

LA VERDAD SOBRE EL HUNDIMIENTO DEL ACORAZADO «ESPAÑA»

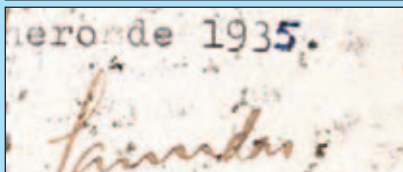
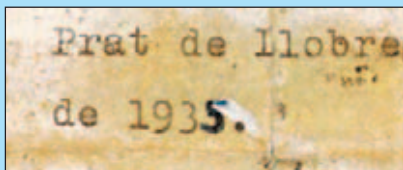
(Carta abierta al Sr. García Borrajo)

Estimado Sr. Editor:

En el número 57 de REHM el Sr. García Borrajo solicita una rectificación de lo que yo escribí en mi artículo acerca de los aviones Breguet XIX republicanos en el Norte, cuya tercera parte fue publicada en el número 47 de la Revista. Señala el Sr. García Borrajo que constata, *“con tristeza muy española, como se trata de escribir trozos de la Historia de España, deformando la verdad y tratando de vejar despectivamente”* a uno de sus protagonistas.

Pues bien; nada más lejos de mi intención cambiar la Historia ni vejar a nadie. Todo lo contrario, pues siempre he tratado de llegar a la verdad histórica y objetiva. Vaya de antemano que no he de modificar ni una sola de las líneas de mi artículo, y que mantengo firmemente todo lo escrito, sin ningún temor a ser tildado de manipulador de la Historia o de mentiroso. Todo lo que he escrito, hasta el momento, siempre se ha basado en documentación oficial y de la época.

Certificado oficial en el que se reconoce el título de piloto civil García Borrajo. Observe el lector que las fechas han sido manipuladas. En cualquier caso, la discrepancia entre la graduación que ostenta el interesado en la foto (sargento) y la manifestada en la hoja de servicios (página siguiente) en enero de 1935 (soldado) es significativa.



En su carta, el Sr. García Borrajo manifiesta que pone a disposición del Redactor Jefe de REHM una serie de “documentos oficiales y fotocopias legalizadas” referentes a él mismo y Lucas Molina, a su vez, me los ha hecho llegar. He examinado y estudiado, con todo detenimiento e interés, los supuestos “documentos” que remite el Sr. García Borrajo, en apoyo de sus tesis, y afirmo, por mi parte, que he podido constatar, con gran asombro y verdadera tristeza, como el Sr. García Borrajo ha sido capaz, a lo largo de los años, de inventarse un nuevo historial propio, basado en falsedades, en diversas manipulaciones de documentos oficiales y con abuso contumaz de la

Página siguiente: Una curiosísima Hoja de Servicios, cuyas discrepancias, errores y absurdos que contiene, hacen pensar que la declaración jurada en la que se basa puede no responder a la realidad, tal y como sucedió hace casi setenta años.

buena fe de quienes plasmaron su firma —si realmente llegaron a hacerlo—, certificando la verdad de lo fabulado por él.

En estos “documentos”, el Sr. García Borrajo atribuye a él mismo y al teniente piloto D. Pedro Lambás Bernal —ya fallecido— nada menos que el hundimiento del acorazado «España» a consecuencia del bombardeo aéreo que ambos realizaron sobre dicho buque, el día 1 de mayo de 1937 (sic).



Los ascensos a cabo y sargento del Sr. García Borrajo.

La Hoja de Servicios del Sr. García Borrajo, que éste aporta como "prueba", "ha sido rehecha según Declaración Jurada del interesado", según consta textualmente en la 7ª Subdivisión de la misma, y como se comprobará, constituye una verdadera fantasía de cabo a rabo.

Pero vayamos por partes. En primer lugar, el Sr. García Borrajo ha declarado, como decimos, bajo juramento, con objeto de rehacer la mencionada Hoja de Servicios —que se reproduce completa en la página siguiente—, que ascendió al empleo de cabo en febrero de 1935, al de sargento en junio de 1936 y al de teniente de Aviación Militar en marzo de 1938. Todo esto lo afirma sin citar ninguna disposición legal u oficial, publicada en los Diarios Oficiales del Ministerio de la Guerra o del de Defensa Nacional, que corrobore tales nombramientos. Y ello es, sencillamente, porque estas órdenes ministeriales de ascenso, en las fechas citadas por él, jamás han existido. El Sr. García Borrajo miente.

La verdad, lisa y llanamente expresada, es que el día 18 de julio de 1936 el Sr. García Borrajo era un simple soldado de 2ª, destinado en la Escuadra de Aviación nº 3, en el Aeródromo de El Prat de Llobregat (Barcelona), y no sargento, como afirma.

El ascenso a cabo le fue concedido en el mes de agosto de 1936, como a la inmensa mayoría de los soldados que permanecieron fieles al Gobierno de la República —que no precisaba de publicación en el Diario Oficial—, y la promoción al empleo de sargento la obtuvo, por méritos de guerra, en el mes de diciembre de 1936, según Orden Circular de fecha 8 de dicho mes, publicada en la Gaceta de la República nº 345. Dicha disposición oficial decía así:

"Como recompensa a los servi-

cios prestados y méritos contraídos en operaciones contra los rebeldes, He resuelto conceder el empleo de Sargento de Aviación, con la antigüedad y efectos administrativos de 1º del mes actual, al Cabo don Antonio García Borrajo y Soldado de primera D. José Otero García."

Todo lo anteriormente expuesto no lo afirmo yo gratuitamente, ya que va a ser el propio Sr. García Borrajo quien nos relate, de primera mano, como se produjeron realmente sus ascensos a los empleos de cabo y sargento de Aviación Militar.

Obra en mi poder un importantísimo documento, que el propio interesado firmó y rubricó en la ciudad de Albacete el día 15 de noviembre de 1937, con motivo de su baja en el Arma de Aviación. Es decir, que se trata de un documento oficial dirigido a las autoridades gubernamentales de la Aviación Militar y escrito por el propio Sr. García Borrajo en la Zona Republicana y que no es, por tanto, una declaración prestada ante los vencedores, al finalizar la contienda. En lo que se refiere a los ascensos que nos ocupan, dice así el citado informe:

"...Entre los Jefes, Oficiales y tropa de izquierdas que la componíamos, los soldados JOSÉ BALDERO, JOSÉ CRESPO, JOSÉ ASÉS, JUAN VICENTE CLEMENTE, LADISLAO DUARTE y yo, se formó el bloque de izquierdas.

... El 18 de Julio de 1936, estalló el movimiento en Barcelona, el cual después de duros combates fue dominado. A los pocos días marché al frente de Aragón, a las órdenes del comandante de Aviación D. FRANCISCO PONCE DE LEÓN y en este frente tomé parte en la ocupación de estos pueblos y posiciones: Alvero Alto, Las Casas, Monflorite, Pompenillo y Ballestar (o Villastar) y las posiciones de un Castillo en la Granja del Río Isuela, de una hermita (sic), y en este frente, por verdaderas hazañas de guerra, fui ascendido a cabo y luego a sargento, como así consta en el Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional.

Mis hechos de guerra en el Frente de Aragón.- En el mes de Agosto fui con otros soldados y estuvimos a tres kilómetros pasando nuestras posiciones, o sea en el pueblo de Las Casas. Como en él no encontré enemigo, se lo comuniqué al Jefe de la Columna, el cual me hizo Jefe de un patrulla de exploración, compuesta por tres hombres, y yo, cuatro. A los pocos días salí de noche y me escondí con mi patrulla a quinientos metros de una posición de ellos. Aquella noche hice prisioneros a un soldado y un cabo de artillería rebelde y un soldado (sic), los cuales al intentar fugarse y dar la voz de alarma a sus posiciones, no tuve mas remedio que fusilarlos en el mismo sitio, para poder escapar del cerco que nos habían intentado hacer. Esto lo confirmó el Jefe de la columna al tomar Monflorite, pues se lo comunicó el Alcalde de dicho pueblo que allí habían llevado dos cadáveres, por esto fui ascendido a Cabo.

En el mes de septiembre salí de noche a volar dos nidos de ametralladora con veinticuatro hombres a mi mando consiguiendo volar uno, el otro, nos descubrieron y tuvimos que retirarnos pero sin sufrir ni una baja. A los pocos días y por una coincidencia equivocada, fui a atacar a la Granja, donde según nos informaron solo había treinta hombres al mando de un sargento. Atacamos la Granja, que resultó ser un edificio de cien metros cuadrados sólido y con tronera para disparar y había trescientos hombres, varios oficiales y un Capitán, con dos ametralladoras. Fuera de la Granja, en la carretera, y un fusil ametrallador de la misma, dos morteros, gran cantidad de bombas de mano, un auto blindado que le cogieron al P.O.U.M. Inicié el combate a las dos y media de la tarde, y duró hasta las 7 y media, que me pude retirar con la ayuda del Teniente ARNAL, de la G.N.R., que vino a socorrerme con una Compañía y una ametralladora. En el combate tuve dos bajas, pues a pesar de nuestra inferioridad en todo, llegamos dos veces hasta la tapia de la

Granja, donde arrojamos varias bombas de mano. A la retirada, fuimos bombardeados por piezas del 10,5, desde Huesca, y por los morteros.

A los pocos días hice otra salida y estuve solo en la retaguardia enemiga de Huesca y saqué planos del emplazamiento de la batería antiaérea, que tenían en Estrecho de Quinto, como sus nidos de ametralladoras; los primeros fueron destruidos por nuestra aviación y los segundos tomados al enemigo, estando hoy en nuestro poder. Otro día, al vernos llegar los facciosos a Villaestar, dejaron un convoy de tres carros llenos de víveres, colchones, como dos caballos, de los utilizados por Artillería. Al ver que solo éramos cuatro, intentaron volver a recuperarlos, lo que les costó dos bajas vistas. El convoy lo pasé a quinientos metros de sus líneas, los cuales nos hicieron fuego tarde por creernos de ellos. El Convoy lo entregué al Jefe de la Columna. Por estos hechos ascendí a Sargento en el mismo frente, confirmándoseme luego en el mes de diciembre en un D. O. del Ministerio de Defensa Nacional."

Esta es, en definitiva, la única verdad en lo referente a sus ascensos a cabo y sargento de Aviación Militar, que se produjeron tras el inicio de la Guerra Civil y no antes del comienzo de la misma. Del supuesto ascenso a teniente de dicha Arma, nos ocuparemos con posterioridad.

El Título de Piloto Civil del Sr. García Borrajo

Entre los documentos presentados por el Sr. García Borrajo, figura un certificado firmado por D. José Canudas Busquets, Jefe de los Servicios de Aeronáutica de la Generalidad de Cataluña, en el que se hace constar que el interesado "efectuó, con éxito los exámenes y pruebas prácticas para la obtención del título de Piloto aviador (Federación Aeronáutica Internacional y Dirección General de Aeronáutica) en la Escuela de Pilotage (sic) de la Generalidad instalada en el Aeródromo Barcelona del Prat de Llobregat, el

día 11 de enero de 1935", y está firmado, supuestamente, el día 18 de enero de 1935. Y digo "supuestamente", porque dicho documento ha sido burdamente manipulado con "tip-ex", tal y como podrá comprobar cualquiera persona que examine con cierto detenimiento el mencionado certificado publicado en el número anterior de REHM y en la primera página de esta carta. El Sr. García Borrajo adelanta dos años, "graciosamente", la antigüedad de dicha concesión, pero la fecha real de la concesión del título de Piloto FAI (Civil) es la de 11 de enero de 1937. Otra mentira más. Él conocerá el motivo de esta burda falsificación. Yo, tengo fundadas sospechas, que más tarde expondré.

Una vez más, no afirmo, de forma gratuita y arbitraria, lo anteriormente escrito, sino que lo hago de una manera razonada y documentada.

En primer lugar, el Sr. García Borrajo no ha tenido en cuenta que la familia del Sr. Canudas, Jefe de los Servicios de Aeronáutica de Cataluña, publicó en el año 1983 la «**História de l'Aviació de Catalunya (1908-1936)**», de la que era autor el propio Canudas, el cual conservaba en su poder los archivos de dicha Institución aeronáutica catalana. En el mencionado libro, se incluyeron todas las relaciones de pilotos formados en las Escuelas de Aviación barcelonesas durante toda su existencia hasta 1936. Estos eran los pilotos titulados y las antigüedades de los títulos concedidos en el año 1935:

Escuela de Aviación «Barcelona»

*D. Antonio Benegas, 14 de junio
D. Salvador Fábregas, 14 de junio
D. Manuel Bertrand, 24 de junio
D. Esteban Mayol, 23 de octubre
D. Juan Munner, 15 de octubre
D. Francisco Bofill, ¿*

Escuela de Aviación "Progreso"

*D. Vicente Ferrer, 19 de abril
D. José María Iglesias, 30 de mayo
D. Luis Iglesias, 11 de junio
D. Agustín Vallés, 15 de agosto*

*D. Ramón Escudé, 28 de agosto
D. Jorge Muntadas, 10 de noviembre.*

Como puede apreciarse, el Sr. García Borrajo no aparece en estas relaciones por ninguna parte y el primer piloto titulado en Barcelona durante el año 1935 lo fue el día 19 de abril. No se expidieron títulos de piloto en Barcelona durante el mes de enero de 1935.

Tampoco aparece el Sr. García Borrajo en las Fichas de Pilotos Civiles de la Dirección General de Aeronáutica, que se conservan en el Archivo de la Guerra Civil de Salamanca, a las que he tenido acceso y me he molestado en copiar. Los pilotos civiles formados en toda España, durante el mes de enero de 1935, fueron los siguientes:

*D. Manuel Fernández-Golfín Montejo, 12-01-35
D. Alfredo Kindelán Núñez del Pino, 12-01-35
D. Ultano Kindelán Núñez del Pino, 12-01-35
D. Pedro Blanco Pedraza, 15-01-35
D. Pedro de Rojas Solís, 22-01-35
D. Luis Gamero Jesús, 22-01-35
D. Ricardo Arellano del Mazo, 22-01-35
D. José Burell Mata, 26-01-35
D. Francisco Isturiz Magdaleno, 26-01-35*

Por cierto, que ninguno de estos pilotos recibió su formación aérea en las Escuelas de Vuelo catalanas, sino en las de Madrid y Sevilla, y en buena parte se trataba de alumnos del Curso de Ingenieros Aeronáuticos de la Escuela Superior Aerotécnica. En esta relación, tampoco hay rastro del título de piloto civil del Sr. García Borrajo. ¿Acaso se trata de un falseamiento, por mi parte, de los datos mencionados? Afirmo rotundamente que no es así. Esta es la pura y única verdad.

El Sr. García Borrajo no obtuvo el título de piloto civil en el año 1935 sino en enero de 1937, ya en plena Guerra Civil española.

En segundo lugar, el Sr. García Borrajo olvidó otra cosa fundamen-

tal a la hora de manipular el mentado documento. Durante el año 1935, en Barcelona únicamente existían dos Escuelas de Aviación, de propiedad privada y ninguna pertenecía a la Generalidad catalana. No fue hasta el mes de septiembre de 1936, ya comenzada la Guerra Civil, en que el Gobierno autónomo catalán estableció la llamada "Escuela de Pilotos Militares", en el aeródromo civil de Barcelona, bajo la dependencia directa de la Consejería de Defensa. En ella fue donde realmente ingresó el Sr. García Borrajo, ya durante el mes de octubre de 1936, y allí obtuvo el título de piloto civil el día 11 de enero de 1937.

Con posterioridad, se incorporó a la Escuela de Pilotos de La Ribera (Murcia) y allí realizó el Curso de Transformación a Piloto Militar, consiguiendo dicho título con antigüedad de 22 de febrero de 1937, tras realizar 20 horas en Breguet XIX. Después efectuó el Curso de Caza y pasó destinado a la Patrulla de Protección de Costas, antes de su posterior destino al Norte.

Los bombardeos aéreos sobre el acorazado «España»

El acorazado «España», durante toda la campaña del Norte y hasta el día de su hundimiento, ocurrido el 30 de abril de 1937, sufrió tres bombar-

deos aéreos. El primero de ellos tuvo lugar el día 29 de diciembre de 1936, en aguas asturianas, según se recoge en el Parte de Campaña nº 8 del citado buque de guerra, que decía así:

"A las 16,55 atacaron tres aviones enemigos, repeliendo el ataque con los cañones antiaéreos y no llegando a posición de lanzar bombas nada más que uno, que arrojó ocho, sin hacer blanco."

El Boletín de Información nº 63 del Estado Mayor de la Armada nacional incluía más información acerca de este primer bombardeo aéreo, suministrada por el comandante del acorazado «España», que señalaba:

"Terminado bombardeo, atacaron tres aviones rápidos enemigos, al parecer cazas. La táctica que siguieron fue atacar dos por una banda, mientras el otro daba una gran vuelta para atacar por la otra, huyendo los dos primeros en cuanto se les hizo fuego. Al parecer, la intención era distraer la atención sobre los dos primeros, consiguiendo mientras el otro llegar, sin ser visto, a la posición de lanzamiento."

Este ataque fue realizado, sin éxito alguno, en aguas de Asturias, por tres cazas Polikarpov I-15 Chato, pilotados por rusos, y que en aquel momento tenían su base en el aeródromo asturiano de Carreño. Los partes gubernamentales del citado

campo de aviación son los que reproducimos a continuación.

El emitido a las 17,00 h. decía: *"Salieron los cazas a bombardear al «España»."*

A las 18,30 h. se cursó un nuevo parte:

"A las 16,30, comunica el E.M. que el buque faccioso «España» se aproxima a la costa. Rápidamente se hicieron los preparativos necesarios y, a las 16,45, se elevaron del aeródromo tres cazas, los cuales arrojaron sobre el buque seis bombas de 20 Kgs. Desde el «España» hicieron fuego de cañón antiaéreo contra nuestros aviones, aunque sin consecuencias. Regresaron a ésta, sin novedad, a las 17,05."

El segundo bombardeo aéreo realizado sobre el acorazado ocurrió el día 31 de marzo de 1937, en aguas de Santander, y fue al que yo me referí en el artículo publicado en el número 47 de REHM. Este fue, realmente, el único ataque aéreo sobre el «España» en el que participó el Sr. García Borrajo, pilotando un Breguet XIX. No voy a ser yo quien relate de nuevo las vicisitudes de este servicio, sino que será el propio interesado quien lo haga, con los datos que él mismo incluyó en el ya citado Informe de 15 de noviembre de 1937, que dice así:

"En marzo del 37, fui destinado al Norte. Mi primer servicio fue bombardear al «España», por no estar presente el piloto del aparato que debía de hacerlo, Teniente BENJAMÍN (Nota del Autor.- GUTIÉRREZ JUNCO). Lo hice a 700 metros de altura, estando encima del acorazado unos tres minutos, envuelto en una verdadera cortina de fuego, como así pudo apreciar todo el personal que había en el Aeródromo de La Albericia (Santander). A los pocos segundos de conseguir que soltase su presa, dos barcos cargados de material de guerra, fui derribado por dicho acorazado, sufriendo la rotura de los vasos sanguíneos y fuerte intoxicación de gasolina, según dijo el médico que me asistió."

Continúa el relato de la actua-



Arma de Aviación	FUERZAS AÉREAS DEL NORTE		Diario de Vuelo
Piloto	Aparato	Hora S.	Objeto del vuelo
Sgt. Antonio García Borrajo	Gourdou	6,48	Salida a Santander
Tte. Vicente Valls Bort	Gourdou	6,55	Salida a Santander
Tte. Leopoldo Morquillas Rubio	Gourdou	7,24	Salida a Santander
Tte. Julián Barbero López	Gourdou	7,25	Salida a Santander
Sgt. Miguel Zambudio Martínez	Gourdou	8,00	Salida a Santander
Tte. Pedro Lambás Bernal	Gourdou	9,00	Salida a Santander
Tte. Hilario Márquez Pérez	Letov nº 14	18,37	Salida a Santander

Sondica, 30-4-37
El Jefe del Aeródromo
Ángel Viudez

ción del Sr. García Borrajo durante su destino en las Fuerzas Aéreas del Norte, que habrá de resultar muy esclarecedor en cuanto a su presunta participación en el supuesto hundimiento del «España» a causa de bombardeo aéreo.

“En abril fui destinado a una escuadrilla de Chatos, en Bilbao. En ella realicé todos los servicios que me encomendaron. En mayo, debido a la falta de Chatos, y como hubiese aparatos de bombardeo en picado que carecían de pilotos, fui destinado a una de estas escuadrillas. Su marca era Gordous del año 28. Me entregaron un aparato, sin ametralladoras y sin visor para el lanzamiento de las bombas en él. Realicé todos los servicios que se me encomendaron, así como nueve voluntarios, como así puede afirmar el Jefe de mi escuadrilla, Capitán LÁZARO, y el Jefe de mi patrulla, Teniente D. PEDRO LAMBÁS BERNAL. En ella estuve en Llanes (Asturias) y en el mes de Junio, el día 15, se me ordenó me incorporase a Santander, para hacerme cargo de un caza.”

Como habrá podido comprobar el lector, el Sr. García Borrajo no hace ni una sola referencia a la realización de una segunda acción aérea sobre el acorazado «España», precisamente en la que, de manera oficial, se achacó el hundimiento del buque a la Aviación gubernamental del Norte. ¿Qué mejor ocasión que ésta, en que el Sr. García Borrajo solicitaba, por segunda vez, su ingreso en el Arma de Aviación Militar —en la que había causado baja por

conveniencia del servicio—, que anotar en su “haber” la supuesta hazaña del hundimiento del «España», ya que relataba pormenorizadamente todos sus méritos anteriores? La respuesta es tan obvia, que no precisa de mayor comentario por mi parte.

El último ataque aéreo sobre el acorazado «España»

En honor a la verdad histórica, he de señalar que, efectivamente, en la última decena del mes de abril de 1937, en que solamente se disponía en el Norte de cuatro cazas Polikarpov I-15 *Chato* útiles, el sargento García Borrajo fue destinado a la recién formada escuadrilla de monoplanos franceses Gourdou Lesseurre GL-32. El mando de la nueva unidad, inicialmente constituida con seis de estos anticuados cazas galos, fue encomendado al capitán piloto de Aviación Naval D. Carlos Lázaro Casajust, y el Sr. García Borrajo quedó encuadrado en la segunda patrulla, que mandaba el teniente piloto de complemento D. Pedro Lambás Bernal, procedente del Arma de Artillería.

El día 30 de abril de 1937, fecha del hundimiento del «España» —que, por cierto, el Sr. García Borrajo sitúa erróneamente, en todos sus “documentos oficiales”, el ¡¡¡1º de junio!!!—, la Escuadrilla de Gourdou Lesseurre GL-32 se encontraba destacada en el aeródromo de Sondica (Bilbao). A primeras horas de la madrugada de este mismo día, la unidad recibió orden, dada por el Jefe de las **Fuerzas Aéreas del Norte, capitán**

piloto y observador D. José María Valle González, de desplazarse al de **La Albericia (Santander)**. El lector comprenderá más tarde la causa de la negrita y el subrayado anterior.

El Sr. García Borrajo parece olvidar por completo que en los Archivos españoles existen numerosos documentos que arrojan por tierra sus contumaces fantasías. Obra en mi poder una copia del Diario de Vuelo de los aviones del aeródromo bilbaino de Sondica, correspondiente al día que nos ocupa, en el que figura la salida para el de La Albericia (Santander) de los seis Gourdou Lesseurre GL-32 y un caza Letov S-231, y que reproducimos en el cuadro superior:

Como puede apreciarse, los cuatro primeros aviones Gourdou Lesseurre GL-32 salieron de Bilbao por parejas y con una media hora de diferencia entre ambas. Los dos últimos aparatos de este modelo lo hicieron individualmente y con un intervalo de una hora. El biplano de caza Letov S-231 despegó de Sondica a última hora de la tarde de aquel día.

Teniendo en cuenta que la distancia entre los aeródromos de Sondica (Bilbao) y La Albericia (Santander) es de unos 160 Km. y que la velocidad de crucero de los GL-32 no superaba los 160 km./h., los dos primeros Gourdou Lesseurre GL-32, pilotados por el teniente Vicente Valls y el sargento García Borrajo, llegaron al aeródromo santanderino una hora después de su salida; es decir, sobre las 7,55 de la mañana,

como muy pronto.

Según la propia versión del Sr. García Borrajo, recogida en el dossier de “documentos” remitido a la editorial, él despegó del aeródromo santanderino precisamente a las 7,50 h., pilotando un Breguet XIX –que no un Gourdou Lesseurre GL-32–, a bordo del cual le acompañaba, como tripulante, el sargento observador José Hernández F. o José Fernández F. (sic), ya que de ambas maneras se le nombra en un mismo “documento”. También afirma que el Breguet XIX llevaba ¡¡¡cinco bombas de 100 kilos en un caso o de 150 en otro¡¡¡.

Siguiendo la versión del Sr. García Borrajo, en este postrer servicio de bombardeo sobre el «España» le acompañaba el teniente Pedro Lambás Bernal, su jefe de patrulla, pilotando un Gourdou Lesseurre GL-32 cargado con dos bombas de 50 kilos, y fija la hora del hundimiento del acorazado nacional a las 8,50 h.

Pues bien; analizaremos pormenorizadamente todos estos datos. En primer lugar, en la Lista de Revista de la Escuadrilla de Reconocimiento de las Fuerzas Aéreas del Norte, correspondiente al día 1º de mayo de 1937 –de la que tengo copia–, no figura ningún sargento observador llamado José Hernández F. o Fernández F. El único observador de la unidad era el teniente de Aviación Naval D. Severo Forcadell Alvareda.

En cuanto a la supuesta participación del teniente Lambás en el bombardeo aéreo, si la hora del comienzo del ataque aéreo fue a las 8,00, tal y como apuntan los “documentos” del Sr. García Borrajo, resulta materialmente imposible su intervención en el mismo, ya que este piloto llegó a La Albericia, con su avión Gourdou Lesseurre GL-32, sobre las 10 h., procedente del aeródromo de Sondica. Es decir, que tomó tierra en el campo de Santander cuando el casco del acorazado hacía más de una hora que yacía en el fondo de las aguas

del Cantábrico.

No voy a discutir la existencia de bombas de 100 kilos en el Servicio de Municionamiento de la Aviación del Norte. Precisamente seis de estos artefactos llegaron allí a bordo del vapor «York Brook» el día 11 de marzo de 1937. Pero lo que sí puedo afirmar rotundamente es que los sesquiplanos Breguet XIX gubernamentales del Norte, según registran todos los partes de operaciones consultados por mí, utilizaron siempre las siguientes combinaciones de bombas en sus servicios de guerra: O bien 18 proyectiles A.5, de 12 kilos, o bien dos R.50, de 50 kilos. Parece muy poco probable la utilización de cinco bombas de 100 kilos en un Breguet XIX durante un único servicio, máxime teniendo en cuenta que su carga máxima –y teórica– de bombas era de 440 kg., según todos los datos oficiales.

En consecuencia de todo lo anteriormente expuesto, resulta absolutamente inverosímil la versión del bombardeo aéreo supuestamente efectuado por el Sr. García Borrajo y de su resultado.

La verdad sobre el hundimiento del «España»

El Sr. García Borrajo no ha tenido en cuenta, a la hora de reivindicar el hundimiento del acorazado, que los submarinistas militares y civiles han conseguido localizar el pecio del viejo navío de guerra y reconocido, fotografiado y filmado su casco.

La primera inmersión oficial, realizada por los buzos de la Armada española, tuvo lugar el día 14 de mayo de 1984. A las 18,06 horas de aquel día la pareja formada por el capitán de fragata D. Gerardo Fraile Carlos-Roca y el sargento buzo Ayala consiguió localizar, a 60 metros de profundidad, el casco del viejo acorazado y fotografiar la grieta producida en el pantoque del navío. Dejemos que sea el propio oficial de la Marina de Guerra que realizó la inmersión quien nos cuente el resultado de su reconocimiento submarino:

“...la quilla a la luz del foco aparecía rojiza, sembrada de blanquísimas gorgonias que ponían su encaje como ofrenda al buque que custodiaban. A los pocos metros observé una raja de banda a banda, separada unos 15 cm., por la que entraban y salían algunos pececillos...”

El impacto de la mina se produjo en las proximidades del pantoque de Br. y muy cerca de hélice de Br., proa, la cual se pierde, corre el agua por la bande Br. y el «España» se escora hacia dicha banda hasta dar la vuelta, después de recogida la dotación por el Velasco, cuya valerosa acción está sobradamente reconocida.” (RGM. Abril 1985. Págs. 528 y 530)

Contamos, también, con el Parte de Campaña nº 10 emitido por el comandante del destructor «Velasco» –que no el cañonero «Dato»¡¡¡, como afirma el Sr. García Borrajo en su carta–, buque que sí acompañaba al «España» y cuyos tripulantes fueron testigos directos de los hechos. A continuación se transcribe dicho parte:

“Día 30.

...

À las 6,35 se vieron unos pesqueros entre cabo Ajo y Quejo, disparando un cañonazo para ahuyentarlos; a las 6,30 se vio al «España» al N.; a las 7 se vio un pesquero al que se mandó atracar y cuando estábamos parados recogiendo a la gente se vio un barco que trataba de entrar en Santander. Mandé desatracar al pesquero quedándose cuatro hombres a bordo, que decían “Ellos no volvían a tierra de ninguna manera”. Se puso régimen de 26 millas y proa al barco que se proyectaba sobre Cabo Mayor, a 5.000 metros de distancia. A las 7,15 se hicieron 6 disparos con el cañón de proa, cesando el fuego al verse el barco parar y rumbo 270. Al llegar a las 7,20 al N. de la ensenada de Galizano a unos 2.700 metros de distancia de tierra, puse régimen de 10 millas y goberné hacia el E. por conside-

arme próximo al campo minado, se puso por Código internacional al barco mercante diciendo que hiciera rumbo N. En este momento, las 7,30, el «España» que durante la persecución del barco venía al N. nuestro, y se encontraba a una milla, metía a Er. y gobernaba al O. Al terminar de gobernar un marinero dijo “acaba de levantarse una gran columna de agua al lado del «España» y un fogonazo”. Pensé enseguida que había tocado con una mina y me dirigí hacia él, manteniéndome al E. de él por temor a tocar nosotros también. Aprecié una fuerte escora del «España» a Br. y cuando me dirigí hacia él para acercarme porque ya lo veía parado y muy escorado, llamé por señales ópticas diciéndome atracáramos. Como así lo hice, aceptando el riesgo que suponía el maniobrar con mi buque en un campo minado y pensando solamente que en caso de hundirse el «España» su dotación solo tenía el nuestro como salvación, manifestándose así a mi Segundo Comandante, a quien dije “el «España» se hunde. Aquí nos salvamos todos o nos hundimos los dos” y se ordenó preparar la maniobra de atraque; aunque no había mucha mar, si había la suficiente para que los barcos golpearan fuertemente, además el costado del «España» es poco a propósito para el atraque, por los cañones que salen de sus bandas y los salientes de la hélices de este buque, hacía imposible el amadrinarse, así que decidí atracar solamente la amura de Er. a la aleta de Br. del «España». Así se hizo sin dificultad alguna, quedando amarrado con una estacha a las 7,45, comenzándose inmediatamente el embarque de la dotación del «España».

Estando en la faena del trasbordo del personal, aparecieron dos aviones enemigos que fueron rechazados por la artillería de a bordo y la del «España».

El trasbordo al principio fue lento, porque se pensaba que aun podía salvarse el buque, hasta que

los progresos de la inundación hicieron ver que era inútil esperar. La proximidad de tierra, de donde debían de estar presenciando toda la operación, aumentaba lo angustioso de la situación, pues era de temer un ataque fuerte de la aviación enemiga y la presencia de los destructores rojos; así lo hice presente al mando del «España», haciéndole ver la necesidad de acelerar el embarque, pues todo podía terminar en un desastre mayor que el que presenciábamos. Por otra parte este buque sufría considerablemente con los golpes que la mar nos hacía dar contra el «España», a pesar de las numerosas defensas de cois que se pusieron, produciéndose numerosas abolladuras y dos desgarramientos en la plancha del costado muy próximas a la flotación. Permanecimos atracados desde las 7,45 hasta las 8,30.

...
A las 8,30, embarcado ya el Comandante del «España», se picó la estacha y se desatracó de él. Se pensó en torpedearlo para acelerar el hundimiento y tuve apuntados los tubos para ello, pero se desistió de ello. En realidad no era necesario, estaba ya próximo a meter la regala de Br. en el agua.

...
Como vemos, el ataque aéreo, a cargo de dos aviones, tuvo lugar alrededor de las 7,45 h. —que no a

las 8,00 h.— y ambos aparatos fueron rechazados por la artillería antiaérea de los dos buques de guerra, no logrando ni un solo impacto sobre las superestructuras de los mismos. Las fotografías tomadas durante el hundimiento del viejo acorazado no muestran ni un solo incendio en cubierta, que hubiera sido la prueba clara del resultado de un bombardeo aéreo realizado con éxito.

En realidad, desconocemos con exactitud quienes fueron los dos pilotos que tripularon los dos Breguet XIX que trataron de bombardear a los navíos nacionales. Es evidente que no fueron García Borrajo, Lambás, Zambudio, Morquillas, Barbero ni Márquez. En realidad, los otros pilotos destinados en la Escuadrilla de Reconocimiento del Norte eran los tenientes Jorge Panceira, Juan Manuel Durán, Benjamín Gutiérrez y los sargentos Eduardo Eguívar, Vicente Ferrer, Antonio Grau, José Martínez y Antonio Torruella. Cualquiera de ellos pudo hacerlo, aunque ninguno de los que sobrevivieron a la guerra reivindicó tal acción aérea.

Un autor nada sospechoso de fascismo, como es el periodista Manuel Domínguez Benavides, perteneciente al Partido Socialista, y autor del libro «La Escuadra la mandan los cabos», escribió al respecto:

“Sin más preámbulos, el «Espa-



ña» y el «Velasco» se fueron de aventuras el 30 de abril. A la altura de la capital montañesa, avistaron dos barcos ingleses que se dirigían a Castro Urdiales. De los dos mercantes, uno de ellos hizo caso del aviso faccioso; el otro, a pesar de los cañonazos, puso proa a Santander. El «Velasco», más veloz, dio presión a sus máquinas para cortar el paso, mientras el «España», con el mismo propósito, se metía en las aguas minadas por el «Júpiter». La explosión que siguió a este acto temerario, envolvió en humo al «España», que comenzó a escorar. Eran las siete y veinte de la mañana. El «Velasco» acudió a su lado e hizo el salvamento.

...
Del hundimiento se dieron en Valencia varias versiones: que el «España» había sido bombardeado por un avión santanderino, como si los pequeños aviones de que disponíamos en el Norte pudieran hacer naufragar con sus bombas ligeras un barco acorazado; que un buque inglés le había disparado un torpedo, rumor sin-

gular y hasta pintoresco... El ministro se asomó a los balcones del Ministerio y aceptó las ovaciones populares, como si fuera el mismo D. Inda quien, co sus propias manos, hubiese colocado debajo del «España» la mina que lo hundió." (Op. Cit. Pág. 405)

Pero vamos a dejar la palabra, finalmente, a otro autor, miembro del Comité Central del Partido Comunista de España. Se trata nada más y nada menos que del propio jefe supremo de las Fuerzas Aéreas de la República, el general D. Ignacio Hidalgo de Cisneros y López de Montenegro, quien en sus memorias, «Cambio de rumbo», y de forma categórica, niega a sus propios subordinados la autoría del hundimiento del acorazado «España»:

“Voy a decir unas palabras sobre el hundimiento del acorazado «España» frente a Santander.

El «España» era un acorazado anticuado. Los franquistas lo utilizaban para hostilizar nuestro litoral y para interceptar los buques que

se dirigían a los puertos republicanos del Norte. Tenía una coraza a prueba de proyectiles de grueso calibre, donde una bomba pequeña no debe dejar ni señal.

Por eso mi sorpresa cuando me dan la noticia de que el acorazado había sido hundido por uno de nuestros aviones. Yo conocía los aparatos y las bombas que teníamos en Santander en aquella época, y me parecía casi imposible realizar aquella hazaña.

Cuando llegué a Santander y hablé con el piloto y con el observador del avión que lanzó la bomba, pude darme cuenta de que ni ellos mismos se lo creían, aunque no lo confesaban claramente, ya que se sentían halagados por las

Documento aportado por el Sr. García Borrajo, supuestamente firmado por Martín Lunas y con un sello de la Presidencia del Consejo de Ministros de la República Española, en el que se afirma que el citado oficial fue testigo del hundimiento del España y del heroísmo de los aviadores. El documento está confeccionado con un ordenador (letra Arial), magnífico instrumento inexistente en «Las Albercías» (sic) en mayo de 1937.

..... dado el tiempo excelente y la proximidad de los hechos, me permitía observar todos los incidentes de tan memorable Combate Aeronaval: situados del otro lado del Acorazado faccioso y del Cañonero «Velasco» que trataba de protegerle cerrando con minas la salida del Puerto de Santander, para impedir que tanto el Destroyer «José Luis Díez» como el Submarino «U 2.» pudieran tomar parte en ese combate, se encontraban los dos Destroyers de Control Internacional, el Británico «H. 78» y el Francés «Le Terrible» quienes demuestran en sus partes que con sus aparatos de observación de abordaje pudieron seguir las peripecias y detalles de ese combate. Minutos antes de las 8 hs. de esa mañana pasadas las 7 horas 50' hora del despegue de los aviones republicanos puede situarse el comienzo de dicho combate, terminando el HUNDIMIENTO DEL ACORAZADO REBELDE «ESPAÑA» hacia las 8hs. 50' aproximadamente. Pude observar el heroísmo de ambos Pilotos, así como que lanzaron las CINCO ULTIMAS BOMBAS DE CIENTO KILOS LANZADAS POR EL AVION BREGUET XIX TRIPULADO POR EL SARGENTO DON ANTONIO GARCÍA BORRAJO Y EL SARGENTO OBSERVADOR DON JOSE HERNANDEZ F. QUIENES DESPUES DE QUE EL REFERIDO ACORAZADO QUEDASE INMOVILIZADO, AL CHOCAR RETROCEDIENDO CON UNA DE LAS MINAS QUE LANZABA EL CAÑONERO VELASCO PARA SU PROTECCION, QUEDO CONVERTIDO EN UN OBJETIVO FIJO FACILMENTE DESTRUIBLE YA QUE TANTO LA TRIPULACION DEL VELASCO COMO LA DEL ESPAÑA NO TENIEN OTRA OBSESION QUE SALVARSE EMBARCANDO EN EL CAÑONERO, AUNQUE ELLO FUERA LANZANDOSE AL MAR DE CABEZA, COMO SUCEDIÓ. Igualmente pude observar las vanas tentativas del Cañonero «Velasco» por arrastrar, utilizando

un cable lanzado, al pesado acorazado cuyo HUNDIMIENTO SE CONSUMO A LAS 8 horas 50' seguirá informe más amplio en las próximas horas.

Por estos hechos heroicos de los Pilotos y Observador, vividos y constatados desde este Puesto de Mando, es para mí, en mi calidad de Jefe de las Fuerzas Aéreas del Norte, un honor y un orgullo el proponer para el ascenso inmediato superior a los tres miembros de la tripulación de ambos aviones republicanos participantes en este glorioso y memorable hecho, rogando a Su Excelencia, me autorice por radio para proceder en las próximas horas a los ascensos de Capitán y Teniente de Don Pedro Lambas Bernal y de Don Antonio GARCIA BORRAJO así como de Don José Fernández F. .

Firmado en mi Puesto de Mando, Aeródromo de «LAS ALBERCÍAS», Santander 1 de Mayo del año 1937, a las 11 hs. 30'.

EL JEFE DE LAS FUERZAS AEREAS DEL FRENT DEL NORTE.

TENIENTE CORONEL

MARTÍN LUNAS

felicitaciones de toda la ciudad. Me explicaron que cuando el «España» comenzó a cañonear aquella vez la costa, como tenía por costumbre, les mandaron salir con la modesta pretensión de que el barco, al ver aviación, se marchase. Dieron una pasada, bastante altos, para eludir mejor la artillería antiaérea del buque. Al llegar a la vertical dejaron caer una bomba de 11 kilos. No vieron donde caía, pero inmediatamente sintieron una gran explosión, y el gran acorazado se fue a pique.

Hablé con muchas personas que habían presenciado desde la playa el hundimiento. Todas creían que fue la bomba del avión, pues habían visto como caía y, al mismo tiempo, la explosión.

Después de una información muy seria y detallada, sacamos la conclusión de que el «España» había sido hundido, bien por un torpedero de un barco de guerra inglés que se encontraba a corta distancia y que poco antes había intimidado al acorazado franquista para que dejase en paz a un mercante inglés que debía entrar en Santander, o bien por haber chocado en aquel preciso momento contra una mina, aunque no habíamos visto nunca minas por aquellas aguas.

He relatado este caso, porque lo del «España» hizo bastante ruido durante la campaña del Norte. Los méritos de "La Gloriosa" en aquella campaña fueron lo bastante grandes como para no necesitar apuntarse la desaparición de ese acorazado, que tanto había obstaculizado nuestros suministros, ante la inactividad casi completa de la flota republicana." (Op. Cit. Págs. 519 y 520)

En lo que a mi respecta, estos párrafos cierran este capítulo, acerca de la verdad sobre el hundimiento del "España". Quizás para el Sr. García Borrajo no sean suficientes.

El "certificado" del teniente coronel Martín Lunas

El Sr. García Borrajo, para apoyar "documentalmente" la veraci-

dad de su relato acerca del "hundimiento" del acorazado «España», a consecuencia de su ataque aéreo, aporta un certificado, del que supuestamente es autor el teniente coronel D. Antonio Martín Lunas, Jefe de las Fuerzas Aéreas del Norte en estas fechas, y que está "firmado en mi Puesto de Mando, Aeródromo de "Las Albericias" (sic), Santander, 1 de mayo del año 1937, a las 11 hs. 30 min" (sic).

En dicho "documento", atribuido a Martín Lunas, se afirma que dicho jefe el día 1º de mayo de 1937 –ya sabemos que el hundimiento del «España» acaeció el 30 de abril– se hallaba en el aeródromo de La Albericia (Santander) y que fue testigo presencial de los hechos, ya que, "...*dado el tiempo excelente y la proximidad de los hechos, me permitía observar todos los incidentes de tan memorable Combate Aeronaval...*"

Pues bien; la historia, la memoria y el destino le han jugado una mala pasada al Sr. García Borrajo. Sencillamente, porque D. Antonio Martín Lunas Lersundi no se encontraba en Santander en estas fechas, ni era teniente coronel, ni era el Jefe de las Fuerzas del Norte. Las pruebas documentales al respecto son irrefutables.

En primer lugar, en esta época que nos ocupa, Martín Lunas era mayor (comandante) del Cuerpo de Intendencia, piloto y observador de aeroplano, al servicio del Arma de Aviación. No ascendió a teniente coronel hasta el mes de agosto de 1937, con antigüedad del día 8 del mencionado mes. En las fechas de finales de marzo de 1937, cesó en el mando de la Zona Aérea Autónoma de Valencia (futura 4ª Región Aérea), entregándolo al también mayor de Infantería, piloto y observador, Pedro Fuentes Pérez.

En segundo lugar, en la Lista de Revista de las Fuerzas Aéreas del Norte, de fecha 1º de mayo de 1937, figura como Jefe de las mis-

mas quien lo era realmente. Nos referimos al capitán piloto José María Valle González, que pocos días después marchó, por vía aérea, a Barcelona, al objeto de recabar refuerzos aéreos para el Norte. Valle cedió el mando interino de la Zona Aérea al capitán Carlos Lázaro, precisamente el Jefe de la Escuadrilla de Gourdou Lesseurre GL-32 a la que pertenecía el Sr. García Borrajo.

Martín Lunas, que por estas fechas de principios de mayo de 1937 también se encontraba en Barcelona, en la Jefatura de la 3ª Región Aérea, según consta de manera fehaciente en las memorias de D. Manuel Azaña, Presidente de la República, encabezó la segunda formación de refuerzos aéreos destinada al Norte, que hubo de aterrizar forzosamente en el aeródromo de Pau (Francia) el día 17 de mayo de 1937. Retenidos los aviones gubernamentales por los agentes del Control de No Intervención, Martín Lunas no pudo regresar a Barcelona hasta el día 22 de dicho mes. Unos días después, a bordo de un bimotor Douglas DC-2, salió para el Aeródromo de La Albericia (Santander), ya con su nombramiento de Jefe de las Fuerzas Aéreas del Norte en el bolsillo, en las que causó alta, oficialmente, el día 1º de junio de 1937, según figura en la Lista de Revista de dicho mes. El capitán Valle permaneció afecto a la Plana Mayor de la Zona Aérea Norte, como segundo jefe de la misma, pero, a finales de este mismo mes, pasó destinado al Centro, donde, poco más tarde, se hizo cargo de la Jefatura de la 2ª Sección de Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas republicanas.

Pero la prueba definitiva la tenemos en lo que escribió el propio Sr. García Borrajo el día 15 de noviembre de 1937:

"...en el mes de Junio, el día 15, se me ordenó me incorporase a Santander, para hacerme cargo de un "Caza". Allí, el Comandante MARTÍN LUNA, que acababa en esos momentos de hacerse cargo

del mando de la Fuerzas del Aire del Norte, éste nos mandó a Valencia, de aquí a Murcia, incluido en la escuadrilla de LA CALLE..."

Es decir, que la memoria traicionó al Sr. García Borrajo cuando "confeccionó" con un ordenador el supuesto certificado. El comandante Martín Lunas se encontraba en Barcelona, y no en Santander, el día del hundimiento del acorazado «España» y es imposible que fuese testigo presencial del suceso. Cualquiera otro comentario que yo hiciera al respecto pecaría de reiterativo.

El ascenso a teniente del Sr. García Borrajo

El Sr. García Borrajo afirma en su declaración jurada hoy día convertida en hojas de servicio, que ascendió al empleo de teniente de Aviación Militar en el mes de marzo de 1938. Debo afirmar, con toda claridad, que esa aseveración es absolutamente falsa, por la sencilla razón de que el Sr. García Borrajo causó baja definitiva en el Arma de Aviación Militar según una disposición oficial, de fecha 31 de julio de 1937, publicada en el D.O. del Ministerio de Defensa nº 185, del 3 de agosto. La mencionada orden ministerial decía lo siguiente:

"Por conveniencias del servicio en el Arma de Aviación Militar, he resuelto cause baja en la misma, por fin del mes actual, el personal que a continuación se relaciona, quien quedará en la situación militar en que se halle su reemplazo, debiendo efectuar su presentación en la Caja de Recluta a que pertenezcan, o en la más próxima a su residencia, para su destino a Cuerpo, caso de hallarse comprendidos en la movilización de los reemplazos de 1931 a 1937 decretada por el Gobierno de la República.

Teniente piloto de complemento D. Pedro Lambás Bernal.

Sargento piloto D. Antonio García Borrajo."

Dado que el ya ex-sargento Gar-

cía Borrajo pertenecía al reemplazo de 1939, no comprendido en el decreto de movilización, no fue destinado a Cuerpo. Sin embargo, dada su precaria situación militar en tiempo de guerra, a finales de 1937 consiguió ingresar voluntariamente en el Servicio de Información Militar (S.I.M.) de Aviación, concretamente en la 1ª Sección del Destacamento de la 7ª Región Aérea (Albacete), mediante el apoyo de su antiguo compañero del frente del Norte, el teniente piloto Ladislao Duarte Espés, jefe de la 4ª Escuadrilla del Grupo nº 26 de caza Polikarpov I-15 *Chato*. Todos estos datos están recogidos en sus propias declaraciones.

En este servicio de espionaje interno, que dirigía el capitán de Aviación Antonio Prieto Montero, el Sr. García Borrajo prestó importantes servicios a los gubernamentales, entre los que puede citarse la identificación de varios presos nacionales, infiltrándose en la prisión de Albacete fingiendo ser un "detenido" más. De esta manera, consiguió desenmascarar al preso Carlos de Mendoza y de la Torre, que se hacía llamar Augusto González Mendoza, sonsacándole datos acerca de otros compañeros de Falange y de varios militares, en las filas de la República, comprometidos con el alzamiento militar.

Otros "servicios" prestados por el Sr. García Borrajo fueron varias denuncias realizadas contra sus antiguos jefes y compañeros de Aviación Militar, como el capitán piloto Carlos Lázaro Casajust, que había mandado la unidad de Gourdou Lesseurre GL-32 en el Norte, a la que había pertenecido el Sr. García Borrajo; el teniente observador Manuel Augusto Iglesias Cid, al que acusó de ser antiguo militante de Acción Popular, y a los tenientes de tropas de Aviación Magdaleno García Arrabal y Arturo de la Cal Serrano, a los que denunció por fascistas, entre otros compañeros.

Así pues, aun a pesar de estos relevantes servicios de delación, el Sr. García Borrajo finalizó la con-

tienda siendo un simple agente civil del S.I.M. de Aviación, destinado en la 7ª Región Aérea, sin que ascendiese jamás a teniente. Su supuesto promoción a oficial es una falacia más de las urdidas por el interesado.

Conclusión

Basta ya de mentiras. Basta ya de manipular la Historia en interés propio. El Sr. García Borrajo, como eminente jurista que es, conoce de las numerosas triquiñuelas legales al uso, y es perfectamente consciente de la razón de sus mentiras.

Una Hoja de Servicios burdamente falsificada —y no comprobada fehacientemente por las autoridades militares del Ejército del Aire, que se limitaron a certificar que se basaba en la declaración jurada del interesado, y por los jueces a los que acudió en demanda de sus intereses— ha permitido que el Sr. García Borrajo haya obtenido el reconocimiento jurídico pleno del empleo de coronel de Aviación y la correspondiente pensión mensual de retiro como tal oficial superior.

Estos han sido, a la postre, los únicos fines perseguidos por el Sr. García Borrajo a la hora de trucar su propio historial militar. Si no hubiese omitido, de manera fraudulenta y maliciosa, su baja definitiva en el Arma de Aviación Militar y añadido un supuesto ascenso al empleo de oficial de Aviación, jamás habría logrado sus objetivos.

Pero, a la vista de las pruebas presentadas, dejo que sea el lector quien saque sus propias conclusiones. Yo, por mi parte, considero zanjado este molesto asunto. Me niego a polemizar sobre lo obvio.

Rafael A. Permuy López