

Carlos de Haya González era, efectivamente, un 'experto aviador'. Esta es la única aseveración aceptable del artículo de José Luis Marcos Medina. Y digo aceptable porque, desde mi punto de vista, no hace justicia a los méritos aeronáuticos que atesoraba el aviador bilbaíno que, proveniente del Ejército, donde se formó como oficial del Cuerpo de Intendencia (especialidad no combatiente que le supuso un serio obstáculo que limitó su progresión dentro del Servicio de Aviación). Pese a todo, se convirtió en uno de los escasos 'aviadores completos' que ha dado la historia de la aeronáutica española y mundial, donde destacó tanto en el campo teórico como en el práctico. Haya fue un piloto sobresaliente, batió varias marcas mundiales y realizó vuelos de larga distancia –entre los que destaca el vuelo directo Sevilla-Bata– que le valieron numerosos premios internacionales, entre ellos el Trofeo Harmon, que puede ser considerado como el 'Nobel' de la aeronáutica. Este aviador diseñó y construyó instrumentos que constituyeron un hito en la navegación aérea como el 'integral giroscópico Haya' o su 'calculador de vuelo' y fue el precursor del vuelo nocturno en España, organizando cursos de vuelo sin visibilidad. Antes de que estallara la guerra civil, Haya había proporcionado muchas satisfacciones a este país y era, sin lugar a dudas, uno de los aviadores más expertos de Europa en el campo de la navegación aérea nocturna, por lo que fue invitado a Alemania para impartir conferencias sobre este tema. Carlos de Haya fue un hombre de su tiempo, bendecido con una inteligencia superior y excepcionalmente dotado para la disciplina que fue su pasión y a la que consagró su vida entera. Constituye un verdadero lujo para la aeronáutica mundial, pero quizás tuvo la mala fortuna de venir al mundo en un país donde el amor por la historia y el reconocimiento de los logros se practica, invariablemente, de una forma sesgada, ignorante y sectaria, y en función de la ideolo-

gía dominante en un momento dado.

A partir de julio de 1936, Haya y el resto de los miembros de la Aviación Militar, tomaron partido por uno u otro bando que, como es lógico, se aprovecharon de su experiencia y conocimientos. Ahora bien, acusar a Carlos de Haya de realizar 'bombardeos sobre Málaga durante la guerra civil' y, sobre todo, de ser 'uno de los causantes del sufrimiento y el dolor de miles de familias malagueñas' es un claro ejemplo de ignorancia; o algo peor, un intento deliberado de parcializar o falsear la realidad, muy en la línea propagandística contemporánea de banalizar esa compleja tragedia que fue nuestra guerra civil. Los hechos históricos nunca tienen una explicación sencilla y no pueden ser presentados –ni defendidos– en forma de papillas ideológicas preparadas para el consumo de mentes simples. Cualquier ciudadano español provisto de su DNI puede acceder al Archivo Histórico del Ejército del Aire (Villaviciosa de Odón, Madrid), donde podrá constatar los datos que han trascendido: que Haya llevó a cabo tres misiones de guerra sobre Málaga (los días 28, 29 de julio y 4 de agosto de 1936). Estas misiones fueron realizadas de noche, siguiendo un mismo trayecto y en un DC-2 civil adaptado precariamente como avión de bombardero, pero siempre sobre el mismo objetivo: las instalaciones del aeródromo malagueño local que se había convertido en objetivo militar. Todo esto consta

COLABORACIÓN

Carlos de Haya, el aviador desconocido

CARLOS LÁZARO ÁVILA

LICENCIADO EN HISTORIA Y DOCTOR EN ANTROPOLOGÍA

en la documentación que se encuentra en el citado Archivo, lo que nos permite afirmar que Haya jamás bombardeó el casco urbano de Málaga, ni ningún otro pueblo de la provincia y, en consecuencia, que fuera el causante del sufrimiento y el dolor de miles de malagueños.

Además, no debe olvidarse unos detalles significativos que deben ser muy tenidos en cuenta a la hora de acusar a Haya como el causante del dolor de los malagueños. En primer lugar, al iniciarse la guerra, su esposa había sido hecha prisionera en la ciudad por los milicianos, mientras que sus hijos –de muy corta edad– fueron entregados a terceras personas (uno de los bebés falleció por falta de leche materna); por último, no sólo Haya desconocía la ubicación concreta de su familia directa, sino también la de su suegro, el doctor Gálvez. En estas circunstancias, pensar que Carlos de Haya, llevado por un fanatismo sádico, se hubiera dedicado al bombardeo indiscriminado del casco urbano, es recurrir al manido argumento con el que, hoy en día, se intenta explicar los excesos, que uno y otro bando, cometieron durante la contienda y que, en este caso, no resiste el más mínimo análisis histórico.

Otra faceta significativa y muy desconocida de Carlos de Haya es que, como aviador militar, también supo granjearse el respeto de sus enemigos en el campo de batalla. Y ese reconocimiento no lo obtuvo en una contienda cualquiera

ni frente a un enemigo menor, sino en la más dramática de ellas: en una guerra civil, frente a sus propios compatriotas. Sabido es que este país es reactivo a reconocer el mérito del contrario, pero cuando en febrero de 1938 se propagó en los dos bandos la noticia de su muerte, las lágrimas no sólo brotaron en los ojos de sus compañeros de lucha, sino también en los de muchos de sus oponentes republicanos que, antes de la guerra, habían sido formados en diversas disciplinas por su experto magisterio ejercido en Cuatro Vientos durante su fructífera etapa como profesor.

Y quizá no sea tan conocida la encendida y vehemente defensa que su viuda (que luego fue trasladada como presa por el Gobernador republicano en su huida de Málaga a Valencia y arrojada a la pérdida de uno de sus hijos) hizo durante el juicio que en la inmediata posguerra se instruyó contra F. Viñals y J. Calvo, responsables de la escuadrilla republicana que participó en el combate en el que Haya perdió la vida. Durante la sesión judicial en la que el fiscal acusaba vehementemente de asesinato a los pilotos republicanos, la viuda de Haya sostuvo con el ímpetu que siempre la caracterizó que aquello había sido el producto del azar dentro de los peligros a los que todo combatiente está expuesto en un combate aéreo en el que Viñals y Calvo también habían podido perder su vida. Setenta años después, Calvo me confesó que la intervención de la viuda de Haya,

que portaba en brazos al hijo superviviente y estaba flanqueada por su cuñado, fue para ellos como una luz en medio de las tenebrosas tinieblas que dominaron un juicio en el que, además de imputarles el paradójico delito de adhesión a la rebelión militar, se condenaba a muerte a Viñals por el 'asesinato' de Carlos Haya. Este suceso ya tuvo ocasión de comentarlo públicamente en 2005 (Carlos de Haya, un aviador admirado por amigos y enemigos. 'El Mundo', 9 de diciembre de 2005). Posteriormente fue corroborado personalmente por Calvo y Viñals a la familia de Carlos de Haya en emotivas reuniones que tuvieron lugar en Madrid y Barcelona, donde los protagonistas del combate de Teruel y el juicio tuvieron ocasión de confirmar personalmente estos desconocidos episodios de la guerra civil.

Así pues, hablemos claro. El Sr. Medina apela al respeto y a la autoestima de los malagueños para cambiar el nombre de la avenida y el hospital de Málaga, pero pondera su argumentación desde un amplio desconocimiento, lo cual reduce su propuesta a una simple vendetta ideológica contra un aviador que se sumó al bando nacional durante la guerra civil. A la vista de lo escrito, esta parece ser la única razón que le ha movido a destilar su inquina contra una figura cuya talla profesional, intelectual y moral es evidente que está muy lejos de su conocimiento. Y, por último, en esa misma búsqueda de respeto y autoestima que el Sr. Medina pide a sus conciudadanos, los nombres sí que le importan porque, de una manera inaceptable y malintencionada, compara a Carlos de Haya nada menos que con un psicópata asesino como Josef Rudolf Mengele, el médico torturador del campo de exterminio nazi de Auschwitz. Es algo tan execrable que no merece más comentarios.

Carlos Lázaro Ávila es vocal de la Junta Directiva de la Asociación de Aviadores de la República (ADAR) y miembro de número del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (SHYCEA).