

25 DE MAYO DE 1938: EL TRÁGICO BOMBARDEO DE ALICANTE EN LA DOCUMENTACIÓN ITALIANA

Gaspar Díez Pomares*

*Cañada Blanch Centre, UK/Universidad de Alicante, España. E-mail: gaspar.pomares@ua.es

Recibido: 27 marzo 2017 /Revisado: 12 julio 2017 /Aceptado: 25 noviembre 2017 /Publicado: 15 junio 2018

Resumen: Durante la Guerra Civil española la ciudad de Alicante fue bombardeada por los colaboradores internacionales del bando sublevado, fundamentalmente por la *Aviazione Legionaria delle Baleari*, la facción aérea del ejército fascista italiano situada en Mallorca. El más trágico de todos estos ataques tuvo lugar el 25 de mayo de 1938, el denominado bombardeo sobre el Mercado Central de Alicante. El artículo profundizará en este dramático episodio analizando la documentación generada por los autores de la incursión: los diferentes diarios de vuelos de las unidades que participaron y un conjunto de seis fotografías tomadas desde los aviones en el momento del bombardeo.

Palabras clave: Guerra Civil española; Alicante; bombardeo; guerra aérea; aviación italiana.

Abstract: During the Spanish Civil War the city of Alicante was bombed by the international partners of the rebel side, mainly by the *Aviazione Legionaria delle Baleari*, the air faction of the Italian fascist army located in Mallorca. The most tragic of these attacks took place on May 25, 1938, the so-called bombing of the Central Market of Alicante. The article delves into this dramatic episode analysing the documentation generated by the authors of the raid: the various daily flights of the units involved and a set of six photographs taken from airplanes at the time of the bombing.

Keywords: Spanish Civil War; Alicante; bombing; air war; Italian aviation.

INTRODUCCIÓN

El 25 de mayo de 1938, durante la Guerra Civil española, tuvo lugar el recordado bombardeo sobre el Mercado Central de Alicante, uno de los episodios más trágicos que sufrió la retaguardia republicana por acción de los ataques aéreos perpetrados por los colaboradores internacionales del bando sublevado. Junto con Durango (31 de marzo de 1937), Gernika (26 de abril de 1937), Lleida (2 de noviembre de 1937), Granollers (31 de mayo de 1938) o Xàtiva (12 de febrero de 1939), entre otros no citados, ha quedado fijado como ejemplo de la nueva guerra aérea que se desarrolló durante la contienda y que tan graves consecuencias tuvo para la población civil¹.

Según se expone en la memoria redactada por la Junta Local de Defensa Pasiva de Alicante², aquel 25 de mayo de 1938 se produjo un bombardeo “sobre Mercado y Barrios céntricos” a las 11 horas, con un total de 90 bombas lanzadas, causando 273 muertos y 224 heridos. Atendiendo únicamente al estado numérico de

¹ Solé i Sabaté, J. M. y Villarroya, J., *España en llamas. La guerra civil desde el aire*. Madrid, Temas de Hoy, 2003, pp. 303-316.

² USAM.OMS, Serie 2, Subserie 8, Carpeta 33. “Alicante”.

las víctimas, el alcance de la tragedia de este suceso no ofrece ninguna duda.

Partiendo de estas dramáticas consideraciones, el objetivo principal del artículo es profundizar en este bombardeo analizando fundamentalmente la documentación elaborada por los autores de esta incursión, la *Aviazione Legionaria delle Baleari*, es decir, la facción aérea del ejército fascista italiano situada en Mallorca. En este sentido, se tomará como referente dos tipos de documentos. Por un lado, los diferentes diarios de vuelo redactados por cada una de las unidades que participaron en la incursión. Por otro lado, una serie de seis fotografías realizadas desde los mismos aviones en el momento del ataque.

1. EL BOMBARDEO EN PALABRAS: LOS DIARI STORICI

Antes de entrar de lleno en el análisis de los denominados *Diari storici*, es decir, los diarios de vuelo, conviene detallar brevemente la organización del ejército aéreo italiano con base en Mallorca. La *Aviazione Legionaria delle Baleari* estaba formada por el *XXV Gruppo Bombardamento Notturmo "Pipistrelli delle Baleari"*, compuesto por las escuadrillas 251ª y 252ª, que usaban bombardeos Savoia 81; el *X Gruppo Autonomo Caccia "Baleari"*, integrado por las escuadrillas 101ª y 102ª, con aviones Fiat CR 32; el *8º Stormo de Bombardamento Veloce*, constituido por el *XVII Gruppo "Falchi delle Baleari"* y el *XXVIII Gruppo "Falchi delle Baleari"*, con las escuadrillas 18ª-52ª y 10ª-19ª respectivamente, todas ellas con bombardeos Savoia 79; y una sección de hidroaviones ("Sezione Idro")³. Con respecto al bombardeo del 25 de mayo de 1938, la actividad de este día sobre la ciudad de Alicante ha quedado recogida en los diarios de vuelo de la Aviación Legionaria, del *8º Stormo* y de las escuadrillas 10ª y 19ª.

Atendiendo a lo citado en el párrafo anterior, y siguiendo un orden jerárquico, en el diario de la

³ USAM.OMS, Serie 5, Carpeta 53. "Aviazione Legionaria delle Baleari. Diario Storico dal 15 Gennaio al 14 Settembre 1938"; y Emiliani, A.; Ghergo, G. F. y Vigna, A., *Spagna 1936-39: l'aviazione legionaria*. Milano, Intergest, 1973, p. 7.

*Aviazione Legionaria delle Baleari*⁴, el 25 de mayo de 1938 se relatan, además de la advertencia de las condiciones atmosféricas ("mediocres"), toda una serie de datos referentes a los aviones que conforman cada grupo, así como su ubicación. En el caso particular del ataque sobre Alicante, sólo se menciona el bombardeo del puerto a manos de 8 Savoia 79 ("8 S.79 bombardato il Porto di Alicante"), indicándose la incidencia de una reacción antiaérea.

En segundo lugar, continuando con la enumeración jerárquica, el diario del *8º Stormo de Bombardamento Veloce*⁵, después de citar una especie de inventario sobre los aviones operativos de toda la unidad (14 Savoia 79), inicia el relato de la actividad bélica llevada a cabo. Se señala el bombardeo del puerto de Alicante ("bombardamento porto di Alicante") con dos formaciones de cuatro y tres aviones respectivamente, partiendo a las 8:10 y regresando a las 10:50, estando al mando los capitanes Zigiotti y De Prato⁶ y sumando un total de 17 horas y 40 minutos de vuelo. En relación con los proyectiles empleados, se citan 56 bombas de 100 kg, 8 bombas de 20 kg y otras 20 de 15 kg. Finalmente, atendiendo a los resultados de la acción, se indica que los objetivos han sido parcialmente golpeados ("obbietti vi parzialmente colpiti"), destacándose además una fuerte reacción antiaérea.

En último lugar, el diario de vuelo de la 19ª escuadrilla inicia su registro señalando, a modo de título y en letras mayúsculas, el bombardeo del puerto de Alicante ("bombardamento dei porto di Alicante")⁷. El resto del diario resulta una especie de horario, mediante el cual, enumerando unas horas concretas, cita la actividad

⁴ USAM.OMS, Serie 5, Carpeta 53. "Aviazione Legionaria delle Baleari. Diario Storico dal 15 Gennaio al 14 Settembre 1938".

⁵ USAM.OMS, Serie 5, Carpeta 54. "8º Stormo BV. Diario Storico dal 12 gennaio 1938 XVI al 31 maggio 1939 XVII".

⁶ Se trata de los capitanes Tullio De Prato y Prieto Zigiotti, al mando, respectivamente, de la 10ª y 19ª escuadrilla (USAM.OMS, Serie 5, Carpeta 53. "Aviazione Legionaria delle Baleari. Diario Storico dal 15 Gennaio al 14 Settembre 1938").

⁷ USAM.OMS, Serie 5, Carpeta 63. "Diario Storico. 19ª Squadriglia. OMS. Dal 21 de Novembre 1937 al 31 Maggio 1939".

que tuvo lugar. De esta manera, a las 4 de la madrugada se apunta el despertador para los especialistas; a las 4:30 se cita el mismo, pero para los pilotos; a las 5:30 se indica que todos los aparatos están preparados, pero los boletines señalan por el norte condiciones atmosféricas pésimas, por lo que el objetivo se cambia y marchan a bombardear el puerto de Alicante con cuatro aviones, de los cuales uno es cedido a la 10ª escuadrilla, “que conduce”; a las 8:10 los aviones se elevan y, después de hacer un recorrido sobre el campo, se dirigen con decisión hacia el objetivo, ganando gradualmente altura, señalándose, sin más, que el tiro ha resultado “eficaz”; finalmente, a las 10:50 se vuelve con normalidad a la base y, después de dejar los aparatos, el personal queda “libre” de obligaciones.

Por otro lado, la 10ª escuadrilla aporta un diario menos esquemático y escrito a mano⁸. Se inicia el texto marcado el objetivo: el puerto de Alicante. Seguidamente se sucede un relato del ataque. Parten de *Son Sant Joan* a las 8:10 un total de seis aviones, en formación de triángulo. Después de la partida, el avión posicionado en el extremo derecho, por una avería en las hélices, se ve obligado a aterrizar con el cargamento de las bombas. El resto de los cinco aviones continúan navegando de manera regular, frente a unas condiciones atmosféricas calificadas de “discretas”. El bombardeo tuvo lugar a las 9:35 horas, sobre una cuota de 5.600 metros, lanzando 32 bombas de 100 kg, tipo mina, y 16 bombas de 15 kg, también del mismo tipo. Durante la incursión, según indicaciones del diario, “la fuerte deriva” provocó que el tiro se escorara “ligeramente hacia la izquierda”. En cuanto a la reacción antiaérea, se cita que no hubo ninguna incidencia, ni tampoco la presencia de cazas enemigos. Efectuado el tiro, la formación giró hacia la derecha, en dirección a la costa, tomando la ruta de regreso, aterrizando en la base a las 10:50 horas.

⁸ USAM.OMS, Serie 5, Carpeta 62. “10ª Squadrilla Bombardamento Veloce. Diario Storico”. En la misma carpeta también existe una copia a máquina, pero en referencia al 25 de mayo de 1938 se encuentra una errata en la fecha: se transcribió el bombardeo que realizó esta escuadrilla, pero un día después, sobre el campo de aviación de Celdrà.

Teniendo presente lo expuesto en cada uno de los diarios de vuelo se encuentran coincidencias en el objetivo y en la actividad bélica: el bombardeo del puerto de Alicante (citado en los cuatro documentos); en unas condiciones climáticas poco favorables (no se señala ningún dato al respecto en el diario del 8º *Stormo*); y en las horas de salida (8:10) y de llegada (10:50), aunque este punto no se cita en el diario de la *Aviazione Legionaria delle Baleari*.

Por otro lado, algunos datos sólo son mencionados en un único diario. En el del 8º *Stormo* se señala una doble formación de aviones (4 y 3 respectivamente), el personal al mando (los capitanes Zigiotti y De Prato), así como las horas totales de vuelo (17.40'). En el registro de la 19ª escuadrilla se cita que la 10ª conduce el ataque y que, debido a las pésimas condiciones atmosféricas, se cambia el objetivo y se marcha a bombardear el puerto de Alicante. En el diario de la 10ª se hace referencia a la hora del impacto (9:35), la cuota de éste (5.600 metros) y el rumbo después del ataque (un giro hacia la derecha en dirección a la costa, tomando la ruta de regreso).

Por su contra, existen diferencias en el número de los aviones y de las bombas empleadas, así como en la respuesta antiaérea y en el resultado del bombardeo. Con relación al número de aparatos utilizados, la disconformidad más destacable surge entre el diario de la *Aviazione Legionaria delle Baleari* (8 Savoia 79) y del 8º *Stormo* (dos formaciones, de cuatro y tres aviones respectivamente), que difieren en un aparato. De los diarios de las dos escuadrillas, teniendo presente que están relacionados con una unidad inferior, el número total se concluye de la suma de los dos datos, de tal manera que si se considera que el avión que cede la 19ª escuadrilla a la 10ª se encuentra en los datos de esta última, se podría considerar un total de ocho aviones los que participaron en el ataque, tres de la 19ª y cinco de la 10ª, restado el sexto que volvió a la base por avería.

Otra diferencia se muestra en el número final de proyectiles utilizados. Los datos registrados en el diario de la 10ª escuadrilla sólo corresponderían a ésta, puesto que la cifra total tendría que resultar de la suma de los proyectiles de la 19ª, que no aporta datos. Esto trae a con-

siderar que el número total sería el aportado por el 8º Stormo (56 bombas de 100 kg, 8 de 20 kg y otras 20 de 15 kg), en base a que este diario sí que recoge la actividad de las dos escuadrillas. Ese día se lanzaron, por lo tanto, un total de 84 bombas (cifra cercana a las 90 señaladas por el informe de la Junta Local de Defensa Pasiva de Alicante anteriormente citado). Igualmente, el peso de las bombas nos indica que se utilizaron proyectiles explosivos (100 y 15 kg) e incendiarios (20 kg)⁹. Además, estos últimos, dado que no se citan en el diario de la 10ª, formaron parte del cargamento de la 19ª.

Continuando con el análisis de las diferencias, conviene destacar, igualmente, la reacción antiaérea y los resultados del bombardeo. El primero de los puntos sí que se ha registrado tanto en el diario de vuelo de la *Aviazione Legionaria delle Baleari* como el del 8º Stormo (“fuerte” en este caso). En los diarios de las escuadrillas, por su contra, los registros son diferentes: en la 19ª no se señala nada sobre el tema, ni a favor ni en contra, y en la 10ª se cita que no hubo reacción antiaérea ni presencia de cazas enemigos. Ello lleva a considerar que durante el ataque, como mínimo, se realizaron dos pasadas sobre la ciudad de Alicante. En la primera participó la 10ª escuadrilla (no se puede corroborar si también la 19ª), cogiendo desprevenido al bando republicano. En la segunda sólo participó la 19ª escuadrilla, recibiendo, en este momento, la respuesta antiaérea.

El segundo de los puntos, los resultados de la incursión, estos deben analizarse teniendo en cuenta el objetivo inicial. Como ya se ha indicado, en los cuatro diarios se cita, bien como objetivo o bien como resultado de la actividad bélica de ese día, el bombardeo del puerto de Alicante. En el diario de la *Aviazione Legionaria delle Baleari* se señala que se ha bombardeado esta zona. En el 8º Stormo se cita, por lo que respecta a la actividad bélica, el bombardeo del puerto y se marca, además, que “los objetivos han sido parcialmente golpeados”. La 10ª escuadrilla fija como objetivo de nuevo el puerto y registra como “la fuerte deriva ha des-

viado el tiro ligeramente hacia la izquierda”. Por último, el diario de la 19ª señala igualmente el puerto como objetivo pero, por el contrario, se comenta la eficacia del tiro, marcando una notable diferencia en relación con los dos anteriormente citados (8º Stormo y 10ª escuadrilla). De todo ello se concluye, en primer lugar, que se fijó el puerto de Alicante como objetivo inicial. En segundo lugar, los resultados hacen referencia, en dos de los diarios, al alcance parcial o al desvío del tiro, lo que extiende las consecuencias del bombardeo más allá del puerto, sin concretar sobre qué zonas. En tercer lugar y último lugar, guardando similitudes con el punto anterior, en ninguno de los diarios se cita expresamente que los ataques hubieran alcanzado ni el centro urbano ni el Mercado Central de Alicante.

No obstante, los mandos italianos sí que tuvieron conocimiento de la caída de proyectiles sobre la ciudad, aunque no se reflejara directamente en los diarios. Este dato se encuentra en los *Stralci informazioni*,¹⁰ una recopilación de diferentes informes, escuchas y boletines que el ejército italiano interceptó del bando republicano. En este documento, el 25 de mayo de 1938, bajo el título “efectos del bombardeo en el Puerto de Alicante”, se citan dos informes. El primero de ellos, proveniente de la Jefatura del aire, se trata de una escucha de radio del bando republicano, entre Valencia y Barcelona, en dónde se cita como alrededor de las 10:30 horas Alicante sufrió un terrible bombardeo¹¹, en el que participaron siete aviones que lanzaron gran cantidad de bombas en el centro habitado en dos pasadas, con una diferencia de 4 minutos; se destaca también el acto heroico de los Guardias de Asalto y se reproduce la nota de pésame del cuerpo diplomático situado a la ciudad. El segundo de los informes, “un boletín rojo” proporcionado por el Comando General de las Baleares, señala un intenso bombardeo sobre la ciudad de Alicante, llevado a cabo por la aviación extranjera al servicio de los rebeldes,

⁹ La diferenciación del tipo de proyectil según el peso queda especificada, por ejemplo, en el diario de vuelo de la 10ª escuadrilla respecto a otros días que sí que emplearon este tipo de bomba.

¹⁰ USAM.OMS, Serie 2, Subserie 8, Carpeta 35. “Stralci informazioni sugli effetti dei bombardamenti aeri dal 1 Gennaio 1938 al 29 Marzo 1939”.

¹¹ En el diario de la 10ª escuadrilla se menciona que el bombardeo tuvo lugar a las 9:35 horas. La diferencia de una hora se debe a que ambos bandos no utilizaban el mismo huso horario.

causando 250 muertos, más de 50 edificios destruidos y un número elevado de heridos.

2. EL BOMBARDEO EN IMÁGENES: SEIS FOTOGRAFÍAS AÉREAS

Las fotografías aéreas del bombardeo del 25 de mayo de 1938 forman una serie de seis instantáneas en positivo¹², en las que se observa, en todas ellas, una vista aérea de la ciudad de Alicante, siempre destacando el protagonismo de su puerto. Son seis imágenes, por lo tanto, realizadas desde los mismos aviones que llevaron a cabo este ataque y en el preciso momento del lanzamiento de las bombas, siguiendo además un orden concreto entre ellas que permite observar, parcialmente, la secuencia de la incurción¹³.

Depositadas en un archivador que recoge otras tantas imágenes sobre diversos ataques a ciudades y pueblos de Cataluña y del País Valenciano, están adheridas, en su borde superior, a una hoja que, a su vez, aporta datos sobre el bombardeo: fecha (25/5/38), hora (10), cuota (5.600), visibilidad (buena), la acción del ataque ("*bombardamento porto Alicante*"), y el grupo encargado ("*28º Gruppo B.V.*"). Por otro lado, en el reverso de la primera de las fotografías, siguiendo una plantilla común, también se observan datos similares a los anteriormente citados: la fecha (25/5/38), la hora (10), la visibilidad (buena), la cuota absoluta (5.600), la zona fotografiada (el Puerto de Alicante), y la tripulación al mando (el jefe de la formación Di Carlo¹⁴ y el fotógrafo Romiti)¹⁵. En ambos casos son registros que coinciden con las cifras volcadas en los diarios, a excepción de la hora del ataque¹⁶.

¹² USAM.OMS, Serie 2, Subserie 7, Carpeta 30. "Obiettivi vari".

¹³ Las seis fotografías se pueden consultar en el Anexo 1.

¹⁴ Se trata del Mayor Mario Cesare Di Carlo, jefe del Grupo 28 (USAM.OMS, Serie 5, Carpeta 53. "Aviazione Legionaria delle Baleari. Diario Storico dal 15 Gennaio al 14 Settembre 1938").

¹⁵ En la plantilla también se citan otros datos que no han sido registrados, como la escala, el tipo de cámara o la distancia focal.

¹⁶ La salida y la llegada registrada en tres de los diarios, respectivamente las 8:10 y las 10:50, hace factible que la hora del bombardeo se sitúe sobre las

Estas seis fotografías, al igual que ha sucedido con los diarios de vuelo, presentan una serie de singulares características en lo que respecta a los datos que ofrecen. Uno de los aspectos más relevantes se encuentra en el impacto de los proyectiles, así como en las zonas afectadas. Siguiendo el orden de la secuencia del ataque, en la primera de las instantáneas (ilustración 1) no se observa ningún impacto de proyectil. Estos sí que se muestran en las tres siguientes fotografías (ilustraciones 2, 3 y 4), en dónde se contempla el aumento progresivo de la colisión de las bombas, desde los barrios marítimos hasta el interior del puerto, lo que pone en evidencia el carácter secuencial entre estas tres instantáneas. Las dos últimas fotografías (ilustraciones 5 y 6) también han captado impactos de proyectiles, pero esta vez a la entrada del puerto, siguiendo un aumento progresivo de las colisiones, lo que remarca, de nuevo, ese carácter secuencial.

Los impactos de los proyectiles permiten, a su vez, conocer el número de bombas lanzadas en el conjunto de las seis fotografías. Este dato resulta fácilmente observable en las dos últimas imágenes, en dónde su correlación temporal arma la secuencia ya citada mostrando en la última de las instantáneas (ilustración 6) el impacto de un total de ocho bombas de mayor peso y otras cuatro de menor. En las ilustraciones 2, 3 y 4 se puede igualmente contabilizar un número determinado de impactos. En este caso, tomando como referencia la fotografía número 4, el número total de bombas visibles no resulta tan evidente como en el caso de la última de las instantáneas (ilustración 6), debido a que los proyectiles caídos en los barrios marítimos no son tan fácilmente distinguibles como los impactados sobre el mar. Se puede considerar el impacto de entre 8 o 10 bombas de menor peso y entre 4 o 5 de mayor carga. Teniendo en cuenta, por un lado, la secuencialidad de las imágenes y, por otro lado, que la carga máxima de bombas que podían transportar los Savoia 79 era de 1250 kg¹⁷, según el número de impactos visibles, tanto las ilustraciones 2, 3 y 4, como las fotografías 5 y 6, corresponden al

9:35, el momento citado en el diario de la 10ª escuadrilla.

¹⁷ Howson, G., *Aircraft of the Spanish Civil War 1936-39*. London, Putnam, 1990, p. 271.

lanzamiento de dos únicos aviones. Queda fuera del marco de estas seis instantáneas, por lo tanto, las bombas lanzadas por el resto de los aparatos que formaban parte de esta incursión, según lo expuesto en los diarios, entre cinco o seis más.

No obstante, a pesar de situarse fuera del marco de las fotografías una parte del bombardeo, además de las conclusiones citadas hasta el momento, también es posible obtener otra serie de datos. En primer lugar, se puede conocer el procedimiento utilizado en el lanzamiento de los proyectiles por parte de los Savoia 79. Según se desprende de los impactos captados en las instantáneas, por cada avión se lanzó una fila de bombas, tanto de mayor como de menor carga, de tal forma que las de mayor peso quedaron en los extremos y las de menor impactaron en el centro, es decir, el lanzamiento de los proyectiles se dispuso siguiendo un orden concreto: mayor peso, menor peso, mayor peso.

En segundo lugar, se puede corroborar la dirección de tiro que siguieron los aviones en cada uno de los lanzamientos fotografiados. Por un lado, en las ilustraciones 1, 2, 3 y 4 el ataque se realizó dirección oeste-este, es decir, iniciado desde el continente, a tenor de que el aumento gradual de los impactos comienza en los barrios marítimos y termina dentro de la zona portuaria. Además, el avión que realizó las fotografías no es él que lanzó las bombas y se situó, con relación a éste, por detrás. Por otro lado, en las ilustraciones 5 y 6 la incursión se realizó en dirección este-oeste, es decir, desde el mar. De nuevo, la secuencia entre las dos imágenes y los impactos de los proyectiles confirman esta trayectoria. Esta vez, por la dirección del tiro, no se puede aseverar si las bombas fueron lanzadas desde el avión que tomó las fotografías o desde otro aparato.

En tercer lugar, se distinguen dos incursiones diferentes durante el bombardeo: el número uno correspondería a las cuatro primeras fotografías; la número dos a las dos últimas. Entre ambas no existe, además, una continuidad temporal inmediata, a tenor de que las secuelas de los impactos de las fotografías 2, 3 y 4 sólo son visibles en unas pequeñas nubes de humo dentro del puerto o en los restos de las explosiones de los proyectiles anteriores en la zona

central del paseo marítimo. Si a este dato le sumamos la dirección de tiro seguida por los aviones y los impactos visibles, se confirma, como mínimo, que aquel 25 de mayo sobre la ciudad de Alicante se realizaron dos pasadas, una de ellas iniciándose desde el continente, la otra justo en dirección contraria, buscando, según los impactos observados, bombardear el puerto de Alicante.

Mayor dificultad se presenta a la hora de conocer si estas dos pasadas fueron realizadas por el mismo grupo de aviones, si el principio y el final del bombardeo quedan fuera o dentro de las seis instantáneas, y cuál de las dos escuadrillas fue la autora de las fotografías.¹⁸ Según se ha observado en los diarios de vuelo, resultaría probable que en la segunda de las incursiones que se ha fotografiado ya hubiera reacción antiaérea, lo que sitúa a las fotografías 5 y 6 dentro de la 19ª escuadrilla. Igualmente, se puede considerar que las seis fotografías fueron realizadas desde un mismo avión: por un lado, la información volcada en el reverso de la primera de las instantáneas cita a un único fotógrafo (Romiti); por otro lado, atendiendo al caso de la ciudad de Alicante, de los 41 días de bombardeos de los que se tiene constancia fotográfica,¹⁹ se observa una patrón que confirma que desde un único aparato se realizaban el conjunto de fotografías que formaban parte de un mismo ataque. Esta idea haría probable que las cuatro primeras instantáneas también fueran tomadas por la 19ª, considerándose que un mismo avión, en todo momento, siempre estuviera encuadrado en la misma flotilla. Ello supone considerar que la 19ª escuadrilla llevó a cabo una primera incursión desde el continente y sobre el Mediterráneo realizó un viraje, ejecutando una segunda pasada sobre la ciudad.

En la misma línea, también surgen dificultades acerca de la participación de la 10ª escuadrilla dentro del conjunto de las seis fotografías. Si-

¹⁸ Los nombres citados en el reverso de la primera de las instantáneas no aclaran la autoría de las escuadrillas: Mario Cesare Di Carlo, como ya se ha indicado, es el jefe del Grupo 28; el fotógrafo Romiti participó, en otros bombardeos, tanto en la 10ª como en la 19ª escuadrilla.

¹⁹ Se hace referencia a las fotografías depositadas en el *Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare*. Fondo *Operazione Militare Spagna*, Roma.

guiendo su diario, parece situarse con anterioridad a la toma de las instantáneas. El resultado del bombardeo, escorado hacia la izquierda por la fuerte deriva, se aleja de la centralidad que se observa en las cuatro primeras imágenes. Por otro lado, el rumbo seguido después del bombardeo, girando hacia la derecha en dirección a la costa, muestra que la incursión se inició desde el mar y no desde el continente. La existencia de un buque,²⁰ del que sale una columna de humo, en el extremo derecho de la entrada del puerto, hace probable que se iniciara un bombardeo desde el mar escorándose el tiro hacia la izquierda. Ello supondría que se realizaron, como mínimo, tres pasadas sobre la ciudad de Alicante²¹.

Otra cuestión que reclama la atención es observar como en estas seis fotografías, al igual que ya pasó con los diarios de vuelo, en ningún momento se observan impactos de proyectiles ni sobre la zona centro de Alicante ni sobre el Mercado Central. Situado, por lo tanto, fuera del conjunto de las seis instantáneas el bombardeo sobre el casco urbano, la pregunta a plantearse es cuándo tuvo lugar el lanzamiento de los proyectiles sobre esta zona y si se realizó una única pasada o tuvo lugar, como mínimo, otra más.

La respuesta a esta cuestión conviene extraerla del análisis de la zona del Mercado Central visible en las diferentes instantáneas, pero no sólo en las fotografías del 25 de mayo de 1938, sino también en las imágenes captadas de los bombardeos anteriores y posteriores sobre la ciudad de Alicante de los que se tiene constancia fotográfica: el 17 de mayo y el 6 de junio, ambos en 1938²². En este sentido, en las figuras 1,

2, 3 y 4 se observa una ampliación sobre la zona del mercado.²³ La figura 1 pertenece a la segunda fotografía del bombardeo del 17 de mayo, las figuras 2 y 3 son a la cuarta y la quinta instantánea del ataque del 25 de mayo, y la figura 4 es la cuarta fotografía de la incursión del 6 de junio.

Las diferentes alturas desde las que fueron tomadas las imágenes, así como el cambio en la perspectiva y el ángulo de la toma, complica la tarea de encontrar variaciones significativas entre ellas, no obstante, sí que hay un detalle observable en la última figura, la que corresponde al ataque del 6 de junio. En la zona posterior del Mercado Central existe un cambio con relación al resto de las imágenes, concretamente en el cobertizo que cubría la entonces Plaza de la Verdura, como si se hubiera arrancado una parte del techo en el linde con la actual calle Balmes. Fue precisamente en este punto en dónde se situó el epicentro de la tragedia que tuvo lugar aquel 25 de mayo de 1938 en la ciudad de Alicante, no en vano, este espacio recibe hoy el nombre de Plaza 25 de Mayo. A pesar de las casi dos semanas de separación entre los dos bombardeos y las dudas, por lo tanto, que pueden surgir a la hora de vincular las dos imágenes, las secuelas observables en las fotografías del 6 de junio de 1938 retrotraen al bombardeo del 25 de mayo del mismo año, tanto si se trata de un posible impacto de una bomba, como de la reconstrucción todavía pendiente del cobertizo destruido semanas antes.

De esta forma, se debe considerar que el 25 de mayo hubo, al menos, dos descargas de proyectiles sobre la zona centro en dos pasadas diferentes. Una única descarga sería contradictoria, ya que se situaría al final de todo el bombardeo, según las fotografías del 6 de junio, habiendo tenido lugar, al menos, minutos antes un lanzamiento sobre el puerto. Incluso fallando las sirenas y la reacción antiaérea en esta primera pasada, el impacto de las bombas sobre la zona portuaria debió alertar a la población evitando que el centro urbano estuviera concurrido.

²⁰ Se puede tratar el mercante inglés St. Winifred, ancorado en el puerto de Alicante en esas fechas (USAM.OMS, Serie 2, Subserie 8, Carpeta 33. "Alicante".)

²¹ Las tres pasadas entrarían en contradicción con un documento mencionado anteriormente, la escucha de radio republicana registrada en los *Stralci informazioni*, en dónde se cita como sobre las 10:30 horas se llevaron a cabo dos pasadas con una diferencia de 4 minutos.

²² Las fotografías del bombardeo del 17 de mayo y las del 6 de junio se encuentran depositadas en el mismo archivador que las instantáneas del 25 de

mayo (USAM.OMS, Serie 2, Subserie 7, Carpeta 30. "Obiettivi vari").

²³ Las cuatro figuras se pueden consultar en el Anexo 2.

3. CONCLUSIONES: LA RECONSTRUCCIÓN DEL BOMBARDEO

El análisis de la documentación italiana, es decir, la documentación producida por los autores del bombardeo, ha puesto en evidencia una serie de particularidades a la hora de interpretar determinados datos. En los *Diari storici*, por un lado, llama la atención las diferencias que existen entre los mismos, sobre todo en el tipo de redacción y en la manera de volcar la información.²⁴ Por otro lado, las seis instantáneas, como ya se ha comentado, sólo han fotografiado una parte de toda la incursión. En términos generales, tanto los diarios como las fotografías no han registrado el ataque en su totalidad, dejando sin testimonio algunos aspectos, sobre todo los más trágicos, como es el lanzamiento de las bombas sobre el centro urbano y particularmente el Mercado Central.

El por qué ni en los diarios de vuelo ni en las fotografías se hace referencia directa al bombardeo sobre el centro urbano no es una cuestión sencilla de responder. En otro ataque posterior, que tuvo lugar el 12 de febrero de 1939²⁵, al igual que la incursión del 25 de mayo del año anterior, se fijó como objetivo inicial el puerto de Alicante, aunque también se terminó por bombardear el centro urbano y la zona del Mercado Central, pero esta vez sí que quedó reflejado el alcance de los proyectiles sobre el centro de la ciudad tanto en los diarios de vuelo²⁶ como en las instantáneas²⁷. Este episodio lleva a considerar que la falta de registro del

bombardeo del casco urbano, en el caso del 25 de mayo de 1938, no se debió tanto a la intención de ocultar los impactos sobre zonas civiles, como a un desordenado procedimiento a la hora de documentar los ataques. Por ejemplo, los diarios de vuelo parecen preocuparse más por los aspectos cuantitativos y las fotografías cumplen, en todo caso, una doble función: fijar futuros objetivos y dejar testimonio visual, aunque parcial, del ataque. Por otro lado, las diferencias observadas entre los diarios refuerzan este desorden. Igualmente, que las instantáneas fueran tomadas desde un único avión sólo permitía fotografiar una parte de la incursión, aquella en la que participaba el aparato con la cámara fotográfica. Es una documentación, por lo tanto, que busca dejar constancia fundamentalmente del cumplimiento de los objetivos iniciales y enumerar los recursos y el personal empleado.

No obstante, a pesar de las particularidades citadas anteriormente, la documentación analizada ha permitido conocer con mayor detalle la tragedia ocurrida en Alicante el 25 de mayo de 1938. Reconviniendo las diferentes piezas, ese día la ciudad alicantina fue bombardeada por la *Aviazione Legionaria delle Baleari*. Los autores de esta incursión concretamente fueron las escuadrillas 10ª y 19ª del Grupo 28 de Bombardeo Veloz, integrado en el denominado 8º *Stormo de Bombardamento Veloce*. Ambas escuadrillas, bajo unas condiciones climáticas adversas, partieron de la isla de Son Sant Joan a las 8:10 con el objetivo de bombardear el puerto de Alicante, estando al mando los capitanes De Prato (10ª) y Zigotti (19ª). Según se relata en el diario de la 19ª escuadrilla, además, las condiciones climáticas anteriormente citadas provocaron el cambio del objetivo.

De esta forma, un total de ocho aviones Savoia 79, en una doble formación, pusieron rumbo hacia Alicante, distribuyéndose tres aparatos en la 19ª escuadrilla y otros cinco en la 10ª, que fue la encargada de conducir el ataque. Según se desprende del diario de esta última, a las 9:35 horas se situaron sobre el objetivo, es decir, al ser la escuadrilla en avanzadilla se inició el bombardeo en esa hora, en torno a los 5.600 metros de altura. A partir de este momento se realizaron, como mínimo, dos pasadas sobre la ciudad, una de ellas iniciada desde el continen-

²⁴ Los mandos militares, conscientes de estas variaciones, enviaron una circular, a fecha de 27 de diciembre de 1938, con indicaciones precisas del orden a seguir y los datos a registrar (USAM.OMS, Serie 7, Subserie 1, Carpeta 76. "Registri di volo e diari storici. Compilazione e trasmissione").

²⁵ Las fotografías aéreas de este bombardeo se han confundido con la incursión del 25 de mayo de 1938. Consúltese: Moreno Saez, F. y Perea, J. M. (coords.), "1939. La guerra acaba en Alicante. Crónica de los últimos días de la contienda civil en la provincia, último objetivo militar de Franco", [suplemento especial], *Diario Información de Alicante*, 28 de marzo de 2009, p. 5.

²⁶ USAM.OMS, Serie 5, Carpeta 54. "8º Stormo BV. Diario Storico dal 12 gennaio 1938 XVI al 31 maggio 1939 XVII".

²⁷ USAM.OMS, Serie 2, Subserie 7, Carpeta 32. "Obiettivi vari. Raccolta n. 3".

te, dirección oeste-este, la otra, posterior, en dirección contraria, es decir, desde el mar. Conforme al diario de la 10ª escuadrilla debe considerarse una tercera pasada, anterior a las demás, iniciadas desde el mar. La diferencia entre cada una de las pasadas, en todo caso, no excedería de varios minutos. Por otro lado, en la primera de las incursiones no hubo reacción antiaérea. Sería a partir de la segunda, en la que sólo participó la 19ª escuadrilla, cuando ésta empezó a funcionar.

Sobre el centro urbano se realizaron al menos dos descargas de bombas. Teniendo en cuenta el alto número de víctimas, la primera tuvo lugar al inicio del ataque, cogiendo desprevenida a la población civil por la tardía respuesta de los sistemas de alarma y defensa. La segunda descarga ocurrió en la fase final del bombardeo, alcanzándose el cobertizo de la entonces Plaza de las Verduras, en la actual Plaza 25 de Mayo. Se lanzaron un total de 84 proyectiles: 56 bombas de 100 kg, 8 de 20 kg y otras 20 de 15 kg, tanto de tipo explosivo como incendiario, situándose las de esta última clase en la escuadrilla 19ª, la que cerró el ataque. Igualmente, estas bombas fueron lanzadas siguiendo un procedimiento concreto, de tal forma que se formó una hilera situándose las de mayor peso en los extremos y las de menor en el centro. Como resultado de esta incursión, la documentación italiana confirma que el bombardeo se extendió más allá del objetivo inicial, el puerto de Alicante, sin precisar sobre qué puntos. Finalmente, las dos formaciones aterrizaron en la base a las 10:50 horas.

La incógnita pendiente es resolver si el lanzamiento de proyectiles sobre el casco urbano respondió a las circunstancias de la acción o, por el contrario, fue un ataque premeditado sobre objetivos civiles. Con la intención de esclarecer esta cuestión, el 19 y el 20 de agosto de 1938, a petición del gobierno republicano, el coronel retirado de la RAF, R. Smyth-Pigott, y el Teniente Coronel de artillería F.B. Lejeune, visitaron la ciudad de Alicante para dar cuenta de los bombardeos aéreos de las semanas anteriores. En relación con la incursión del 25 de mayo concluyeron que fue un ataque deliberado contra el área civil de la ciudad ("*deliberate attacks on a civilian area of a city*"), precisamente porque, según su investigación, todas las bombas

cayeron en el centro urbano, respectivamente a 1000 y 500 metros del puerto y de la estación de ferrocarril, los considerados objetivos militares.²⁸ Es evidente que, después de casi tres meses, no contaban con los datos de los proyectiles lanzados sobre el puerto, aun así, remarcaron cómo se alargaron los ataques más allá de los objetivos puramente militares.

Otro dato a tener en cuenta es observar las bajas civiles por bombardeo durante este período en la ciudad de Alicante. Así, de las 490 víctimas aproximadas que se han contabilizado, 404 tuvieron lugar entre mayo y junio de 1938, concretamente 273 en mayo, todas el 25, y 131 en junio.²⁹ La tardía respuesta de las alarmas y de la defensa antiaérea tuvo parte de responsabilidad en el elevado número de muertes, sobre todo el 25 de mayo, pero aun así, que un poco más de un cuarto del total de las bajas civiles se acumularan en el mes de junio de 1938 muestra la intención de alargar los bombardeos sobre objetivos civiles durante estas semanas. En estos momentos el bando sublevado se estaba abriendo camino hacia Valencia por Castellón, pero encontrando una dura resistencia, de ahí que, posiblemente, un bombardeo sobre la población civil abriera una excelente oportunidad de minar la moral de la retaguardia republicana.

La documentación italiana, a pesar de no citar directamente las razones que llevaron al lanzamiento de bombas sobre el espacio civil, deja entrever la validez de la conclusión plasmada en el informe de Smyth-Pigott y Lejeune. Es cierto que, según los diarios de vuelo, tanto inicialmente como durante la incursión el objetivo era el puerto de Alicante, sin embargo, al realizarse dos descargas sobre el casco urbano, siendo la zona a bombardear otra parte de la ciudad, muestra la intención de alargar los efectos del bombardeo más allá de los objetivos militares. Dicho de otra manera, el lanzamiento

²⁸ League of Nations, *Official Journal. Records of the Nineteenth Ordinary Session of the Assembly. Meetings of the Committees. Minutes of the Third Committee (Reduction of Armaments)*. Suplemento Especial, nº 186, septiembre de 1938. Anexo 2, "Reports of the Commission for the Investigation of Air Bombardments in Spain", pp. 38-39.

²⁹ Aracil, R. y Villarroya, J., *El País Valencià sota les bombes (1936-1939)*. València, PUV, 2010, p. 177.

de proyectiles sobre el puerto evidencia que no sólo se persiguió atacar a la población civil ese día, no obstante, que se alcanzara al menos en dos pasadas el centro de la ciudad deja patente la insistencia por prolongar los efectos de la incursión sobre el espacio civil.

Esta insistencia hace poco probable que el bombardeo del centro de Alicante se debiera a

las circunstancias del ataque y, aunque ni se buscara exclusivamente alcanzar el casco urbano ni se reflejara directamente en la documentación, es un dato que clarifica el aspecto más oscuro y controvertido de la tragedia que vivió la ciudad de Alicante el 25 de mayo de 1938.

ANEXO 1. FOTOGRAFÍAS AÉREAS DEL BOMBARDEO DEL 25 DE MAYO DE 1938 SOBRE ALICANTE (USAM.OMS, SERIE 2, SUBSERIE 7, CARPETA 30. "OBIETTIVI VARI")



Ilustración 1. Fotografía número 1 del bombardeo del 25 de mayo de 1938 sobre Alicante.



Ilustración 2. Fotografía número 2 del bombardeo del 25 de mayo de 1938 sobre Alicante.



Ilustración 3. Fotografía número 3 del bombardeo del 25 de mayo de 1938 sobre Alicante.



Ilustración 4. Fotografía número 4 del bombardeo del 25 de mayo de 1938 sobre Alicante.



Ilustración 5. Fotografía número 5 del bombardeo del 25 de mayo de 1938 sobre Alicante.



Ilustración 6. Fotografía número 6 del bombardeo del 25 de mayo de 1938 sobre Alicante.

ANEXO 2. AMPLIACIONES DE LA ZONA DEL MERCADO CENTRAL DE ALICANTE A PARTIR DE LAS FOTOGRAFÍAS AÉREAS DE LOS BOMBARDEOS DEL 17 Y 25 DE MAYO Y 6 DE JUNIO DE 1938 (USAM.OMS, SERIE 2, SUBSERIE 7, CARPETA 30. "OBIETTIVI VARI")



Figura 1. Fotografía número 2 del bombardeo del 17 de mayo de 1938 sobre Alicante.



Figura 2. Fotografía número 4 del bombardeo del 25 de mayo de 1938 sobre Alicante.

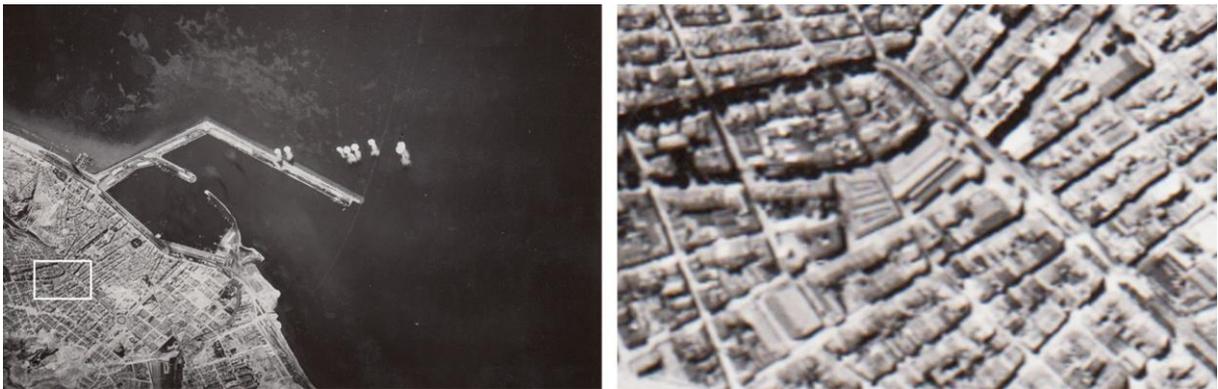


Figura 3. Fotografía número 5 del bombardeo del 25 de mayo de 1938 sobre Alicante.



Figura 4. Fotografía número 4 del bombardeo del 6 de junio de 1938 sobre Alicante.