

EL HUNDIMIENTO DEL VAPOR *ELENI* EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Miguel S. PUCHOL FRANCO
Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales

Manuel RODRÍGUEZ AGUILAR
Oficial de la Marina Mercante

Un curioso buque

EN el año 1914, Forges et Chantiers de la Méditerranée, en La Seyne-sur-Mer, construyó el *Gharb*, un pequeño carguero de 1.450 toneladas de peso muerto, con casco de acero, puente y máquina a popa y un gran castillo a proa. Lo había encargado la veterana naviera Prentout-Leblond, Leroux & Cie., de Ruan. Sus propietarios tenían previsto destinarlo al transporte de carbón, aunque su mínimo francobordo y una escasa velocidad —poco más de siete nudos— solo lo hacían adecuado para la navegación fluvial y de cabotaje.

A pesar de las muchas limitaciones de un diseño que proporcionaba un rendimiento poco económico, el *Gharb* sirvió en los años veinte como prototipo para la construcción de 26 unidades, que totalizaban 27.000 toneladas de registro bruto y 36.000 de peso muerto. Estos buques, un compromiso entre costero y barcaza fluvial, los había encargado el Estado francés a diferentes astilleros galos. En un principio estaban preparados para el transporte de carbón, productos metalúrgicos y otros minerales. Su escasa protección frente al pequeño oleaje los limitaba a la navegación por ríos y canales y a cortas travesías entre Francia y Gran Bretaña. Por ello, estaban reservados para la navegación por el canal de la Mancha, el golfo de Gascuña y el Mar del Norte. Debido a su escasa velocidad, los marinos británicos les conocían como *crabs of the sea* (cangrejos de mar). Todos ellos fueron bautizados con nombres de profesiones.

Aunque con ligeras variaciones, se trataba de buques con 66 metros de eslora, 10,5 de manga, cuatro de puntal y 3,8 de calado. Tenían 1.150 toneladas de registro bruto y 1.450 toneladas de peso muerto. El sistema propulsor estaba compuesto por dos calderas cilíndricas, que quemaban carbón, y dos máquinas alternativas de triple expansión. Todo el equipo estaba fabricado por Ateliers et Chantiers de la Loire. Cada una de las máquinas desarrollaba 350



ICV, equivalentes a 80 NCV en total, y esa potencia se aplicaba mediante dos ejes y dos hélices. En el amplio castillo de proa se alojaban seis marineros y un número igual de fogoneeros, mientras que en la pequeña superestructura de popa tenían sus camarotes el capitán, dos oficiales de puente, el jefe de máquinas, dos oficiales de máquinas, el cocinero y un grumete. Además, en la popa se ubicaban la cocina, el comedor, la gambuza y los aseos. Para la carga disponía de tres bodegas, con una capacidad conjunta de 2.014 metros cúbicos.

Uno de los numerosos Gharb fue el *Verrier* (*Vidriero* en castellano). Entregado al Estado francés en abril de 1921 por Chantiers de Normandie, Ateliers Augustin Normand, de

El Havre, con la desaparición de la flota del Estado francés en 1922 el *Verrier* fue vendido a la sociedad Les Armateurs Français, que lo rebautizó *Quillebeuf*. Este consorcio de navieras se creó con la finalidad de transportar carbón desde puertos de Gran Bretaña o Róterdam hacia Francia, y fosfatos del norte de África, también hasta Francia. Seis años más tarde cruzó el océano Atlántico, junto con otros Gharb, hasta Argentina, donde lo renombraron *Expósito*. En 1934 volvió a Europa para enarbolar la bandera chipriota, con el nombre de *Eleni* y matriculado en Famagusta. No obstante, el *Eleni* podía considerarse un mercante británico, puesto que Chipre era por entonces una colonia inglesa y, además, formaba parte de la flota de la naviera británica Inter-Levant S.S. Co. Ltd., domiciliada en Londres. Así continuaría el vapor hasta el inicio de la guerra civil española.

Un puerto en la costa mediterránea

En los primeros años de la década de los ochenta del siglo XIX se inició en la bahía de Levante, de la ciudad de Águilas, la construcción de un puerto. Las obras corrieron a cargo de la Compañía del Puerto de Águilas y concluyeron en 1884. Desde sus comienzos comerciales, el calado de sus aguas permitía el atraque de buques de tamaño medio, que se utilizaban principalmente para el transporte de mineral. Una profundidad media de cinco metros lo habilitaba como potencial receptor de buques grandes, lo que, unido a su magnífica orientación en cuanto a las corrientes habituales, lo convertía en un atracti-

vo lugar de atraque. El primer dique terminado tenía alrededor de 275 metros de longitud y unos quince de ancho.

Fueron pasando los años y, en la década de 1930, el puerto era una enorme explanada que acogía una plaza de toros desde 1935. También había varios almacenes en el pie del castillo, en concreto tres naves casi iguales, además del «cocherón», construido junto a la vía del tren a principios del siglo xx. Era el único tinglado levantado en el puerto debido a que se consideró que la mercancía más usual, el mineral, no necesitaría ningún tipo de parapeto. La vía del tren llegaba hasta la altura del «martillo», paralela a la costa y por delante del Cabezo del Molino. El «martillo» era el saliente que dividía el puerto en dos muelles: el Corralón, de unos 50 metros de largo, entre el martillo y la escollera, y el muelle norte, de unos 200 metros de largo, entre el martillo y la escala real.

A punto de concluir 1936, el martillo del puerto se cayó parcialmente, puesto que la parte frontal, la que daba al mar, cedió de esquina a esquina debido a su pésimo estado de conservación, inutilizándose como lugar de carga. Se utilizó entonces el muelle Norte como lugar de atraque de los grandes barcos, muy escasos, que llegaron en tiempo de guerra al puerto, sobre todo para la descarga de carbón. Las tres naves antes citadas, al pie del castillo, eran almacenes de carbones. A lo largo de todo el cantil del puerto se encontraban en esa época los viejos noráis, que estaban allí desde la construcción del puerto. Igualmente, desde 1860 se encontraba en el arranque de la escollera, y a los pies del castillo, el faro de Punta Negra.

En el año de 1936, el puerto contaba con una importante actividad, recibiendo en sus aguas todo tipo de barcos de tonelaje variado. Entre las mercancías, se destacaban la sal, el cemento, el carbón y el azúcar. En el puerto de Águilas, el cargamento típico era un compendio de esparto, mármol, aceite y naranjas. Los minerales eran cargados en el embarcadero del Hornillo, puesto que, al comenzar la guerra, sobre el martillo del puerto ya no se encontraba la cinta transportadora que realizaba este trabajo.

Durante el segundo semestre de 1936, el tráfico mercante se centró en el esparto, cargado preferentemente en vapores de tamaño mediano y grande, provenientes por lo general de países del norte de Europa. A partir del 18 de febrero de 1937, el puerto de Águilas no sería visitado por ningún otro barco de estas nacionalidades hasta finalizar la guerra, ya en abril de 1939.

Al no existir en el puerto una grúa de carga, tampoco se podían recibir en sus instalaciones grandes bultos o material pesado. Por el contrario, en varias ocasiones se descargaron partidas de sacos de abono de 120 kilos, para los que se precisaba gran cantidad de trabajadores que solían cobrar unas 10 pesetas de jornal. Muchos jóvenes aguileños trabajaron en estas labores. En total, se descargaron en Águilas 4.486 toneladas de abono en el periodo de guerra. En definitiva, el puerto de Águilas mantuvo una actividad importante a lo largo de toda la guerra civil, si bien aquella decayó bastante a partir de los bombardeos sufridos en el verano de 1938.

Los bombardeos en Águilas

El otoño de 1938 estaba siendo frío y había poca cosa que comer en Águilas; la gente no tenía prácticamente vida. A ello contribuía que la ciudad podía ser atacada de día y de noche, por aviones que volaban alto o con aviones que iban a ras del suelo, y que las bombas podían caer en el pueblo, en los talleres y en la estación de ferrocarril. Pero también podían impactar en el puerto, e incluso en las playas, como la Colonia o las Delicias, o en el embarcadero del Hornillo. El primer bombardeo, acaecido el 3 de agosto de 1938, destrozó las zonas modestas de Águilas, provocando 15 fallecidos y 55 heridos. Una cuña italiana de cinco S-79 había machacado toda la zona alta del pueblo, fuera del recinto ferroviario. El 31 de agosto, otra formación igual dio en el blanco de la estación del ferrocarril y depósito de máquinas, provocando esta vez 16 fallecidos y 15 heridos. Ambos ataques diurnos dejaron sin vida Águilas.

En la noche del 7 al 8 de septiembre de 1938, una pareja de aviones italianos S-81 confundió el lugar donde debía dejar caer sus bombas, y en busca de Almería tras despegar de la base de Tabalada, fueron a dar con Águilas, aunque sin provocar víctimas ni daños. También en la madrugada del 9 de octubre, uno de los «Zapatones» alemanes de la AS/88, escuadrilla de reconocimiento marítimo de la Legión Cóndor con base en Pollensa, atacó el embarcadero del Hornillo y las vías altas cerca del puente ferroviario de la rambla del Charco, pero sin causar tampoco daños graves ni víctimas.

Aun así, algunas familias regresaron al pueblo a lo largo de octubre, ya que el bombardeo del día 9 había pasado desapercibido y, por tanto, desde el ataque a la Colonia el 8 de septiembre no se había registrado ninguna incidencia bélica, y el frío, para los que estaban a la intemperie, bajo un árbol o en casas inadecuadas, repercutía negativamente en la salud. Había miedo en la gente, pero los refugios, ya casi acabados, y esa aparente tranquilidad de los últimos dos meses infundieron cierta confianza a los aguileños.

La actividad del puerto de Águilas era escasa en esta época, aunque de vez en cuando entraban barcos que superaban las 1.000 toneladas de registro bruto, con el fin de cargar bidones de aceite y descargar carbón, envases vacíos y sulfuro de carbono. Allá por el 15 de octubre el puerto pasaba a ser competencia del Ayuntamiento de Águilas. El estreno municipal no fue muy agraciado, porque los arreglos pendientes eran muchos: el martillo estaba prácticamente derruido, y no por efecto de las bombas; la escollera se hallaba en mejor estado, así como las vías y accesos, pero las oficinas portuarias mostraban un aspecto deplorable.

A pesar de la tranquilidad aparente en el puerto, el 31 de octubre, mientras algunos operarios de tierra y la tripulación del vapor británico *River Dart* —que había llegado cargado de envases, cajas y bidones— realizaban las labores de descarga, sonó la sirena. Todos corrieron a refugiarse atropelladamente, y el tumulto y los nervios propios de la emergencia provocaron muchos heridos, a pesar de que, a la postre, no se produjo ningún bombardeo.

Los primeros ataques al *Eleni*

El miércoles 2 de noviembre de 1938 llegaba al puerto de Águilas el vapor *Eleni*, de bandera chipriota, un buque negro, de mediano tamaño y algo antiguo, con una franja blanca en la proa y un puente de mando muy característico. Atracó en el muelle norte, por su costado de estribor. Había salido de Almería un día antes y su destino era Barcelona. Su cargamento, según el manifiesto de carga, estaba compuesto por 250 sacos de tierra para la industria (10 toneladas), 116 sacos de carbonato de cal (26 toneladas), 29 bultos de muebles usados (8,15 toneladas) y 7.035 bultos de uvas frescas (730,85 toneladas), lo que hacía un total de 874 toneladas. Al poco rato desembarcaron el capitán Bordell y un miembro italiano del Comité de no-Intervención, con la intención de ponerse en contacto con los cargadores de bidones de aceite, explicar la razón de su entrada en el puerto y, de paso, comunicar que tenían una avería en la máquina. Las autoridades locales hicieron saber al capitán que debía desatracar y fondear su buque a unas dos millas del puerto, en previsión de posibles ataques nocturnos.

El vapor pasó esa noche atracado en el puerto. Debido a la avería en la máquina no salió, tal y como se le volvió a exigir el jueves día 3. A lo largo de la tarde se corrió por el pueblo la noticia de la llegada de un barco inesperado al puerto, con la excusa de cargar bidones de aceite, y de que existían algunos problemas en su máquina. La avería en el condensador era lo aducido por el capitán y los tripulantes, por lo que varios operarios ferroviarios, provistos de una autógena, marcharon al barco a echar una mano para reparar la supuesta avería. El *Eleni* llevaba parado ya casi veinticuatro horas.

Al acercarse a los talleres, cuando eran las cinco de la tarde, un carabiniere explicó a estos tres operarios que la tripulación del *Eleni* había desaparecido. Tan solo quedaban en el buque y en los alrededores del puerto tres o cuatro hombres. A esa hora, los aguileños ya habían hecho sus compras y cumplido con sus trabajos, y el pueblo empezaba a quedarse vacío. Los ferroviarios no pudieron arreglar la avería y, al dar las seis de la tarde, el director de los talleres, con visible enfado, observó que el barco aún no había zarpado. El capitán estaba en el bar Alhambra y allí, José Antonio Moreno, con un traductor de inglés, le indicó que tenía que sacar el buque del puerto cuanto antes y que al día siguiente lo llevara al embarcadero del Hornillo, donde podría ser reparado. Eran las 18.30, y algunos de los tripulantes estaban en la pensión Jorquera mientras otros remoloneaban por el pueblo, por lo que el capitán indicó que era imposible iniciar una maniobra con el barco a esa hora. Molesto, el director de los talleres amenazó al capitán del *Eleni* con la cárcel, pero al final, convencido en parte por el consignatario, Juan Larrea, se abstuvo de cumplir su amenaza. Para esa hora el delegado italiano que iba en el barco había desaparecido y nadie sabía dónde estaba.

A esas horas también trabajaban a pleno rendimiento los miembros de la escuadrilla de aviadores navales de la Legión Cóndor, la AS/88, en la base aérea de Pollensa. Estaban preparando cuatro hidroaviones que iban a operar

en esa noche del 3 de noviembre. Los tres primeros Heinkel He 59 (conocidos como «Zapatones») se dirigirían a la costa catalana, en concreto a El Vendrell, Vallcarca y L'Ampolla. El cuarto Zapatonos estaba preparado, y cuando los relojes señalaban las 18.20 (todas las horas se citan según el horario de Águilas) despegaba de la bahía mallorquina con el objetivo de atacar el puerto de Águilas. No queda constancia, al menos en la documentación existente, de que el piloto del último hidro supiese de la presencia de un vapor en el puerto de murciano pero, en cualquier caso, el objetivo de la incursión era hostigar buques. Una extraña sensación se cernía sobre el municipio costero, cuyas calles, hacia las ocho de la noche, aparecían casi despobladas, como si los aguileños presagiaran unánimemente lo que iba a ocurrir ese jueves. Por ello, los refugios estaban llenos, y los vecinos, preparados para afrontar una fría e incómoda noche más de invierno.

Tras un largo viaje, a una modesta velocidad de crucero algo inferior a los 200 kilómetros por hora, el piloto del Zapatonos divisaba el Cabezo de Cope, al tiempo que los puestos de vigía hacían lo propio con el avión. Las alarmas sonaron en Águilas hacia las 21.00, cuando el hidro giraba hacia el sur en busca del puerto, dejándose caer desde los 2.000 metros de altura y con los motores apagados. Esta técnica, utilizada para no alertar a la defensa antiaérea con el ruido de los motores, no tuvo éxito esta vez, y aunque no había emplazadas grandes piezas, algunas ametralladoras ligeras recibieron al hidro con todos los honores.

Alrededor de las 21.05, el puesto del Cabezo del Molino divisaba al He 59B-2 de la AS/88 a unos 100 metros sobre el pico de la Aguilica. Las baterías antiaéreas comenzaron a disparar al hidro, cuyo bombardeo dificultaron hasta tal punto que las 20 bombas de 50 kilos cayeron en el mar sin alcanzar ningún objetivo —y tampoco al *Eleni*—. La tripulación alemana del avión tuvo que precipitar la descarga de las bombas, la gran mayoría de las cuales no explotaron, pero la metralla de algunas alcanzó al pailebote *Águilas*, que se encontraba en el Corralón. Debido a la baja altura del hidro y al aviso previo de la sirena, varios carabineros sacaron sus armas y le dispararon, dando lugar a uno de los hechos más comentados de la guerra civil en Águilas. Sin bombas, el hidro alemán encaró el pueblo por encima de la plaza de toros y se dirigió hacia la playa de la Colonia, donde empezó a ametrallar los balnearios, las casas de la primera fila, la rambla de Charco y varios puntos de la huerta de la Grima. Acabado el ametrallamiento, giró hacia el mar, desapareciendo en la oscuridad. En el puerto, los aguileños se encararon con varios de los carabineros que habían disparado al avión, pues ello les había dejado en una situación extremadamente expuesta.

Pero el ataque no había acabado. Unos minutos más tarde apareció de nuevo el hidro, y viniendo desde el mar, con la bodega vacía, optó por utilizar contra todo lo que había en el puerto el pequeño cañón de 20 milímetros instalado en su morro. La plaza de toros, las casetas de los prácticos y de los consignatarios, la propia explanada, las bocas de los refugios, situadas al pie del castillo y bajo la Cuesta del Sol, todas ellas fueron alcanzadas por las

balas. Los puestos de defensa antiaérea respondieron de nuevo a los disparos, por lo que el hidro replicó a su vez con fuego sobre las casas de la calle de Lorca y los Cabezos del Calvario y del Alacrán. Este vuelo sobre el pueblo sorprendió a mucha gente en la calle pero, increíblemente, nadie resultó herido esa noche. En su segunda pasada, el Zapatonos descargó sus últimas balas por las Canteras. En el parte de la misión, su tripulación anotó lo siguiente: «Defensa enemiga, antiaéreos de pequeño calibre y avión averiado por impacto».

El *Eleni* no fue alcanzado en este primer bombardeo del puerto, aunque las bombas incendiarias y los ametrallamientos produjeron pequeñas explosiones e incendios. El capitán visitó el vapor tras el bombardeo, y enseguida volvió junto con algunos de sus tripulantes a la pensión Jonquera, donde pasaría la noche. Otros quedaron en los refugios junto al puerto, con el fin de vigilar de cerca el buque. La tripulación no hablaba español, fuera de ciertos marineros que chapurreaban alguna que otra palabra. El pailebote *Águilas*, que resultó levemente alcanzado, sería trasladado por su dueño días más tarde a la zona de la «Fragüica», al costado de la escala real.

No pasaría mucho tiempo sin que el miedo volviera a hacer presa en los aguilenses en esa larga noche de otoño. Y este miedo era fundado, pasando casi todo el pueblo las horas dentro de los refugios. Resulta que, al regresar a Pollensa, el piloto del hidro alemán informó de la existencia de un vapor en el puerto. Preparada sin demora la salida de un nuevo avión, esta vez se le pertrechó con bombas de gran tamaño, con la misión de no dejar escapar el apetitoso blanco. Siguiendo el horario de la zona republicana, el primer hidro debió de regresar a su base hacia la medianoche, procediéndose de forma inmediata a realizar los preparativos en el segundo avión. Menos de un par de horas después el segundo Zapatonos volaba camino de la costa murciana. Esta vez su objetivo principal era el *Eleni*, descrito por la tripulación alemana como un petrolero, debido a la disposición de la cubierta y de la superestructura.

El despegue del segundo Zapatonos se produjo hacia las dos de la madrugada del día 4, y tras recorrer en poco más de dos horas y media los 500 kilómetros que separaban su base de Águilas, localizó el puerto. La ruta seguida, algo más larga, prevista probablemente en el plan de ataque, le hizo tocar la costa más al sur de Calareona, y desde allí se dirigió a su objetivo. Algunos desplazados, que vivían por aquellas fechas en estas playas, pudieron ver al avión volando bajo y sin hacer ruido. A las 04.35 empezaba el bombardeo del *Eleni*, que se prolongaría un cuarto de hora. La descripción del ataque fue la siguiente: el avión llegó a Águilas costeano a baja cota, enfiló el puerto, eligiendo la vertical de la calle Rey Carlos III, lo que le conduciría hasta el vapor. El *Eleni* presentaba su costado, de modo que la superficie del blanco era máxima. En las cuatro pasadas que dio sobre el vapor descargaría sendas bombas SC-250 de 250 kilos, para girar luego hacia su derecha, adentrándose en el mar y volviendo a la costa para repetir el ataque.

Desde unos 150 metros de altura, el avión descargó sucesivamente las cuatro bombas sobre el *Eleni* sin ser apenas molestado por los puestos antiaéreos. El hidro solo se veía perturbado por la dotación del Cabezo del Molino,

que disparaba sobre él, aunque sin puntería, en el momento en que descargaba las bombas y procedía a adentrarse en el mar. De las cuatro enormes bombas, solo explotó una. Tres de ellas cayeron en el mar. La cuarta, que lo hizo en el muelle, junto al Martillo, es una de las bombas más famosas de la guerra, pues quedó incrustada de punta en el suelo, y desde esa posición de privilegio vería sin alterarse lo que iba a ocurrir en las próximas horas. De las tres bombas que fueron a dar en el mar, una explotó y alcanzó a dos pequeñas embarcaciones locales, el *Águilas* (de nuevo) y el *Arrogante*, que se hundieron en el acto, ya que la onda expansiva reventó por completo sus cascos de madera.

Algunos aguileños salieron pasadas las cinco de la madrugada para comprobar desde los alrededores del lugar, la calle Triana o el paseo de Parra, que el vapor chipriota, atracado hacía poco en el puerto, no había sido alcanzado tras los ataques de los dos aviones sueltos. Esa misma noche, otro Heinkel He 59B-2, cargado también con cuatro bombas de 250 kilos, operó cerca, en el puerto de Mazarrón, donde las descargó sobre un cruce de vías ferroviarias.

Ese viernes se trabajó en los talleres del ferrocarril y en algunas fábricas, pero en todo el pueblo se sabía perfectamente que la noche siguiente los aviones volverían para rematar la faena —no podían dejar escapar objetivo tan suculento—. Algunos ferroviarios se acercaron por la mañana hasta la bomba que no había estallado, para examinar cómo había quedado incrustada y comprobar que no podía moverse debido a su peso --días después procederían a explosiónarla allí mismo--. Esa mañana llegaron a Águilas varios coches para recoger a toda la tripulación del barco.

Nadie deambulaba por las inmediaciones del puerto, donde numerosos barriles de aceite aún aguardaban a ser cargados en el vapor. A media tarde del viernes 4 de noviembre, cerca del *Eleni*, que seguía atracado en el muelle norte, no había esa vez niños con cucharillas recogiendo las gotas sobrantes. Envuelta en el silencio, en la explanada del puerto no había otra cosa que los barriles mencionados y una imponente bomba sin explotar.

El ataque definitivo

Tras las dos tentativas fallidas de la noche anterior, la Legión Cóndor preparó durante la tarde del 4 de noviembre el ataque final al buque. Si el vapor no se había marchado, existía una nueva oportunidad e intentarían no desaprovecharla. Por eso la AS/88 utilizaría en esta ocasión tres hidros para la consecución de su objetivo: el *Eleni*. En intervalos de media hora, estos aviones fueron despegando de la base de Pollensa con destino a Águilas, cada uno de ellos cargado con otras cuatro bombas de 250 kilos. Los tres ataques se iban a efectuar de manera escalonada y repitiendo el protocolo del segundo bombardeo de la víspera, es decir, lanzándose en cada vuelta una única bomba sobre el objetivo, con lo que el bombardeo se alargaría de forma casi ininterrumpida durante más de hora y media, al sumar las cuatro pasadas de cada uno de los tres aviones.



Con los refugios ya llenos, hacia las 21.00 sonaba de nuevo la alarma de bombardeo y el primer hidro alemán enfilaba el puerto, pasando a escasos 100 metro por encima del pueblo. Los antiaéreos molestaron el ataque, pero eso no impidió que el avión diera las cuatro pasadas y lanzase todas las bombas, una de las cuales impactó en el puente de mando del *Eleni*. Dos cayeron en el mar, y la última, sobre el cantil del muelle, a la altura del vapor, donde abrió un enorme boquete. Muchos, desde los alrededores de Águilas, vieron al hidro adentrarse en el mar y volver a los pocos minutos, y llegaron a pensar que había alguna especie de portaaviones frente a la costa, entre Murcia y Almería. Las explosiones fueron tremendas. Los refugios se estremecían con el retumbar de las detonaciones, al igual que los edificios y las casas cercanas a la zona del puerto, pero por suerte ni una sola bomba cayó dentro del pueblo.

El bombardeo se prolongó por más de veinte minutos, pero tampoco esta vez los hidros alemanes consiguieron hundir al buque. El segundo hidro llegó hacia las 21.30, así que ni tiempo dio a que la sirena silbara anunciando el cese del anterior, ni a que la gente saliera de los refugios, pues las explosiones y los incendios casi no llegaron a interrumpirse. Entre una explosión y otra se oían los enloquecidos ladridos de los perros, que asustados corrían despavoridos por las calles. Desde 100 metros de altura, este segundo hidro fue lanzando sus bombas, que alcanzaron por dos veces al *Eleni*, una de ellas dentro de la bodega, produciendo una enorme explosión que, según los testigos, llegó a elevarse por encima del castillo. El incendio pudo verse desde las afueras de la ciudad, realzado con el contraste de la oscuridad nocturna. Las otras dos bombas fueron a parar al mar. Este hidro lanzó, además, varias bombas incen-

diarias que causaron pequeños focos de fuego, los cuales iluminaron todo el puerto por un buen rato.

Acabado el trabajo del segundo de los Zapatonos, el tercero llegaría hacia las 22.00, de modo que a los aguileños, otra vez, les pasó inadvertido el cambio de tercio. Las batidas de este hidro pusieron fin al asedio, ya que con las tres primeras pasadas dos de las bombas de 250 kilos dieron en el *Eleni*. A unos 100 metros de altura, el piloto acertó en la bodega y en el puente de mando, mientras que el tercer proyectil quedaba un tanto corto. Este último cayó junto al puesto de carabineros, que desapareció literalmente fulminado por la metralla y la onda expansiva, que alcanzó también a una parte del Cocherón. El barco, entre explosiones e incendios, comenzó a hundirse de costado, hasta quedar por último recostado contra el muelle.

Considerando al *Eleni* eliminado, o al menos definitivamente inutilizado, la cuarta pasada del hidro, algo más larga, buscó un objetivo alternativo. Y como las pavorosas llamas del puerto facilitaban la localización de los talleres del ferrocarril, hacia allí se dirigió el Zapatonos. Entró por el centro de la bahía directo hacia las tres naves que componían el enclave, y sobre la primera lanzó otra enorme SC-250. La nave grande, de ajuste y calderería, se incendió tras la tremenda explosión en su interior, puesto que la bomba entró por el techo y fue a caer al foso central, en la zona de calderería, un certero disparo desde unos 100 metros de altura, a pesar del cual y del resto de las bombas lanzadas previamente no hubo víctimas.

La violencia de las detonaciones fue tal, que los moradores de los refugios y casas cercanas vivieron el bombardeo como si estuviesen en su mismo corazón, en pleno puerto. Un total de 12 descomunales bombas de 250 kilos destrozaron los tímpanos, el aguante y la estabilidad psíquica de muchos aguileños, a lo largo de una hora y media terrible, que pareció infinita y que dejó en los testigos de aquel pavoroso trance el impacto de un asedio de varios días. Y es que muchas personas no llegaron a salir de los refugios en la noche del 4 al 5 de noviembre de 1938, pues en la madrugada del sábado 5 --recordemos-- otros dos Zapatonos bombardearían --aunque sin consecuencias-- el recinto de las instalaciones ferroviarias, lo que, mezclado con los dos ataques de la noche previa del 3 al 4, para los aguileños esas dos noches consecutivas debieron de ser muy largas y, transcurridos muchos años, son recordadas como un asedio aéreo interminable.

Los partes de operaciones de los siete Zapatonos se conservan en su versión española, algo más resumida que el original alemán, pero completa en datos de fechas, horas, bombas y con el comentario de los resultados. En ellos se indica el incendio y hundimiento del «petrolero» al que se había atacado en Águilas, y la resistencia encontrada: «defensa enemiga, ametralladoras y el petrolero atacado está hundido». A pesar del gran número de bombas lanzadas, el vapor no se fue a pique. Únicamente quedó semihundido, recostado contra el puerto, justo frente al Cocherón. Enormes llamaradas salían disparadas de las bodegas del *Eleni* y se alzaban imponentes en la oscura noche de invierno.

Dentro de la explanada del puerto se produjeron pequeños incendios, provocados por las diversas bombas de un kilo lanzadas en racimos, junto a las SC-250, por los dos últimos Zapatonos, que operaron en la noche del 4 de noviembre. Uno de los mayores provocó destrozos en el Cocherón y en el pequeño puesto que los carabineros de tierra tenían en el recinto portuario. De forma milagrosa, la bomba caída en el puerto a la altura del Martillo no explotó en todo el asedio.

En resumen, un total de cinco Zapatonos bombardearon el puerto y el vapor *Eleni*, en el pueblo de Águilas, en el curso de un asedio que duró más de veintiséis horas, completado por un ataque, ejecutado por otros dos hidros, centrado en las instalaciones ferroviarias.

En Berlín, el 25 de junio de 1941 se expedía un curioso diploma en el que la Legión Cóndor se felicitaba del hundimiento, el 4 de noviembre de 1938, del vapor *Eleni*, de 998 toneladas, dentro del puerto de Águilas, operación en la que se destacaba la labor del Oblt. zur See Peter Lohmeyer y de su tripulación, y se hacía mención de los tripulantes de los otros dos aparatos participantes. Es probable que, por el número de ataques, al menos dos tripulaciones repitieran el ataque sobre Águilas. En el avión de Lohmeyer, que era el observador y no el piloto, estaba también el Uffz. Rudy Schmidt, quien en los años noventa aún recordaba el puerto (Águilas) y el barco.

El vapor está hundido

Tras el hundimiento, un perito enviado por CAMPSA-Gentibus se desplazó hasta el puerto de Águilas para comprobar el estado del vapor chipriota. A continuación se transcribe el informe completo que expidió:

«S.S. *ELENI*

Siguiendo su requerimiento me trasladé a Águilas para inspeccionar el arriba indicado vapor y vi que había sido hundido de popa, mientras estaba amarrado en el muelle. Según la información recibida, el buque fue bombardeado, primeramente con bombas incendiarias, ardiendo el buque, e inmediatamente después el buque fue alcanzado por una bomba explosiva en la bodega nº 3 y aparentemente algunas planchas se averiaron tan seriamente que el vapor se hundió por la parte de popa.

Tanto las calderas como la sala de máquinas se inundaron no pudiéndose ver la maquinaria, por quedar cubierta el agua.

El vapor llevaba un cargamento de frutas y barriles con aceite de oliva.

Me permite sugerirles que a la mayor urgencia sea examinado el casco del buque para precisar la cuantía de la avería, descargarlo y un buzo deberá informar lo antes posible a fin de estudiar los medios de salvamento del buque de su pérdida total.

Este es para certificar que: he inspeccionado el buque y hallo que el mismo esta hundido, escorado a estribor y encallado en el fango los dos tercios de su longitud.

Los compartimentos y accesorios del puente superior completamente destruidos, la construcción de acero y planchas deformadas y averiadas por el fuego y en parte por la metralla. Aunque la avería ha sido localizada, la cuantía de la misma no ha podido precisarse, pues actualmente está en parte cubierta por carbón, no es en estribor sino al fondo del entre el pantoque y las mamparas de las carboneras.

Tanto las calderas como la sala de máquinas están completamente inundadas.

Los mamparos entre las bodegas nº 2 y 3 deformados, abollados y fuera de su sitio.

Las operaciones de salvamento aunque hechas lentamente debido a la falta de elementos se llevan a cabo para ver de poner a flote el vapor y si es posible efectuar las reparaciones necesarias, si en la subsiguiente inspección no se ven serias averías en el casco que haga imposible el traslado del vapor al lecho de reparaciones (dique)».

El 17 de noviembre, el gobierno británico envió a Burgos una nota de protesta. En dicha *Note Verbale* se decía: «In the course of the raid on Águilas at 10 p.m. on November 4th the British ship *Eleni* was bombed and set on fire. When an attempt was made to extinguish the fire the ship was machine gunned and bombed again. It is anticipated that she will prove a total lost. On the evidence available to them His Majesty's Government are bound to consider that this ship was attacked deliberately».

El Ministerio de Asuntos Exteriores dio oportuna respuesta en una nota del 13 de diciembre de 1938. Su contenido estaba basado en un informe del almirante Francisco Moreno de fecha 30 de noviembre. En dicho informe se manifestaba, entre otras cosas, lo siguiente:

- 3.—El puerto de Águilas fue atacado por aviación en la noche del 4 de noviembre de 1938, efectivamente, con el objeto de destruir sus instalaciones, ya que por él se efectúa, como por todos los de la zona roja un tráfico de material de guerra, especialmente, que ayuda a sostener la resistencia roja.
- 4.—Después de lanzadas las primeras bombas contra el puerto se produjo una fuerte explosión cuyas llamas llegaron a una altura de unos 200 metros y que provenía de un buque cuya estancia en el puerto se desconocía. La forma y magnitud de la explosión demostraron claramente que era producida por municiones.
- 5.—Como quiera que se supone que los buques mercantes británicos que trafican con la zona roja no transportan municiones por prohibírselo las disposiciones vigentes de su país para ese tráfico, se dio por seguro que el buque que había resultado alcanzado por su proximidad a los objetivos que se atacaba, no era británico. A pesar de ello no fue ametrallado y tan sólo se atacaron con ametralladora las de defensa antiaérea del puerto cuya posición se reveló por su reacción.

6.—Los buques mercantes británicos no son considerados como objetivos y por lo tanto no son atacados ni en el puerto ni en la mar. Al amparo de esto el cabotaje entre los puertos enemigos se hace en gran parte en buques de esa nacionalidad y los escasos buques españoles rojos que se arriesguen a navegar entre las zonas norte y central lo hacen tomando en la mar nombre y puerto de matrícula ingleses y arbolando bandera inglesa.

La contestación británica tardó en recibirse. En una nueva *Note Verbale* de la embajada británica, de 15 de marzo de 1939, sobre el bombardeo del *Eleni*, se ampliaban las observaciones de la nota anterior y se reiteraba la «propose to include this case among those to be examined by the Comisión de Enquiry». Las observaciones eran las siguientes:

«It is clear from the Observing Officer's report that no munitions were ever embarked in, or unloaded from, the s.s. *Eleni* during the voyage in question. She carried a cargo of 150 tons of grapes and plaster and was loading olive oil.

»There is no evidence that any explosion took place in her, and it seems clear that she was set on fire by the bomb which struck her.

»His Majesty's Government have the most definite evidence from the master and crew that they were machine gunned when endeavouring to put out the fire, and His Majesty's Government in contending that there was a deliberate attack were referring in particular to his machine gunning».

A través de la embajada española en Londres, la casa británica Harris & Dixon Shipbrokers Ltd. deseaba saber si el gobierno español estaba interesado en la compra del vapor *Eleni* por 2.000 libras esterlinas. En el telegrama, de 2 de abril de 1939, se decía que, en caso de convenir, un representante viajaría hasta España para llevar a cabo las gestiones. Sin embargo, la Mid Atlantic Shipping se había adelantado y, el 21 de febrero de 1939, se había encargado de indemnizar a los propietarios del *Eleni* por el montante estipulado en el contrato de fletamento para el caso de pérdida total. Al recibir la indemnización, la naviera británica Inter Levant S.S. Co. Ltd., mediante una carta de abandono, hizo dejación de sus derechos de propiedad a favor del gobierno de España. El 30 de junio, el subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores comunicaba todos estos detalles e instaba al jefe del Servicio Nacional de Comunicaciones Marítimas a hacerse cargo del vapor *Eleni*, con el fin de incorporarlo a la Flota Mercante española.

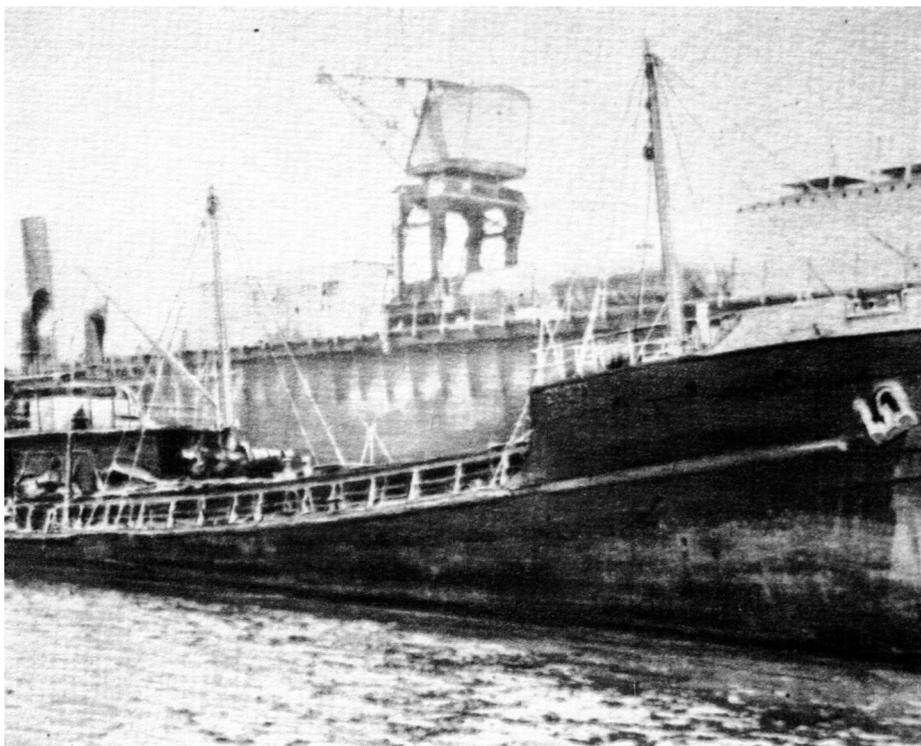
Como el vapor había quedado semihundido en Águilas, las cajas de uva fueron saliendo por diferentes puntos de la costa aguilense, también almeriense, y muchos conocieron la historia al comer aquella uva y recibir la eventual advertencia de que tal vez contenía pólvora. Finalizada la guerra civil, a finales de abril de 1939, una comisión alemana del AS/88 recorrió diferentes puertos que en la guerra estuvieron en zona republicana, buscando fotografías algunos de los destrozos que sus ataques habían provocado. En Águilas reali-

zaron cuatro fotos, una de ellas del vapor hundido, y las otras tres de los impactos en el muelle.

Un nuevo vapor en la flota española

Uno de los equipos de la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques recuperó en el puerto de Águilas al *Eleni* a finales de 1939. A los mercantes apresados por los buques de la Marina nacional y declarados «buena presa», además de muchos otros de bandera española que habían sido objeto de incautación, y también a los extranjeros reflotados en puertos nacionales, se les empezó poniendo el nombre de una ciudad española, generalmente el del puerto al que habían sido llevados tras ser apresados o recuperados. Sin embargo, durante 1938 se decidió sustituirlos por el nombre de un castillo español. Al *Eleni* lo rebautizaron directamente como *Castillo Vera*, tomando el nombre del *Castillo de Vera de Moncayo*, en la localidad de su mismo nombre en la provincia de Zaragoza.

Una vez puesto a flote, fue remolcado hasta Valencia para su reparación en los astilleros de la Unión Naval de Levante, la cual tuvo un coste de 438.066,37 pesetas. El *Castillo Vera* fue entregado, el 9 de febrero de 1940, a



la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales, que lo arrendó el 12 de abril de ese mismo año. Gracias al contrato de arrendamiento, la Gerencia obtuvo en 1940 una cantidad de 13.399,58 pesetas. En 1941 los ingresos fueron de 90.699,90 pesetas. Durante 1943, año de creación de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, los buques de la Gerencia se incorporaron a la nueva naviera. La flota inicial estaba compuesta por 43 buques, que sumaban 89.357 toneladas de registro bruto y 140.930 de peso muerto; uno de los buques en cuestión era el *Castillo Vera*.

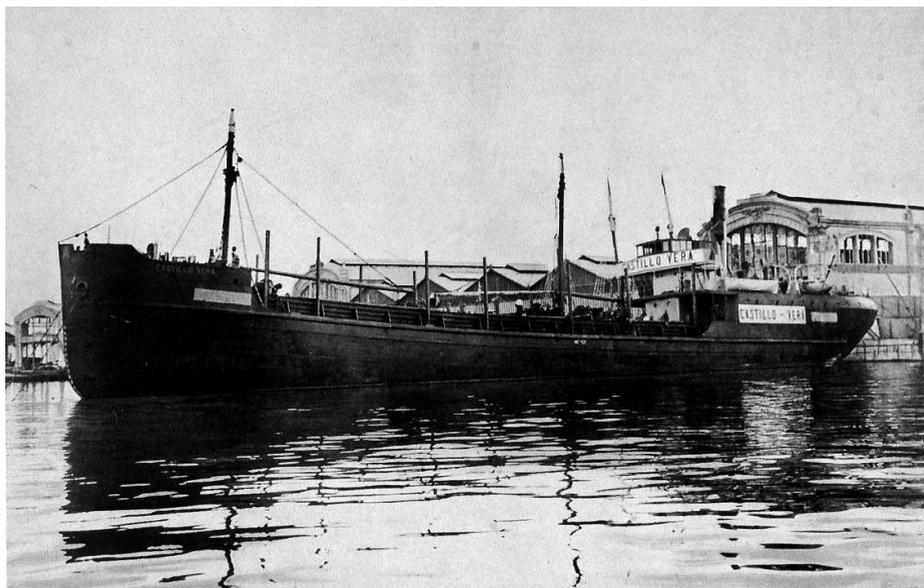
Durante los años en que fue alquilado y, después, con la Empresa Nacional Elcano, el *Castillo Vera* estuvo dedicado al tráfico de cabotaje, navegando por puertos españoles del Mediterráneo, además de por Cádiz y por Ceuta. En sus bodegas solía transportar minerales a granel, fruta y carga general.

A los cinco años de la creación de la Empresa Nacional Elcano, y ya iniciado el ambicioso Plan de Nuevas Construcciones, la baja en la naviera de los antiguos «Castillos» era una situación que se repetía con relativa frecuencia. Junto al *Castillo Monteagudo*, en 1947 fue vendido en concurso público el *Castillo Vera*, adquirido por la Naviera Astur-galaica, con sede en La Coruña. Tras varios años recorriendo puertos españoles del Mediterráneo transportando principalmente carga general, sus nuevos propietarios tenían pensado emplearlo en el tráfico carbonero por el Cantábrico y el Mediterráneo, contribuyendo a dar salida al carbón asturiano y leonés.

El final de un mercante

El domingo 15 de febrero de 1948 el *Castillo Vera* partió de La Coruña. Se dirigía en lastre a los cargaderos de mineral del puerto de San Esteban de Pravia, en la desembocadura de la ría del Nalón, para tomar un nuevo cargamento de carbón. En ese momento estaba mandado por el capitán Fernando Sancho, un marino veterano, y contaba con una tripulación de 29 hombres. El cargamento lo había contratado la empresa Dragados y Construcciones, y el puerto de descarga era Sevilla.

Toda la tripulación conocía perfectamente la derrota, por las numerosas veces que la había recorrido. La salida de La Coruña fue normal, primero con la proa al norte hasta cabo Prior, y más tarde rumbo noreste hasta cabo Ortegál. En ese punto, el oficial de guardia ordenó al timonel caer a estribor hasta alcanzar rumbo este. La mar y el viento de aleta ayudaban al pequeño vapor a avanzar con más velocidad. Al estar norte-sur con la Estaca de Bares, como en ocasiones anteriores, el oficial de guardia modificó el rumbo a estribor para pasar a dos millas al norte del cabo Vidio, situado en el Concejo de Cudillero, zona donde, a pesar de su peligrosidad, con varios naufragios a sus espaldas, hasta el año 1950 no se inauguró un faro. Según avanzaba, el *Castillo Vera* se alejaría de la costa, para ir acercándose paulatinamente conforme se aproximaba a su punto de recalada. En plena noche, y durante el recorrido de alejamiento, se levantó una espesa niebla, lo que complicaba enormemente la



navegación. El pequeño buque no contaba con la ayuda del radar. Enseguida comenzaron a sonar las señales de niebla, al tiempo que se reforzaba la vigilancia y se ordenaba reducir la velocidad. Para complicar más las cosas, el estado de la mar también había empeorado.

El viento del noroeste y el oleaje de la misma dirección habían desplazado al *Castillo Vera* ligeramente hacia el sur, lo que implicaba que se había aproximado a la costa. El capitán, que estaba de guardia, lo sabía y actuó en consecuencia, corrigiendo el rumbo unos grados a babor. No quedaba más remedio que dar mayor resguardo a las peligrosas piedras del cabo Vidio. A las doce de la noche entró de guardia en el puente el segundo oficial, Luis García Villanueva. El capitán le explicó la situación, las condiciones de navegación y todas las medidas tomadas. No obstante, a pesar de la corrección en el rumbo, el vapor había caído más de la cuenta hacia la costa. Los vigías seguían atentos a cualquier signo que pudiera aparecer desde tierra, aunque de momento solo encontraban oscuridad. El tiempo se iba consumiendo en el reloj. De acuerdo con los cálculos de estima del oficial de guardia, el *Castillo Vera* ya tenía que haber superado el cabo Vidio y tocaba caer a estribor buscando la entrada del puerto de San Esteban de Pravia. Sin embargo, la velocidad había sido menor que la tenida en cuenta en los cálculos de estima, por lo que el avance era inferior y su posición real se encontraba desplazada peligrosamente hacia atrás, es decir, al oeste.

A causa de la niebla, todos los hombres a bordo estaban ajenos al desastre que se les venía encima. De repente, alrededor de la una de la madrugada, el vapor tocó unas piedras y frenó casi en seco en medio de grandes vibraciones y de un enorme estruendo provocado por las chapas arrastrándose entre los

escollos. El *Castillo Vera* acababa de embarrancar en las proximidades de la playa de Gradás, en la cara oriental del cabo Vidio, en el conocido como Bajo Llozano. Con la arrancada que llevaba todavía avanzaría unos metros, y por el efecto de la colocación de las piedras su proa se fue orientando hacia el interior de la playa. El doble fondo se había visto íntegramente afectado, y el agua empezaba a entrar en la sala de máquinas y en las bodegas, al tiempo que el vapor, al parar del todo, comenzaba a escorar a babor. Los tripulantes, completamente sorprendidos, salieron hacia cubierta para ver qué pasaba. La inundación era generalizada y los hombres, aunque lo intentaron, no tenían nada que hacer, salvo intentar salvarse de la angustiada situación en que se encontraban. Todos estaban convencidos que el *Castillo Vera* se había perdido.

La popa había quedado sin apoyo, y el efecto del peso y del oleaje ocasionó que el vapor se fuera partiendo por la parte delantera de la superestructura. Una mar agitada batía ferozmente el casco del barco, metiendo el miedo en el cuerpo a los ya de por sí aterrorizados tripulantes, que no sabían muy bien qué hacer. Algunos hombres eran partidarios de lanzar los botes salvavidas al agua, a pesar del peligro que entrañaba. Con muchos esfuerzos, uno de los botes fue finalmente arriado y en él embarcaron cuatro hombres: el segundo oficial, Luis García Villanueva; el primer camarero, Crisanto Baticón Martínez; el segundo camarero, Luciano Carro Martín, y el marinero José García Torrejón. El oleaje, que seguía siendo muy fuerte, y el fondo, con aristas afiladas, hacían muy peligrosa la navegación y eran una amenaza enorme, como se demostraría más tarde. En su aproximación a la playa, el bote salvavidas topó con algún bajo, se atravesó a la mar y volcó. Los hombres fueron lanzados al agua, y el bote, con muchos destrozos, desapareció bajo una manta de agua y espuma. Después de vivir esa terrible experiencia, el resto prefirió esperar, protegido por el casco del vapor, a que amainara el temporal y se pudiera desembarcar con más seguridad.

Los minutos a bordo se hacían interminables. Algunos hombres, notando que el oleaje era algo menor, decidieron lanzarse al agua. En semejantes condiciones tuvieron mucha suerte porque, después de batallar con la violencia de la mar, acabaron arrojados sobre las piedras de la playa. Todos presentaban heridas de consideración, pero estaban a salvo en tierra. Todavía de noche, empapados y ateridos, decidieron buscar ayuda, avanzando con enormes dificultades por la pendiente hasta el borde del acantilado. A través de los caminos embarrados por un riguroso invierno, toparon con las primeras casas, que pertenecían a la parroquia de Oviñana. Unos sorprendidos aldeanos auxiliaron a los naufragos, curando sus heridas. Gracias a la ropa seca suministrada y a unas bebidas reconfortantes pudieron recuperar las calorías perdidas. Los naufragos explicaron el accidente, y los aldeanos se dispusieron a echar una mano a los que permanecían a bordo. Entre los resueltos lugareños estaban Ángel de Pedro y Ramón de Vidal.

Al llegar al acantilado, la mañana empezaba a clarear. El espectáculo era dantesco. Un buque encallado en las piedras, zarandeado por una mar impla-

cable y a punto de partirse en dos. En la cubierta se distinguían varios hombres presa del pánico. Los más decididos de entre los aldeanos bajaron a la playa, donde tenían sus embarcaciones, con la intención de acercarse hasta los restos. Entretanto, llegó un momento en que el oleaje aflojó, lo que aprovecharon los hombres que permanecían en el vapor, atentos para lanzar el segundo bote. Todos los que quedaban pudieron embarcar. Con mucha suerte, y tras angustiosos minutos batallando con la mar encrespada, consiguieron llegar a tierra. Desde la playa pudieron comprobar cómo la popa del *Castillo Vera* se separaba del resto del casco y desaparecía bajo las aguas.

Los supervivientes fueron llevados a San Esteban de Pravia, donde ingresaron, en el hospital de San Juan de la Arena, los heridos que presentaban contusiones más graves. Los cadáveres de los cuatro infortunados fueron recuperados al día siguiente. Mientras, los restos del *Castillo Vera* que quedaban visibles aguantaban malamente las acometidas de la mar. Sus propietarios ejercieron la opción de abandono frente a la compañía aseguradora, La Unión y el Fénix Español, que enseguida inició gestiones para rescatar los restos del infortunado vapor. Entre los embates de la mar, los obreros de la empresa contratada para el desguace *in situ* y los improvisados colaboradores del lugar, el *Castillo Vera* fue troceado y convertido en chatarra, acabando de esa forma los veintisiete años de vida de este curioso vapor. De entre todos los rescatadores, Ramón de Vidal fue el único condecorado por su valentía.

Agradecimientos

Queremos mostrar nuestro agradecimiento al Archivo Histórico Nacional, a Pilar Casado, jefa de sala del Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, al Archivo Histórico del Ejército del Aire, al Instituto de Historia y Cultura Aero-náutica, al Archivo General de Marina y al Archivo Municipal de Águilas, así como a los historiadores Juan Arráez Cerdá, César O'Donnell Torroba y Harold Thiele.

Bibliografía

- ARRÁEZ CERDÁ, Juan: «El Heinkel 59 en la guerra civil española 2003», en *Cuadernos de Aviación Histórica*, núm. 6.
- DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: *Empresa Naviera Elcano. Seis décadas de historia*. Empresa Naviera Elcano, 2004.
- DÍAZ MARTÍNEZ, Luis: *Águilas durante la Segunda República y la guerra civil española*, 2 t., 1996 y 1997.
- GÁRATE CÓRDOBA, José María: *Partes oficiales de guerra, 1936-1939*. Tomo I: *Ejército Nacional*. Tomo II: *Ejército de la República*. Editorial San Martín, 1977 y 1978.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *La marina mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil*. Editorial San Martín, 1977.
- LAUREAU, Patrick, y FERNÁNDEZ, José: *La Legion Cóndor 1999*, colección *Histoire de L'Aviation*, núm. 7.

EL HUNDIMIENTO DEL VAPOR ELENI EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

- O'DONNELL TORROBA, César: «Las pérdidas de buques mercantes republicanos causadas por hidroaviones de la Legión Cóndor durante la guerra civil Española (1936-1939)», en *Revista de Historia Naval*, núm. 43.
- PERMUY LÓPEZ, Rafael, y O'DONNELL TORROBA, César: *As de picas. La escuadrilla de hidros de la Legión Cóndor en la guerra civil española (1936-1939)*. Galland Books, 2008.
- PUCHOL FRANCO, Miguel Santiago: *Bombardeos en Águilas*. 2003, Ivet Ramón Muñoz Moreno. — *El puerto municipal de Águilas*. 2008, www.aguilasnoticias.com
- SOLÉ I SABATÉ, Josep María, y VILLARROLLA I FONT, Joan: *España en llamas. La guerra civil desde el aire*. Temas de Hoy, 2003.
- VERA DELEITO, Antonio, y VERA DE LEITO APARICI, Jorge: *Defensa antiaérea republicana (1936-1939)*. Jorge Vera de Leito Aparici, 2000.