

## LA ESCUELA DE AVIACIÓN LIBERTARIA DE BARCELONA THE LIBERTARIAN SCHOOL OF AVIATION OF BARCELONA

**Carlos Lázaro Ávila**

Asociación de Aviadores de la República. ADAR.  
Apdo Correos 20166. 28080 Madrid  
c.lazaro@adar.es

Rebut: 06/09/2010

Acceptat: 13/11/2010

### **Resumen**

La desorganización provocada en la Aviación Militar por la sublevación militar del 18 de julio de 1936 y la necesidad de aviadores que se incorporaran al frente dio lugar a la apertura de escuelas de formación aeronáutica en el territorio gubernamental. En Barcelona, la CNT-FAI promovió la creación de una escuela aeronáutica y la adquisición de material con el fin de dotarse de una aviación propia, pero chocó con los intereses y objetivos de la propia Generalitat y el Ministerio de Marina y Aire de Indalecio Prieto.

**Palabras clave:** aviación, guerra civil, CNT, FAI, García Oliver, Barcelona, POUM, I. Prieto.

### **Abstract**

*The disruption caused in military aviation by military uprising of 18<sup>th</sup> July 1936 and the need of airmen to be incorporated at the front caused the opening of aviation training schools in the government territory. In Barcelona, the CNT-FAI promoted the creating of a flying school and the acquisition of material in order to obtain an own aircraft, but collided with the interests and objectives of the Generalitat and the Ministry of the Navy and Air Indalecio Prieto.*

**Keywords:** aviation, civil war, CNT, FAI, García Oliver, Barcelona, POUM, I. Prieto.

**Sumari:** Introducció, La Escola de Aviació Libertaria, Referències bibliogràfiques.

## Introducción

Hasta ahora, la historiografía aeronáutica de la Guerra Civil siempre ha considerado que las iniciativas de formación aeronáutica partieron del gobierno de Madrid, que inicialmente se valió de la Escuela de Vuelo de Alcalá de Henares (Madrid), en funcionamiento antes de la guerra pero que tuvo que cerrar por la proximidad del frente. Luego habilitó el complejo aeronáutico de Levante para la preparación de nuevos pilotos y posteriormente preparó las expediciones de alumnos-aviadores que se dirigían a Francia y la URSS.

Ahora, gracias a la documentación consultada en la Fundación Anselmo Lorenzo, sabemos que el gobierno republicano no fue el único que en agosto de 1936 intentó organizar cursos de pilotos para hacer frente a la sublevación militar. En Barcelona la CNT y la FAI pusieron sobre la mesa no sólo un proyecto de Escuela de Aviación, sino también la creación de una Aviación Confederal. La evolución de este proyecto aeronáutico anarquista en el último semestre de 1936 fue compleja, chocando siempre con las reticencias de la Generalitat y finalizó con la primera gran convocatoria de alumnos-pilotos que hizo el Ministerio de Marina y Aire.

## La Escuela de Aviación Libertaria

El 20 de agosto de 1936 se planteaba en Barcelona la creación de un Cuerpo de Aviación integrado por miembros de la CNT y la FAI. Los anarquistas de la Ciudad Condal ya contaban con una sede oficial para su escuela en los cuarteles Miguel Bakunin de Pedralbes; en una ponencia fechada ese día exponían las necesidades que tenían

para sacar adelante su proyecto: dos o tres aparatos, autorización para requisar un terreno y facilidades para su tarea de formación. A cambio, se comprometían a entregar 10 pilotos en el término de un mes (cifra que duplicarían sesenta días después en un anuncio posterior) y, además, solicitaban la colaboración de todos sus afiliados que estuvieran vinculados a la industria aeronáutica de la Ciudad Condal (talleres Hispano Suiza y Elizalde) para que sus compañeros pudieran hacer prácticas en sus secciones de motores.

Inicialmente, los anarquistas pensaban dotar a su escuela de material aeronáutico comprado en Francia, aunque el 31 de agosto empezaban a requisar aviones en la región<sup>1</sup>. En una nota del 3 de septiembre, firmada por Juan García Oliver, el Comité de Guerra de la CNT-FAI declaraba constituida la Escuela, a cuyo frente se encontraba un Comité formado por Enrique Márquez (aviador-técnico), el secretario Ángel Miret Aleu y un conjunto de delegados de subcomités (técnico de Escuela, Investigación, Guerra, Control, etc.); cuatro días más tarde, el Comité de Guerra les extendía autorización para el uso del campo de Aviación y de todos los aviones que se encontrasen en él y no fueran necesarios en el frente.

La aparición y evolución de esta Escuela de Aviación Libertaria hay que encuadrarla en el difícil contexto de las relaciones políticas

<sup>1</sup> "Ponencia para la Aviación Libertaria": documento 002 A, "Informes sobre la Escuela de Aviadores CNT-FAI en Barcelona", Archivo de la Confederación Regional del Trabajo de Cataluña, Fundación Anselmo Lorenzo. En este documento se comunican las intenciones de los anarquistas catalanes –que ya cuentan con una oficina de alistamiento en el Cuartel del Bruch– pero hacen patente la necesidad de aviones y un campo de entrenamiento.

entre las organizaciones anarquistas catalanas y el Gobierno de la Generalitat, que no estaba dispuesto a ceder terreno en el pulso político que mantenía con los libertarios, por lo que tuvo que presionar para poder participar en la naciente escuela. El 21 de septiembre de 1936, Diego Abad de Santillán, en nombre del Comité Central de las Milicias Antifascistas de Cataluña, solicita a milicianos y autoridades que presten ayuda a Ángel Miret y al nuevo asesor técnico, el Comandante de Aviación Miguel Ramírez de Cartagena, Jefe del Aeródromo de El Prat y subordinado de Felipe Díaz Sandino, Consejero de Defensa de la Generalitat, para organizar una Escuela de Aviación de las Milicias de Cataluña, cuya oficina de inscripción se abre en Vía Layetana 30. El día 29 la nueva escuela contaba en su plantilla con el famoso aviador y promotor aeronáutico catalán José Canudas Busquets como piloto Director, y entre los profesores figuraban los conocidos aviadores Jaime Camarasa Lluelles y Luis

La convocatoria de inscripción se abriría el 5 de octubre, dando cabida a un máximo de 150 aspirantes con edades comprendidas entre los 18 y los 23 años, preferentemente con conocimientos de aviación o mecánica. Todos ellos debían cursar las asignaturas de Nociones de Geografía de España, Aerodinámica, Motores, Navegación y Tiro con ametralladora fija.

Se pretendía que los pilotos realizaran 25 horas de vuelo (15 en avioneta doble mando y 10 en solitario), para lo que contaban con un parque aeronáutico de 6 Caudron Luciole, 2 Hispano E.30 y 2 Breguet XIX. La convocatoria también contemplaba la

posibilidad de que se presentaran aspirantes de hasta 35 años entre los que se pudiera escoger personal para observadores-ametralladores-bombarderos. Los estudios se impartirían en las oficinas de Vía Layetana mientras que los cursos de vuelo y tiro se realizarían en el aeródromo-Barcelona y la playa de Prat del Llobregat respectivamente. No se indica en la convocatoria, pero la escuela contaba con un médico examinador para determinar las aptitudes físicas de los alumnos y, a diferencia de los cursos que convocaría el gobierno de Madrid, no había necesidad de presentar recomendación política.

Sin embargo, a finales de septiembre comenzaron a surgir las fricciones entre los anarquistas y la Generalitat. En un escrito de 30 de septiembre, Ángel Miret acusaba al gobierno catalán de intentar disolver la Escuela creada por el Comité Popular de las Milicias, tras haber conocido el hecho de que la Generalitat acababa de aprobar el día 29 la creación de la Escuela de Pilotos Aviadores Militares, en el aeródromo de Barcelona<sup>2</sup>, en la que figuraban también profesores de la Escuela de Milicias que habían sido movilizados por el Gobierno catalán<sup>3</sup>. El 3 de octubre, dos días después

<sup>2</sup> El decreto, publicado en el *Diario Oficial de la Generalitat de Cataluña* nº 275 del 1 de octubre de 1936, aparece en Maluquer Wahl, 1977: 377 y ss. Este Decreto coincide, a nivel regional, con la publicación de un decreto de la Generalitat por la que se eliminan todas las escuelas civiles y, al mismo tiempo, se disuelve el Comité Central de Milicias Antifascistas; el golpe de gracia a la embrionaria Aviación Confederal provino de Madrid, ya que el Ministerio de Marina y Aire presidido por Indalecio Prieto, realizó la primera convocatoria de pilotos militares.

<sup>3</sup> En El Prat de Llobregat, la Generalitat inició los cursos de formación aprovechando los Servicios Aeronáuticos de Cataluña cuyas prestaciones le

de la publicación del decreto de la creación de la Escuela de Pilotos Aviadores Militares y una jornada después de haberse abierto la inscripción de la Escuela de Milicias, Miret remite un escrito a la Consejería de Defensa en el que comunica a Díaz Sandino su extrañeza por haber sido cesados Ramírez de Cartagena y él; a partir de aquí se inicia una agria pugna entre la CNT-FAI y la Consejería de Defensa que culminará con la definitiva clausura de la Escuela de Vuelo anarquista. El 7 de octubre de 1936, el Comité Regional de Cataluña manda una carta de protesta a la Consejería de Defensa en la que se queja de la salida de la Escuela anarquista de Ramírez Cartagena para formar parte de la Escuela de la Generalitat. El Comité se considera “desplazado del plan de conjunta actuación que hay que seguir en estos momentos”.

El Comité anarquista exigía que prosiguiera la labor de la Escuela, que intervinieran sus representantes como al principio, que estuviera al frente de la misma un aviador como Canudas –a Ramírez de Cartagena le acusan de que “no es aviador”- aunque la CNT y la FAI accedieron a que el cupo de alumnos de su escuela se formase proporcionalmente sobre la base de las organizaciones que luchaban contra el fascismo. La Escuela de Aviación de la CNT sufrió muchas demoras para impartir clases; de un comunicado del día 10 de octubre se desprenden los problemas que tenía (pérdida de tiempo en el traslado de profesores y aparatos de un campo a otro,

malas condiciones del campo, acumulación excesiva de arena que entorpecía el aterrizaje de aviones ligeros) pero, sobre todo, se destacaba que, mientras ellos esperaban para comenzar sus clases, Felipe Díaz Sandino, de manera arbitraria, seleccionaba individuos para recibir formación aeronáutica en las Escuela de El Prat, San Javier y París (estas últimas fomentadas por el gobierno republicano).

A partir de aquí, la Escuela de Milicias libertaria y la futura Aviación Confederal tuvieron los días contados. Pese a todo, los anarquistas seguían adelante con su proyecto publicando el día 11 de octubre el cupo de alumnos correspondientes a las diferentes organizaciones políticas catalanas; no obstante, cuatro días después hacían constar la escasa presencia de miembros de la CNT (tres) en la Escuela Civil de El Prat y ninguno en la militar. Los miembros del Comité de la Aviación Confederal apelaron al Comité Regional de la CNT-FAI, en concreto a García Oliver, miembro de la Secretaría General de la Consejería de Defensa, para que presionaran a Díaz Sandino a fin de que hubiera proporción en la selección de los integrantes de la escuela civil y militar procedentes de las organizaciones antifascistas catalanas. Al parecer, miembros del Comité Central se entrevistaron con Sandino y se produjo una desagradable discusión a raíz de la indicación del Consejero de Defensa de que cumplía órdenes del Gobierno central y de que la autoridad de los Consejos de Obreros y Soldados era nula porque habían sido disueltos. Los anarquistas adoptaron una “actitud tolerante y transitoria”, tal y como se indica en el “Informe de la Comisión nombrada por el pleno Regional del 25 de

---

habían sido devueltos al gobierno catalán después de las elecciones de febrero de 1936. La formación apresurada de pilotos civiles se hizo también, en menor número, en el campo de aviación de Sariñena, Los Monegros.

octubre de 1936 para esclarecer el asunto "Aviación", pero de dicho documento se extraen conclusiones significativas en lo tocante no ya a la creación de una escuela aeronáutica, sino a lo que concierne a la aparición de una Aviación Confederal.

La primera es que la Organización Confederal debía "iniciar una labor de depuración de entre todos los elementos que se consideren, ya no sólo enemigos del Comunismo Libertario, sino enemigos plenamente de la Revolución Libertaria". Habiendo analizado las anomalías que, en su opinión, existían en la Escuela de Aviación de El Prat, "sus Consejeros en el Gobierno de la Generalidad deben plantear en el seno del mismo la necesidad de la Organización de una Escuela con la aportación técnica lo más amplia posible"<sup>4</sup>. En sus memorias, Felipe Díaz Sandino ha mencionado muy superficialmente este enfrentamiento con una facción del anarquismo catalán (Díaz Sandino, 1990), pero de la documentación consultada sobre la escuela de aviación anarquista extraemos que los consejeros anarquistas del Gobierno de la Generalitat permitieron que el Consejero de Defensa empleara la Escuela que tenía bajo su cargo para preparar a alumnos-pilotos que mandaba no sólo a centros de formación extranjeros, sino que incluso estaba facilitando la instrucción aeronáutica en España (San Javier) a alumnos procedentes de la Escuela de Aviación que había organizado en Barcelona el Partido Obrero Unificado Marxista (POUM)<sup>5</sup>.

La documentación existente sobre la Escuela de Aviación de la CNT/FAI nos permite confirmar el testimonio de Juan Sayós Estivill, futuro piloto de caza Polikarpov I-15 que en sus memorias comenta que asistió a esta escuela en la Ciudad Condal. A Sayós sólo se le exigió el carné de un sindicato para asistir a la escuela que el POUM había abierto en la Rambla, donde coincidió con Eduardo Claudín Moncada, notable piloto de Polikarpov I-16 que se convertiría en el primer jefe español del Grupo 21 de entre todos los alumnos que se formaron a la escuela aeronáutica de la URSS<sup>6</sup>. En la escuela de la Rambla, Sayós, Claudín y otros veinte alumnos recibieron clases de Mecánica, Aerodinámica, Cartografía, Navegación y Geografía –que les fueron muy útiles en su formación posterior- pero no pudieron hacer prácticas de vuelo porque carecían de aviones. Para suplir la esa falta, algunos alumnos de la escuela, acompañados de milicianos del POUM, decidieron requisar

---

<sup>25</sup> es muy significativa para comprender la valoración de la CNT sobre la importancia de la Aviación: "Creemos que la Organización Confederal debe procurar por su cuenta la creación de una Escuela de Aviación, controlando asimismo todas aquellas industrias relacionadas directa o indirectamente con la fabricación de material de Aviación, pueden darle a la Organización además del Control de lucha el control técnico e industrial de tan potente arma". Dicho Informe se publicó el 31 de octubre de 1936 y gracias a un documento posterior podemos constatar que las pretensiones de los anarquistas fueron, hasta lo que sabemos, irrealizables, porque ellos mismos constataban que la Escuela de El Prat era el filtro por el que la Generalitat se deshacía de todos aquellos aviadores no vinculados políticamente al gobierno catalán o al gobierno central. Aunque tendremos ocasión de ver que la presencia de anarquistas en algunas escuelas de aviación –incluso en Kirovabad- fue significativa, no puede decirse lo mismo del comisariado y el Alto Mando de las Fuerzas Aéreas de la República.

<sup>6</sup> Sobre la trayectoria de Sayós y Claudín Claudín, véase Ramoneda Vilardaga, 2010.

---

<sup>4</sup> "Informe de la Comisión nombrada por el Pleno Regional del 25 de octubre de 1936 para esclarecer el asunto Aviación", en "Informe sobre la Escuela de Aviación", Fundación Anselmo Lorenzo.

<sup>5</sup> La penúltima conclusión del Informe redactado el día

por la fuerza varios aparatos del aeródromo Canudas pero fracasaron después de tener una discusión con un representante de la Consejería de Defensa y un oficial de Aviación, que les conminó a retirarse mientras un avión sobrevolaba el campo de forma amenazadora (Sayós Estivill, 1999). Sayós dejó la escuela del POUM para inscribirse en los cursos convocados por el gobierno de Madrid y luego viajó a una escuela aeronáutica de Francia.

No obstante, el 11 de octubre de 1936, en el cupo establecido por la Escuela de la CNT se admitía la posibilidad de que ingresara un alumno del POUM y, en un escrito de queja fechado el 2 de noviembre de 1936, los anarquistas se quejaban de que Díaz Sandino había dado instrucciones a los alumnos de aviación del POUM para que cursaran instancias para el curso de aviación convocado por el gobierno.

En el mismo escrito se señalaba que un comandante llamado Arizón se había presentado en la sede del POUM solicitando 10 voluntarios para ir en el mes de octubre a Los Alcázares con objeto de hacer el curso de bombarderos pero, finalmente, los diez alumnos seleccionados no se trasladaron a la localidad murciana<sup>7</sup>.

Después de 3 meses de infructuosas relaciones, la CNT y la FAI se vieron obligados a admitir que la formación aeronáutica de los aviadores republicanos quedaba exclusivamente en manos del gobierno de Madrid, cuyo Ministerio de Marina y Aire había hecho público una convocatoria masiva de alumnos-pilotos en otoño de 1936.

<sup>7</sup> "Anomalías observadas sobre la escuela de Aviación", Fundación Anselmo Lorenzo.

## BIBLIOGRAFÍA

- DÍAZ SANDINO, F. (1990) *De la Conspiración a la Revolución (1929-1937)*. Libertarias. Madrid.
- MALUQUER WAHL, J. J. (1977) *La aviación de Cataluña en los primeros meses de la Guerra Civil*. Editorial San Martín. Madrid.
- RAMONEDA VILARDAGA, J. (2010) *Muera la muerte*. Lectio Ediciones. Tarragona.
- SAYÓS ESTIVILL, J. (1999) *Un aviador de la República*. Asociación Aeroclásica Craftair. Madrid.