

Juan Arráez, experto en aviación militar: "En Elda y Petrer se fabricaron tanquetas, fusiles, pistolas y munición durante la Guerra Civil"

16/10/2022



Ha escrito más de una decena de libros y numerosos artículos en revistas especializadas españolas e internacionales | J.C.

Juan Arráez Cerdá es un experto en aviación militar y ha investigado en profundidad la industria militar en Elda y Petrer durante la Guerra Civil, para lo cual ha buceado en archivos de varios países. Su trabajo demuestra con todo lujo de detalles que en nuestro valle se fabricaron

vehículos blindados, munición y piezas de repuesto para los tanques y aviones del ejército republicano.

Este eldense es autor de más de una decena de libros y numerosos artículos en revistas especializadas españolas

e internacionales. Su gran dedicación y conocimiento de la historia de la aviación ha sido reconocida con su nominación como Miembro del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire.

Nació en Elda en 1940 en el seno de una familia arraigada en la industria del calzado. Al finalizar sus estudios secundarios, se preparó para ingresar en la Academia General del Aire, pero una leve miopía se lo impidió, al igual que sucedió cuando posteriormente intentó ser piloto de complemento. Se sacó esa espina ejerciendo de voluntario del Ejército del Aire en la Base Aérea de San Javier, en Manises, y en el Escuadrón de Alerta y Control de la Sierra de Aitana, entonces base conjunta con la Fuerza Aérea de los EE.UU.

Desde el año 1960 colabora con revistas aeronáuticas como *Flaps*, *Avión*, en la brasileña *VÔO*, la italiana *Aerei* y la francesa *L'Album du fanatique de l'Aviation*, de la que fue fundador, así como en otras de Alemania, Inglaterra y Uruguay. Es miembro de las asociaciones de historia aeronáutica como Air Britain, donde fundó el Spanish Group y de la American Aviation Historical Society.

Usted documenta en el libro que saldrá próximamente que en nuestra zona se instalaron numerosas fábricas de artillería y aeronáutica, ¿por qué aquí?

Cuando los nacionales cortaron por Vinaroz el territorio republicano en dos, las industrias de guerra de Castellón y Valencia, que eran muy importantes, se trasladaron a zonas más seguras de Murcia y Alicante con su personal y maquinaria. En Alicante ya estaba desde el 1936 la SAF-15 en Rabasa, con su sección de montaje en Onil y otra en Petrer para la fabricación de hélices de madera y de reparación de hélices metálicas, así como parte de fuselajes y trenes de aterrizaje en la SAF-6, sita en Santa Barbara, algo que aquí nadie sabía.

¿Qué industrias se trasladaron aquí?

La importantísima industria valenciana conocida como Unión Naval de Levante era tan enorme que, ante el avance nacional, no tuvo más remedio que repartir sus instalaciones entre las poblaciones de Elda y Petrer para la fabricación de vehículos blindados de ruedas y de proyectiles de artillería, respectivamente. En ambas poblaciones se montaron tres fábricas, que llegaron con su maquinaria y personal. Inicialmente vinieron algunos técnicos con el fin de inspeccionar las naves que podrían interesarles. Al frente se encontraba como director Luis Carrillero, miembro de la UGT, quien tenía a sus órdenes a un total de 1.251 obreros entre las fábricas de Elda y

Petrer, que trabajaban en dos turnos de 8 horas.

¿Qué fábricas se instalaron en Elda?

La Unión Naval de Levante de Valencia trasladó a Elda la sección dedicada a la fabricación de blindados y se instaló en la fábrica que el abuelo de Rodolfo Amat tenía cerca de la estación ferroviaria.

Por otra parte, en Elda, antes de que finalizase el año 1936, ya habían sido incautadas dos empresas. La primera fue la fábrica de maquinaria de Eustaquio Cantó, que se encontraba en la actual Calle Paquito Vera nº 6, donde años más tarde se construyó el Cine Cantó, con una plantilla de 32 obreros, que trabajaban en tres turnos de ocho horas, dedicados a la fundición y mecanización de granadas para mortero, con una producción de 350 diarias. Por otro lado, realizaban algunos trabajos para fábricas de calzado y reparaban coches.

La segunda fue la fábrica de calzado de Francisco Rivas Rubio, que estaba ubicada en la actual calle González Bueno, donde se encuentra actualmente la oficina de Bankia. La incautó la UGT para la fabricación de granadas de 81 mm para el mortero de factura francesa Brand, con una producción de 120 diarias, e igualmente también hacían algunas reparaciones para las fábricas de calzado. Su plantilla era de 52 obreros que trabajaban en dos turnos de 10 horas.

¿Qué fábrica fue la más importante?

La fábrica de muebles Hijo de Pedro Amat en la zona de la Estación, donde fabricaron vehículos blindados: primero se revisaron los UNL-35 y posteriormente produjeron los más grandes y potentes Chevrolet 1937, en dos versiones con diferente torreta, la primera dotada de dos ametralladoras y la segunda con un cañón. Al frente de la fábrica se puso al ingeniero ruso Coronel Boris Alimov, especialista en blindados, pero hay que resaltar que fueron los ingenieros españoles quienes realmente se encargaron de diseñar al Chevrolet 37.

Como anécdota, añadiré que muy posiblemente se fabricara allí la tanqueta que, según el entonces consejero municipal anarquista eldense Diego Iñiguez, marchó al aeródromo monovero de El Manyà o Mañán (el nombre de El Fondó no existió durante la Guerra Civil) con el fin de capturar al gobierno republicano, cuando este ya hacía horas que se encontraba en Francia.

Dada la falta de espacio en sus instalaciones de la Estación, se construyó otra nave en el centro de la parcela que hoy ocupa el Centro de Especialidades en la actual calle Padre Manjón, en esa época denominada avenida

de los Entusiastas, y que debió ser desmantelada al final de la guerra. En esta nave se fabricaban las cadenas (orugas) para los carros de combate o tanques, así como piezas de repuesto para los mismos y para los blindados.

Según me comentaba el doctor Rodolfo Amat Sirvent, gran y querido amigo desde nuestros años de infancia, la fábrica de su abuelo está todavía al final de la Avenida de Sax. Esta nave tenía un gran refugio antiaéreo, el cual, acabada la guerra, fue relleno con restos de material de guerra que consideraron peligroso, por lo que se cegó la entrada y se plantaron sobre él lugar algunas higueras. Se podría recuperar.

¿Qué fábricas militares se ubicaron en Petrer?

A Petrer llegó la sección de revisión y reparación de la fábrica número 11 de Castellón, dedicada a la producción de los fusiles Mauser y de los Mousin rusos, de los que el Ejército Popular había recibido grandes cantidades. Dicha sección dispuso de la nave de la empresa Alfonso y Francisco Chico de Guzmán y de otras adyacentes sitas en la denominada "Ciudad sin Ley" y se dedicó lógicamente a la reparación y revisión de los diversos modelos de estos dos tipos de fusiles.

Más adelante, en pleno desarrollo de la Batalla de Levante y ante el temor del avance nacional, se decidió trasladar a Petrer la sección de la fábrica de Alginet dedicada a la fabricación de la pistola R.E.

La tercera de las fábricas llegadas a Petrer estaba ubicada en la fábrica de García Navarro S.L., situada fuera de la "Ciudad sin Ley", denominada Fábrica 22B y dependiente de la 22A de Elda, en donde además se encontraba la Jefatura de la Subsecretaría de Armamento y Municiones del Ejército Popular. En su patio estaba la sirena de alarma para caso de bombardeo, que afortunadamente se ha logrado recuperar y se encuentra en el Museo Etnológico "Damaso Navarro". Esta fábrica se dedicaba a la mecanización y fundición de proyectiles de acero. Según fuentes orales, sus hornos funcionaban permanentemente y el ruido que producía su enorme prensa se escuchaba en todo el pueblo.

Llegaron también especialistas de otras zonas.

A Petrer llegaron trabajadores castellonenses junto con los especialistas, que eran de origen vasco y asturiano, dado que al caer el frente del Norte, lograron escapar a zona republicana a través de Francia. Sobre la fábrica de Petrer, José M^o Navarro "Costalet" contó sus vivencias en un par de libros sobre sus memorias, pero resulta que tienen muchas lagunas e inexactitudes, dado que sus recuerdos son de cuando entró a trabajar allí como aprendiz con 15 años, aunque indudablemente aportan

informaciones interesantes.



Es uno de los mayores expertos de la historia militar en Elda y Petrer.

¿Conoce los nombres de las personas que trabajaron allí?

De esta fábrica de Petrer conocemos que la jornada del trabajo comenzaba a las 8 horas y que obreros y aprendices de Petrer pasaron a formar parte de su plantilla. Entre los aprendices se encontraban José León Jover "Clemente", José M^o Navarro "Costalet", Claudio Román, Juan Maestre "El Peche", todos ellos al mando de un capataz llamado Paulino. En la carpintería trabajaban Antonio Pina y Vicente "El de Galvis", al mando del encargado Jesús Granda. Además, y en otras secciones, trabajaban, entre otros, los siguientes hombres y mujeres de Petrer: José Pina, Elías Guillén, Helios Fernández, Juan Brotons, Manuel Pérez, Armonía Maestre y Concha Francés. Y entre los foráneos estaban los castellonenses José Román y Gonzalvo. Todos al mando de Deogracias Landeras, que era del País Vasco.

¿Cómo era el trabajo que se realizaba en las fábricas de Elda y Petrer durante la guerra?

Los obreros de todas las fábricas, o mejor, talleres de Elda y Petrer, tenían un salario diario de 15 pesetas y además poseían la condición de militarizados, por lo que estaban exentos de incorporarse al ejército y al frente, en el caso de que su quinta fuese movilizada. El "responsable" de la sección de montaje de los fusiles de la fábrica de Petrer era el castellonense Miguel Peirats. Los fusiles y mosquetones estropeados llegaban a bordo de camiones y eran descargados en la cercana fábrica de Luví, que servía de almacén, en donde clasificaban las armas por modelos para, posteriormente, enviarlos a la sección de revisión y desmontaje, en donde se retiraban las piezas rotas o muy desgastadas y se sustituían por piezas nuevas. Las piezas que lo necesitaban eran primero pulidas y luego pavonadas antes del montaje final. Finalmente, si alguna de las culatas estaba rota o rajada, se sustituía por otra fabricada en la sección de

carpintería. Todo esto llegaba a la sección de montaje en la que tenían clasificadas todas las piezas que componían el fusil o mosquetón según cada modelo. Entonces comenzaba uno a uno el montaje y salían como si fuesen nuevos. Cuando alguna pieza era defectuosa, se pasaba la orden a la sección de tornos, que sin pérdida de tiempo comenzaba a fabricarla. El mayor problema estaba cuando los cañones se encontraban en mal estado, por lo que crearon un torno especial.

Cuando la cantidad de fusiles que habían dejado en perfectas condiciones era suficiente, se comunicaba a la oficina de la Subsecretaría de Armamento y Municiones en Elda, que enviaba un camión, en el que se cargaban y salían hacia Valencia, desde donde se enviaban a la Unidad del Ejército Popular que los necesitase.

¿Qué datos tiene del refugio antiaéreo de Petrer?

Este refugio existe, pero no al completo, en el subsuelo de la conocida como “Ciudad sin Ley”, con el fin de asegurar la protección de sus trabajadores ante posibles bombardeos de los aviones Savoia S.79 de la Aviación Legionaria de las Baleares. Todavía se conservan en algunas paredes de la “Ciudad sin Ley” algunos letreros indicativos como los de “Cuerpo de Guardia” y “Refugio”.

A este refugio, que es muy grande, se accede por una escalera que desciende a cuatro niveles bajo el suelo, a unos 15 metros de profundidad, y da a tres galerías que están tapiadas con muros de mampostería, por lo que desconocemos su longitud, pero tenemos claro que dos de ellas daban a salidas de otras naves de la Ciudad sin Ley, y la tercera, más larga, cruzaba hasta pasar la actual calle Ventura Navarro, con salida en la fábrica de García Navarro S.L, sita actualmente entre la citada calle y la de Rafael Duyos.

¿Cree que este refugio se podría recuperar?

Conociendo bien el refugio antiaéreo existente en terrenos cercanos al aeródromo de Onil, construido para la protección de los trabajadores de los talleres de material aeronáutico, puedo decir que el de Petrer es mucho mayor, más grande y mejor construido, pero está en una finca privada y no es accesible al público. Desde hace años existe en el Ayuntamiento de Petrer una “Propuesta de Regeneración y Puesta en Valor del Refugio Antiaéreo de la Ciudad sin Ley” realizado por el entonces Arqueólogo Municipal Francisco Javier Jover Maestre, que ojalá algún día quede aprobada y realizada.

¿Conoce el refugio de la Plaza de Arriba de Elda, que será visitable?

No, no lo he visto todavía.

Había un nido de ametralladoras en Petrer.

La primera vez que oí hablar de El Altico y su nido de ametralladoras, dudé de que se tratara de tal cosa. En efecto, cuando lo vi, comprobé que, en realidad, es un asentamiento para una pieza antiaérea ligera y, dada la ubicación del lugar, se trataría de un cañón Oerlikon de 20 mm de fabricación suiza, el mejor que tenía el Ejército Republicano en servicio, ya que desde allí se veían varios enclaves esenciales: El Poblet, la Ciudad sin Ley, la gasolinera Idella -en cuya inmediación se encuentra Villa Manolito, uno de los dos chalets de la Posición Dakar- y, por último, se ve el monte El Cid, que es por donde aparecerían los aviones enemigos.

¿Qué otras instalaciones de guerra existieron?

Precisamente en la Fábrica 22A se encontraban las dependencias de la Subsecretaría de Armamento y Municiones, incluyendo el Economato que tenían los obreros de ambas ciudades. Allí se les suministraba normalmente carne de caballo, legumbres, sobre todo lentejas o “píldoras de Negrín”, como popularmente se las conocía, leche, así como fruta, hortalizas y pan, todo un lujo, en comparación con quienes no trabajaban en ellas.

No hace mucho supe, gracias a la información que me facilitó Mari Carmen Rico, Cronista y Bibliotecaria de Petrer, que los obreros pagaban en el Economato con moneda emitida por la Unión de Levante. Algunos de estos billetes se conservan en una estupenda colección de moneda emitida por entidades y ayuntamientos, gracias a su donación en Petrer y que esperamos ver pronto expuesta en su Museo.

¿Qué otros restos importantes quedan?

En una de mis asiduas visitas al Archivo Histórico del Ejército del Aire encontré un plano de uno de los túneles de la nunca finalizada vía férrea Alcoy-Alicante que llamó poderosamente mi atención y que confirmaba el hecho de que dos de ellos, tal como me había comentado mi amigo Simón Fiestas Martí, piloto de caza republicano que había estado un tiempo destinado en La Rabasa, habían sido dedicados al almacenaje de buena parte del material para la construcción de aviones, motores, combustibles y otros materiales. Curiosamente eran denominados como polvorines, cuando jamás en ellos se almacenó armamento y municiones. Consecuentemente, en compañía de Fernando Tendero, director del Museo Arqueológico de Petrer, y estupendo amigo, fuimos al paraje de Els Palomarets, y allí estaba el primero de los túneles con salida al Pont del Vidre o Puente del Vidrio.

Comprobamos los restos de los enormes portones que lo cerraban, que ya no existen, y pudimos observar que tenía unos pocos grafitis de los años de la Guerra Civil con fecha de 1937. El otro túnel se encuentra a 300 metros de distancia del primero, pero ya en término municipal de Agost, que también está vacío.

Estos túneles de la 4ª Región contaban con Cuerpo de Guardia, caseta para el Oficial de Guardia y Garitas para los soldados.

¿Qué pasó al final de la guerra con las fábricas de Elda y Petrer?

Sobre las de Elda solo sabemos que pocos días antes del final, sus responsables desaparecieron junto a algunos de sus obreros foráneos, suponiendo que, dada la proximidad del ferrocarril, intentaron partir rumbo a sus hogares. El 29 de marzo, día siguiente a la caída de Madrid, comenzaron a aparecer banderas blancas en la calle Jardines, que al poco fueron sustituidas por las rojigualdas. Sobre mediodía llegó un vehículo con un oficial nacional y por la tarde camiones con tropas del CTV y tras ellas otros con tropas nacionales. Ese mismo día, simpatizantes de los nacionales, y no falangistas locales, como narra Alberto Navarro en su magnífica *Historia de Elda*, colocaron la bandera nacional en el Ayuntamiento y en el chalet de Rodolfo Guarinos, que estaba requisado por el Partido Sindicalista.

De Petrer sabemos que un día antes de la caída de Madrid, los jefes de las fábricas y sus responsables políticos salieron huyendo a bordo de dos camiones. El primero de ellos en dirección a Valencia pasando por Alicante, pero no lo lograron al ser interceptados en el camino. El segundo camión se dirigió a Santa Pola, en donde lograron subir a un buque de pesca que partió rumbo a Argelia, adonde llegaron.

Respecto a los obreros que permanecieron en nuestros pueblos, no sabemos lo que les sucedió, aunque lo lógico es que al no ser combatientes, no serían detenidos sino

que regresarían a sus casas, ya que tenemos la confirmación de que esto es lo que sucedió en otras fábricas de la Subsecretaría de Armamento y Munición y de la Subsecretaría de Aviación y Fabricación instaladas en nuestra provincia.

¿Se podría recuperar todo este patrimonio?

Por un lado, compartiendo las palabras de Rodolfo Amat, sería bueno para la memoria de nuestro pueblo que revisáramos nuestros trasteros y dispusiéramos que nuestras “reliquias” fuesen a engrosar el fondo de nuestro Museo Etnológico antes de que el olvido las haga desaparecer para siempre. Y yo añado que eso es lo que se está haciendo en Petrer desde hace tiempo gracias al excelente trabajo de mi amigo Fernando Tendero, su director, en donde hay piezas recuperadas, algunas donadas por mí. Ello contrasta con lo poco o nada que hace el ayuntamiento eldense por potenciar a nuestro Museo Etnológico, lo cual me indigna.

¿Cuáles son los archivos que más ha consultado?

El Archivo Histórico del Aire, el Histórico Militar de Ávila, el Nacional de Salamanca, en menos ocasiones el Histórico Naval, y he entrevistado a algunos protagonistas de lo que escribo.

¿Otras localidades fabricaron armamento?

Conocemos que la Subsecretaría de Armamento montó dos talleres y fábricas en Novelda, dedicadas a la fabricación de munición para los Mauser en las que trabajaban 1.500 personas, en su mayoría mujeres en dos turnos de 10 horas. En Ibi, aprovechando las instalaciones de la fábrica de juguetes de Payá Hermanos, se produjo munición. En Villena, la incautada Fundación Rodes se dedicó a la fundición acerada y mecanización de granadas para mortero. Finalmente, en Elche hubo también dos fábricas de munición. También en Alcoy produjeron munición y maquinaria para las fábricas de pólvora y para la fabricación de fusiles y ametralladoras.