

Carlos MARTÍNEZ-VARA DE REY, mucho más que un gesto⁽¹⁾

CECILIO YUSTA VIÑAS
Miembro de número del IHCA



ORÍGENES FAMILIARES, EL GRAN ESPEJO

Nació el 23 de abril de 1901 en el seno de una familia de clase media y numerosa siendo el séptimo de doce hermanos. Su padre, Miguel Martínez y Córdoba-Benavente, era natural de Montilla (Córdoba) y ejercía de magistrado, una profesión que le obligó a trasladar su domicilio en muchas ocasiones. Su madre, María Soledad Vara de Rey Pallarés, era madrileña e hija de uno de los héroes de Cuba, el laureado general de Infantería Joaquín Vara de Rey Rubio.

El general Vara de Rey fue aquel que aguantó en primera línea al frente de sus hombres defendiendo el Fuerte de El Viso que daba protección al pueblo El Caney. Este enclave, con la fortificaciones de la Loma de San Juan, al mando del general Liniers, estaba en una vía imprescindible para el acceso a Santiago de

(1) El día 1 de abril de 1949 el entonces coronel Luis de Azcárraga y Pérez-Caballero publicó en ABC un artículo, que tituló Hombres junto al azul, en el que analizaba la evolución del Arma de Aviación puesta en relación con los rasgos individuales de cuatro laureados a los que calificó del siguiente modo: Calderón ó la serenidad en el sacrificio, Haya ó el tesón, García Morato ó la inteligencia y "Vara de Rey ó el gesto".

Veinticuatro años después, el gran piloto republicano Andrés García Lacalle, en su libro Mitos y verdades, al relatar el episodio de Tablada que se saldó con la inutilización del Douglas DC-2 por parte de Vara de Rey calificaría su actuación como "el generoso gesto de Vara".



Medalla Militar Individual.

(2) La cifra de quinientos veintisiete hombres es la más alta que se maneja en los diferentes informes y partes oficiales en relación con este episodio.

(3) El coronel Herbert H. Sergent en el volumen II de su obra La Campaña de Santiago de Cuba relata que, el día anterior, el general Shafter había preguntado al general Lawton en cuanto tiempo estimaba tomar la posiciones de El Viso y el Caney. Lawton, basándose en un riguroso informe del general Chaffee, que había reconocido concienzudamente el terreno y detallado con precisión las fuerzas de las que disponía el general Vara de Rey, contestó sin dudarle "dos horas mi general". Una respuesta que no carecía de fundamento porque, ¿qué más de dos horas podían necesitar siete mil hombres para rendir a quinientos infantes?

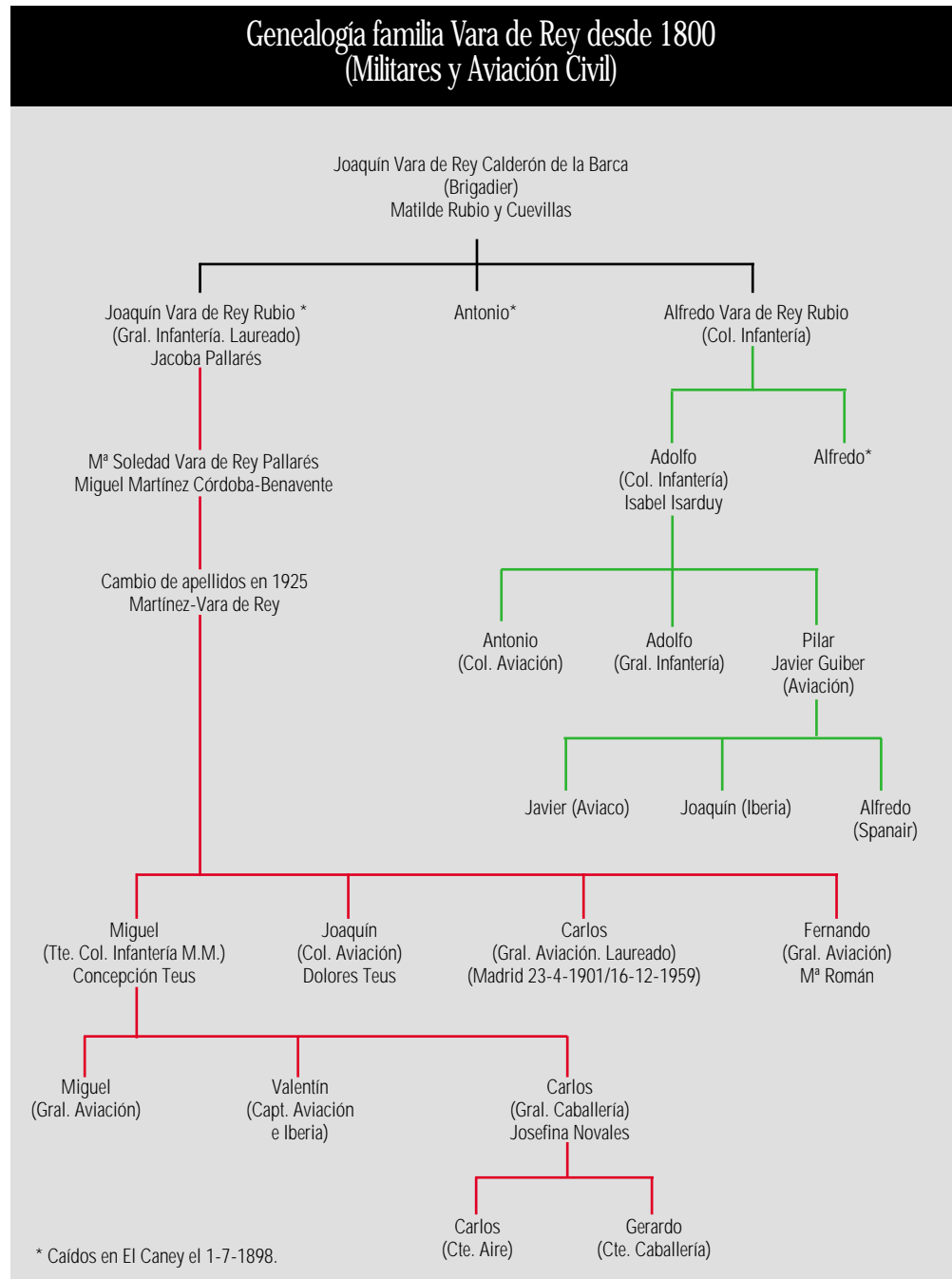


Laureada costeada por suscripción popular que le fue impuesta en Tetuán el 18 de julio de 1939 por el Gran Visir en nombre del pueblo marroquí.

Cuba, una ruta que pretendían seguir las fuerzas norteamericanas mandadas por el general Shafter.

Después de una intensa preparación artillera, a las 0600 horas del día 1 de julio de 1898, las posiciones de El Viso y el Caney fueron atacadas por las cuatro brigadas de los generales Chaffee, Bates, Lawton y Miles que disponían de algo más de siete mil hombres, una batería de cañones de sitio y de campaña, obuses, morteros y un batallón de globos cautivos (sic). Las fuerzas que mandaba el general Vara de Rey ascendían a quinientos veintisiete hombres (2) contándole a él, no tenían ametralladoras ni artillería y su armamento consistía en fusiles Remington y los Mauser (modelo español de 7 mm. y el argentino-turco de 7,65 mm.) con sus bayonetas, varias pistolas y alguna granada.

Tan desigual combate, en el que los norteamericanos no esperaban encontrar una gran resistencia creyendo que sería un paseo militar (3), se convirtió en un infierno para ambos contendientes terminando, después de diez encarnizadas horas de lucha, con más de ochocientas bajas en las filas norteamericanas y el aniquilamiento de los españoles (cuatrocientas noventa bajas entre muertos y heridos). El general Vara de Rey, que se mantuvo en todo momento en vanguardia -como exhibiéndose- ante los asombrados ojos de los norteamericanos, moviéndose constantemente a lo largo de las expuestas trincheras arengando y animando a sus hombres para que permanecieran firmes y dejándose ver sable en alto, es decir mandando, en las posiciones de mayor riesgo hasta que, a la 1600 horas, cayó herido por una lluvia de balas que le segaron prácticamente las piernas muriendo cuando, al ser evacuado en camilla, recibió un tiro que le atravesó la cabeza, cayendo también allí su hermano Antonio y su sobrino Alfredo.



El heroísmo de estos soldados fue reconocido por los norteamericanos cuando el día 4 de julio se procedió a la ceremonia oficial del funeral por los caídos con una especial solemnidad e impresionante despliegue, recayendo en el jefe español, el general Vara de Rey, los máximos honores militares correspondientes a su categoría en el cuadro de honores del ejército norteamericano. Es muy probable que estos hechos estuvieran siempre presentes y de alguna forma influyeran y sirvieran de ejemplo al joven Carlos tanto a la hora de elegir profesión como a lo largo de su trayectoria militar, siendo tanta la admiración que sentían por el abuelo Joaquín que llevó a la familia a variar el orden de su apellidos para incorporar, como primero, el Vara de Rey (4).

Se puede decir que Carlos disfrutó de una infancia feliz. Su padre, que al igual que los militares, estaba sujeto a la posibilidad de frecuentes cambios de destino, no sólo nunca se quejó de lo que para otros colegas era una fuente de problemas sino que estaba encantado con ello, por lo que sus doce hijos nacieron en la práctica totalidad del territorio peninsular y los tres mayores en Cuba. Carlos nació en Madrid y vivió en ciudades como Alcalá de Henares, Cáceres, Cervera, Hellín y Toledo, estando siempre muy unido a su hermano Joaquín y formando una pareja que pronto fue conocida dentro de la familia como el *negro* y *blanco* atendiendo a la color de su tez. Carlos era el más moreno, de complexión débil aunque no padeciera enfermedad alguna excepto los episodios asociados a las enfermedades típicas de la niñez, fue un niño normal que creció en el seno de una familia normal sin que le faltara nunca el cariño y el cuidado de sus padres y sus hermanos hasta que, con 17 años, siguiendo los pasos de sus hermanos mayores ingresó en Infantería sin pensar, en ese momento, en la Aviación.

UN JOVEN INFANTE EN LA GUERRA DE ÁFRICA

El recuerdo y la gesta de su laureado abuelo Joaquín, siempre presente en la familia, fue decisivo a la hora de elegir profesión lo que se tradujo en que varios hermanos (5) eligieran la carrera de las armas. Carlos, que desde muy niño había mostrado interés por ser militar, se preparó para ingresar en la Academia de Infantería en Toledo, lo que se materializó el 12 de octubre de 1918 (6) fecha en que inició sus estudios militares. En agosto del año 1920, con el empleo de alférez, fue destinado al Regimiento de Infantería nº 75 de Segovia para, en el mes de octubre, viajar a Melilla e incorporarse en su nuevo destino en el Zoco de Hach de Beniscar. Recibió su bautismo de fuego interviniendo en las operaciones que desembarcaron en la ocupación de las posiciones de Isnisart y Sidi-Ameran y, seguidamente, en el relevo de la posición Corona, donde quedó destacado realizando otros servicios ordinarios hasta el día 14 de diciembre en que ingresó, enfermo, en el Hospital Militar de Melilla, donde permaneció internado todo el año 1921, iniciando así un largo calvario por los hospitales debido a sus múltiples heridas como resultado de acciones de guerra o accidentes de aviación y enfermedades comunes.

Fue precisamente durante aquel aciago año 1921, de forzosa inactividad para él en Melilla, cuando pensó en serio en la Aviación después de haber visto evolucionar a algunos aviones españoles y, seducido por las nuevas máquinas y el distinto



Cuatro de los doce hermanos vestidos de toreros en una fiesta infantil. De izquierda a derecha: Carlos, Joaquín, Luis, Federico y un amigo.



General Joaquín Vara de Rey Pallarés, muerto heroicamente en Cuba, defendiendo la posición El Caney. Su actuación fue honrada con los mayores honores por las fuerzas norteamericanas y premiada con la Laureada de San Fernando por el gobierno español.

(4) El cambio de apellidos fue solicitado por el hermano mayor, el entonces capitán Miguel Martínez Vara de Rey, siendo autorizado el 25 de abril de 1925 por R.O. comunicada para usar unidos como uno sólo, y en primero, sus dos apellidos en la forma Martínez-Vara de Rey y, en segundo, Córdoba-Benavente.

(5) Por orden cronológico inverso los hermanos que ingresaron en el Ejército fueron: Fernando (el menor) ingresó en la Academia General de Zaragoza y pasó a Aviación durante la Guerra Civil, Carlos (el 7º) que ingresó en Infantería y pasó a Aviación, Joaquín (el 6º) que ingresó en Infantería y pasó a Aviación y Miguel (el mayor) que permaneció en Infantería. Dos hijos de Miguel ingresaron directamente en Aviación, Miguel que se retiró de general y Valentín que, siendo capitán, se pasó a Iberia; de Carlos (otro de los hijos de Miguel) que se retiró de general de Caballería, nacieron Carlos Martínez-Vara de Rey, que es piloto y en la actualidad está destinado, con el empleo de comandante, en el Ala de Caza nº 12 en la Base de Torrejón y Gerardo Martínez-Vara de Rey, comandante de caballería en activo destinado en Tenerife

(6) En aquella época el coronel Director era Antonio Losada y entre los profesores se encontraban: el comandante Társilo Ugarte, los capitanes Alfonso Fanjul y Vicente Guarner. Sus compañeros cadetes eran, entre otros, Pedro Tauler Pastor, Juan Castañón de Mena, Gerardo Fernández Pérez, Luis Llorente Solá y Carlos Westendorf de la Cruz, muchos de ellos bien conocidos en el mundo de la Aviación.

Orla académica en el álbum de la Promoción 1918 de la Academia de Infantería en Toledo. Carlos Martínez Vara de Rey aparece fotografiado el primero en la fila central de alumnos. (Foto cortesía familia Tauler).



El joven alumno de la Academia de Infantería de Toledo en la obligada fotografía correspondiente al álbum de la Promoción 1918. (Foto cortesía familia Tauler).



Portada del álbum de la Promoción 1918 de la Academia de Infantería en Toledo. (Foto cortesía familia Tauler).



modo de hacer la guerra, cursó una instancia para acceder al nuevo Servicio. Restablecido, al inicio del nuevo año 1922, se encontró ante una situación militar en la que las tropas españolas, después de los descomunales desastres encadenados de Igueriben, Annual y el derrumbamiento de la Comandancia de Melilla, habían finalizado lo que se conoció como la 1ª fase de la reconquista (ó campaña de desquite) sobre la base esencial de la ocupación de Monte Arruit, lo que se consiguió el 24 de octubre de 1921.

Con el alta médica en el bolsillo y en marcha ya la 2ª fase de la reconquista, el 4 de enero de 1922 se incorporó a su Batallón para volver al servicio activo iniciando la marcha pasando por Monte Arruit hasta Batel donde se unió a la columna del general Federico Berenguer Fusté, bajo cuyo mando tomó parte en las operaciones que desembocarían en la ocupación de Dar Busada, Ras el Buada, Huestia, Hamman y Dar Drius en al alto Kert posición en la que, una vez reconquistada, acampó la columna. Desde Dar Drius la columna desarrolló una actividad extraordinaria (aunque en la literatura castrense se reflejara estos hechos, en las hojas de servicios, como *ordinarios de campaña*) en la que destacan las operaciones de ocupación de Zauia, Llano de Sepsa, relevo de las tropas de la Legión en la posición de Telitínán y la toma de las posiciones de Isen Lacerb, Tamat Uchen y Azmín. Nueve meses de intensa actividad y de duros combates hasta que, cumpliendo órdenes de la Comandancia General, en el mes de septiembre su Batallón fue trasladado a Dar el Quebdana donde permaneció por espacio de un mes hasta el 3 de octubre que emprendió la marcha de regreso a Melilla acampando en la explanada del Fuerte de los Camellos, hasta el día 15 de octubre que embarcó con rumbo a la Península y su nuevo destino en la plaza de Cáceres.



Pasó casi todo el año 1923 de guarnición en Cáceres donde recibió la noticia de que le había sido concedida la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo en atención a los distinguidos servicios por méritos contraídos en las operaciones de campaña y poco después, en el mes de julio, fue promovido al empleo de Teniente, hasta el 15 de diciembre en que fue destinado al Batallón de Arapiles nº 5 en Tetuán que era el centro de las operaciones de aquella zona.

Encontrándose en Xauen con su sección, el 29 de enero de 1924, fue informado de su nuevo destino en el Grupo de Fuerzas Regulares Indígenas Alhucemas nº 5, 3ª Compañía, 3º Tabor por lo que, sin demora, se trasladó a Melilla para incorporarse, justo a tiempo para intervenir en los rudos combates de Lomas Rocosa y Lomas de Viernes donde, el 7 de marzo, resultó herido de arma de fuego con orificio de entrada en la parte media de la hipófisis de la escápula derecha y salida al nivel de la cara anterior de escápula y pulmón de pronóstico grave. Evacuado urgentemente al Hospital Militar de Doker de Melilla, cuando estuvo en condiciones de viajar, el 2 de abril, ingresó en el Hospital San José y Santa Adela de la Cruz Roja en Madrid, donde permaneció hasta el 2 de agosto, fecha en que pasó a su domicilio para continuar el tratamiento. Por estos hechos fue citado como "muy distinguido por su brillante actuación en los combates de marzo de 1924 al lanzarse sobre el enemigo en las posiciones de Lomas Rocosa y Viernes". Catorce meses después, en mayo de 1925, fue dado de alta para el servicio quedando disponible en la 7ª Región en el Batallón de Montaña de Barcelona nº 1 y destinado a continuación al Grupo de Fuerza Regulares Indígenas de Alhucemas nº 5. En este destino recibió el nombramiento como alumno del curso de piloto de aeroplano, quedando a la espera de ser convocado.

SERVICIO DE AVIACIÓN

A mediados de septiembre de 1925 recibió la orden de presentarse en la Escuela Civil de Albacete, donde permaneció realizando el curso elemental de piloto con un extraordinario avión, el Avro 504, formando parte de la veintiocho promoción hasta el 13 de octubre, día en que fue destinado al aeródromo de Cuatro Vientos como alumno en la Escuela de Observadores de aeroplano. Finalizado este curso se incorporó a la Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreo en Los Alcázares hasta el 26 de abril de 1926 en que, finalizada su formación aeronáutica, fue destinado a Melilla, escuadrilla Potez mandada por el capitán Rafael Jordana, para realizar las prácticas reglamentarias.

El alférez Carlos Martínez Vara de Rey (tercero por la izquierda) recién llegado a Marruecos en 1920, en un campamento no identificado que bien pudiera ser la posición Corona.



El alférez Carlos Martínez Vara de Rey convaleciente en el Hospital Militar de Melilla, donde permaneció ingresado todo el año 1921.



Los hermanos Joaquín y Carlos Martínez Vara de Rey, ambos tenientes de Infantería, que coincidieron en Melilla en octubre de 1922. Foto España, Melilla.



El alumno piloto teniente Carlos Martínez-Vara de Rey fotografiado en la terraza de la Torre del aeródromo de Cuatro Vientos el mes de octubre de 1925 cuando realizaba el curso de Observadores de Aeroplano.

Desde el aeródromo de Melilla realizó sus primeros servicios en Aviación, consistentes en una serie de vuelos de reconocimiento y bombardeo sobre las distintas posiciones enemigas, en un mes de mayo de 1926 (del 7 al 31) que resultó de gran actividad y que marcaría la pauta para los meses siguientes. A finales de junio fue destinado a Larache, 2ª Escuadrilla de Sexquiplanos Breguet XIX al mando del capitán Rafael Araujo, donde tampoco le faltó el trabajo siendo muchos de ellos vuelos de apoyo, reconocimiento y aprovisionamiento a la columna Capaz en el frente de Xauen. Tanta actividad se vería aliviada con la buena noticia de su ascenso a capitán por los méritos de guerra contraídos y por la confirmación de su destino en la plantilla del Servicio de Aviación Militar, manteniéndose en esta situación hasta que en marzo de 1927, agotado y marcado ya por las secuelas de aquel balazo que recibió en el pulmón tres años antes, ingresó enfermo en el Hospital Militar de Tetuán desde donde fue trasladado al Real Sanatorio de Guadarrama en la Sierra de Madrid. Cautelarmente, en este hospital le informaron que su ya cicatrizada herida en el pulmón derecho, que le originaba alguna insuficiencia respiratoria, no tenía nada que ver con la tuberculosis advirtiéndole de que, antes de salir, tuviera la precaución de no leer nada que proviniera de la biblioteca para evitar el temible contagio.

Después de diecinueve meses recuperándose fue dado de alta para el servicio activo en septiembre de 1928, iniciando así una etapa que resultaría muy complicada para el joven capitán. El Mando, habiendo estimado que tan dilatado periodo de inactividad justificaba un entrenamiento previo antes de iniciar los vuelos en el destino que le pudiera corresponder, decidió que realizara un nuevo curso de piloto en la Escuela de Alcalá de Henares. Todo fue bien hasta que el día 27 de noviembre sufrió un accidente que el Jefe del Aeródromo, al dar parte al Jefe Superior de Aeronáutica, describió así "Participo a V.E. que a las 1630 de hoy en vuelo de aeródromo por falta de maniobras (*sic*) tomó tierra violentamente Abro (*sic*) 37 pilotado por alumno Capitán Don Carlos Martínez Bara (*sic*) de Rey sufriendo lesiones en diferentes partes del cuerpo siendo su pronóstico menos grave quedando hospitalizado esta plaza" (7), accidente que motivó su ingreso en el Hospital Militar de Alcalá en cuyo benéfico establecimiento se mantuvo hasta el 12 de enero de 1929.

Finalizado el curso en Alcalá fue registrado en la escala del Servicio de Aviación con la categoría de Oficial Aviador pasando a la Escuela de Clasificación de Guadalajara hasta el mes de mayo en que fue destinado a la Escuadra de Sevilla, Grupo nº 22 de reconocimiento, donde estuvo poco tiempo ya que el mes de noviembre del mismo año 1929 fue destinado al Grupo de Instrucción de Getafe. En este destino, cuando el día 20 de mayo de 1930 realizaba un vuelo de Getafe a Tablada para entregar el avión 22-37, un Loring R.III asignado al Grupo 22 de Sevilla, sufrió una avería de mandos a la altura de Lora del Río capotando cuando intentaba tomar tierra en emergencia, resultando herido de cierta gravedad y hospitalizado en el Militar de Sevilla durante un año.

LOS PROBLEMAS DE LA INACTIVIDAD

Obtenida el alta médica volvió al servicio activo el 7 de mayo de 1931, quedando disponible forzoso y firmando, el día 12, la promesa de fidelidad a la República en



Su primer carnet de Aviación Militar

(7) Expediente personal P-130902, Archivo Histórico del Aire.

la forma prevenida en el artículo 2º del Decreto de 22 de abril del mismo año. En cuanto a su carrera como piloto es evidente que el Jefe de Aviación, comandante Ángel Pastor Velasco, tuvo algunas dudas, puesto que con fecha 23 de julio de 1931 cursó la siguiente nota a los Jefes de la Escuela de Pilotaje de Alcalá y de Escuadra de Getafe "Ruego a V. se sirva informarme; con urgencia, y ampliamente en cuanto le sea dable respecto a la actuación y condiciones como piloto del Capitán D. Carlos Martínez y Vara de Rey; durante el tiempo que ha estado a sus órdenes" (7).

Desde Alcalá Ignacio Hidalgo de Cisneros, como Jefe de Escuela, contestó lo siguiente: "...el Capitán Don Carlos Martínez-Vara de Rey, durante su permanencia en esta Escuela, actuó como piloto, con habilidad corriente y gran moral, no siendo su rendimiento completo por no reunir las condiciones físicas suficientes, ya que dicho piloto se encuentra herido del pecho. Que la vida le sea prolongada muchos años..." y Juan Ortiz Muñoz, como Jefe de Escuadra en Getafe, contestó "...durante la permanencia en esta Escuadra del Capitán Don Carlos Martínez Vara de Rey ha observado una conducta irreprochable, y como piloto reunía cualidades, a falta de entrenamiento por lo cual el viaje efectuado de Getafe a Sevilla a bordo del Breguet XIX nº 35 (sic) pilotando dicho avión y llevando como pasajero al Soldado Mecánico José Constantino Palomar, sufrió un accidente del cual resultó lesionado en el pecho. Dios guarde a V. S. muchos años..." (7). Después de estas gestiones del Jefe de Aviación el capitán Vara de Rey quedó destinado disponible en la 6ª División del Centro de Movilización nº 6 de Murcia.

El 1932 fue un año prácticamente perdido desde el punto de vista profesional. Para viajar a Francia, Alemania, y Suiza pidió nueve meses por asuntos propios y atender a su recuperación. Casualmente, estando descansando en un sanatorio de los Pirineos tuvo ocasión de conocer al famoso pionero de la Aviación Alberto Santos-Dumont con quién entabló una buena relación. En las inevitables charlas durante los frecuentes paseos que solían dar juntos, Santos-Dumont sostenía que le gustaba vivir en los hospitales porque se estaba mejor atendido que en los hoteles, un argumento que aparte de ser más o menos plausible, enmascaraba su verdadero problema que era el de la depresión producida, entre otras causas, por la esclerosis múltiple que padecía desde el año 1915, una depresión que alcanzó su cenit cuando pocos meses después, en aquel año 1932, se suicidó.

Afortunadamente, en el mes de enero de 1933 causó alta en la plantilla de la 2ª Escuadra con la orden de incorporarse a la Escuela de Pilotaje de Alcalá de Henares para efectuar un reentrenamiento como piloto, lo que cumplió con normalidad después de haber sido sometido a un minucioso reconocimiento médico para comprobar su aptitud física para el vuelo. En este destino transitorio, cuando realizaba un vuelo de navegación a Granada sufrió una parada de motor que solucionó bien tomando tierra en emergencia sin heridas ni daños. Sin embargo, cuando empezaba a llevarse bien con los aviones, en el mes de noviembre causó baja por haber contraído el tífus, lo que se tradujo en dos meses de inactividad.

TABLADA

Dado de alta, a primeros de enero de 1934 se incorporó a la Compañía de Servicios del Aeródromo de Tablada siendo también nombrado Mayor del Aeródromo, alternando estos destinos con vuelos de entrenamiento. En septiembre recibió



Los inseparables hermanos Joaquín y Carlos Martínez-Vara de Rey, fotografiados con uniforme de gala de Aviación. Foto sin fechar tomada en su domicilio de Madrid probablemente en 1929. De izquierda a derecha: Dolores Teus (esposa de Joaquín), Dolores, Joaquín, Teresa y Carlos.



Los inseparables hermanos Joaquín y Carlos Martínez-Vara de Rey, fotografiados con uniforme de gala de Aviación. Foto sin fechar tomada en su domicilio de Madrid probablemente en 1929.



El Oficial Aviator, capitán Carlos Martínez-Vara de Rey, con el uniforme propio del Servicio de Aviación. Sin fecha pero hacia 1929.



Accidente ocurrido en la proximidades de Lora del Río el 20 de mayo de 1930. El capitán Carlos Martínez- Vara de Rey pilotaba el Loring R-III, 22-37, con destino a Tablada, cuando se vio obligado a realizar un aterrizaje de emergencia por avería de mandos, quedándose en el talud a punto de interceptar la vía del tren.

la orden de organizar una escuadrilla de cinco aviones Breguet XIX y marchar a Mérida al objeto de rendir honores al Jefe del Estado; cumplida la orden y al despegar de Mérida para Sevilla, el 13 de septiembre, la parada del motor en despegue le obligó a realizar un aterrizaje forzoso, resultando con heridas que le mantuvieron cuarenta días en el hospital. Finalizando el año se vio sorprendido por los sucesos revolucionarios de octubre y la declaración del estado de guerra en Sevilla desde el 21 de octubre de 1934 al 23 de enero de 1935, tiempo que fue anotado como doble en su hoja de servicios. Levantado el estado de guerra se desplazó a Cuatro Vientos para seguir un curso de Meteorología de tres meses de duración siendo nombrado, cuando regresó a Sevilla, Jefe de Información y Operaciones de Tablada.

Para el capitán Vara de Rey, al que ya todos llaman Varita, el crítico año 1936 empezó bien atendiendo su tareas como Jefe de Operaciones y las derivadas de su reciente nombramiento como Jefe de la 3ª Escuadrilla de Reconocimiento y Bombardeo Breguet XIX. Pasaba por un buen momento, volaba mucho y se encontraba cómodamente alojado en el pabellón de oficiales del Aeródromo disponiendo además de su flamante coche Morris M-45093 (8) que había traído de Madrid, sin más novedad que la orden que recibió el mes de junio de trasladar a Getafe en vuelo, uno a uno, diez de los once Breguet XIX que se encontraban en Tablada.

EL EPISODIO DOUGLAS; MUCHO MÁS QUE UN GESTO

La noche del 17 al 18 de julio prácticamente no durmió debido a que tenía la muñeca izquierda dislocada y le dolía mucho. Por otra parte, como Jefe de Operaciones, tuvo conocimiento de que un avión Douglas de LAPE había despegado de Madrid a las 0305 horas con destino a Tablada y vio también que se habían encendido los focos del hangar de bombardeo donde se apreciaba gran actividad, corriéndose la voz de que se trataba de cargar bombas en el Douglas y en otros dos aviones Fokker VII, también de la LAPE, que ya estaban aparcados en Tablada, uno que debía hacer el vuelo regular programado de Sevilla a Madrid y había recibido la orden de no salir, y otro que había llegado de Las Palmas.

No pudiendo conducir su propio coche, alrededor de la 0600 pidió un taxi para que le llevara a Sevilla dirigiéndose primero a la Casa de Socorro, donde le examinaron y vendaron la muñeca suministrándole también un calmante. A continuación, como no estaba en la trama pero podía apreciar que algo gordo ocurría, decidió informarse directamente preguntando directamente al Jefe de E. M. de la 2ª División Orgánica y otros dos compañeros de Aviación (9) que dieron muestras de estar al corriente de lo que pasaba y a los que encontró de acuerdo en la necesidad de tomar alguna medida para que los aviones cargados de bombas para bombardear las fuerzas sublevadas en África no despegaran de Tablada, aunque ninguno se comprometió en una acción concreta advirtiéndole que sería gran locura intentarlo solo. Preocupado pidió al taxista que le llevara a Bollullos de Mitación, pero cuando se encontraba frente a la casa de su buen amigo y compañero el Jefe de la Esta-

(8) El Morris M-45093, que es el mismo que utilizó durante el episodio de Tablada, se encuentra en perfecto estado y expuesto en el Museo del Aire de Cuatro Vientos. Cuando Carlos Martínez-Vara de Rey adquirió este coche en Madrid compró otro similar para regalárselo a sus hermano Fernando.

(9) El capitán Carlos Martínez-Vara de Rey, por estimar que podía perjudicarles, nunca desveló los nombres y empleos de los militares con los que entró en contacto las horas previas a los hechos que se relatan y que, obviamente, estando en la trama le dejaron solo, al igual que mantuvo absoluta reversa respecto de los que le persiguieron, dispararon y vejaron en los episodios de Tablada y por lo que estuvo a punto de perder la vida. Esta actitud, confirmada por su sobrina Dª María Dolores, ha sido respetada por el autor, aunque hoy en día muchos de estos nombres son perfectamente conocidos.

ción de Radio de Tablada, brigada Juan Guil Ruiz, que estaba seguro le acompañaría en lo que tenía pensado, cayó en la cuenta de que había contraído matrimonio hacía poco tiempo y su esposa estaba embarazada por lo que, sin llamar a la puerta, regresó a Sevilla. Teniendo ya muy claro que lo que le bullía en la cabeza realizar tendría que hacerlo solo, confesó y comulgó en la capillita de San José y regresó a Tablada.

Mientras tanto, en la Base, los tres aviones de la LAPE se encontraban aparcados frente al hangar de bombardeo. Uno de los Fokker había aparecido con las ruedas desinfladas y había sido reparado ya, mientras que en el Douglas, que venía al mando del piloto Don Pedro Tonda Bueno (10), se había iniciado la carga con bombas de 11 kilos que se estibaban y amarraban en los asientos del avión, con la idea de ser lanzadas por la puerta de pasajeros (como así se hizo en otros aviones) por medio de una especie de improvisado tobogán (11).

Cuando llegó a Tablada pasó por el pabellón para coger su pistola y, a continuación, pedir por teléfono su coche al cabo de automóviles Ruiz Morales quién le recogió para llevarle al campo de vuelos ordenándole, antes de llegar, que se bajara para continuar solo. Al pasar por la puerta de acceso al aeródromo, le pidió el mosquetón y dos peines al soldado Mellado, continuando hasta aparcar su Morris a pocos metros frente al Douglas donde, sin despertar sospechas y con la mayor naturalidad, bajó del coche, cogió el mosquetón y, poniendo rodilla en tierra y a cuerpo descubierto, disparó ininterrumpidamente hasta agotar la munición (diez disparos), perforando dos cilindros del motor derecho y las dos ruedas del avión, daños suficientes para dejarlo inutilizado. Después de esta acción tiró el mosquetón y salió corriendo tratando de esquivar una verdadera lluvia de balas procedente de los tripulantes del Douglas, que en el momento del ataque se encontraban debajo del plano izquierdo del avión, y del personal del aeródromo que había reaccionado y le perseguía disparando.

En su huida terminó acorralado en el comedor donde, aturdido y al ver que no tenía escapatoria, intentó suicidarse con un tiro en el paladar pero su pistola se encasquilló (12). Agotado y herido de bala (arma larga) en la cadera izquierda fue capturado, sufriendo la vejación de ser golpeado e insultado por algunos de sus compañeros ante la pasividad de todos los que, si bien al día siguiente sin grandes riesgos se sumarían gozosos al bando nacionalista en la Guerra Civil que empezaba, en aquella crítica situación contemplaron impasibles como su querido amigo y compañero Varita estuvo a punto de ser linchado. Paradójicamente fue el comandante Rafael Martínez Esteve, que por permanecer fiel al gobierno legal de la República perdería la carrera, el que decidida e inteligentemente intervino a tiempo ordenando que fuera encarcelado y, puesto que estaba herido, se le trasladara sin dilación al Hospital Militar de Sevilla, una decisión que prácticamente le salvó la vida. A medio día, esposado, en un coche militar y custodiado por un compañero oficial aviador (9) fue conducido a Sevilla quedando hospitalizado con guardia a la vista y, aunque parecerá increíble por la rapidez con que se formuló, con una causa abierta para depurar responsabilidades por el supuesto delito de rebelión (13), una situación realmente preocupante para el capitán Martínez-Vara de Rey en ese preciso momento.

DE CANDIDATO A SER FUSILADO AL AMANECER A LAUREADO

Pero todo cambió radicalmente cuando, al día siguiente, el general Queipo de Llano, con un notable golpe de audacia, tomó el control de la ciudad dando un giro de ciento ochenta grados a la situación. Consolidada su posición, una de las primeras cosas que hizo Queipo fue pasarse por el Hospital Militar para felicitar al capitán Martínez-Vara de Rey y más adelante, a primeros de agosto, le recogió en su coche para subir juntos al aeródromo donde, formadas las fuerzas, le propuso para la concesión de la Laureada de San Fernando por su actuación al evitar que al menos uno de los tres aviones de la LAPE saliera a bombardear la plaza de Teatín, con el buen resultado añadido de haber capturado un flamante avión Douglas DC-2 (14) que fue registrado como el 42-1, un avión nuevo, rápido, seguro y muy confortable que dio un buen rendimiento y fue muy utilizado por los altos mandos.

Después de estos hechos y restablecido de su herida en la cadera, durante el mes de agosto realizó algunos servicios con material Breguet XIX en los frentes de Córdoba y Mérida y otros con Junkers Ju.52, hasta septiembre en que se incorporó al aparato independiente Douglas DC-2, 41-1 bautizado "Vara de Rey", en calidad de 2º piloto y ametrallador (15) realizando, en dicho aparato, vuelos de transporte de generales, alternando con misiones de aprovisionamiento al Santuario de la Virgen de la Cabeza o de guerra de acuerdo con la planificación. El 22 de septiembre se hizo cargo de la Escuadrilla de Reconocimiento y Bombardeo equipada con Heinkel 46 (las Pavas) con base en Talavera hasta el 21 de octubre en que su Escuadrilla fue trasladada a León para actuar en el frente asturiano, permaneciendo en este sector y realizando servicios de guerra en los frentes de Asturias, Santander y Burgos donde tuvo oportunidad, una vez más, de poner de manifiesto su extraordinario valor.



Carlos Martínez-Vara de Rey de paisano y con boina, en una curiosa fotografía tomada en los estudios de Compañy Fot. en la calle de Fuencarral de Madrid en 1932.

(10) Pedro Tonda Bueno, que iba al mando del Douglas DC-2, tenía el Título de Piloto de Transportes nº 2 y una gran experiencia. Como la mayoría procedía de la Aviación Militar y había intervenido en la guerra de Africa, siendo uno de los primeros pilotos que volaron con pasajeros en las compañías UAE, CLASSA y LAPE. En numerosas ocasiones Tonda (en México y en Madrid) ha contado al autor, en relación con el episodio de Sevilla, que cuando la tripulación se hallaba bajo el plano izquierdo (la zona más fresquita) viendo como cargaban las bombas percibieron un fuerte ruido proveniente de la rueda izquierda del avión que se estaba desinflando y que tardaron unos segundos en darse cuenta de que un oficial, rodilla en tierra y a cuerpo descubierto, estaba disparando sobre el avión. Afirma Tonda que tardaron en reaccionar y que desenfundaron las pistolas que les habían suministrado aquella madrugada efectuando algunos disparos en dirección al oficial (Vara de Rey) con la seguridad plena de no haberle alcanzado en absoluto y que, como vieran que era perseguido por personal del aeródromo, regresaron a su avión para comprobar los daños.

(11) Los mecánicos de LAPE improvisaron una especie de tobogán acoplado en la puerta de pasajeros del avión de tal forma que a una señal convenida lanzaban las bombas a mano sin más. El mecánico de vuelo Don Francisco Batet, con quién el autor ha mantenido una buena amistad hasta su fallecimiento, relata que después de la Guerra Civil se le ocurrió escribir a la casa Douglas describiendo estos hechos. De la respuesta de Douglas dedujo Batet que no creyeron que semejante chapuza se pudiera haber llevado a cabo.

(12) Carlos Martínez-Vara de Rey confió a su querida sobrina María Dolores, entre otros asuntos muy reservados, que cuando se vio totalmente perdido y a punto de ser capturado por una auténtica jauría intentó dispararse un tiro en el paladar, no pudiendo conseguir su propósito porque la pistola se encasquilló.

(13) Conforme al artículo 536 del Código de Justicia militar la causa nº 151, que había sido instruida el mismo día 18 de julio, fue sobreseída con carácter definitivo por el Juez comandante Luis Pastor Coll, el día 18 de diciembre de 1936.

(14) El Douglas DC-2 era uno de los más modernos aviones de pasajeros en el mercado en ese

Saludando después de una aseada faena a la vaquilla que le correspondió, con motivo de un festival benéfico, en la plaza de toros de Málaga en 1932.

momento. Matriculado EC-BFF y bautizado "Mallorca", era el nº 25 de LAPE y estaba recién adquirido cuando fue inutilizado y capturado en Tablada. Bautizado "Vara de Rey" en el bando nacionalista funcionó con el registro 42-1, siendo utilizado durante la guerra para el transporte de altos mandos, con preferencia al servicio del general Franco. Después de la Guerra Civil pasó a la 3ª Iberia, quedando destruido en el accidente ocurrido en El Prat de Llobregat el 3 de febrero de 1944.

(15) En los vuelos que realizó en Douglas DC-2 el piloto al mando era el capitán Carlos de Haya y el radio Juan Guil Ruiz. Guil, que se retiró de coronel, ha contado que Varita era una persona dotada de un valor infrahumano y esencialmente un hombre bueno casi ingenuo y muy despistado, hasta tal punto que un día en que realizaban un servicio de aprovisionamiento al Santuario de la Cabeza se encontraron metidos en una nube de pichas de toro (antiaérea), creyendo Vara que eran fuegos artificiales de las fiestas del pueblo que estaban sobrevolando, que era Andújar.

(16) Antonio López Sert voló de Observador-Bombardero fijo con Carlos Martínez-Vara de Rey desde que se creó el grupo Heinkel 46, 1-G-11, hasta abril de 1937 que ingresó en la Escuela de Caza y después en 2-G-3 muriendo el 28 de diciembre de 1937 en el Frente de Teruel (Calamocha) cuando se enfrentó a tres Curtiss. Por esta acción y por su actuación en Casas de Buylla con Vara de Rey le fue concedida la Medalla Militar individual a título póstumo. AHA, expediente P-271.

(17) Para los servicios a realizar en el frente de Asturias la Escuadrilla con base en León se desplazó al aeródromo de Navia, un improvisado aeródromo ubicado a unos noventa kilómetros de Oviedo con la gran ventaja de su proximidad al frente, de ahí que las fotografías tomadas por la mañana pudieran estar en poder del coronel Aranda por la tarde. Las tripulaciones se alojaban en una gran casa solar, la Quinta de Ortiuguera, que era propiedad de la familia Jardón.



El capitán Carlos Martínez-Vara de Rey en una foto de estudio tomada por Vittaphot, calle del Príncipe en Madrid a finales del año 1935.

CASAS DE BUYLLA Y FRENTE DEL NORTE

A finales de diciembre de 1936 el coronel Antonio Aranda había solicitado apoyo aéreo para una de las operaciones en curso conducentes a ensanchar el cerco de Oviedo tratando de anular unas baterías que, emplazadas en la zona conocida como Casas de Buylla próxima al depósito de agua, bombardeaban ininterrumpidamente la ciudad. El apoyo, que corrió a cargo de la Escuadrilla Heinkel 46 al mando del capitán Martínez-Vara de Rey, se materializó en dos fases; el día 21 el aparato de Varita, con su observador-ametrallador el teniente Antonio López Sert (16), despegó a primera hora de la mañana del aeródromo de Navia (17) para atacar la posición de Casas de Buylla y, muy importante, tratar de fotografiar las baterías, lo que pudo realizar a pesar del camuflaje. Por esta acción Aranda felicitó a Vara de Rey con la satisfacción de tener las fotografías en su poder a las pocas horas de ese mismo día.

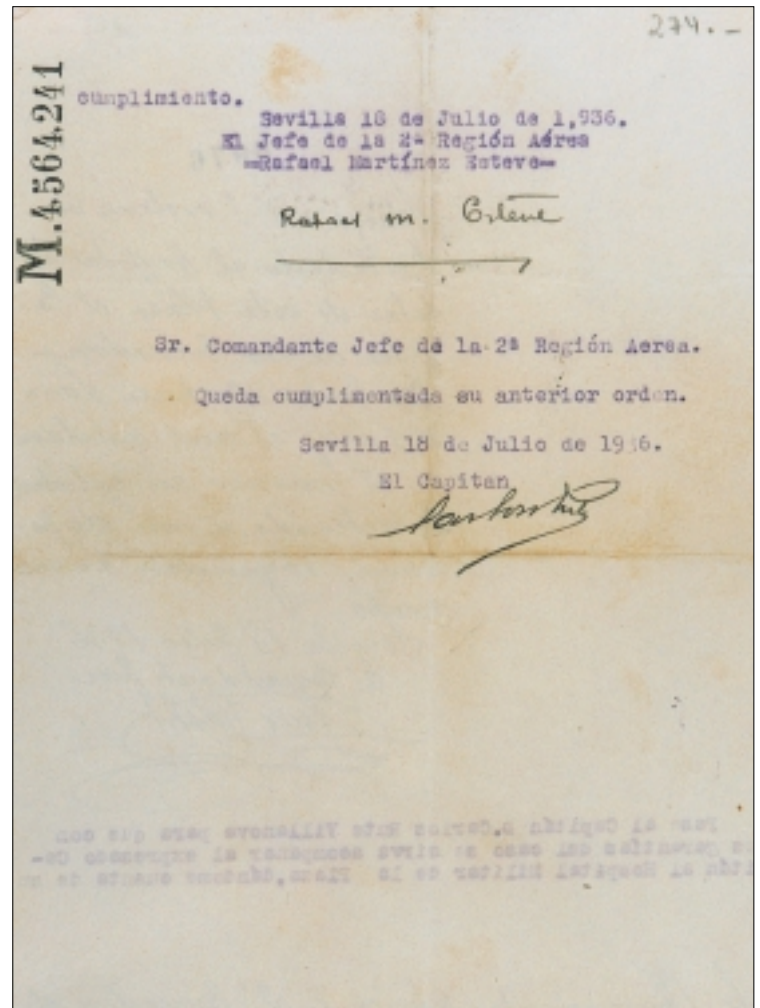
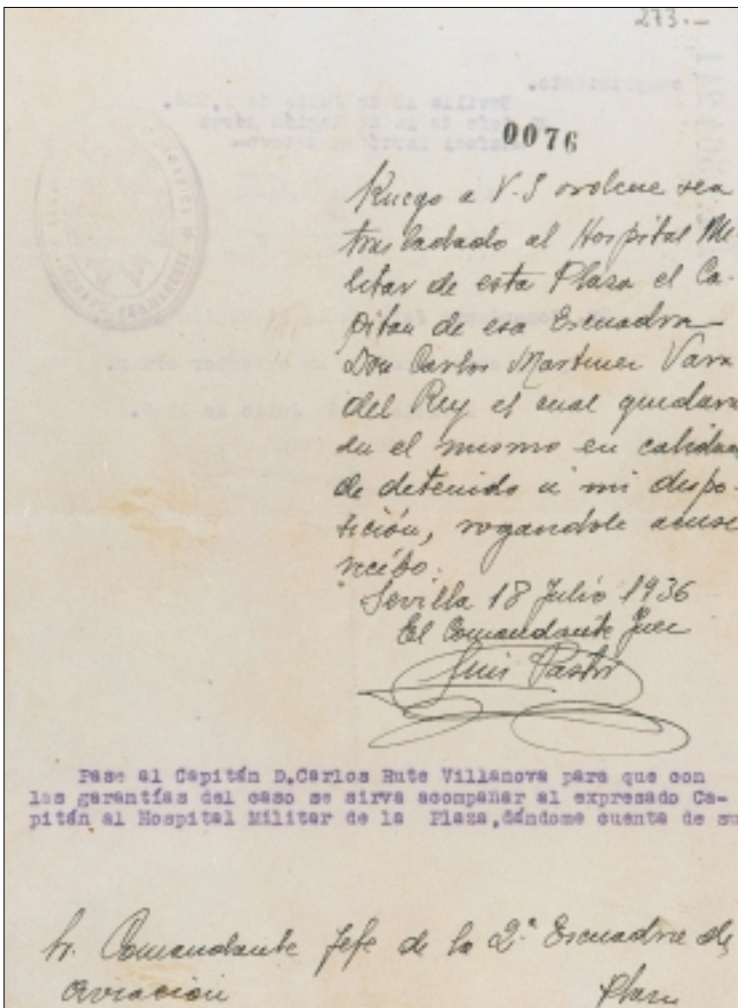
La segunda parte consistía en atacar las citadas baterías y proteger el avance de las tropas siguiendo estrictamente las instrucciones del coronel Aranda que básicamente se concretaban en dos, la máxima puntualidad a la hora fijada para comenzar el servicio y la mayor permanencia posible en el aire; como siempre Varita aceptó el reto y no falló. De acuerdo con el horario fijado por Aranda en el plan de ataque los tres Heinkel 46 despegaron para acudir a la cita exactamente con la puntualidad exigida, iniciando el ataque sobre el objetivo bombardeando y ametrallando a muy escasa altura de las organizaciones enemigas en medio de un fuego intenso y constante. Agotadas las municiones dos aviones regresaron a base, pero Vara continuó atacando las posiciones porque creía que, a pesar de no tener ya capacidad de fuego, la mera presencia del avión volando a ras de las posiciones



ejercía algún efecto intimidatorio y, cuando la aguja del aforador de combustible marcó el mínimo para el vuelo de regreso, interrumpió los ataques y regresó a Navia con el avión cosido a balazos.

El temerario arrojo, el valor sereno demostrado, la precisión y la eficacia de sus ataques así como el entusiasmo y la responsabilidad en el compromiso y espíritu de colaboración con las fuerzas terrestres, le hicieron acreedor de la Medalla Militar. Más adelante siempre que se encontraba con el general Aranda éste le decía en tono jocoso señalándose en la cara "Varita, esta cicatriz se la debo a usted porque aquellas pasadas eran tan bajas y espectaculares en aquel infierno que salíamos para verle abandonando toda precaución, y así recibí el tiro". Por su parte Vara de Rey, siempre parco en palabras, recordaba que lo que peor llevó en aquellos episodios de Casas de Buy-

El Douglas DC-2 de LAPE que fue inutilizado (y capturado) por Carlos Martínez-Vara de Rey el 18 de julio de 1936. La foto fue tomada, en fecha muy próxima a la citada porque todavía conserva las dos primeras letras (EC) del registro civil. El avión, que fue utilizado a pleno rendimiento por la aviación nacionalista, aparece en un campo no identificado. Después de la Guerra Civil pasó a Iberia como EC-AAC quedando destruido en el accidente que sufrió el 3-2-1944 en el pueblo del Prat de Llobregat.





El comandante estampillado Carlos Martínez-Vara de Rey en el Hospital Seminario de Vitoria días antes de ser dado de alta a finales de mayo de 1937.



Tres grandes ases. Jesús Rubio Paz, Joaquín García Morato y Carlos Martínez-Vara de Rey. Foto sin informar posiblemente tomada en el verano de 1938 en un aeródromo no identificado.



De izquierda a derecha: un capitán (estampillado) no identificado, el capitán Carlos Martínez-Vara de Rey y el alférez Antonio López Sert el mes de diciembre de 1936 en un campo no identificado, pero que pudiera ser Navia.

Cuartel General del Ejército del Sur - Estado Mayor
II AÑO TRIUNFAL

Sección 3ª Negociado Operaciones. Núm. 324

TELEGRAMA POSTAL

Sevilla 29 de Septiembre de 1937.

El General Jefe del Ejército del Sur al General Jefe del Aire.-

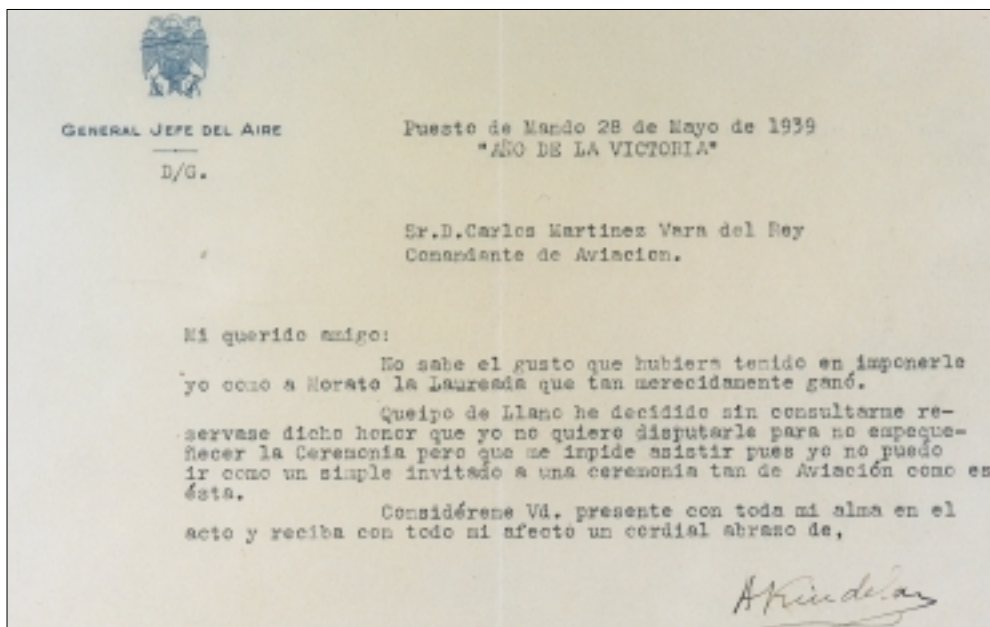
SALAMANCA

A los efectos que determina el Arts 43 del Reglamento de la Real y Militar Orden de San Fernando, adjunto remito a V.E. Orden General de este Ejército del día de la fecha, relativa al expediente de Juicio contradictorio para esclarecer si procede conceder la Cruz Laureada de San Fernando, al Capitán de Aviación DON CARLOS MARTINEZ VARA DEL REY, rogándole su publicación en la de esa Jefatura, como asimismo el envío de un ejemplar al Juez y otro a este Cuartel General.

De Orden de S.E.
El Coronel Jefe de E.M.

AMAS ENTRADA
9-3-37
Espana

J. Rubio Paz

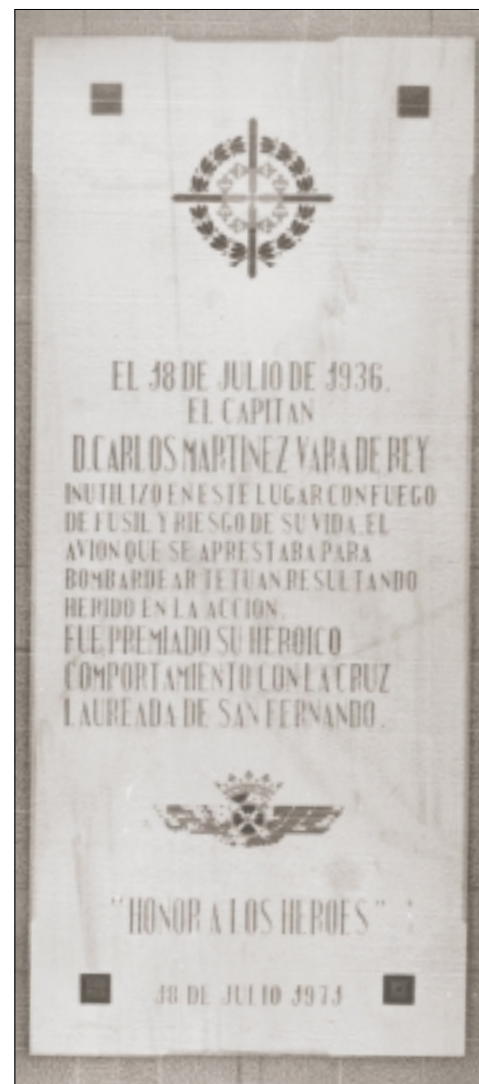


Carta de Kindelán a Vara de Rey en relación con la imposición de su Laureada

Illa fue el frío, la incomodidad y el terrible dolor que le producía un fuerte ataque de reuma, hasta tal punto que le tuvieron que ayudar para entrar y salir del avión.

DEL GRUPO MIXTO AL TUPOLEV SB-2 KATIUSKA

Comparado con el anterior el año 1937 fue relativamente tranquilo. Recién habilitado (estampillado) de comandante, en el mes de febrero, recibió la orden de trasladarse a Navia desde donde intervino intensamente en los combates que se produjeron en torno a Oviedo, viéndose sus efectivos incrementados con una patrulla de caza, formando así un Grupo Mixto bajo su mando. En abril salió con su Grupo para Zaragoza desde donde intervino en las operaciones de Huesca, Santa Quiteria y Teruel recibiendo, por aquellos servicios, una felicitación personal del ge-



El general Queipo de Llano en el preciso momento de la imposición de la Laureada al comandante Carlos Martínez-Vara de Rey el día 31 de mayo de 1939, en la Plaza de España de Sevilla. Se aprecia la presencia de Cuesta Monereo y del comandante (teniente coronel habilitado) el también Laureado Juan Antonio Ansaldo. Foto Archivo Fotográfico Serrano, Hemeroteca Municipal de Sevilla.

En Tetuán el 18 de julio de 1939 el Gran Visir Sidi Hamed Gannia imponiendo al comandante Carlos Martínez-Vara de Rey la Laureada costada por el pueblo marroquí.



neral Franco y, a primeros de mayo, se le ordenó incorporarse con su Grupo (sin la caza) al aeródromo de Lecua (Vitoria) para cooperar en las operaciones de los frentes en dirección a Bilbao recibiendo, el día 22 de mayo, un impacto en el motor que le obligó a tomar tierra en emergencia, con el resultado de heridas que le obligaron a ingresar en el Hospital del Seminario de Vitoria hasta el 2 de junio en que inició un permiso de dos meses para completar su recuperación. Finalizando el año se le nombró Jefe del avión de "reconocimiento lejano independiente y de bombardeo Martin-Bomber 22-X" (sic) (18).

(18) La anotación Martin-Bomber 22-X es incomprendible. Probablemente se refiera al avión republicano Tupolev SB-2 Katiuska que había sido capturado en perfectas condiciones y puesto en servicio con la matrícula militar 20W-1.

El 1938 fue un año de contrastes con acontecimientos de muy distinto signo. En lo profesional se mantuvo al mando del Martin-Bomber (18) prestando servicios de guerra en los frentes de Aragón, Madrid, Toledo, Granada, Mérida, Córdoba y Sevilla y fueron buenas noticias el que le concedieran la Medalla Militar Colectiva, la



El comandante Carlos Martínez-Vara de Rey luciendo ya la Laureada, el 18 de julio de 1939, rodeado de españoles residentes en Tetuán.

Gran Cruz Laureada de San Fernando y el ascenso a comandante efectivo. Sin embargo, en lo familiar, tuvo la desgracia de perder a su hermano Miguel, que con el empleo de Teniente Coronel de Infantería y encontrándose al mando de la 1ª Brigada de la 1ª División de Navarra cayó mortalmente herido cuando, en primera línea, animaba con su serenidad y ejemplo a sus soldados, aguantando un ataque en las posiciones del Vértice Torcas, entre Ahín y Alcodia de Veo (Castellón); por estos hechos que, salvando las distancias, recordaban bastante la actitud de su abuelo en El Caney, fue recompensado con la Medalla Militar Individual.

IMPOSICION DE LA LAUREADA. QUEIPO, KINDELAN Y EL GRAN VISIR

Finalizada la Guerra Civil, el 30 de mayo de 1939, fue convocado a la ceremonia oficial de imposición de la Cruz Laureada de la Real y Militar Orden de San Fernando, acto que tuvo lugar ante las tropas formadas teniendo como escenario la Plaza de España de Sevilla. En un acto solemne de entrega de condecoraciones el general Queipo de Llano le impuso la preciada recompensa, actuando de testigo el también laureado teniente coronel Juan Antonio Ansaldo Bejarano. Aunque en su momento no se comentó, ni por supuesto se publicó nada en unos medios de información totalmente controlados, hoy sabemos que fue muy anormal que el todavía Jefe de la Aviación, el general Alfredo Kindelán, que ya había tenido algunos roces con general Franco, no estuviera presente en el importante acto, un hecho que daba la medida de sus relaciones con Franco y con el propio Queipo.

La carta que Kindelán envió a Vara de Rey era muy elocuente y su reproducción libera de cualquier comentario, textualmente decía así: "Membrete del General Jefe del Aire. Puesto de Mando 28 de mayo de 1939. Año de la Victoria. Sr. D. Carlos Martínez Vara del Rey. Comandante de Aviación. Mi querido amigo: No sabe el gusto que hubiera tenido en imponerle yo como a Morato la Laureada que tan merecidamente ganó. Queipo de Llano he (sic) decidido sin consultarme reservarse dicho honor que yo no quiero disputarle para no empequeñecer la Ceremonia pero que me impide asistir pues yo no puedo ir como un simple invitado a una ceremonia tan de Aviación como es ésta. Considéreme Vd. presente con toda mi alma en el acto y reciba con todo mi afecto un cordial abrazo de, (hay una rúbrica) A Kindelán".

Pero un personaje tan extraordinario como Vara de Rey no podía sustraerse a un acontecimiento no menos extraordinario como es el hecho de que le impusieran una segunda Laureada ó, para ser más exactos, un segundo acto de imposición de la Laureada. Efectivamente, acompañado por sus hermanos Joaquín y Fernando, esposas e hijos, el 18 de julio de 1939, Vara de Rey fue convocado a una gran ceremonia de imposición de una Laureada, una joya excepcional que había sido costeada por suscripción popular y que le sería impuesta por el Gran Visir en nombre del pueblo de marroquí.

La invitación provino del Gran Visir Sidi Hamed Ganmia, (19), un importante jefe que colaboró con las fuerzas que se alzaron en Marruecos actuando con gran eficacia cuando la tarde del 18 de julio un avión bombardeó el barrio moro de la ciudad, alcanzando dos mezquitas y causando quince muertos ante el estupor, el pá-



Con motivo de la imposición de la Laureada costeada por el pueblo marroquí, de izquierda a derecha en primera fila: El Gran Visir, coronel Beigbeder, comandante Carlos Martínez-Vara de Rey y otro moro notable.

(19) La concesión de esta Laureada fue muy criticada en amplios círculos militares por no reunir prácticamente ninguno de los requisitos básicos y hechos en los que se debe fundamentar la concesión. Fue en definitiva una concesión motivada por razones ajenas a las estrictamente militares y con una evidente carga política, como claramente se deduce de la descripción de hechos que se formula en la obra Galería Militar Contemporánea, Tomo I, Servicio Histórico Militar, Madrid, 1984.



En primer plano el matrimonio Dolores Teus y Joaquín Martínez-Vara de Rey posando ante una avioneta Gil-Pazó en la que se está preparando para realizar un vuelo Carlos Martínez-Vara de Rey. Cuatro Vientos (Madrid) sin fecha.

(20) En el proceso de concesión de la Medalla Militar el Mando fue cicatero. El general Antonio Aranda, que a los pocos días de producirse los hechos solicitó la apertura del expediente, estuvo pendiente de la tramitación hasta que, viendo que estaba parada, el 15 de marzo de 1940 envió un escrito al Ministro Yagüe por el que, con gran energía y diplomacia al mismo tiempo, prácticamente exigía que el expediente fuera resuelto en un sentido u otro. Lo que consiguió con resultado favorable a su propuesta. Expediente P-130902 en el AHA.

(21) Los destalles de los tres últimos incidentes ocurridos en los años 1950, 51 y 53 se encuentran en los expedientes de Causas 1074/69, 1076/18 y 1080/66 respectivamente en el Archivo Histórico del Aire.



El comandante Carlos Martínez-Vara de Rey con uniforme de verano en 1940. Foto de Serrano (Sevilla).

nico y la indignación de la muchedumbre que intentó invadir la Plaza de Tetuán para asaltar la Alta Comisaría. El Gran Visir, a pesar de su avanzada edad (76 años) y residir en Tánger, se desplazó rápidamente a Tetuán para contener la explosión popular, aquietando los ánimos y consiguiendo que todos regresaran pacíficamente a sus casas. Alguien pensó que el Gran Visir, también laureado, era la persona indicada para imponer a Vara de Rey aquella otra Laureada, en una fiesta a la que asistieron el general Asensio, el coronel Beigbeder y la práctica totalidad de las autoridades civiles y militares de Tetuán.

POSGUERRA Y ULTIMO VUELO

En la década de los años 40, poco después de crearse el Ministerio del Aire, coincidiendo con su ascenso a teniente coronel fue nombrado ayudante de campo del Ministro Juan Yagüe, permaneciendo en este destino con el también Ministro Juan Vigón hasta 1945, con la buena noticia en el año 1943 de la concesión de la Medalla Militar Individual por su actuación en los combates de Casas de Buyla el 22 de diciembre de 1936 (20). En 1946 estuvo destinado en la Escuela Superior del Aire hasta 1950, ascendiendo a coronel en 1947. Realizó el curso de vuelo sin motor en Huesca y el de vuelos sin visibilidad en Salamanca pero no pudo librarse de los accidentes que le perseguían implacablemente; con material Ju.52 un fallo de motor en vuelo sobre Montefrío (Granada) que solucionó sin consecuencias y otro fallo de motor en despegue con un Arado en el campo de Santi Espiritus (Ciudad Rodrigo) que le ocasionó conmoción cerebral y heridas graves de las que tardó cuatro meses en curar.

En el año 1950 se produjo un hecho que le ilusionó. Fue nombrado Coronel Jefe de los aeródromos de Villafría y Gamonal (Burgos) y Director de la MAU que acababa de crearse, un destino que le satisfizo plenamente al depararle la oportunidad de tratar con los jóvenes universitarios y futuros pilotos. En noviembre de aquel mismo año 1950 tuvo un accidente al capotar con Bucker en Villafría lo que significó dos meses de baja; en 1951 una toma de tierra con Bucker sin combustible, de la que salió ileso; un accidente de automóvil que le retuvo dos meses de baja y, el que sería su último incidente de aviación, el 21 de diciembre de 1953, con daños para el material Bucker y él ileso (21).

De aquella época le quedó un grato recuerdo y ello a pesar del mucho trabajo y el pequeño incidente que tuvo con un jesuita local que pretendió organizar, en el recinto militar, unas reuniones para que selectas jovencitas de la sociedad burgalesa conocieran a los alumnos de la Milicia y “se relacionaran sanamente bajo su vigilancia”. El coronel Vara de Rey se negó rotundamente por varias razones, entre otras porque no se veía en el papel de celestino. El cura se rebotó y le buscó las vueltas hablando con el Capitán General de Burgos quién, después de escucharle pacientemente, con la mayor educación, le mostró el camino de la puerta.

En 1954 realizó vuelos de prácticas en las líneas aéreas civiles totalizando 222 horas en la red de vuelos europeos de Iberia, donde es muy probable que coincidiera con su sobrino, Valentín Martínez-Vara de Rey, que había ingresado en Iberia



El teniente coronel Carlos Martínez-Vara de Rey cuando realizó el curso de vuelo sin motor en un Baby Grunau; el velero que se ve detrás es un Kranich II biplaza Monflorite (Huesca) junio 1941.

el año 1953. Al año siguiente solicitó el curso de paracaidista, no siendo admitido porque el Ministro, sin dejar de reconocer el alto espíritu profesional y la categoría del solicitante, no lo autorizó argumentando que las exigencias de dureza y de condición física del curso no lo hacían aconsejable. Esta negativa le contrarió notablemente, se movió mucho al más alto nivel pero prevaleció el criterio del Ministro.

El último reconocimiento médico que le habilitaba para el servicio en vuelo lo superó, muy justo, en 1954 y, poco después, sorprendió a todos al conseguir un diploma universitario, según consta en su hoja de servicios " el 22 de enero de 1957 recibió la certificación oficial de Diplomado en Psicología y Psicotecnia por la Universidad de Madrid al haber mostrado suficiencia en los estudios correspondientes a los programas docentes y aprobado el examen de reválida". Ascendió a general en 1957 quedando destinado en el Estado Mayor del Aire realizando, 4 de julio de 1958, su último vuelo, que sería el primero en reactor, en un avión T-33 en la Base de Palma de Mallorca. Vivió todo el año 1959 como General Inspector del Ejército del Aire hasta su fallecimiento el 16 de diciembre. El duelo fue una verdadera manifestación en la que estuvo presente una nutrida representación de los tres Ejércitos, firmando en el libro de pésames un elevado número de personas de muy distinta clase y condición, hasta ese momento desconocidas para la familia, desde el norteamericano general Donovan a Concha Piquer y Antonio Márquez.

COMENTARIO FINAL

Todos los que han conocido a Carlos Martínez-Vara de Rey (Varita) coinciden en afirmar que era un ser humano excepcional. Como militar se atuvo siempre a dos preceptos fundamentales en la milicia; la elección de los puestos de mayor riesgo y fatiga y no contentarse con realizar únicamente lo preciso de sus deberes procurando siempre hacer algo más, siendo en ambos casos generoso hasta límites insospechados.

Ya se ha señalado que fue un niño feliz muy unido siempre a su hermano Joaquín que sólo era un año mayor que él y que, siendo evidente que no era de complejión fuerte, tampoco padecía enfermedad alguna. En cuanto a juegos y preferencias, se sabe que se sintió muy atraído por la fiesta nacional, lo que ponía de manifiesto aprovechando cualquier ocasión (carnaval y otras fiestas infantiles) para vestirse de torero, una afición que no le abandonó nunca.

Al igual que sus hermanos, ingresó en Infantería siguiendo en esto una tradición muy arraigada en la familia y en la que, probablemente, el extraordinario ejemplo de su abuelo jugó un papel determinante. Cuando en el año 1920 fue destinado a un puesto de vanguardia en África demostró, desde el primer momento, una dispo-



El teniente coronel Carlos Martínez-Vara de Rey recién ascendido el 11 de noviembre de 1941. Foto Vittaphot, Madrid.



El Ministro del Aire, teniente general Eduardo González-Gallarza acompañado por el Director de la MAU, coronel Carlos Martínez-Vara de Rey pasando revista a las tropas formadas en Villafría (Burgos) el 20 de septiembre de 1950.



El coronel Carlos Martínez-Vara de Rey posando ante su Morris en Villafría en el año 1953 poco antes de que fuera entregado al Museo del Ejército. Este automóvil fue cedido al Museo del Aire cuando se creó.



Los hermanos Carlos y Fernando Martínez-Vara de Rey tomada el 10 de diciembre de 1951.

sición para cumplir las órdenes que llamó la atención de sus compañeros y jefes y ello teniendo en cuenta que, en varias ocasiones, se vio obligado a entrar en combate al arma blanca y en lucha cuerpo a cuerpo, pareciendo imposible que un hombre tan diminuto y aparentemente frágil pudiera desarrollar tanto valor energía.

La intensa actividad de los combates, y el encontrarse sometido a un régimen de vida durísimo presidido por toda clase de privaciones y las lacras de las trincheras como son la sed, los piojos, la falta de higiene y la inadecuada alimentación, minó su salud hasta tal punto que después de un año de campaña fue dado de baja por agotamiento, pasando todo el año 1921 convaleciente. Peor aún fueron las heridas, siendo la más grave la que sufrió en el año 1924 en la posición Lomas de Viernes al recibir un balazo en la parte superior del pulmón derecho; una herida que sanó bien, pero que le dejó importantes secuelas con las que tuvo que aprender a convivir. Debido a ésta y otras graves heridas que recibió a lo largo de su vida hubo momentos en que los médicos le administraron morfina para combatir los atroces dolores que padecía.



El Capitán General de Burgos, teniente general Antonio Alcubilla Pérez, el coronel Carlos Martínez-Vara de Rey y un capitán paracaidista no identificado, cambiando impresiones bajo el plano izquierdo de un Ju.52 en Villafría (Burgos) el día 13 de agosto de 1954.

Su acceso a la Aviación fue normal realizando los cursos de Piloto, Observador y Ametrallador Bombardero sin que nada raro o extraordinario sucediese, realizando su primeros vuelos de guerra y las prácticas reglamentarias en Melilla y Larache hasta que, en 1927, volvió a causar baja por agotamiento. Los largos períodos de inactividad, con pocas horas de vuelo y en la fase inicial de su carrera como piloto, le crearon problemas que se pusieron de manifiesto cuando el Mando, que llegó a dudar de su capacidad, ordenó que realizara un nuevo curso de piloto en 1928 y otro período extra de entrenamiento en 1933, siendo también sometido a un exhaustivo examen médico. Los informes de los comandantes Ignacio Hidalgo de Cisneros y Juan Ortiz Muñoz son esclarecedores a este respecto.

Pero no se pudo librar de los accidentes que le amargaron la vida como si de una maldición se tratara. El primero ocurrió precisamente cuando realizaba un segundo curso de piloto en Alcalá y así hasta once, alguno de ellos con resultado de grandes lesiones. Dado que, de acuerdo con el criterio profesional de dos jefes como Hidalgo de Cisneros y Ortiz, su habilidad y aptitud para el vuelo eran normales, todo parece indicar que los grandes periodos de inactividad y, en definitiva, la falta de un buen entrenamiento sistemático pudo haber sido la causa principal, aunque también es probable que, como ya demostró en las trincheras, no viera o no le importara el peligro y trasladara esa actitud a la Aviación.

Su actuación en Tablada el 18 de julio de 1936 es un ejemplo claro de desprecio al peligro y a su propia seguridad ya que cuando decidió que debía tomar alguna medida teniendo la certeza de que no podía esperar ayuda de sus compañeros, incluso de aquellos que estaban en la trama, supo perfectamente que estaba solo y a lo que se exponía, es decir, que su actuación en Tablada fue el resultado de una decisión que creyó necesaria, tomada con poca información, escaso tiempo y la mayor serenidad, siendo plenamente consciente del riesgo que implicaba su ejecución como lo prueba el hecho de que confesara y comulgara, que es muy significativo.

Aunque se conocen varias versiones relacionadas con el episodio del Douglas, algunas contradictorias entre y sí y al menos una de escasa credibilidad, es evidente que el objetivo que se propuso el capitán Martínez-Vara de Rey, con resultado final de inutilización del avión, lo alcanzó plenamente sin importarle el riesgo porque, como se demostró, estuvo a punto de costarle la vida. Sobre el fuego a que estuvo sometido (se recogieron más de cien casquillos) siempre pensó, y así se lo comentó a su sobrina M^a Dolores, que entre el personal que le conocía perfectamente muchos no dispararían a dar, una suposición por parte de Vara no exenta de lógica y que, coincidentemente, está en la línea de lo que sugiere el comentario de Salas al describir este episodio cuando dice "que fueron muchos tiradores para tan escasos resultados" (22).

(22) Ver Jesús Salas Larrazábal, *Guerra Aérea*, Vol 1, p.34, IHCA, Madrid, 1998.



El teniente general (Capitán General de Burgos) Antonio Alcubilla Pérez, de visita a Villafría (Burgos) siendo atendido por el Director de la MAU coronel Carlos Martínez-Vara de Rey y otros militares. Foto sin fechar.



El coronel Carlos Martínez-Vara de Rey con alumnos y profesores posando ante una Bücker 131 de la Escuela.

Su valor sereno para intentar lo imposible quedó también patente en su afortunada y arriesgada intervención en Casas de Buyla muy elogiada por el coronel Aranda y, en general, en todas las acciones de guerra en las que intervino, a las que imprimía un sello especial con desprecio absoluto de su vida. Rindió siempre al límite de su capacidad física teniendo que sobreponerse a su quebrantada salud cada vez más mermada por las secuelas de múltiples heridas de guerra y accidentes, manteniéndose en actividad gracias a la extraordinaria voluntad y energía que atesoraba en su menudo cuerpo.

A lo largo de su vida militar estuvo un mes de baja por asuntos familiares y once por asuntos propios para recuperar su salud en el extranjero. Enfermo por agotamiento o baja por heridas de guerra o accidentes totalizó cincuenta y cuatro meses en hospitales militares y tenía reconocidas siete heridas de guerra. En cuanto a las recompensas obtenidas por méritos de guerra le fueron concedidas diez entre las cuales figuraban una Medalla Militar Colectiva, una Medalla Militar Individual y la Laureada, aparte de otras ocho recompensas obtenidas por méritos en la paz



El coronel Carlos Martínez-Vara de Rey saludando al general Franco. Se aprecia la presencia de los coroneles Juste y Laviña entre otros, así como la amable sonrisa que Franco, habitualmente serio en estos actos protocolarios, dedica a Varita. El Pardo 6 de junio de 1955.

En cuanto a su relación familiar Carlos vivió siempre muy unido a su hermano Joaquín al que, en lo profesional, siguió los pasos con una extraordinaria similitud y un año de diferencia. Joaquín Martínez-Vara de Rey ingresó también en Infantería y estuvo en la Guerra de África en uno de los peores momentos conocidos para el Ejército Español, viviendo en primera línea el calamitoso año 1921 e interviniendo, entre otros frentes, en Sidi Dris y Afrau, quedando sus actividades recogidas en la Historia de las Campañas de Marruecos, tomo 3, pp. 458-60, donde es citado solamente como el teniente Vara de Rey (23). Más adelante se hizo piloto y finalizó su trayectoria militar como Coronel del Ejército del Aire.

Con respecto a su hermano Carlos, Joaquín siempre se comportó como un padre, un roll que no podría explicarse por el simple hecho de que fuera un año mayor. Todo parece indicar que Joaquín, conociendo bien a su hermano, viéndole quizás algo indefenso y sabiendo que no se cuidaba ni se ocupaba de sí mismo, estimara que pudiera necesitar la ayuda y el afecto que tan generosamente le dispensó a lo largo de su vida. Efectivamente Carlos vivió de hijo en la casa de su hermano donde siempre tuvo reservada la mejor habitación como un integrante más de la familia que formaban Joaquín Martínez-Vara de Rey, Dolores Teus, las dos hijas de ambos, M^a Dolores, M^a Teresa y, naturalmente, el tío Carlos.

M^a Dolores, que fue como una hija para Carlos, recuerda que su tío era de carácter afable y sencillo, muy querido por sus subordinados y adorado por su familia y amigos, una persona bondadosa, sin malicia y de natural bien pensado que se administraba mal en el sentido de no tener nada suyo, hasta el extremo de ayudar a personas necesitadas en detrimento de su propio bienestar. Como es lógico habló mucho con él y fue su confidente y destinataria involuntaria de narraciones (hechos) que sólo reveló a ella en estados de ánimo muy concretos; entre otras cosas recuerda perfectamente la versión de su tío Carlos sobre asuntos tan dispares como los sucesos de Tablada y su decisión de no dar nombres, o su estancia en Navia y el episodio de Casas de Buylla en Oviedo, o por qué después de haber tenido relaciones con algunas mujeres no se casó para no convertir a su esposa en enfermera, o cómo soportaba los terribles dolores y secuelas que le produjeron tantas heridas, o cómo después de la Guerra Civil se negó a formar parte de tribunales para juzgar a compañeros y un largo etcétera.

Se puede decir que un hombre al que la muerte le había pasado rozando en muchas ocasiones, en su caso concreto no la vio venir; fue un infarto masivo y fulminante y por lo tanto un día 16 de diciembre de 1959 el conductor del coche oficial llamó a la puerta de su domicilio extrañado por la tardanza y pensando que algo anormal podía haber ocurrido puesto que su general era muy puntual. M^a Dolores, que le había oído arreglarse, llamó a su tío y, al no obtener respuesta, forzó la puerta de su habitación encontrándole inclinado sobre el cabecero de la cama, impecablemente vestido de uniforme y listo para salir. Su fatigado y noble corazón había dejado de latir.



El general Carlos Martínez-Vara de Rey. Foto tomada en el estudio de A. Sanz, calle Conde de Peñalver, 5 Madrid en 1958.

(23) En las operaciones de Sidi Dris y retirada de Afrau en 1921, Joaquín Martínez Vara de Rey (que así se llamaba entonces) es citado simplemente como "el teniente Vara de Rey, digno sucesor de aquél!" lo que, unido a que su hermano Carlos pasó por los mismos escenarios un año después, puede inducir a confusión.



Detalle del entierro del general Carlos Martínez-Vara de Rey el 17 de diciembre de 1959. Presidiendo el duelo de izquierda a derecha: general Vigón, Joaquín y Carlos Martínez-Vara de Rey, el Ministro del Aire Lecea, Rafael Martínez-Vara de Rey (civil) y general Barroso. En segunda fila a la derecha se distingue la inconfundible figura del general Antonio Aranda.