

## Original

### La pequeña historia del aeródromo de Pineta durante la Bolsa de Bielsa

#### Motivo

Hace unos días, husmeando por Internet, me he topado con una página dedicada a la aviación, en la cual se hablaba del aeropuerto de Pineta, y como ahora todo es gratis, sin citar fuente alguna, pero valiéndose de párrafos enteros producto de mi esfuerzo<sup>1</sup>.

A ello se une la facilidad que ahora da el uso de determinados medios digitales y visuales, lo que permite la aparición de una serie de subproductos televisivos, realizados sin más base histórica que la oreja y el ojo, aderezados con discursos deslavazados y sin sentido de supuestos especialistas, cuando en realidad estos no llegan ni siquiera a la categoría de malos lectores o peores comunicadores, eso sí, encabezados con títulos ambiguos, que no sirven más que para fomentar aún más la confusión, a la cual se apuntan gozosos muchos en los créditos, explicando, por ejemplo, que lo único que querían los hombres de la 43 División era pasarse a Francia, y otras sandeces parecidas<sup>2</sup>.

Es por ello que se va a demostrar la falsedad de dichas afirmaciones, ya que la 43<sup>a</sup> División antes de retirarse a Francia, con la intención de regresar por Cataluña, para seguir luchando por la República, como así lo hicieron, intentó romper el cerco de Bielsa para seguir luchando en Aragón, en concreto en la Línea Cinca<sup>3</sup>, cuestión que en la actualidad nadie le reconoce.

Y estos han sido uno de los motivos para volver a retomar el tema, explicando previamente cómo tuve en su día conocimiento del asunto en su día, aportando las últimas novedades recién aparecidas.

#### Las primeras noticias

Cuando en las postrimerías de la década de los 70 del siglo pasado, y estando inmerso en una investigación previa, al tener la intención de realizar una posible biografía del *Esquinazau*, fue cuando escuche por boca de Hilario Borau, el antiguo capitán ayudante de Antonio Beltrán el *Esquinazau* durante la Bolsa de Bielsa, la extraña historia del

---

<sup>1</sup> JR. Verdaguer. Pineta. En la bolsa de Bielsa. Colectivo Republicano Euskal Herria, s/f.

<sup>2</sup> Un mal ejemplo de ello es el programa *Vuelta atrás* de Aragón TV, y su emisión del, *El sueño revolucionario del Esquinazau*, subtítulo *Historia de L'Esquinazau, en la Bolsa de Bielsa* 5-7-2019. En dicho programa no se habla para nada de la Bolsa de Bielsa, salvo un mínimo comentario, o se olvida citar que Beltrán fue jefe del aparato de pasos del PCE, pintando al personaje como un eterno desertor. Otro mal ejemplo es el Proyecto Recurut, que ha convertido la forzada emigración civil o la retirada republicana en una ruta turística, o en un parque temático, y en ambos casos sin citar las fuentes de su información, haciendo incluso un mal uso de la parte gráfica, falta de referencias, al ser ambiguas las que aparecen.

<sup>3</sup> La Línea Cinca fue la principal obra defensiva que construyó el bando republicano en Aragón durante la Guerra Civil española (1936-1939), consistente en una fuerte línea de resistencia dotada de grandes fortificaciones y trincheras situadas en los márgenes del río Cinca.

aeródromo de Pineta, una historia de la que hasta entonces nadie me había dicho ni media palabra.

De hecho durante los primeros minutos pensé para mí que Borau me estaba largando un hermoso cuento bélico, como me ha sucedido más de una vez cuando el testigo relata unas aventuras bélicas demasiado ideales para ser ciertas. Pocos minutos antes Borau me había estado hablado de varias unidades que según él había pululado por el frente del Serrablo en los primeros días de la guerra civil: los Nibelungos, los Saltamontes o los Ciervos, a mi corto entender de aquel entonces, nombres demasiado románticos para nombrar a una columna militar<sup>4</sup>.

Por otra parte, el relato de Borau sobre Pineta se había iniciado, de forma simple, con la historia de un avión derribado en aquella zona, que según él colgaba destrozado en medio de los árboles y que Borau afirmaba haber visto, pero que él atribuía a un derribo de un avión fascista por parte de las tropas republicanas, algo nunca confirmado y menos aún cuando la Bolsa propiamente dicha, ya que en aquellas fechas ningún autor de referencia hacía mención a la intervención de la aviación franquista, es más la negaban<sup>5</sup>.

Aquella historia de Borau mucho tiempo más tarde se vio corroborada al llegarme otras complementarias y en algún caso incluso en forma documental y todas ellas confirmaban la existencia de un intento de la 43 División encaminado a construir en el llano de Pineta un aeródromo de circunstancias, que de haberse logrado poner a punto hubiera permitido equilibrar en cierto modo la balanza de la defensa de Bielsa a favor de la cercada tropa republicana, al existir la posibilidad real de poder lanzar desde él algunos aviones de caza sobre las cercanas vanguardias enemigas.

En el tiempo actual, y transcurridos ya 40 años de aquellas primeras noticias, la historia ha dado un gran giro al venirme a las manos estos días un documento que prueba que Borau estaba en lo cierto pero con algunos matices bastante menos románticos. Los mismos matices ponen en evidencia lo complejo de la situación de aquel momento, ya que aquella historia tuvo lugar justo cuando todavía se estaban produciendo los últimos coletazos de los Hechos de Mayo en Barcelona, que de algún modo también afectaron al frente de Aragón, particularmente con algún conato de enfrentamiento, al tratar de volver a Barcelona alguna columna del POUM.

Para encajar la nueva historia habrá que retroceder en el tiempo, y situarnos en mayo de 1937. Entre las muchas consecuencias de los Hechos de Mayo barceloneses, reseñar la llegada al mismo frente de Aragón, pero al final de dicho mes, del resto de los hombres del Regimiento Pirenaico nº 1 de Cataluña, base de la 130 Brigada Mixta, resaltando que algunos de ellos habían estado participado activamente en las luchas callejeras al lado de Generalitat, sufriendo como consecuencia algunas bajas, y traían como “recomendación” un informe muy negativo del propio comisario del Cuartel de

---

<sup>4</sup> En la actualidad, tras la aparición de una nueva documentación, se tiene constancia de que aquellas primeras centurias, muchas de ellas formadas por catalanes, existieron con dichos nombres y de hecho intervinieron activamente en los primeros combates que tuvieron lugar en aquel lejano y discontinuo frente norte aragonés.

<sup>5</sup> De hecho aquella intervención no se confirmó hasta 1991, al aparecer unas fotos de unos Saboia-79 fascistas, bombardeando en las proximidades de Monte Perdido, R. Ferrerons, A. Gascón: *La Bolsa de Bielsa*, Huesca, 1991, p. 121

Barcelona que directamente tachaba a su antiguo jefe de fascista, y donde se afirmaba que el Regimiento Pirenaico había sido disuelto y anulado el cuartel, una historia todavía inédita de la cual no tardaremos mucho en hablar<sup>6</sup>.



Pineta tomado por los rebeldes. (Museo de Bielsa)

### La reestructuración del frente aragonés

Durante las mismas fechas, pero siguiendo las órdenes del Estado Mayor central y de acuerdo con las nuevas plantillas del recién creado Ejército Popular, la hasta entonces Agrupación Pirenaica se transformó en la flamante 130ª Brigada Mixta, una brigada autónoma, compuesta por los veteranos batallones “*Alto Aragón*”, “*Cinco Villas*”, “*FETE*” e “*Izquierda Republicana*” que perdiendo sus nombres originales pasaron a ser numerados respectivamente como el 517, 518, 519, 520.

La nueva brigada mixta continuó a cargo de Mariano Bueno, teniendo como comisario político al socialista Julián Borderas y como jefe temporal, en sustitución de Bueno, al capitán José M.<sup>a</sup> Benet, el antiguo jefe de los pirenaicos<sup>7</sup>. A falta del nombre del oficial responsable del batallón 520, los otros tres batallones quedaron bajo el mando respectivo de Juan Lacasa, Antonio Beltrán “el “*Esquinazau*” y Telmo Mompradé.

Por otra parte, el despliegue de la brigada que abarcaba de norte a sur fue el siguiente: el batallón “*Alto Aragón*” se desplegó desde Gavín hasta el puerto de Santa

<sup>6</sup> “Informe que el Comisario de Cuarteles presenta al Comité regional relacionado con la destitución del Responsable del Cuartel Pirenaico”, *Inventari del Fons MP, Milícies Pirinenques* Fons CRAI Biblioteca del Pavelló de la República de la Universitat de Barcelona.

<sup>7</sup> Testimonio de J. M. Benet, que se ve corroborado con nueva documentación aparecida.

Orosia, donde enlazaba con el “FETE”. En la margen izquierda del río Basa y hasta la zona del Hostal de Ipiés se situó el batallón “Cinco Villas” y la zona de la Guarguera fue ocupada por el de “Izquierda republicana”.<sup>8</sup>

También durante aquellos mismos días, y estando todavía activo el Consejo de Aragón, que no tardará en ser disuelto el día 4 de agosto siguiente, la Delegación de Orden Público de Ainsa emite un curioso informe, ahora recuperado, que lleva por título: “Informe sobre un supuesto asalto nocturno hecho en la Comandancia de Boltaña y substracción de unas ametralladoras<sup>9</sup>”. Y justamente es en aquel informe donde aparece el auténtico inicio de la historia de la que hablaba Borau, pero relatada desde otro punto de vista muy distinto.

Aquel documento, firmado por un tal Antonio Florit, se supone que agente de la Delegación de Orden Público de Ainsa, está compuesto por tres páginas, las dos primeras incluyen el tema del avión, y la tercera una oscura historia de municiones en la también aparece implicado Mariano Bueno, jefe de la 130 BM. En la primera hoja de dicho informe campea a la izquierda un sello en tinta azul, que reza: Delegación de Orden Público, Ainsa (Huesca), e impreso a la derecha se aprecia el correspondiente anagrama del consejo de Aragón, que nimbado reza a su vez: Delegación de Orden Público de Aragón. El informe está firmado por Florit y fechado el 6 de junio de 1937 y el mismo se iniciaba así<sup>10</sup>:

*“El día 2 de 3 de mayo, deberían ser las 11 y media de la mañana, pasaron volando sobre Bielsa unos cinco aparatos de caza, después de hacer unas evoluciones se pudo apreciar que uno de ellos, iba separándose del grupo y tomaba dirección al sanatorio de Pineta, el cual por avería de los aparatos (sic) del mando tuvo que aterrizar en el valle de Espierba<sup>11</sup>.”*

A la vista del documento recién descubierto, es muy evidente que existen grandes discrepancias entre aquel informe de junio de 1937 y el testimonio de Borau, ya que el aparato en cuestión no había sido derribado como afirmaba Borau sino que había caído a causa de una avería, y no había caído en Pineta, como también decía Borau, sino en Espierba, un lugar cercano a Pineta, y también es patente que aquel aparato había caído casi un año antes del inicio efectivo de la Bolsa de Bielsa, pero el informe continuaba aportando más detalles:

*“Dicho aparato quedo seriamente deteriorado por haber dado algunas vueltas<sup>12</sup>; este aparato llevaba tres ametralladoras, dos de ellas situadas en las alas, y la tercera en la carlinga cerca del piloto, según palabras del carabinero que custodiaba el aparato, dijo que las que estaban emplazadas en la alas funcionaban por medio de corrientes eléctricas, y la segunda había quedado inutilizada.”*

---

<sup>8</sup> J. C. Castán, *El frente...*, pp. 121-122.

<sup>9</sup> Se refiere a la comandancia de la 130 Brigada Mixta.

<sup>10</sup> En beneficio de la congruencia hemos mantenido el texto íntegro, textual sic, con todas sus incongruencias tanto de estilo como gramaticales.

<sup>11</sup> Espierba está situado al norte, y en los límites finales del valle Pineta, y fronterizo al cauce del río Cinca, que va camino embalse de Pineta. Una pequeña carretera, que se inicia en Bielsa, y pasa por Javierre, concluye en el minúsculo pueblecito de Espierba.

<sup>12</sup> Se supone que vueltas de campana. Y por ello Borau hablaba de sus restos recostados sobre los árboles. Lo curioso es que ni Borau ni el informe especificaron el modelo de aparato que era o que había sido del piloto o pilotos.

Puesto a hacer especulaciones y dado que en aquellos días la escuadrilla que había estado bombardeando el aeropuerto republicano de Belsierre, era la del Grupo 4-G-12 de Romeo 37, aparato cuyo armamento consistía en un par de ametralladoras Breda-Safat calibre 7,7 mm fijas con cargadores de 500 disparos por arma y complementados por otra Breda-Safat 7,7 mm pivotante operada en la cabina del observador, todo da en pensar que aquel aparato pertenecía a dicha escuadrilla<sup>13</sup>. El 19 de mayo aquella escuadrilla de Romeo 37 fue substituida en el aeropuerto de Castejón del Puente por los He-45, de la escuadrilla 6-G-15.

*Dos días después del accidente dichos aviadores (sic)<sup>14</sup> llevaron las ametralladoras a la Comandancia de Boltaña, bajo el control del teniente coronel Bueno<sup>15</sup>. Por la misma noche hacia las dos de la madrugada, se presentó en Ainsa un autocar con unos cuantos milicianos junto con el compañero Figueras, Delegado de Investigación de la Columna Roja y Negra, y también el compañero Conesa, agente de investigación de delegación de Barbastro, los cuales me pusieron en antecedentes que habían interceptado un telegrama, dirigido al comandante Reyes<sup>16</sup>, el cual decía.- “Ametralladoras en Boltaña, nosotros hacemos noche en Bielsa”.-*

Es decir, que todo aquel lío pasaba por querer averiguar aquellos agentes de la Delegación de Orden Público de Aragón qué había sido de las dichas ametralladoras del avión siniestrado, y además aclarar lo del telegrama enviado al Comandante Reyes, jefe del aeropuerto de Sariñena, o que pintaban en Bielsa unos individuos que andaban detrás las ametralladoras, pero lo siguiente era aún más sabroso.

*“Por la situación que pasaba Barcelona, y al mismo tiempo, el haber intentado pasar armas a Barcelona, por elementos de aviación de Sariñena, estos compañeros resolvieron averiguar este telegrama; a las dos y media de la madrugada, con un coche de mi Delegación fuimos el compañero Figueras, Conesa, un chofer y yo el abajo firmante.”*

Al no entender nada, dejan el autocar y a los milicianos en Ainsa, y toman un automóvil los tres acompañados de un chofer, y sin más se dirigen a altas horas de la madrugada a Boltaña con la intención de aclarar el asunto con el teniente coronel Bueno, con el jefe de la brigada 130.

*“Llegamos a Boltaña, después de llamar, nos abrió un guardia nacional<sup>17</sup>, al cual preguntamos por el teniente coronel Bueno, contestándonos que estaba durmiendo, que*

---

<sup>13</sup> “En el mes de mayo los Romeo de la 4-G-12 efectuaron 11 servicios de guerra en la Bolsa de Bielsa (en algunos atacaron en cadena por debajo de las posiciones enemigas)...” Jesús Salas Larrazabal: Los Romeo 37 (II), Revista de Aeronáutica, nº 373, diciembre de 1971, p. 903. Resaltar de dicho trabajo el hecho curioso de que Salas, tan detallista como era, no habla de la pérdida del aparato en cuestión ni de sus tripulantes, probablemente al haberse producido a causa de un fallo mecánico propio.

<sup>14</sup> Es evidente que el autor del informe no ha hablado antes de aviadores, entonces a quien en concreto se refiere con aquel comentario.

<sup>15</sup> Se trata de Mariano Bueno Ferrer, antiguo jefe de la 130 Brigada Mixta, por mucho que se empeñe la Wikipedia o Michael Alpert, en su obra El ejército republicano en la guerra civil, Mariano Bueno ya era teniente coronel, no a finales de 1937, sino en junio de aquel año, tal como consta en el documento ahora aparecido

<sup>16</sup> Es muy probable de que se trate del **comandante** Alfonso de los Reyes, jefe de las operaciones aéreas en el frente de Aragón, con mando en la base de Sariñena, base de la escuadrilla *Alas Rojas*.

<sup>17</sup> “guardia nacional republicano, desde diciembre de 1936, antigua Guardia Civil,

*si queríamos hablar con él subiésemos a llamarlo, después de llamar varias veces, el mismo Bueno abrió la puerta , y entonces el compañero Figueras le expuso el objeto de la visita, a la cual el citado Bueno se ofreció para dar toda clase de informes, e invitando a que entrasen en su despacho, entrando Figueras, Conesa, y el Bueno; después de discutir aproximadamente cinco minutos, volvieron a salir, y les pregunté si habían visto las ametralladoras, a lo cual me contestaron que sí, y que se quedaban en Boltaña, nos despedimos del Bueno y regresamos a Ainsa, quedando las armas en manos del teniente coronel Bueno. Por lo cual no hubo tal asalto ni sustracción de ametralladoras<sup>18</sup>.”*

A la vista de aquel informe cabe resaltar varias cuestiones; los tres personajes que intervienen en la historia, tanto Florit, que es el personaje que elabora y firma el informe como Figueras y Conesa, los tres son agentes de la Delegación de Orden Público de Aragón, y Figueras además miembro de la columna Rojo y Negra, y por tanto los tres son sin duda alguna agentes de la CNT. Por lo mismo no se entiende su agobiante preocupación al respecto del envío de armas a Barcelona, tras los hechos de mayo barceloneses.

Lo que tampoco queda muy claro es el comentario de Florit referido a que elementos de aviación de Sariñena habían intentado pasar armas a Barcelona, a qué elementos se refiere, a los de la CNT, a los del PSUC, o a los del POUM.

Ahora la conclusión final cae por su propio peso, aquellas ametralladoras, probablemente unas Breda-Safat italianas calibre 7,7 mm fijas con cargadores de 500 disparos por arma, solo se podían utilizar para montarlas en aviones, de ahí se entendería el aviso al comandante Reyes, jefe de la base aérea de Cariñena los Alas Rojas, y la presencia de la gente que estaba durmiendo en Bielsa, que muy probablemente también eran hombres de aquella misma base, que al enterarse del accidente habían corrido a recuperar todo lo que se pudiera reutilizar para sus aviones, sin más.

Pero lo curioso fue que aquellas ametralladoras las tuviera en su poder Bueno, probablemente pensado que como a sus hombres no le servían para nada lo mejor sería hacerlas llegar a Sariñena, pero en aquel momento el horno no estaba para bollos.

En la conversación que mantuve en su día con Borau, no caí nunca en preguntarle sobre qué fue lo que impulsó la idea de aquel intento de construcción del aeródromo de Pineta, cuestión que ahora vamos a intentar explicar, retrocediendo en el tiempo.

Pero antes de continuar una aclaración. De creer el testimonio de *Juanito* Lacasa, jefe de la 130 BM durante la Bolsa, grabado en su día en un video que se conserva en el actual Museo de Bielsa, en Pineta a él le constaba la existencia de un caza, que visiblemente deteriorado colgaba pendiente de unos árboles en septiembre de 1937, y siempre según su versión, aquel aparato formaba parte de una expedición de aviones enviados por la República a cubrir el frente de Santander que en aquel caso habían despegado de Tarbes<sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup> AHN, Boltaña, C 6, 1413, Xp. 2, imágenes 88-89-90.

<sup>19</sup> Para más detalles ver Guillermo Tabernillas, “El circo Krone. La epopeya de los pilotos de la República en el Norte,

También según su opinión, dicho caza sufrió una avería en el trayecto al Norte, viéndose por ello obligado a tener que aterrizar de emergencia en Pineta, testimonio que ahora sabemos que era espurio de arriba abajo, pues aquel avión que si era de caza, pero que se estrelló en los primeros días del mes de mayo de 1937 y no en las fechas que daba Lacasa, y no en Pineta sino en Espierba, y por tanto no era un aparato republicano sino fascista.

Siguiendo el testimonio de Lacasa, al tenerse noticias del hecho, se requirieron los servicios de un antiguo oficial aeronáutico que militaba en la 130 BM, la que mandaba Lacasa, para que diera su opinión y si era posible restaurarlo. Después de comprobar el estado del aparato, su veredicto fue que aquello sólo servía para chatarra, si bien sus ametralladoras todavía podían reciclarse, como ahora sabemos que se hizo. Al tener noticia Beltrán de aquel incidente de el nacerá en su cabeza el proyecto del aeropuerto de Pineta.

### **Empiezan las obras**

De hecho el asunto de Pineta debió empezar un poco antes ya que evacuados los últimos enfermos del sanatorio antituberculoso de Pineta en los finales de abril, y transformado aquel en hospital de sangre en los primeros días de mayo, pocos días después el mando divisionario da la orden firmada por Beltrán de que 350 hombres inicien los trabajos precisos para el vaciado de márgenes y la plantación de estacas en el fondo del embalse allí existente, con vistas a la construcción de un pequeño aeropuerto,

Lo que no se explicita en dicha orden es que el mismo siempre podrá servir para poder mantener un contacto directo y rápido con la España republicana, dado que raro era el día en que no caía en manos del enemigo los libros de claves, cuando se los lanzaban aviones republicanos que pasaban desde Francia. Historia que los fascistas confundirán, al interceptar un mensaje, en el cual la división 43 solicitaba el envío urgente de “prensa diaria”, lo que le llevará al enemigo a la conclusión de que los republicanos estaban aburridos, y por eso solicitaban prensa, “Prensa” en una clave muy infantil, equivalía a “libros de claves”, necesarios para cifrar los mensajes<sup>20</sup>.

Pero las obras que se emprendieron en Pineta se vieron constantemente entorpecidas por el mal tiempo, tanto lluvia como nieve, o por las necesarias operaciones de camuflaje diurno, ya que los trabajos por necesidad se realizan casi siempre bajo el amparo protector de la noche, en un intento por evitar inoportunos bombardeos de la aviación franquista.

Obras de las cuales fue informado Vicente Rojo al tampoco se le escapó la gran oportunidad que significaba poder contar, para la operación que se está proyectando sobre Balaguer y Tremp, con aviones de caza propios basados en el llano de Pineta. Es decir, tras la mismísima retaguardia enemiga.

Aviones que en su momento podrían servir tanto para dar la necesaria cobertura aérea a la división en su futuro avance, en concreto, en su futura salida por Campo y Ainsa, como para la resistencia posterior que debería tener lugar, un poco más tarde, en la Línea Cinca, donde la 43 debería enlazar con las tropas republicanas que vendrían en camiones, según estaba planeando Vicente Rojo.

---

<sup>20</sup>, Testimonio de Hilario Borau.

Por otra parte, en el mismo sector ya existía otro aeropuerto anterior situado en Belsierre, pero en aquellos días está totalmente inutilizado a causa de los bombardeos aéreos de los días 25 y 26 de abril, a cargo éstos del Grupo 4-G-12 dotado con Romeo-37, y por lo tanto fue descartado al no ser posible su reparación<sup>21</sup>

Descartado por el mando republicano de la 43 División el rehabilitar el aeródromo de Belsierre, el mando divisionario debió pensar en la posibilidad de construir otro nuevo en un lugar más idóneo y resguardado como era el llano de Pineta, más aún en concreto sobre una parte del lago donde se formaba la represa de las aguas del Cinca, y ante lo que había sido hasta hacía unos días antes el sanatorio antituberculoso de La Alianza de Barcelona, transformado en aquel momento y hasta el final de la Bolsa en hospital de sangre.

En lo que no dejaba de ser una operación doblemente practica, al ser tanto un acicate para la defensa y a su vez un importante refuerzo moral con vistas a mantener la voluntad de resistencia de los combatientes.

### **Una visita inesperada**

Y debió ser por ello, y por conocer *in situ* el sitio, que el domingo 15 de mayo de 1938 llegó en secreto, por el Col de la Gela y puerto de Barrosa, procedente de Tarbes, Juan Negrín, jefe del gobierno de la República, que, tras dormir por la noche en el sanatorio de Pineta, donde lo recibió *Juanito* Lacasa, jefe de la 130 BM, se personó en Bielsa en compañía del general Vicente Rojo, jefe del Estado Mayor, al que acompañaba el comisario general del Ejército de Tierra Ossorio y Tafall. Como guías llevan a los comisarios Julián Borderas, *el Sastre*, y del socialista Máximo Gracia, el antiguo comisario y el del momento, y como escoltas en la sombra a una sección de guerrilleros de la 130 BM, al mando del antiguo maestro Casajus<sup>22</sup>.

Pero la breve visita de Negrín a Bielsa, como algunos pocos han malpensado, servirá de tapadera a un asunto de muchísimo más calado, que la prosaica entrega de medallas a los combatientes, un asunto que por supuesto se discutió en privado, y que oficialmente se destapará el día 18. Asunto aquel que nada tenía que ver con la posibilidad de la retirada de la 43 División a Francia, como todo el mundo pensaba sino todo lo contrario. De esta forma transcurre el día 17 sin novedad digna de mención, salvo que continúa el mal tiempo y que los cañones rebeldes no callan.

### **Se establece el orden de las operaciones encaminadas a romper el cerco de Bielsa.**

El día 18, tres días más tarde de la llegada de Negrín al sector, la 43 División recibe una orden procedente de su Estado Mayor, en aquel caso de Vicente Rojo, donde se le comunica a Beltrán que en un momento determinado, se le avisará, de que la división tendrá que empezar a moverse en dos direcciones. En primer lugar, rompiendo su frente

---

<sup>21</sup> El Grupo 4-G-12 equipado con Romeo-37, mientras cumplía la revisión de sus aparatos en el Parque Regional de Logroño, estuvo basado en Castejón del Puente, desde el 23 de abril hasta el 18 de mayo, efectuando durante ese período un total de once servicios sobre Bielsa. El 20 de mayo fue sustituido por el Grupo 6-G-15 dotado de Heinkel-45 (Pavas), al mando del capitán Ugarte "Trisilin". Durante los combates finales, y desde el día 9 al 15 junio, esta escuadrilla efectuará un total de 12 misiones. Los H-45, eran aviones biplazas de bombardeo ligero táctico, con motor BMW VI, 7-22, de 750 CV, armados con una ametralladora de 7,9 mm fija y otra MG-15, de igual calibre manejada por el observador

<sup>22</sup> Angel Casajus Pardo, natural de Canfranc, ejercía de maestro en Araguás del Solano, durante la guerra alcanzó en grado de teniente..



Sur, deberá abrirse paso por Labuerda ocupando Ainsa para luego avanzar, lo más rápido posible, en dirección a El Grado.

En una segunda fase, la división tendrá que saltar por el Este, concretamente por el collado de Sahún, situado sobre la carretera de Campo a Benasque, para después, tomando como eje principal la carretera, avanzar en dirección Sur hasta llegar a Graus.

En aquel punto, de cumplirse todas las previsiones de la orden general, la 43 División deberá enlazar con una columna motorizada gubernamental, que embarcada en camiones tendrá que converger en Graus. Reunidas ambas columnas, inmediatamente se deberá proceder a la ocupación de toda la línea del Cinca, procediéndose a fortificar en ella.



Enfermeras en el sanatorio de Pineta (Museo de Bielsa)

### **La ofensiva de puente Serós**

Como movimiento previo a la operación particular de la 43, el Ejército del Este tiene como misión el romper el frente rebelde por Montañana y en una segunda fase eliminar la cabeza de puente de Serós avanzar hasta Fraga y Albalate de Cinca, provocando así la caída de todo el frente de Lérida. Roto aquel frente se deberá avanzar hacia Benabarre, a través del eje Alfarrás-Castillonroy-Saganta-Purroy de la Solana-Benabarre. Es por ello que la 43 División debe marchar hacia Graus.

En caso de que no lograrse alcanzar el río Cinca, se debe ocupar y mantener la línea Ainsa-Aro-Foradada-carretera de Campo a Graus-Benabarre-Purroy de la Solana-Tamarite de Litera-Alfarrás-Balaguer-Fraga.

De conseguirse resolver de forma favorable ambas operaciones conjuntas, la República puede conseguir no solo envolver a las tropas nacionales que previsiblemente quedarán al Norte y al Este de la frontera, sino que, a la par, se podría recuperar toda la cuenca hidroeléctrica del Noguera Pallaresa y el Noguera Ribagorzana, de vital importancia para la industria de guerra de Cataluña.

Y ésta es en concreto la operación que ha forzado la inesperada y sorprendente visita de Juan Negrín y de Vicente Rojo a Bielsa, puesto que la operación militar va a estar bajo el mando personal del mismísimo Negrín, como ministro de Defensa, auxiliado por el Estado Mayor Central, cuyo jefe es Rojo.

### **Empiezan las operaciones**

El mismo día 18, a modo de tanteo, unidades de la 102 BM republicana atacan las Peñas del Mediodía, situadas al N.O. de Barbaruens, sólo para ser rechazadas “dejando abandonados sobre la nieve 22 muertos”, según informa el *Diario de operaciones* de la 3ª de Navarra.

En consonancia con la orden recibida, Beltrán decide entonces tomar la iniciativa estableciendo un nuevo orden de batalla para las brigadas, movimiento que debe iniciarse el día 19 y concluir el día 21. Pero la orden de Beltrán a sus unidades sólo contempla la mitad de la operación original, al descartar a priori la salida por Ainsa en dirección a El Grado, tras considerar Beltrán que sin el apoyo necesario de la artillería divisionaria, falta ésta de munición, significaría ir directamente a un suicidio colectivo, y por ello planea un plan alternativo.

De alcanzar a descolgarse parte de las fuerzas de la 43 División por el Collado de Sahún, en la divisoria de los valles de Gistau y Benasque, cortando en aquel punto la carretera de Campo a Benasque, todas las fuerzas enemigas situadas al Norte de aquel sector quedarían copadas y con la única alternativa de tener que pasar a Francia por Benasque, o en su defecto replegarse por el valle de Arán.

Conquistado Campo, la división debe enviar una fuerte columna armada, que tras avanzar por la carretera en dirección Fuendecampo-Arro tendrá que romper por abajo el cerco puesto a Ainsa por la 3ª de Navarra, al coger a la artillería enemiga por la espalda. Abierta la puerta, y con la división dividida en dos columnas, y retomando el plan original, ambas se tendrán que dirigirse en flecha hacia El Grado y Graus, donde tendrán que enlazar con las divisiones 35 y 3ª republicanas.

De esta forma, pensando ya en la próxima salida por el sector donde está asentada la 102 BM, el batallón 407 que de hecho pertenece a misma brigada, pero que en aquellos momentos está asignado a la 130, pasa a reagruparse en Santa Justa para seguidamente tomar la carretera de Lafortunada-Salinas, y marchar hacia Salinas de Sín, lugar donde convergen el Cinca y el Cinqueta, y tras descansar allí, durante la madrugada del día 20, debe ponerse de nuevo en marcha con dirección a Plan.

A su vez, el batallón 286 de la 72 BM debe concentrarse en Plan esperando allí el paso del 407, para después marchar detrás de él hasta Salinas de Sín donde debe permanecer como reserva de la división, aunque del suministro se tendrá que hacer cargo la propia brigada.

Por parte de la 72 BM, con indiferencia de la lluvia o de la nieve, su despliegue el día 20 es el siguiente:

*“De acuerdo con lo ordenado por el mando nuestras fuerzas han efectuado los movimientos señalados quedando en la siguiente forma: Batallón 405: guarnece la línea comprendida entre las estribaciones de Peña Montañesa por Laspuña al río Cinca, en donde enlaza con la 130 Brigada. Batallón 286: de reserva en Salinas. Batallón 287: refuerza con una Compañía y una sección de armas automáticas el Batallón 405 y guarnece los Collados Gulliver y Santo comprendido entre Peña Montañesa y Punta Solano y altura de la Peña Montañesa. Batallón 288: En reserva en Badaín, acantonadas las fuerzas en los terrenos adyacentes.”*

Complementando las órdenes se encarga a los jefes de los batallones 286 y 288 que cubran con armas automáticas las alturas de los pueblos donde pernoctan, con el objetivo de poder hacer un fuego eficaz en el momento mismo en que aparezca la aviación enemiga. Otra de las medidas de prevención adoptadas es que las compañías estén apartadas durante el día de los pueblos o de las aglomeraciones de casas, que sólo deberán utilizarse para pernoctar las fuerzas por la noche, como modo de evitar dar vistas a la aviación enemiga.

Y mientras la 43ª División se apresta para el combate que se avecina, el día 23 una avioneta republicana procedente del pueblo del pueblecito francés de Ossun, tras sobrevolar el macizo de Las Tres Sorores, aterrizó sin novedad en el provisional aeropuerto de Pineta. Tras comprobar el buen estado de la pista, emprendió de nuevo el vuelo hacia su punto de partida, pero en aquella ocasión por Bielsa. Los observatorios franquistas lo único que pudieron hacer en aquel momento fue observar impotentes la maniobra, limitándose a cursar el parte correspondiente.

*“A las 15 horas un avión procedente de Francia atraviesa la frontera por Las Tres Sorores, y se interna nuevamente en dicho país, por la parte de Bielsa.”*

Y aunque no existen pruebas documentales que permitan verificar los motivos reales de aquel vuelo, no es difícil inferir que la misión del piloto de aquella avioneta pudo ser doble, primero, comprobar el estado real de la pista del aeródromo y, segundo, llevar a Bielsa personalmente y sin intermediarios las últimas instrucciones a la 43 División, pues, los primeros combates sobre Sort, Tremp y Balaguer, a cargo del Ejército del Este, ya se habían iniciado la noche del 21 al 22.

Con indiferencia de las vicisitudes de aquel aeródromo, los despliegues y marchas previos al salto sobre el campo enemigo, tuvieron algo de positivo para los batallones de la 72 BM, al estar previsto que se les proporcionaran botas nuevas. Orden que da la razón al joven miliciano Satué, cuando se quejaba en un escrito de tener que andar con alpargatas desde el día 3 de mayo, y que a estas alturas de mes le deberían servir ya de pantuflas. Sin embargo, el motivo de semejante deferencia hace sospechar con razón que, muy probablemente, estos mismos batallones serán los que en un momento dado se deberán lanzar los primeros al ataque.

*“El Jefe de la 72 Brigada Mixta, aprovechará estas circunstancias para reorganizar eficazmente los Batallones 286 y 288, dotándolos de calzado, para*

*lo cual, por razones especiales y que deben quedar a la discreción de los demás Jefes de la Brigada, la División atenderá preferentemente en los envíos que reciba de esta clase a las fuerzas de la 72 Brigada Mixta.”*

Dentro también de la nueva disposición, la 130 BM, disminuida ahora numéricamente tras la marcha del batallón 407, reajusta su línea. De esta forma el batallón 520 pasa a ocupar desde Puyarruego hasta la carretera, con una compañía en la línea de resistencia, otra en Puyarruego y la tercera de vigilancia encima de Escalona. Las otras secciones están repartidas entre las Masadas de Belsierre y el propio Belsierre al Norte de Puyarruego.

Al batallón 517 se le destina a ocupar la línea formada desde Masadas de Belsierre, que alargándose por Los Lobos y por la parte Sur de la loma de las Sestrales, concluye en el camino de Vió a Bestué. Y por último, al batallón 519 se le deja como reserva de la brigada. Formando parte de la misma brigada están la Compañía de Depósito y la Compañía de Guerrilleros de la misma unidad. Esta última tiene distribuidos sus pelotones entre Escuaín, Mesón de Puértolas, puente de Laspuña y en el puesto de mando de la brigada, afincado ahora en el Hospital de Tella. El batallón 407, que en esta nueva distribución es el que lleva la peor parte, ya que aunque regresa a la 102 BM, su unidad madre, para hacerlo tendrá que caminar sin descanso dos días.

El día 25 de mayo, tres días después de haberse iniciado la ofensiva gubernamental sobre Balaguer y Tremp, la 43 División se dispone a ejecutar la orden particular de adoptar una actitud ofensiva. La orden que a su vez da Beltrán a la unidad, confirma que, ante la “*vigorosa ofensiva*” del Ejército del Este, el cual ha “*logrado cortar en su avance la carretera que desde Balaguer sube al Valle de Arán y adelantar sus líneas en todo el frente*”, la 43 División debe colaborar a esas operaciones “*efectuando una acción ofensiva por su flanco izquierdo contra la carretera de Benasque*”, a fin de aislar los núcleos enemigos situados al Norte de dicha carretera.

El mismo día 26, ante los grandes combates que tienen lugar en el frente de Tremp, la 3ª de Navarra, la que cerca Bielsa, se ve precisada a tener que prescindir de una batería del 10,5, que sin demora y por orden superior pasa a ser enviada con destino a aquel comprometido frente.

El 28 vuelve la aviación fascista, bombardeando como ya va siendo habitual el sector de la 130 BM. Ataque que se intenta repeler con fuego intenso de armas automáticas, según afirma el enemigo: “*Los aparatos son tiroteados intensamente*”. Los dos días sucesivos los observatorios de la 72 BM registran que están oyendo “*por el E. frecuentes e intensos bombardeos de aviación*”. Es decir, los provenientes del frente del Segre donde la República, y la 43ª División como socio minoritario, se están jugando la última carta.

El último de aquellos días se pasa a los franquistas un individuo que al parecer habla hasta por los codos.

*“Por un evadido, que junto al Sanatorio de Pineta están construyendo un aeródromo, donde esperan traer 10 o 12 cazas, habiendo aterrizado uno, en prueba. Convoy diario a Francia, con 60 mulos.”*

Cuando se atornilla al “pasado” a las líneas franquistas, éste explica que él es el capitán médico Manuel Mur Sierra, director de la Clínica de Pineta<sup>23</sup>, motivo por el cual le consta que se han realizado dos grandes evacuaciones de heridos republicanos a Francia, una el 15 de abril y otra el 2 de mayo. Del mismo modo que tiene constancia de que en el mismo hospital se llevan asistidos hasta la fecha un total de casi 800 heridos. Puesto a largar, larga todo al respecto sobre la construcción del aeródromo en el llano de Pineta, incluida la prueba del anterior día 23 anterior, o todo lo concerniente a los convoyes que diariamente pasan a Francia.

Hay que aclarar que el citado personaje en realidad no respondía al nombre que da a sus captores, ya que con toda seguridad se puede afirmar que no es la persona que dice ser, aunque que por los detalles que aporta al enemigo cabe la sospecha de que el personaje ha debido trabajar durante algún tiempo en el propio hospital, pero bajo otro nombre<sup>24</sup>. En su caso, con el propio que desconocemos.

Ese mismo día un funcionario francés, en esta ocasión un agente de información franquista a sueldo, vuelve a dar noticia de la existencia del aeropuerto de Pineta. Todas aquellas nuevas se reciben el día 30 en los Servicios de Información franquistas, situados en el Cuartel General del Generalísimo en Burgos. Lo que motiva que la aviación fascista bombardee sin piedad Pineta el día 31, en una acción que si bien no causa bajas humanas, alcanza al propio sanatorio, en aquel entonces hospital de sangre, destruyendo parte del comedor del tercer piso y una de sus habitaciones.

El mismo día 30, dentro de lo que se supone son operaciones de hostigamiento previas al intento de salida de la división, la 130 BM se apresta a hostilizar al enemigo, operación que se encarga al batallón 517 y a la compañía de Guerrilleros de la unidad, fuerzas a las que tiene que complementar una de las compañías de zapadores de la brigada. La misión tiene como objetivo el constituir un punto de apoyo avanzado en Sierra Custodia, al sur de Monte Perdido, que permita la vigilancia de los caminos que conducen desde Fanlo, Buisán o Nerín hasta la frontera francesa. Punto que en el futuro puede servir también, según se afirma en la orden, como base de partida para otras posibles infiltraciones posteriores.

### **El final de la esperanza.**

La leve esperanza que durante unos días ha planeado sobre la 43 División, desde la visita de Negrín el día 16 del mes pasado, la que pasaba por la posibilidad de una salida del cepo de Bielsa por sus propios medios, se diluye como un azucarillo, borrada a causa del fracaso con que se saldan las operaciones generales en el frente del Este que, aunque concluidas con gran número de bajas por ambos bandos, determina, en el caso del Ejército Popular de la República, que se den éstas por concluidas el día 1 de junio.

Sobre el terreno el día 27 de mayo el Estado Mayor Central republicano ya ha tirado la toalla, al disponer en su directiva núm. 5 que “*conseguido uno de los objetivos* (atraer reservas) y *para no desgastar las unidades propias*” el Ejército del Este y la Agrupación Autónoma del Ebro deberán pasar provisionalmente a la situación de defensiva.

---

<sup>23</sup> Para más detalles de aquella institución durante la guerra ver el trabajo de Luis Alfonso Arcarazo, “*María Cristina Fantova Santaliestra ha cumplido 100 años*”, en Boletín Informativo de Sanidad Militar, nº 18, año V, 2013, pp. 19-24.

<sup>24</sup> Información al autor del amigo Luis Alfonso Arcarazo.

Circunstancia que mueve al inmediato repliegue de la 43 División a sus posiciones anteriores, no sin que antes se despidan del 2º batallón de Sicilia rebelde, que atento vigila a la 102 BM desde sus posiciones, situadas en las Coronas de Barbaruens, al cual, a modo de saludo, le envían el día 1 diez morterazos de despedida. Beltrán, curiosamente, no *recordara* nada de todo esto en su trabajo de Moscú en la Academia militar Frunze: *Acciones defensivas* y menos aún esta operación de salida en concreto, silenciando así el fracaso general de los gubernamentales.

### **Los fascistas preparan el asalto final**

Durante la ofensiva republicana en el Segre, los cielos de Bielsa ven desfilar a los Heinkel 45 o los 51, las escuadrillas 6-G-15 y del grupo 1-G-2, cazas y bombarderos respectivamente, que actuaran durante seis días bombardeando y ametrallando Puértolas y Belsierre, en el sector ocupado por la 130 BM, en un intento encaminado a fijar e inmovilizar a la división.

Pero la simple posibilidad de que la 43 División pueda contar en un momento dado con el apoyo de una aviación propia, junto a la actitud ofensiva de la propia división en los días anteriores, factores a los cuales se vinieron a sumar el temor de que en un momento u otro se pueda reabrir de nuevo la frontera francesa, obliga al alto mando franquista a tener que replantearse en serio la liquidación definitiva de la Bolsa de Bielsa.

De hecho dicha orden ya se había dado en el llamado Cuartel General del “Generalísimo” el 16 de mayo anterior, pero la oportuna ofensiva republicana en el Segre ha obligado a tener que aplazarla temporalmente. Dicha orden decía así:

*“Efectuar una operación en los altos valles del Cinca y del Cinqueta para batir las fuerzas enemigas que en ellos resisten y efectuar la limpieza de los mismos hasta la zona fronteriza.”*

Como una confirmación más sobre la agresividad que gasta todavía la 43 División, el día 2 de junio, la infiltración republicana de la 130 BM sobre el Sur de Monte Perdido, a cargo del batallón 517 y de los Guerrilleros, tiene sabrosos frutos, al lograr éstos últimos llegar hasta la ermita de San Pelayo, situada al Norte de Fanlo, donde, a falta de combates, *confiscan* al enemigo 1.500 ovejas que intentarán pasar a sus líneas, pensando en engrosar con ellas las reservas propias.

La operación, que está a cargo del antiguo maestro Casajus, jefe de una sección de guerrilleros, es observada personalmente por Beltrán y *Juanito* Lacasa, jefe de la brigada, que, mediante la ayuda de banderas de señales, ordenan que se retiren a sus posiciones.

Regresando al aeródromo de Pineta, un hecho es cierto, el propio Beltrán, jefe de la 43 División, concedió la mayor importancia a aquellas obras lo demuestra el hecho que mediada la mañana del 12 de junio, es decir, desencadenado ya el ataque final sobre la Bolsa, que tres días más tarde lograría el desalojo definitivo de la división, encontró todavía tiempo para ordenar por escrito que la sección de ingenieros de la división continuasen “construyendo el campo”.

Y la prueba de lo avanzado de aquellas obras, fue que concluida la Bolsa, el día 19 y como muestra del buen estado de su pista, una avioneta marca “Passarola”, pilotada por su dueño, el terrateniente y abogado portugués José Adriano Pequito Revelho, en aquellos momentos piloto voluntario en el bando nacional, aterrizó en aquel improvisado aeródromo de Pineta, sin problemas<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> Emilio Herrera Alonso “*Viriatos do ar*”, *Aviadores portugueses en la guerra de España*. Revista *Aeroplano*, núm. 12.