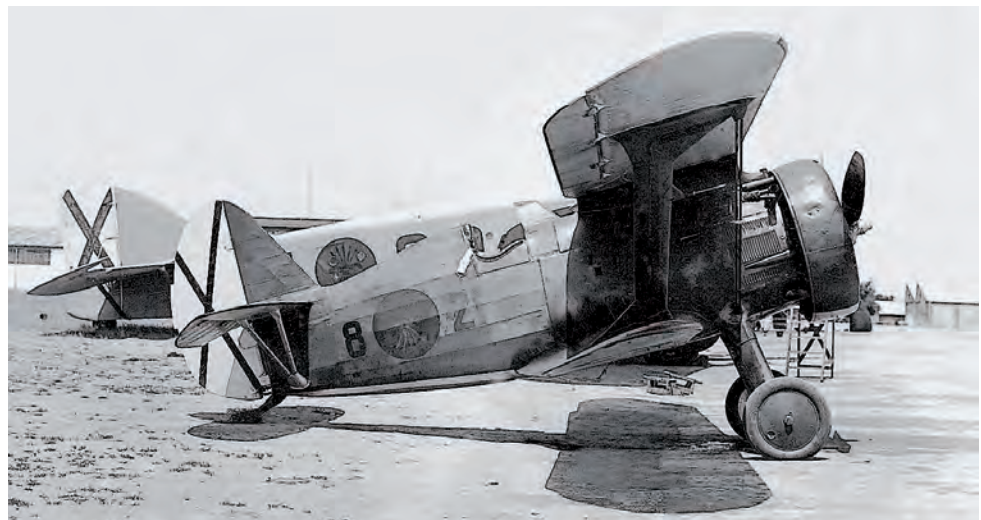
Fue uno de los jóvenes del grupo inicial de deportistas valencianos que hicieron el curso de pilotos con los aviones de la Escuela Estremera, llevados por Teodosio Pombo a Valencia hacia 1933. Estaba considerado, por su gran confianza con los demás Trenor, como si fuera un primo más de entre ellos y así lo trataban.

Nació en enero de 1899 en la Ciudad del Turia y era hijo de José Moroder Peñalver y Consuelo Gómez Fos. Se hizo perito industrial y entró en el ejército como soldado en octubre de 1921. Tenía título de la Dirección General de Aeronáutica con brevet de la FAI y poseía antes de la guerra 230 horas de vuelo como piloto civil. Se encontraba veraneando en Palma de Mallorca en julio de 1936, siendo voluntario falangista y tenía en ese momento el grado de sargento. En Palma se presentó voluntario para volar el 28 de agosto de 1936 y realizó enseguida vuelos en avioneta y como segundo piloto de Savoia 81, considerado como legionario de Aviación, volando a las órdenes del capitán Carlos Fernández de Córdoba y del entonces capitán Soriano.

Fue seleccionado para realizar el 7º Curso de Pilotos al presentarse como voluntario en Aviación, aunque fue baja por enfermo en ese curso y restablecido en julio de 1937, lo terminó más adelante, completando el Curso de Transformación en diciembre de 1937. Realizó servicios de enlace en avioneta para la Torre de Mando en Tablada. Fue nombrado alférez de Complemento de Aviación el 3 de enero de 1938, volando a continuación durante todo el año en el Grupo 7-G-14, de Heinkel HE-70 "Rayo" en la segunda Escuadrilla desde los aeródromos de Calamocha, Buñuel, Logroño, Tablada, Salamanca y Alfamén.

En enero, febrero y marzo de 1939 voló desde los aeródromos de Peñaflo, el Delta y Alcalá de Henares, participando en vuelo en formación en la Parada sobre Madrid, así como en la formación de Barajas del 19 de mayo de 1939 bajo el mando de los comandantes Carlos Soler, Carlos Sartorius y Antonio López de Haro. Teniente provisional del Arma de Aviación con fecha 3 de enero de 1939, realizó 92 servicios de guerra y 225 horas de vuelo durante la campaña. Estaba en posesión de la Cruz del Mérito de la Orden del Águila Alemana de 3ª Clase, Medalla de la Ciudad de Palma, Medalla Militar colectiva concedida a la Aviación Legionaria de Palma, una Cruz de Guerra, la Medalla de la Campaña y una Cruz Roja al Mérito Militar. Se licenció a petición propia el 19 de agosto de 1939 y estuvo en situación de disponible como teniente de Complemento del Arma de Aviación hasta agosto de 1951.

Un hijo del anterior llamado como él ha sido:



Al término de la Guerra Civil Soriano voló los llamados Chatos "Curtiss" en Manises.

RICARDO MORODER GÓMEZ

Nacido en Valencia el 3 de agosto de 1930, hijo de Ricardo y Dolores y sentó plaza como soldado de Segunda Voluntario de Aviación en la Región Aérea de Levante el 1 de septiembre de 1950, pasando al cabo de dos años justos a la situación de permiso cuatrimestral prorrogable y en febrero de 1956 a la situación de reserva.

FRANCISCO JAVIER TRENOR AZCÁRRAGA

Aviador nacido en Valencia el 1 febrero 1904, era hijo de Tomás Trenor y Palavicino y de Margarita Azcárraga y Fesser, falleció en accidente de aviación en Pollensa, Mallorca, el 5 julio de 1937.

Había ingresado en el Ejército en febrero de 1922 siendo nombrado alférez alumno en julio de 1924 y teniente en julio de 1926. En 1929 pertenecía al Regimiento de Artillería Ligera Número 3, pasando poco después al Regimiento de Artillería Ligera N°6 en Paterna, Valencia. En julio de 1928 se hace Observador de Aeroplano y al año siguiente realiza el Curso de Piloto desde julio de 1929 hasta el mismo mes del año siguiente, siendo nombrado piloto militar de Aeroplano el 22 de octubre de 1930.

Fue destinado ya como aviador al Servicio de Aviación Militar en el Grupo N° 3 de la Escuadra de Marruecos en Larache, siguiendo en 1930 en Aviación y a continuación siendo trasladado a la Escuela de Combate y Bombardeo en Los Alcázares. Por estos días contrajo matrimonio con Milagros Calatayud Enríquez de Navarra.

En 1931 sirvió en diferentes destinos y disfrutó de licencia para viajar por Francia, Suiza e Italia hasta final del año, siendo destinado a continuación al Batallón de Aviación Militar N° 3 en León. Obtuvo el poseé de idioma francés, traduciendo francés e italiano y poco después se acogió a la Ley de Azaña retirándose.

Al producirse el golpe militar en julio de 1937 estuvo oculto durante cinco meses en Valencia, pasó por la cárcel de Alicante, desde donde consiguió escapar en marzo de 1937, pasando a Francia y consiguiendo luego ser destinado a la Base de Hidros de Pollensa, como agregado a las Fuerzas Aéreas de Baleares. El 5 de julio de 1937 a las 17:50 horas sufrió un grave accidente volando como piloto el Cant-Z 501, N° 7, con matrícula 62-7, estrellándose sobre el terreno próximo al pueblo y a la base naval.

Fue ascendido a capitán de Artillería póstumo con efectos de fecha 10 de septiembre de 1937 en abril de 1939, contando en el momento de su fallecimiento con la Medalla de la Ciudad de Palma, la Cruz del Mérito del Águila Alemana de 3ª Clase, la Cruz de Guerra con fecha 11 de octubre 1939, dos cruces rojas al Mérito Militar y la Medalla de la Campaña así como la Orden de Caballero de la Corona de Italia. El matrimonio tenía tres hijos varones y una chica, viviendo la familia en Valencia en los años siguientes.

Los dos hijos varones de Francisco Javier Trenor estuvieron relacionados con el Ejército del Aire. Francisco Javier Trenor Calatayud solicitó hacer la Milicia Aérea Universitaria por estar matriculado en la Facultad de Ciencias químicas de Valencia. Luis Trenor Calatayud había nacido en San Sebastián en febrero de 1938 y fue filiado en marzo de 1959 en el Ejército del Aire como soldado de segunda voluntario, realizó el periodo de instrucción en la Base Aérea de Manises, Ala de Caza n°1 y fue anotado como licencia cuatrimestral en septiembre de 1960, pasando a la reserva en noviembre de 1963 y licenciado definitivo en febrero de 1968. En cuanto a Amelia Trenor Calatayud fue madrina de la entrega del estandarte nacional al Ala de Caza número 1 en Manises en junio de 1967.

JOSÉ MARIA TRENOR PARDO DE DONLEBÚN

El 2 de marzo de 2007 la prensa de Asturias reflejaba el fallecimiento de José Trenor Pardo de Donlebún, que fue alcalde del Concejo de Castropol durante diez años, entre 1951 y 1961. El ilustre aviador falleció en su casa de Figueras a los 88 años de edad y era recordado por los familiares y por los vecinos de más edad, como un hombre comprometido con los problemas del concejo y que siempre mantuvo vivo el arraigo con su terruño y sus habitantes. Aunque hay que recordar los años de penurias y escaseces en los cuales le tocó manejar el –por otro lado maravilloso por su naturaleza– entorno del Concejo de Castropol.

José Trenor vivía con su esposa Cecilia Medina Crespo en el Palacio de los Trenor de Figueras y era padre de seis hijos. El Palacio de Figueras había sido una propiedad de los Pardo de Donlebún, que lo habían heredado de Rosario Pardo, casada con Leopoldo Trenor Palavicino, padres de José Trenor. Al morir éste los herederos más directos, en particular su hija Casilda, lo han transferido, perdiéndose incluso la integridad del archivo de la familia, que según algunos miembros con-



Juan Antonio Gómez Trenor Fos, Capitán de Aviación que se hizo acreedor a la Medalla Militar individual por su valiente participación en la contienda.

El joven profesor de la Escuela de "El Copero" José Manuel Gómez Trenor Fos en la cabina de una Bücker a punto de despegar. El pie de foto de la revista Der Adler decía que era un joven alumno. (Arch "Canario" Azaola)



taba con cinco siglos de documentos. También eran dueños del Palacio llamado "Las Torres de Donlebún" a un kilómetro escaso del palacio ya citado, sobre un hermoso bosque junto al caserío de Donlebún, que conduce cuesta arriba desde la Ensenada de La Linera hasta el palacio, sobre la Ría del Eo en terrenos de Figueras, parroquia de Castropol en el Occidente de Asturias.

La historia de los Trenor en las décadas de los años 1930 y 1940, antes, durante y después de la guerra civil tiene componentes dramáticos y aventureros, y muchos de ellos están ligados a la aviación. José Manuel Gómez Trenor, "Neney", era del mismo curso de piloto que José, a quien algún desalmado apodó "El Chupateñas" y con ese mote se quedó en Aviación. Paco Gómez Trenor hizo el curso en Badajoz y fue derribado en Extremadura algunos días antes de terminar la guerra; otros Trenor hicieron cursos en la Escuela Elemental y de Transformación de El Copero, en Sevilla.

PEPE TRENOR, EL AVIADOR DE FIGUERAS, CASTROPOL

Nacido en 1919, José como muchos de esta familia vivía en Valencia antes de la guerra y al comienzo de la misma fue encarcelado con 17 años, pasando siete meses encerrado. Según el animado relato que nos hizo en septiembre de 1996, lo soltaron por las influencias del electricista de la cárcel que era comunista; este pertenecía a una guardia popular antifascista, que llamaban con ingenio "la Chata"⁶. En mitad de 1937 lo soltaron, pero poco tiempo después lo volvieron a encerrar de tal forma que a la vez siguiente, estaba perdido por la ciudad y pudo refugiarse en dependencias de la Embajada de Chile. Lograron evadirse su hermana y él, pasando como hijos ficticios de un matrimonio que figuraba como tutores. De esa guisa cruzaron toda Francia y en Hendaya los supuestos benefactores huyeron con toda su documentación y el dinero, dejándolos en el más tremendo desamparo. Contactaron con una agencia de la cual les sonaba el nombre, pues recordaban que Ochotorena era padrastro o tío de un compañero suyo del colegio. Lo llamaron a San Sebastián y los respaldó.

Un vez alistado llegó al frente como soldado sin unidad asignada, ya que figuraba como voluntario falangista y fue directo al frente de Teruel, llegando allí en julio de 1937, por los días de la toma de Bilbao. Se preguntaba frecuentemente porque no lo habían fusilado en la cárcel de Valencia como a tantos otros, muchos de ellos de su familia. Pero en la cárcel varios chicos como él, dieron con un policía preso como ellos, que los formó, los acostumbó a la comida frugal, a mantener alto el espíritu, a hacer gimnasia diaria y esto les ayudó mucho.

Destinado de guarnición en Mansueto Bajo, Teruel, permaneció allí hasta fin de octubre en que pasó a la 13ª Bandera, donde prestó servicio hasta el 7 de diciembre. Fue a parar a una bandera de recién liberados combatientes "rojos", que habían sido encuadrados de nuevo por los sublevados y en la unidad solo había cinco falangistas, un guardia civil y un sargento del mismo cuerpo; en la chabola de guardia se alternaban José y el guardia civil. No comprendía cómo los hasta entonces "rojos" no se escapaban, a veces estaban custodiados únicamente por él y su fusil, eso era todo. Lo llamaron para que fuera a Zaragoza a visitar a sus hermanas refugiadas allí y por esos días su Bandera fue borrada del mapa. Cuando volvía con 20 kilos de impresos y documentos para su unidad se enteró del desastre y se lo dejó todo a unos legionarios compañeros de viaje en el tren. En Cella iba agregado a la 8ª Bandera donde solamente estuvo del 15 al 24 de enero de 1938; le pegaron un tiro en el pecho, afectándole al pulmón izquierdo, en el Trinchero de Caudé y pasó al hospital del Sagrado Corazón de Zaragoza. De aquella bandera no quedó nadie. Fue dado de alta el 23 de febrero de 1938. Le concedieron la Medalla de Sufrimientos por la Patria como herido grave, sin pensión, por renuncia expresa del interesado en beneficio del Tesoro.

EN EL 13º CURSO DE PILOTOS DE LA GUERRA

Entre los combatientes encuadrados en el ejército nacional procedentes de Milicias de Valencia había un Medina que con el tiempo sería su cuñado. Le envió por segunda vez los papeles para ir a Aviación mientras esperaba convaleciente y al fin lo mandaron a Tablada para hacer el Curso de Pilotos número 13. Fueron compañeros suyos de curso Valiente Zárraga, Ansorena, de los famosos joyeros de Madrid y Alberto Rodríguez "El Regular", que se mató dando una pasada en formación con tres Gothas, ya durante el Curso de Transformación en Jerez. Pepe Trenor decía "realmente lo matamos nosotros". Allí también coincidieron con Escalante y con Aresti. El ocho de marzo de 1938 fue promovido al empleo de alférez provisional de Aviación.

Destinado a los Junkers, su jefe de escuadrilla fue el capitán Eugenio Gros. Volaba con Emilio García Conde, paisano suyo asturiano, con los aviones estaciona-

En la Escuela de Pilotos de "El Copero" se hicieron esta magnífica instantánea los profesores de la misma. En el centro agachado figura José Manuel Gómez Trenor Fos, brillante instructor de elemental y acróbata consumado. (foto vía José Manuel Gómez-Trenor arch "Canario" Azaola)





En Manises el día 23 de junio de 1957 se celebró la entrega del Estandarte por el Ayuntamiento de Valencia al Ala de Caza Nº 1, en la cual fue Madrina la señorita Amelia Trenor Calatayud, hija del Capitán Francisco Javier Trenor Azcárraga, fallecido en acto de servicio durante la Guerra 1936-1939. Entregó el estandarte al Coronel Guerrero, Jefe del Ala de Caza nº 1. (Foto B.A Manises. Arch "Canario" Azaola)

dos en Peñaflores junto a los Rayos, mientras los Fiat estaban en Posadas. Voló unas 25 horas en los Junkers como copiloto y lo soltaron para un bombardeo sobre la Peña Cristina en el frente de Toledo. Con Gallarza volaron en una gran formación sobre Madrid cuando todavía no estaba rendido, empezaron a dispararles los antiaéreos y se volvieron. Terminó la guerra con los Junkers en Villanubla y pasó destinado a los Juzgados de Valencia donde estuvo cinco meses como piloto de los juzgados.

Desde Valencia fue destinado al 13 Regimiento en Albacete, con los aviones Tupolev SB Katiuska que habían pertenecido al Grupo 24 de los republicanos. Se cumplía así en su trayectoria un extraño juego con el número trece, que para él parecía un talismán de buena suerte, al contrario de la superstición habitual: estuvo en el Regimiento 13, en la Bandera de Falange 13 y era de la Promoción 13.

El jefe de los Katiuskas era el comandante Román Rodríguez Arango, que volaba un avión especial con motores americanos, pintado de camuflaje verde-marrón muy bonito. Estuvieron probando bombas en el Mar Menor mientras su observador era el Teniente Rioja⁷ que luego se mató. Volaban itinerarios alrededor de Albacete hacia Jaén y Andalucía. Fueron a buscar bombas a Cartagena, sacadas de los mismos túneles subterráneos donde se había almacenado el oro del Banco de España antes de llevarlo a Rusia.

VOLANDO LOS KATIUSKAS

En San Javier se le metió una pata del tren cuando rodaba hacia la línea de aviones propios; Castro Cervero ordenó una investigación. Pero el jefe del Regimiento le dijo por teléfono que no se moviera del avión, llegó al campo con su Katiuska camuflado, precioso, y sin parar los motores le dijo: "Suba a mi avión y dese un par de tomas de tierra". Era un tío agresivo pero un buen jefe. Pepe Trenor voló con el cabo 1º Somoza como mecánico y este encontró en el interior de su avión la cartilla de vuelo del Katiuska, que era uno de los que había bombardeado al crucero Baleares⁸. También disfrutó de uno de los monos de vuelo con calefacción eléctrica que usaban los republicanos; cuando lo probó se mareaba. Fueron a Barajas con los Katis desde Alcalá de Henares para participar en la concentración y el desfile de Mayo de 1939.

Desmovilizado en 1941, fue llamado al Curso de Vuelo Sin Visibilidad en Salamanca, que realizó cuando ya estaba licenciado; su profesor fue Indalecio Rego, otro aviador asturiano de pro.

El resumen de esta rama de los Trenor en la guerra era notable: de los once hermanos cinco eran varones de los cuales uno, Leopoldo, falleció en caballería antes de comenzar la guerra con el grado de capitán, Javier en el Baleares, Luis fusilado en Valencia, Ignacio fallecido en la Ría de Ribadeo y solo sobrevivió José.

Volvieron a llamarlo desde Valencia y lo movilizaron de nuevo en 1943, cuando la amenaza de los "Maquis" y fue a parar a la 2ª Sección del Estado Mayor de la Región, donde por cierto, una de las misiones era contar todos los días los fusiles. En una avioneta Gil Pazó volaba llevando al médico a los diferentes destacamentos; le dejaron volar el Curtis (Polikarpov I-15 Chato, al cual los nacionales continuaron siempre llamando Curtis). También voló la Monospar bimotor haciendo tramos entre Albacete y Valencia.

MOVILIZADO DE NUEVO EN 1943

Los Juzgados Militares de Valencia estaban en la calle Ciscar, en el mismo lugar donde habían estado las oficinas de la Aviación republicana. En aquellos momentos lo mandaba todo allí el comandante Elviro, que llevaba un uniforme como el de faena de los marinos, de sarga gris. Pepe volaba frecuentemente llevando documentos y correo de los Juzgados Militares haciendo recorridos entre Valencia, Barcelona y Alicante, incluso alguna vez llevó a un prisionero rojo a Barcelona en el avión. Ascendió a teniente de Complemento del Arma de Aviación, Servicio en Vuelo, el 16 de junio de 1944.

En total estuvo de nuevo un año en Aviación hasta que volvió a Figueras. Se alegró mucho de no estar en su tierra durante la guerra y después, de que no lo movilizaran para actuar en la zona ya que conocía a mucha gente y hubiera sido muy comprometido. Pasó de la situación de Disponible a la de Licenciado Absoluto en 1972.

Con los años Pepe Trenor, luego de ejercer como alcalde de Castropol se dedicó solo a la gestión de su hacienda y de las propiedades de la familia en Figueras y sus alrededores. Su alcaldía se extendió entre 1951 y 1961, diez años de muy difíciles problemas, durante los cuales José procuró beneficiar al concejo todo lo que pudo, que en plena época de carencias y autarquía, supusieron escasas mejoras, basadas más que nada en gestiones conseguidas por sus antecedentes falangistas de pre-guerra en Zaragoza y Valencia. No obstante la gente de la época lo recordaba con simpatía y respeto.

En los años finales de su vida había establecido un original vivero de cactus en el antiguo patio central de las semiderruidas Torres de Dorlebún; cualquier objeto curioso era convertido por el viejo aviador en un recipiente para una especie diferente de cactus. Latas, palanganas, perlas de todo tipo y forma, macetas y botijos, tarros de vidrio o de porcelana, desbordaban su contenido y establecían lianas de conexión con otros receptáculos. Allí, en el abarrotado patio de entrada que da paso al arruinado conjunto interior del Palacio de las Torres, visité en distintas ocasiones al curioso y singular Pepe Trenor, "el aviador de Figueras", cuyas opiniones sobre la guerra y la paz eran siempre originales y no se plegaban a convencionalismos.

El conjunto de plantas cactáceas mereció la atención de biólogos conocedores y de mucha gente simplemente curiosa de su afición, hasta quedar esta actividad suya plasmada en varios reportajes y fascículos. Luego de cerrar sus ojos para siempre Pepe, los hermosos cactus estarán todavía allí dando testimonio de su libre y primorosa afición, ya que las Torres siguen actualmente en el mismo estado en que él las dejó.

José Trenor falleció el 2 de marzo de 2007 a la edad de 88 años en su casa de Figueras, Palacio de los Pardo de Donlebún y su funeral se celebró en la Iglesia de Santiago Apóstol de la villa.

ALVARO SORIANO MUÑOZ-VARGAS

Capitán de Caballería en 1936, tomó parte en acciones para oponerse a las tropas gubernamentales en la Isla de Ibiza, donde pasó escondido varias semanas. Aviador piloto de hidroaviones muy activo durante toda la guerra civil y luego agregado aéreo adjunto a la Embajada de España en Berlín de 1941 hasta 1944.

Nacido el 12 de noviembre de 1904, hijo de Ángel Soriano Escudero y Mercedes Muñoz Vargas fue alumno de la Academia de Caballería en 1922, alférez en mayo de 1925 y teniente en febrero de 1927. Sirvió en distintos regimientos en la Península y Marruecos por cuyos servicios le fueron concedidas las Medallas de África y de la Paz. En 1929 fue llamado al Curso de Oficiales Aviadores en el aeródromo de Cuatro Vientos, realizando primero el Curso de Observadores finalizado en Los Alcázares y siendo destinado a Larache. En abril de 1931 pasó al Curso de Pilotos en Alcalá de Henares, obteniendo el título de Piloto de Guerra en enero de 1932. Ya destinado como profesor en Cuatro Vientos pasó a situación de disponible y estuvo en prisiones militares hasta diciembre de 1933 por su participación en la intentona encabezada por el general Sanjurjo. En 1934 fue destinado a la Escuadra



Dos pilotos del Aero Club de Valencia que volaron para la Aviación Nacional, Federico Vallés y Rafael Mazarredo; ambos resultaron fallecidos en acto de servicio durante la contienda.



Retrato de Javier Trenor Azcárraga (foto vía Juan A Gómez-Trenor. Arch. "Canario" Azaola)



Los pilotos de caza Arístides García-López y Rafael Mazarredo ante un Fiat CR-32 de su unidad.

Nº 1 en Getafe y poco después a la Escuadra Nº2 y enseguida a la Escuela de Observadores en Cuatro Vientos, donde continuaba destinado en julio de 1936 con el grado de capitán de Caballería. En aquellos momentos tenía en su haber mil horas de vuelo, cantidad considerable para la época.

Casado en 1929 con Rosario Trenor Pardo de Donlebún, hermana por tanto de Pepe Trenor, fue padre de María Luisa, María de los Desamparados, Álvaro y Magdalena y había sido amigo de los aviadores Pombo. En el verano del año 1930 aterrizó en Figueras, Concejo de Castropol, Asturias, en la Punta de la Cruz y permaneció dos días⁹.

LOS COMBATES POR EL DOMINIO DE IBIZA EN JULIO Y AGOSTO 1936

A fines de mayo de 1936 había quedado disponible en el Servicio de Aviación y en junio se trasladó al pueblo de San Antonio de Ibiza. Se le nombró por los sublevados ayudante del comandante militar de la Plaza, teniendo que huir al monte el 9 de agosto de 1936. Durante varias semanas combatió en tierra a las fuerzas gubernamentales, al mando de varias partidas de fuerzas nacionales hasta el desembarco y conquista de la Isla, después de lo cual se presentó el 24 de septiembre en Mallorca. Participó en la organización de las fuerzas aéreas de la isla y a la llegada del comandante Franco fue nombrado ayudante y comandante mayor. Vivió varias anécdotas curiosas durante la liberación de Ibiza por fuerzas italianas y luego al final de la contienda en la toma de Menorca.

Después de un breve paso por Salamanca entre febrero y marzo de 1937, pasó destinado al Grupo G-62, volando los monomotores Cant Z-501, mandando la 2ª Escuadrilla del mismo y comenzando a volar de forma sistemática y muy intensa en los diferentes tipos de hidroaviones al servicio de las fuerzas aéreas nacionales en Mallorca, bien en hidros de origen italiano como alemán. Volando estos hidros realizó multitud de servicios de guerra atacando y bombardeando navíos gubernamentales así como objetivos costeros, resultando tocado su avión en numerosas ocasiones y siendo perseguido en diferentes oportunidades por aviones de caza enemigos. En junio se fundieron las dos escuadrillas del Grupo ya bajo su mando, y en algunas ocasiones tomó el mando accidental de la Base de Hidros de Pollensa por ausencia de su jefe.

Durante el año 1937 realizó 91 servicios de guerra y 297 horas y 44 minutos de vuelo. En marzo de 1938 hizo el Curso de Vuelo Nocturno y pronto recogió y pasó a volar los aviones trimotores Cant Z-506, realizando pruebas de estos hidroaviones en Monfalcone, Orbetello, en Italia. A continuación pasó a mandar la Escuadrilla 1-E-73, luego denominado Grupo de Hidros 62/73, realizando multitud de servicios de reconocimiento y bombardeo. Participó en la búsqueda de la Escuadra de la República entre Pollensa y Cagliari y en la Despedida solemne de la Agrupación Alemana de Hidros AS-88.

EXPERTO PILOTO DE HIDROAVIONES

Terminó la Guerra Civil habiendo realizado durante la misma 279 servicios de guerra y 751 horas de vuelo. Finalizada la contienda fue destinado a la Región Aérea de Levante y en septiembre como Jefe de la 2ª Escuadrilla del Grupo de Asalto, denominado 24 Grupo del 23 Regimiento, en el Aeródromo de Manises, volando los Polikarpov I-15 Chatos. Tuvo dos accidentes volando los Curtiss, uno en marzo y otro en septiembre de 1940, curiosamente con el mismo avión, el 8-48. En mayo de 1940 era jefe del Grupo de Asalto y en julio fue nombrado agregado aéreo adjunto a la Embajada Española en Berlín, ascendiendo a comandante e incorporándose a su nuevo destino en agosto. En 1941 fue invitado por el Gobierno alemán a visitar la Isla de Creta poco después de la conquista de aquella isla griega por paracaidistas. En aquel destino en Berlín, permaneció hasta julio de 1944 en que fue transferido como profesor a la Academia de Aviación de León.

En 1945 ascendió a teniente coronel y destinado al Estado Mayor del Aire, 4ª Sección, pasando a representar al Ministerio del Aire en la comisión para la creación de la Reglamentación del Transporte Aéreo. En 1947 fue destinado a la Jefatura del Servicio de Combustibles donde permaneció hasta 1950 en que solicitó y le fue concedida la situación de retirado a petición propia. Estaba en posesión de los idiomas inglés, francés e italiano y condecorado con la Cruz del Mérito de Guerra Italiana, Medalla de la Ciudad de Palma, Orden de Caballero de la Corona de Italia, Medalla de la Campaña, tres Cruces Rojas al Mérito Militar y una Cruz de Guerra. Además de la Cruz de San Hermenegildo estaba en posesión de la Cruz al Mérito del Águila Alemana de 3ª Clase y de 1ª Clase. En juicio contradictorio para la concesión de la Medalla Militar, para la cual había sido propuesto por el almirante de la zona de Mallorca, no se la concedieron a pesar de ser el piloto que más servicios de guerra había realizado en hidroaviones desde Mallorca.

El historial de Álvaro Soriano contiene muchas anécdotas y sucesos que darían para un buen libro de aventuras. Le hice varias visitas a su hijo Álvaro Soriano Trenor en su casa de El Pardo, Madrid, hacia 1997, cuando era un muy limitado inválido físico en silla de ruedas, pero una persona muy activa intelectualmente. Las historias en las cuales su padre había sido protagonista principal en Ibiza y en Menor-

ca, al comienzo y al final de la guerra, bullían en su mente como si hubieran sucedido el día anterior. Entre ellas estaba la anécdota contada por Emilio Herrera en su libro sobre Pollensa¹⁰, en el cual describe como Soriano liberó Menorca él solo sin pegar un tiro en los días finales de la guerra. Volando en un hidroavión sobre Mahon, amerizó y se puso en contacto con el comandante de la ciudad, convenciéndole para que le entregara el mando sin combate; se quedó a dormir él solo en la isla hasta que al día siguiente aparecieron las tropas nacionales. Lo contaron con lujo de detalles los periódicos de las islas en las últimas jornadas de la guerra.

Después de retirarse marchó a Venezuela, falleciendo en 1960.

LUIS DE CASTELLVI TRENOR

Brigada de Complemento del Ejército del Aire, Servicio de Vuelo, hizo el Curso de Vuelo en la Escuela Premilitar en 1940 y realizó el Curso de Caza en la Escuela de Caza de Morón de la Frontera en 1943, volando centenares de horas de vuelo en aviones de caza de la época, especialmente en los Chatos, llamados por entonces "Curtiss".

Nacido en agosto de 1918 era hijo de Enrique Castellví, marqués de Laconi y de Casilda Trenor. Su conducta vital y su forma de proceder en la aviación de entonces, justo recién terminada la guerra, estuvo muy influida por su dramática experiencia durante la contienda civil sufrida en Valencia, en distintas cárceles de la ciudad así como en campos de trabajos del SIM (Servicio de Información Militar de la República). Siendo apenas un chiquillo, con Bachiller completo, había servido como soldado voluntario antes de la sublevación del 18 de julio en el Regimiento Cazadores Lusitania N°7 de Caballería. Al sublevarse el regimiento permaneció en el cuartel hasta el día 2 de agosto de 1936 en que asaltado por las turbas fue perseguido y encarcelado. Debido a su juventud fue puesto en libertad pero de nuevo en prisión el 20 de octubre del mismo año, permaneció rigurosamente incomunicado 75 días en las Torres de Quart y en la Cárcel Modelo y saliendo de nuevo en libertad el 1° de abril de 1937.

Fue nuevamente encarcelado el 20 de octubre de ese mismo año y pasó por la Prisión de Santa Úrsula, Prisión de Segorbe y por los campos de trabajo del SIM, (el terrorífico Servicio de Información Militar, de la República) en Pozuelo del Rey, en Ambite, provincia de Madrid, en Yepes y en Ciruelos, Toledo, siendo muy maltratado especialmente en este último lugar, donde lo mantuvieron en un Batallón de Fortificaciones, de donde fue liberado el 28 de marzo de 1939. Durante su cautiverio fallecieron asesinados por los gubernamentales su padre Enrique Castellví Ortega de Medina, Marqués de Laconi¹¹ y Conde de Villanueva, su hermano Enrique, Cadete del Arma de Ingenieros, y su hermana Casilda Castellví Trenor. Su primo Pepe Trenor lo pudo visitar en la cárcel cuando ambos estaban presos en Valencia y todavía Luis estaba incomunicado. Su hermana Isabel Castellví estuvo detenida casi tres meses y luego al salir, realizó una gran labor entre los detenidos.

Al término de la guerra se hizo piloto ingresando como Alumno Cadete el 1 de febrero de 1940 en la Escuela Premilitar en el Grupo de Escuelas de Levante en San Javier y continuando allí hasta abril de 1942, ascendiendo a cabo de Complemento en julio de 1941, a sargento piloto de Complemento en diciembre del mismo año y a brigada de Complemento en julio de 1942. Había jurado la bandera en San Javier el 10 de junio de 1940 y realizado el Curso Elemental en El Coper, y el de Transformación a partir de enero de 1941.

En enero de 1943 fue seleccionado para hacer el Curso de Caza en Morón, donde realizó 40 horas de vuelo en los "Chirris" Fiat CR-32, acudiendo en abril del mismo año a la Base Aérea de San Javier para pasar un Curso de Aptitud para oficial. Sus destinos fueron en La Rabasa en el 32 Regimiento de Caza hasta junio de 1943 y el 28 Grupo de Caza, Regimiento Mixto N° 3 en Son San Juan, Mallorca, hasta marzo de 1945. Debido a distintas faltas y arrestos no le concedieron la prórroga del periodo de servicio, pasando a disponible a finales de 1945.

Cuando hace ya más de 15 años, en 1997, reunía materiales para el artículo de AEROPLANO NÚMERO 15, "LAS ESCUELAS DE CAZA: REUS Y MORÓN", me llamó poderosamente la atención la trayectoria de Luis de Castellví, piloto de complemento, que al margen de volar los aviones de la escuela con magnífica habilidad, organizó algunos de los más sonados conflictos jaraneros en las localidades cercanas a Morón de la Frontera. Como fruto de aquellos altercados visitó en diversas ocasiones los hermosos castillos disciplinarios que dotaban al Ejército para aquellos menesteres. Pero siempre recordé que era uno de los miembros de la honrosa, intrépida y arrojada estirpe de los Trenor aviadores.

Después de pasar su documentación al CRM de la Región Aérea de Levante en febrero de 1968 y luego a la nueva denominación de CRIM N°3 de la 3a Región Aérea, fue declarado como Licenciado Absoluto en 1969. Estaba en posesión de la Medalla de Sufrimientos por la Patria por su Prisión en Zona Republicana. En septiembre de 1996 vivía en Valencia.



NOTAS

¹Gran Enciclopedia de la Región Valenciana.

²Los Trenor de esta línea han heredado sucesivamente el marquesado del Turia que ostentaron Tomás Trenor y Azcárraga y su hijo Tomás Trenor y Trenor, tercer marqués.

³Gonzalo Moure Trenor, hijo de Valentín Moure y Carmen Trenor y nació en Valencia en 1951 y es un escritor de notable éxito. Siguiendo los orígenes familiares vive en Figueras, Asturias, desde 1989, y ha publicado numerosas novelas y relatos con magnífica difusión especialmente entre niños y jóvenes. Ha recibido varios premios relacionados con este tipo de narrativa.

⁴Este piloto que salió con vida, fallecería en 1946 cuando el Rayo que pilotaba se estrelló en la provincia de Ávila. Federico Vallés pasó a los Caproni Ca-310 de Asalto, donde el 13 de enero de 1939 un disparo desde tierra le arrebató la vida a los 26 años de edad. (Texto y fotografía de "El Vigía", RAA diciembre de 2010, por "Canario" Azaola).

⁵Según el testimonio de Teodosio Pombo: "En Valencia hice con la Aero-Escuela Estremera un gran plantel de pilotos en la Playa de la Malvarrosa, todos ellos deportistas: Rafael Mazarredo que luego sería piloto en la guerra con Morato, los Moroder, los Trenor, Valero de Palma y mi hermano Juan Ignacio, que en 1935 iba a atravesar el Atlántico solo en una avioneta".

⁶Tenía Pepe Trenor tan grabada en su memoria las tristes hazañas de aquel grupo de asesinos, llamados "La Chata" en la cárcel de Valencia, que muchos años después enfermo y medio inconsciente en el hospital, al oír que alguien solicitaba "la chata" al pedir la cuña para necesidades fisiológicas, se revolvió inquieto al recuerdo de la palabra que le rememoraba dolorosos recuerdos. Lo contaba su hijo Leopoldo.

⁷Su observador el teniente Rioja era muy mujeriego y tenía una novia en Albacete que había paseado con los aviadores del otro bando. La chica le ponía los cuernos y Rioja proponía llenar la bodega del Katiuska de troncos y bombardear la casa de la infiel.

⁸Años después se demostró fehacientemente que la formación de Katiuskas al mando de Leocadio Mendiola que se suponía había hundido al crucero nacional, llegó cuando la flotilla de destructores republicana, al mando de González Ubieta ya había tocado con sus torpedos al navío, hundiéndolo sin solución. Cuando los Katiuskas llegaron al lugar de la tragedia, dos navíos británicos recogían a los naufragos supervivientes.

⁹De los cuatro hijos de Álvaro Soriano y Rosario Trenor, tres chicas y un chico, tanto Álvaro como Magdalena tenían una rarísima enfermedad –para aquella época– llamada "distrofia muscular", de la cual fueron tratados de forma experimental por un doctor general Gebhardt, de las SS, luego condenado en el 2º y 3º juicios de Núremberg. Actuaba en la clínica de las SS Hohenlirchen de la capital alemana y fue acusado de experimentos en un campo de prisioneros que estaba en los bosques próximos. Los dos niños fueron tratados en la clínica "Charité" de la Wiehandstrasse, de Berlín, durante muchos meses seguidos, hasta el punto de que al poco tiempo hablaban alemán, a duras penas algo de español, ya que tenían siete y ocho años y estaban olvidando el idioma propio.

¹⁰Emilio Herrera Alonso, "Una bahía con alas. La Base de hidros de Pollensa", 1995.

¹¹Su padre era hermano de Rafael Castellví Ortega. Este era gentilhombre de Cámara del Rey Alfonso XIII y marqués de Laconi (título que luego pasaría a su hermano y más tarde a su sobrino). Según contaba Pepe Trenor era no obstante una persona humilde y modesta; cuando le tocaba servicio en Palacio en Madrid cogía el tren para ir de Valencia a la capital, se ponía el uniforme y aparecía en el Palacio para realizar su servicio. Su sobrino Luis de Castellví Trenor heredó la vocación aeronáutica de su tío.

Accidente del Z-501 de Javier Trenor (foto vía José Sastre. Arch. "Canario" Azaola)

