

En el LXXV Aniversario del Vuelo Madrid-Manila ¿Qué fue de Rafael Martínez Esteve?

La última aventura del "héroe del desierto" y la de su familia

Ricardo Fernández de Latorre
del IHCA

A comienzos de 1964, cuando preparaba para TVE el guión de mi primer documental dedicado al vuelo Madrid-Manila –“haría dos más, uno en 1971 y otro en 1985”–, llegó a mis oídos que el capitán Esteve, de quien nadie sabía nada desde hacía muchos años, se hallaba en Madrid. Se trataba de una importante novedad. El ilustre aviador, encarcelado desde julio de 1936 por su adhesión a la República, era un personaje completa e injustamente olvidado. Digno de recuerdo, no sólo por el destacado papel que jugó en el “raid”, sino por su relieve profesional y humano, su presencia en Madrid me ofrecía una magnífica oportunidad para rescatar su nombre, tan célebre en la década de los veinte. Durante la preparación del



Rafael Esteve, en sus primeros tiempos de piloto militar.

programa, en una de mis largas conversaciones con el teniente general Gallarza, le hice partícipe de la gran noticia, significándole la novedad que supondría hacer comparecer a ambos ante las cámaras. Eran los días en que Fraga, ministro de Información, promovía la celebración de los XXV Años de Paz, con la finalidad de alejar los ecos de la Guerra Civil y sus consecuencias. Me pareció un momento político providencial. Esteve era un hombre que no había hecho armas contra el Alzamiento, y que sólo le adeudaba el no haberse sumado a él. Estábamos ante el personaje ideal para encarnar el deseo del ministro. Se lo dije a Gallarza, que se mostró encantado de salir junto a Esteve en la pequeña pantalla, juzgando, por todos conceptos,



En los días que precedieron al vuelo Madrid “Manila, el Comité Hispano “Filipino de Madrid, ofreció a los aviadores Loriga, Esteve (tercero, sentado, por la izquierda) y Gallarza, un banquete de despedida que se celebró en el Hotel Gran Vía, presidido por el capitán general Weyler, entonces la máxima jerarquía militar de España, después de S.M. el Rey.



Despedida de los tripulantes de la "Patrulla Elcano" pilotos Loriga, Esteve y Gallarza, y mecánicos Pérez, Arozamena y Calvo, el día de su partida hacia Argel, el 5 de abril de 1926, primera etapa del "raid" Madrid-Manila. Entre los asistentes, los coroneles marqués de González de Castejón y Kindelán.

muy acertada mi iniciativa. Como yo no podía tomar decisiones en el terreno político, y menos en lo relacionado con un personaje del relieve republicano del aviador, lo consulté con mis superiores de TVE. Como era de esperar, y contra toda norma de oportunidad y picardía políticas, me fue negado el permiso. "Esto puede molestar en las alturas", me dijeron a modo de incontestable resolución, típica de aquella casa. Era una solemne estupidez, de las muchas que los miedos hacían co-

meter a los jefes de la televisión, porque, en aquellas "alturas" a las que ellos se referían, había mucha menos cerrazón que en el ánimo de mis jefes. Valga el ejemplo posterior del "temible" Pablo Rada que, enfermo terminal de cáncer, quiso venir a morir a España en 1969, deseo que se vería denegado, de entrada, por "la superioridad", ente abstracto frecuentemente invocado. Pues bien, Francisco Franco, Jefe del Estado, al conocer la voluntad del otrora inquieto Rada, ordenó

no sólo que se autorizara su regreso, sino que fuera internado en el sanatorio que utilizaban conjuntamente la Aviación y la Marina en Los Molinos (Madrid). "No olviden que es un héroe del «Plus Ultra»", dijo el Generalísimo, admirador siempre de la gesta de su hermano Ramón y de sus hombres. Y, además, por si era poco, ascendió a Rada a comandante honorario del Ejército del Aire.

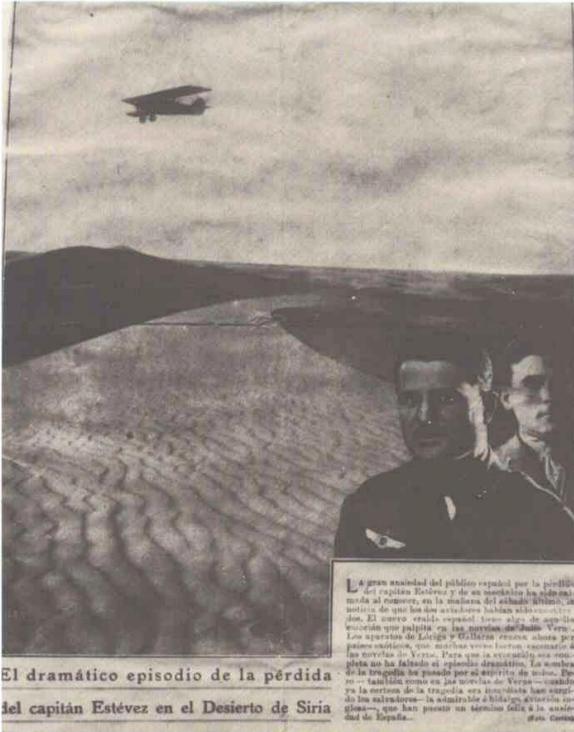
En "las alturas", se opinaba, como puede verse, de modo muy distinto al del Paseo de la Habana. Pero yo me quedé, por culpa de un servil grupo de incompetentes, sin sentar a Esteve junto a Gallarza ante las cámaras, lo que hubiese constituido, sin duda, además de un gran éxito informativo, un destacado tributo sentimental a la Historia de la Aviación Española.

Un militar ejemplar

Había nacido Rafael Martínez Esteve en Valencia, el 17 de febrero de 1894. Ingresado en la Academia de Infantería en 1911, obtuvo en 1914 el despacho de segundo teniente. Sus primeros destinos fueron los Regimiento de Guipúzcoa, en Orduña, y el de Cuenca, en San Roque, de donde pasó a Africa, incorporado al de Borbón. Allí ascenderá a primer teniente en 1916, interviniendo, en las filas de la Policía Indígena, en numerosas acciones de guerra, por lo que sería citado como



Esteve y Calvo a su llegada a El Cairo, junto al embajador Sr. Vallín y personal de la representación diplomática.



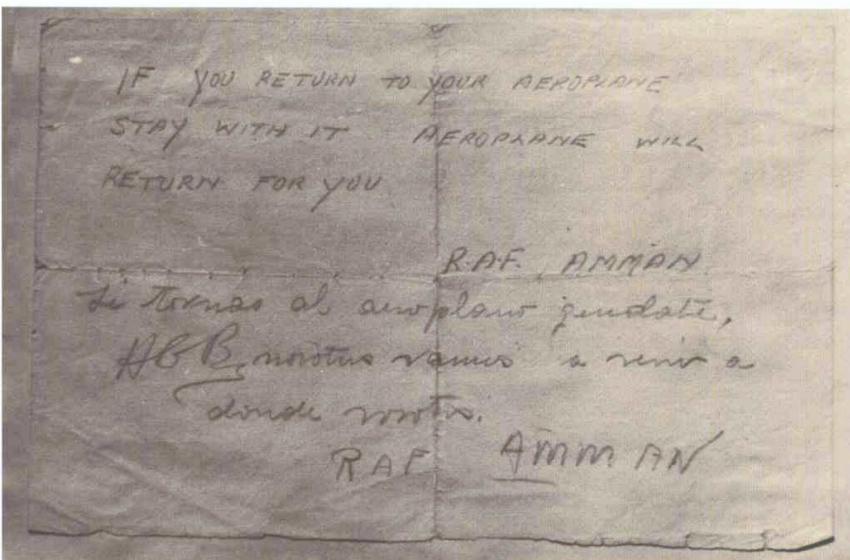
La prensa española, y, con ella, la de todo el mundo, se hizo amplio eco de la desaparición de los aviadores Esteve y Calvo en el desierto de Arabia, cuando se disponían a sobrevolar aquella península.

"distinguido" en diversas ocasiones, destacándose su valor y competencia. En febrero de 1920 iniciaría, en Los Alcázares, el curso de Piloto de Aeroplano. Para el cumplimiento de las correspondientes prácticas, sería destinado a los aeródromos de Zaragoza y Alcalá de Henares. En el de Guadalajara recibe, ya ascendido a capitán, el título

árabe, que llegará a dominar, como el francés y el inglés.

La aventura del desierto

Los tres "Breguet" que formaban la "Patrulla Elcano" partieron del aeródromo de Cuatro Vientos, rumbo a Manila,



Los aviadores ingleses que encontraron el "Breguet" abandonado por Esteve y Calvo, dejaron en el aeroplano esta nota, reveladora de que los españoles no debían haberse alejado del aparato.

el 5 de abril de 1926. Iban tripulados por los pilotos capitanes Esteve —que mandaba el grupo por antigüedad en el empleo—, Gallarza y Loriga, y los mecánicos Calvo, Arozamena y Pérez. El aeroplano de Esteve comenzó a presentar pequeños problemas ya en el curso de la primera etapa, retrasando su llegada a Argel. En la segunda, Argel-Trípoli, el motor volvió a fallar, por lo que el piloto se vió obligado a efectuar un aterrizaje forzoso a medio camino, en Túnez. Reunidas los tres aparatos en El Cairo, parte el de Esteve de la capital egipcia en tercer lugar, el día 11. Al cabo de cinco horas de viaje, se para el motor, y el piloto tiene que tomar tierra en pleno desierto de Arabia. Cuando los tripulantes lo revisan, se encuentran que una grieta había producido la pérdida total del combustible. Ante la sombría perspectiva, deciden los tripulantes del "Breguet" hacer una hoguera con ramajes y aceite para llamar la atención de los aviones ingleses que patrullaran el territorio. Una columna de humo negro ascendía rápidamente hacia el cielo, haciéndose visible, con toda seguridad, desde muy lejos. Pero el tiempo transcurría lentamente, bajo un sol abrasador, sin que nadie acudiera al reclamo de la humarada. Varias patrullas aéreas sobrevolaron, no obstante, el lugar de aterrizaje del aparato de Esteve y Calvo. El piloto escribe, no sin



Rafael Martínez Esteve, en los días de su regreso a España tras la aventura del desierto. El 9 de abril de 1927 asciende a comandante por méritos de guerra. Pocos saben que, pasados los años, después de la transición, Esteve sería considerado en situación de retirado con el empleo de coronel.



Madrid. Inauguración de la Exposición de Aeronáutica. En un acto celebrado bajo la presidencia del Infante Don Alfonso de Orleans son entregadas a los aviadores participantes en el vuelo Madrid "Manila, las copas donadas por el Ayuntamiento de la Capital. En la foto aparecen Gallarza y Esteve, Calvo y Pérez.

que no debieron abandonar el aeroplano y lanzarse a la incierta aventura de buscar auxilio. Así se lo dije a Calvo en 1964, en una de nuestras conversaciones preparatorias de la emisión. "Mire Vd. -me respondió- con un gesto de resignación-, ¿qué podíamos hacer? Estábamos tan abatidos, que ya no nos era posible ni discurrir con lógica. Fue una decisión desesperada, preferible a quedarnos allí esperando la muerte, que ya veíamos próxima..." Mi punto de vista no es compartido por el nieto del aviador, Alejandro, que me asegura que su abuelo "optó por ir en busca de ayuda porque estaba completamente seguro -habían visto clarísimamente como los aeroplanos ingleses pasaban por la vertical de ellos y de la fogata- de que los aviadores británicos no tenían intención alguna de hallarlos, para que fracasase aquella empresa de la naciente Aeronáutica española". El buen Alejandro sostiene la misma tesis que su abuelo en el libro "Una aventura en el desierto". Es imposible que las patrullas no vieran a un enorme aeroplano pintado de verde y, sobre todo, el humo que se elevaba hasta muchos metros del suelo. Al fin emprenden la marcha. Caminan lentamente para no cansarse, haciendo paradas cada media hora. Así hasta llegar la noche, la segunda que iban a pasar en aquel inmenso desierto. Al amanecer se presenta, con el sol, el terrible "hamsín", una tormenta de arena que impide toda visión a diez metros. "Fue horrible -me dijo Calvo-; nos tapábamos con las pellizas, que había que sacudir constantemente para no

cierta indignación: "Los aviones ingleses pasan sobre nosotros, y continúan su ruta; los seguimos con la vista hasta muy lejos; el mecánico me mira asombrado y exclama ¡pero es posible que no nos hayan visto!... Una duda -concluye Esteve- atenaza mi espíritu". Nadie quitará jamás de la cabeza al aviador que los británicos "no han querido verlos". Esta triste conclusión anidará ya para siempre en la mente y el corazón del piloto valenciano, sin que nada ni nadie logren borrarla. Vuelven los aviones y pasan, de nuevo, sin verlos. Y una y otra vez, lo mismo. Transcurren las horas, y llega la noche, una noche de tremendo frío que ni las gruesas prendas de vuelo logran vencer. A la salida del sol deciden los aviadores ponerse en marcha para encontrar la llamada "ruta inglesa" o, quizá, un campamento de beduinos. Dejan en el avión notas en inglés, francés y árabe. Creo, y conmi-go algunos aviadores consultados,



En una visita de S.M. el Rey Alfonso XIII a Cuatro vientos, posan junto al Soberano los aviadores Esteve, Gallarza, Ramón Franco y Ruiz de Alda. Con ellos Kindelán, Ortiz Echagüe y otros



Alicia Vircondelet, esposa de Rafael Martínez Esteve, aparece con sus hijos Rodolfo y Roberto en el chalet que poseía en Mislata (Valencia) Salvadora Esteve, madre del aviador.

quedarnos enterrados como había pasado, a veces, a caravanas enteras de beduinos..." Por la mañana, otro fenómeno, aún peor, martiriza a los aviadores: los espejismos. "...Cuando la sed nos atormenta hasta la locura -escribe Esteve-, un dios cruel pone ante nuestros ojos la imagen de un lago azul junto a un maravilloso palacio de mármol, y, algo más lejos, una caravana que se recorta en el horizonte siguiendo el curso de un río caudaloso..." La cuarta o quinta noche apenas pueden ya andar. Calvo se queda dormido sobre unos matojos que le parecen un blando colchón. Esteve, que conserva, increíblemente, algunas fuerzas, decide explorar los alrededores. Cuando vuelve, no está el mecánico. Calvo ha salido en su busca. Ya no se encontrarán. Esteve cree que va a perder la razón. Ahora, separados, será mucho más difícil que los ingleses los hallen. La noticia de la desaparición de los aviadores se extiende enseguida por el mundo entero. La angustia de todos los que han seguido el "raid" y, especialmente, de los españoles, durará once días. Al cabo de ellos es encontrado el piloto, ya exhausto, por una patrulla de la R.A.F. El nombre del teniente Cooggle, su salvador, que lo descubrió tendido en la arena, saltará a las páginas de todos los periódicos. Cooggle aterriza junto a un Esteve ya casi en brazos de la muerte. El primer auxilio que

le presta, es darle a beber agua. Pero tantos días sin hacerlo han secado la garganta del aviador, que tardará casi media hora en poder admitir el primer trago. Aquella noche tienen que pasarla en el desierto. Otro avión que ha aterrizado junto al de Cooggle sufre una avería al posarse, y hay que esperar auxilios que tardan en llegar. Al fin Esteve es trasladado a Amman, en

cuyo hospital militar se verá internado. Al final de la mañana es hallado Calvo. La nueva del rescate de los aviadores españoles acapara la atención mundial. En nuestro país hay manifestaciones en honor a Inglaterra, y el Rey Alfonso XIII se dirige al soberano británico para agradecerle el salvamento de los aviadores, concediendo condecoraciones a los oficiales de la R.A.F. que



Días felices del matrimonio Esteve en la base de hidros de El Atalayón, en Melilla. Son los años de la República que van a preceder a la guerra civil. En la segunda de las fotografías, al fondo, la torre de control de aquellas instalaciones.





Rafael Esteve junto a tres de sus hijos Alicia, Roberto y Elena "que esconde la cabeza", ante el automóvil familiar, antes de la contienda 1936 "1939.

lo hicieron posible. Esteve, una vez re- puestas él y su compañero, se dispo- ne a reanudar el "raid". Pero una tajante orden del gobierno del general Pri- mo de Rivera le prohíbe continuarlo, y obliga a ambos a regresar a nuestro país. Será decepcionante para los dos aviadores, que ven como se escapa de sus manos la posibilidad de prose- guir el vuelo y unirse al triunfo que, sin duda, van a obtener sus compañeros. (He escrito en otro lugar: "¿Fue su iz- quierdismo posterior un arraigado con- vencimiento de tiempo atrás, o había nacido con la imposición del Régimen de dar el «raid» por finalizado para Este- ve?. Recuérdese que la prohibición de continuar el vuelo del «Plus Ultra», por parte de Primo de Rivera, sería el origen de todas las posteriores actitu- des políticas de Ramón Franco").

Después del Madrid-Manila

Al regresar Esteve de Amman, y tras una breve permanencia en Cuatro Vientos, el aviador obtiene permiso para realizar, con su esposa, un viaje por Europa. El "héroe del desierto" ne- cesita distraer su mente de los dramá- ticos días vividos y, sobre todo, del fra- caso de su participación en el "raid" a Filipinas, en el que había cifrado tantas ilusiones. Pero la visita a Portugal, Francia, Alemania e Inglaterra no dis- pararán el mal recuerdo vivido. En abril de 1927 asciende Esteve a comandan- te de Infantería por méritos contraídos en la guerra de Marruecos, y es nom-

brado jefe de la 1ª Escuadrilla del Gru- po nº 33, afecta al aeródromo de Bur- gos, recinto cuyo mando obtendrá también a fines de año. De la capital castellana pasa Esteve a Getafe para hacerse cargo del Grupo nº 5, y des- pués a Logroño. En septiembre será destinado a Los Alcázares, donde ha de efectuar un curso de pilotaje de hi- dros. A comienzos de 1928 marcha a la Base de Mar Chica como jefe del Grupo nº 10 de la Escuadra de Ma- rruecos. Dado de baja en Aviación en abril de 1929 —¿porqué?— y, tras per- manecer un año en un batallón de Ca- zadores, de guarnición en Jaca, pasa Esteve a la Escuela de Entrenamiento y al aeródromo de León. El piloto es separado de nuevo, en febrero de 1931 —¡otra vez!—, del Servicio de Avia- ción. Proclamada la República, y a los cuatro días —sólo— de la instauración del nuevo régimen, es vuelto a admitir en Aeronáutica, y destinado a la Es- cuadra nº 1, con base en Getafe. La hoja de servicios no arroja, como es natural, aclaración alguna. ¿Hubo pro- blemas políticos con las dictaduras de Primo de Rivera y Berenguer que justi- ficaran las separaciones de la Aero- náutica de 1929 y 1931? Hoy por hoy lo desconocemos. Sólo podría aclarár- noslo el contenido de un diario que dejó el aviador, hoy en manos de al- guien ajeno a la familia, y cuyo resca- te se presenta muy dificultoso. El día 24 de abril firma Rafael Martínez Este- ve su adhesión a la República, acto que llevará hasta sus últimas conse- cuencias, como veremos después.

Tras una permanencia de seis meses adscrito al Estado Mayor de la 2ª Divi- sión Aérea Francesa, en París, pasa a mandar el Aeródromo de León. La Re- pública hace que se le cuente como perteneciente al Servicio de Aviación el tiempo comprendido entre el 6 de abril de 1929 y el 30 de mayo de 1930, en que estuvo separado de él, lo que parece confirmar que sus "destierros" de la Aeronáutica, de 1929 y 1931 fue- ron represalias de las Dictaduras por desafección al sistema. La República lo nombrará Jefe de las Fuerzas Aéreas de la Zona Oriental de Marruecos —¿nueva recompensa a una anterior postura política?—, con sede en El Ata- layón (Mar Chica). En ese destino per- manecerá hasta febrero, en que será enviado a Sevilla, importante base, como hombre de confianza del Régim- en.

Va a dar comienzo su gran drama.

La causa n.º 158-936

Esteve se dirige a la capital andalu- za para tomar posesión del mando de la Escuadra 2ª y de la jefatura del aer- ódromo. El aviador llega a Sevilla en junio, acompañado de su esposa y sus cinco hijos: Rafael, de 14 años; Rodol- fo, de 12; Roberto, de 10, Alicia, de 7, y Elena, de 5. Sus destinos en el Pro- tectorado habían permitido al matrimo- nio ahorrar algunas cantidades que in- vertirán ahora en la compra de un cha- let en terrenos cercanos al aeródromo. El piloto, que había sido declarado



Elenita Martínez Vircondelet, en noviembre de 1938. A fines de ese mes sería enviada a Rusia para unirla a sus hermanos, ya acogidos allí desde octubre del año anterior.

apto para el ascenso a teniente coronel en diciembre de 1935, debía hallarse muy próximo a su promoción a este empleo, ya que su hija Elena recuerda hoy haber visto en el dormitorio de sus padres, en aquellos primeros días sevillanos, una guerrera nueva con las estrellas de teniente coronel en la bocamanga.

El 17 de julio se produce en Melilla el alzamiento militar contra el gobierno del Frente Popular, que se extiende rápidamente a todo el Protectorado. Al día siguiente llegan a Tablada, desde Madrid, tres aeroplanos de L.A.P.E., tripulados por aviadores militares retirados, pero muy afectos a la República –¿Rexac, Vallés, Navarro?–, con el objetivo de castigar el territorio sublevado, foco inicial del alzamiento militar, que se extendería pronto a varias capitales españolas, entre ellas la propia Sevilla. Uno de los aparatos es cargado de bombas que arrojará sobre Tetuán produciendo –se ha dicho– diecisiete muertos y muchos heridos. Será éste uno de los cargos que se esgriman contra Esteve. Sin embargo, habrá muchas declaraciones en favor del famoso piloto, entre ellas las que afirmaron que se negó a bombardear unos cuarteles de Sevilla, como le ordenaba el Gobierno, acción de imprevisibles consecuencias de cara a la población civil. También depuso en su favor el capitán Vara de Rey, a quien Esteve había salvado la vida. Sucedió así. Cuando los tres aviones de L.A.P.E. se disponían a repostar en Tablada, el capitán Carlos Martínez y Vara de Rey tomó un fusil y disparó sobre uno de ellos, averiando los motores. Desde el interior del aparato los tripulantes le hacen nutrido fuego, al que se une el de varios soldados y oficiales afectos a la República, que estaban cerca del “Douglas” comercial, improvisado bombardero. Vara de Rey trata de escapar, pero es herido. Cuando el grupo llega a su altura y se dispone a terminar con él, acude Esteve y se interpone, gritando: “¡Aquí no hay más pistola que la mía!, ¡Quietos todos!”. Los soldados y oficiales se detienen. Entonces dispone que Vara de Rey sea encerrado en un despacho, colocándole una guardia de su confianza que protegió su vida frente a los intentos de diversos elementos de acabar con ella. A las 11 de la noche de aquel mismo día 18, Esteve recibe una llamada telefónica de Queipo de Llano, instándole a sumarse al movimiento. “No puedo, mi general –contesta el «héroe del desierto»–, me lo impide mi dignidad...” Queipo no se da por ven-



Alejandro Martínez Melnikov, hijo de Elena, que ha antepuesto el apellido de su abuelo al de su padre. Es ingeniero aeronáutico, y aparece aquí en un helicóptero de fabricación rusa, en cuyo mantenimiento está especializado. Alejandro revalidó sus estudios en España.

cido, y le presiona una y otra vez. Esteve tiene siempre la misma respuesta: su fidelidad a la República está por encima de todo. Queipo le amenaza con enviar tropas y conquistar, a tiros, el recinto de Tablada. Esteve cede entonces el mando a uno de los jefes sublevados, Azaola, para evitar una segura matanza entre hermanos. El famoso piloto será, en consecuencia, encarcelado, pero su recta conciencia brillará tranquila: nadie había muerto por su causa. “Su acción se complementa con otra –escribe el general Gomá en «La guerra en el aire»–: antes de entregar la base ordenó que fueran retirados de la pista los aviones que, con sus tripulaciones, se encontraban preparados para bombardear la ciudad. La decisión del comandante del aeródromo fue de gran importancia para la suerte de Sevilla...” Esta realidad, de suma trascendencia, esgrimida repetidas veces por la defensa en el consejo de guerra que juzgó a Esteve a fines de agosto y principios del mes siguiente, no sería tenida en cuenta por el tribunal, que, a pesar, también, de la calurosa declaración, en su favor del capitán Martínez y Vara de Rey, terminaría condenándolo a muerte por sentencia del día 20 de septiembre de 1936.

Pero volvamos atrás. La noche del 19 de julio se presentó en el chalet de la familia Esteve un mecánico que informó a la esposa del aviador de lo

ocurrido, y le transmitió su indicación de que abandonaran rápidamente la vivienda y se refugiaron en el domicilio de algún amigo. Alicia dejó la casa con sus hijos y se dirigió al barrio obrero de Tablada, donde encontró refugio en la vivienda de un antiguo subordinado de su marido. Pero las realidades, primero, de que los Esteve eran muchos, y, segundo, de que podían plantear a sus amigos serios problemas si se quedaban allí, decidieron a Alicia regresar a su casa y esperar acontecimientos. Estos no tardaron en producirse. El aviador sería internado en la prisión militar de la Plaza de España. Alicia se dirige inmediatamente a Sevilla y visita a amigos y compañeros de su esposo para gestionar su libertad. Todos la consuelan diciéndole que la guerra se extenderá poco tiempo y que su marido volverá pronto a casa. No será así. Esteve pasará siete años en prisión. Como consecuencia, sus seres más queridos sufrirán un verdadero calvario, desde Alicia, su esposa, a la pequeña Elenita, la benjamina, que, a sus cinco años, no comprende cómo su padre no regresa a casa para estar con ellos.

Una familia deshecha

En octubre de 1936 es conmutada a Esteve la pena de muerte por la inme-



Día 5 de abril de 2001, LXXV Conmemoración del vuelo Madrid-Manila en el aeródromo de Cuatro Vientos.



diata inferior. Alicia no cejará en sus intentos de lograr la excarcelación de su esposo, que, el día 2 de noviembre de 1936, será trasladado al Castillo de Santa Catalina, de Cádiz, para el cumplimiento de la pena impuesta. La esposa, que ha dejado sus hijos en un internado religioso a fin de proseguir las gestiones para liberar a su marido, adoptará en 1937 una determinación radical y extraña, nacida, seguramente, de su desesperación y de un temor insuperable relacionado con la seguridad de sus hijos: desde Cádiz pasará con ellos a la zona republicana. La de-

cisión resulta difícilmente comprensible si se tiene en cuenta que su marido se hallaba en aquellos momentos, en prisiones militares, en la España nacional. Enorme era el riesgo que iba a correr el penado con aquella determinación de su mujer, si esta llegara a conocerse. Pese a ello, Alicia, valiéndose de su pasaporte francés —había nacido en Orán—, marchó con sus cinco hijos a Marsella, y, de allí, a Barcelona. Pero la Ciudad Condal no le ofrece tampoco garantías para la salvaguardia de su familia. Los bombardeos de la Aviación Nacional la llenan de te-

rror. Y acaricia entonces otra idea aún más atrevida, la de enviar a sus hijos a Rusia, en una de aquellas expediciones de niños que abandonaban nuestra Patria huyendo de la contienda. (¡Que interesante sería conocer, en ese diario de Rafael Martínez Esteve de que hablamos más arriba, su punto de vista en torno a este éxodo familiar, si es que fue consultado!). En otro lugar he escrito: “Un día, los niños son admitidos a incorporarse a una expedición que viaja a la URSS. Alicia asiste, deshecha, el 24 de septiembre de 1937, a la partida de sus hijos en un barco de la Cruz Roja, desde el puerto de Barcelona. En el pañuelo que agitaba para decirles adiós, no cabían más lágrimas...”. Junto a ella queda Elenita, la menor de sus hijos, una preciosa niña de poco más de seis años. Elena, después la Dra. Martínez Vircondelet, sería casi sesenta y cinco años más tarde, junto a su hijo Alejandro, ingeniero aeronáutico, ambos titulados en la URSS, la persona que me daría a conocer esta tremenda historia, cuyo dramático desarrollo no he hecho más que empezar a transcribir en este relato que hoy traigo a las páginas de “AEROPLANO”.

La aventura y muerte de Alicia

Alicia está destrozada. Sólo Elena le sirve de consuelo en estos días en que, alejada de cuatro de sus hijos, ve avanzar una guerra fratricida cuyo fin no parece llegar nunca. En 1938, visto el giro que ha dado la contienda después de la batalla del Ebro, y, ante el incremento de los bombardeos a que es sometida Barcelona, Alicia decide enviar también a Rusia a su hija menor, Elena, que sale de la capital catalana, en autobús, el 23 de noviembre de 1938 —una semana antes, la ciudad ha despedido a las Brigadas Internacionales— hasta alcanzar la frontera francesa. Viaja después en tren hasta el puerto del Havre, y, de éste, por vía marítima, a Leningrado, a donde llega el 5 de diciembre de 1938.

Alicia sigue en Barcelona hasta que el avance de las tropas nacionales la empuja hacia la frontera. La esposa de Esteve pasa a Francia con los soldados y paisanos de la España republicana que buscan refugio en el país vecino. Y en éste trabajará como enfermera-intérprete en auxilio de los es-



Elena Martínez Vircondelet en Cuatro Vientos, el día de la Conmemoración

pañoles que huyen del avance nacional. Hay muchos compatriotas a quienes ayudar. Su perfecto francés hace a Alicia Vircondelet imprescindible entre los refugiados. Pero una especie de

sino fatal parece sobrevolar, desde hace años a esta familia. En abril de 1940, cuando la esposa de Esteve proyecta viajar a Rusia para reunirse con sus hijos, se alza ante ella un valladar insalvable: la Segunda Guerra Mundial. El conflicto, que había respetado hasta entonces los países del oeste de Europa, se traslada a este sector, y los alemanes invaden Francia. Como consecuencia, los refugiados españoles son internados en prisiones y campos de concentración. Desde su lugar de reclusión, Alicia se pone en contacto, a través de la Cruz Roja, con su marido y con sus hijos. Rafael Martínez Esteve asiste impotente, desde su encierro, a esta situación. ¿Qué puede hacer por los suyos? Los diarios espectáculos gaditanos de la puesta del sol contemplados desde las almenas de Santa Catalina –bellísimos, sin duda, para otros–, debieron constituir para él los más amargos atardeceres de su vida. Su esposa, prisionera en Francia; sus hijos, en la lejanísima Rusia... ¡Que situación! El aviador se dirige a sus compañeros del ejército vencedor, a sus amigos, a

las autoridades francesas pidiendo ayuda para la pobre Alicia, sometida, desde julio de 1936, a las mayores penalidades. No se sabe –otra vez la necesidad de contar con ese diario– como pudo conseguirse que la esposa del aviador lograra volver a España. La familia habla de la mediación de un abogado y de “la compra de la libertad” de la desdichada esposa de Esteve. En primer lugar la encontramos en Valencia, donde se reúne con las hermanas de su marido; de allí marcha a Cádiz para abrazar a Rafael y llorar juntos la suerte de sus hijos, de los que ya no se tiene noticia alguna porque ha empezado la “Operación Barbarroja”, la invasión alemana de Rusia. Alicia está muy enferma; padece una grave dolencia del corazón –¡como no, con las pruebas a que lo había sometido en los últimos años!–, y necesita una operación, que le practicarán en Sevilla. Su esposo consigue un permiso para visitarla. El remedio, la mejoría, son efímeros. Está muy mal, y todos, ella la primera, saben que le resta escasa vida. En 1945, y en brazos de su esposo, ya excarcelado, ter-



De izquierda a derecha, M^a Dolores Sánchez, viuda de Rodolfo Martínez Vircondelet; el embajador Durán-Loriga, sobrino de Joaquín Loriga; Elena Martínez Vircondelet y su nieto Alejandro.



Mariola y Yolanda Martínez Sánchez, hijas de Rodolfo Martínez Vircondelet, y Pablo Poliakov Martínez, bisnieto de Rafael Martínez Esteve

minarán sus sufrimientos. Era aún joven. Tenía cuarenta y cuatro años. A este inmenso dolor une Esteve otro no menos angustioso. ¿Qué habrá sido de sus hijos en esa Rusia arrasada por la más terrible guerra que ha vivido el mundo hasta ahora?

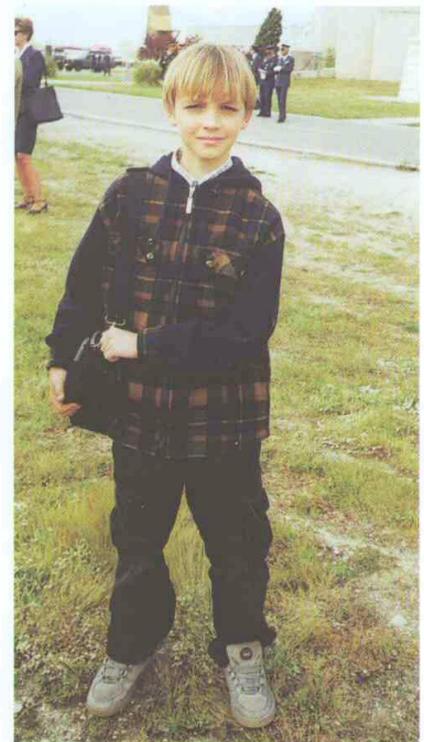
La odisea de unos hijos

Si dura fue la vida del matrimonio Martínez Esteve y Vircondelet en sus últimos años, no lo fue menor la de sus hijos. Salieron los cuatro mayores de Barcelona, como sabemos, en un barco con bandera de la Cruz Roja, el día 24 de septiembre de 1937. Eran Rafael (nacido en Tánger el 6 de enero de 1922); Rodolfo (Tánger, 13 de septiembre de 1923); Roberto (Madrid, 8 de agosto de 1925) y Alicia (Madrid, 2 de mayo de 1929). De la Ciudad Condal Viajaron a Gijón y Burdeos, con destino a Leningrado. Más tarde se uniría a ellos la más pequeña de los hermanos, Elena, nacida en Madrid el 12 de agosto de 1930. En la Unión Soviética serán acogidos en un hogar para niños españoles hasta allí desplazados, donde estudian con profesores compatriotas y rusos. Al término del Bachillerato, los dos mayores, Rafael y Rodolfo, marchan a Moscú para cursar estudios superiores. Aún no había

dado comienzo la Segunda Guerra Mundial. Rafael se haría filólogo, para dedicarse a la docencia y llegar a desempeñar, años más tarde, una cátedra en la universidad de la capital de la URSS; Rodolfo fue de Moscú a Leningrado a fin de especializarse en motores de aviación, materia en la que alcanzaría un elevado nivel técnico. Para corresponder a la hospitalidad soviética, que tan generosa se había mostrado con ellos, toma parte como voluntario, junto a otros jóvenes republicanos españoles, en la defensa de Leningrado frente al ejército alemán, donde resulta herido varias veces —una de ellas, grave—, y merece diversas condecoraciones y menciones por su heroico comportamiento. Cuando la División Azul es situada entre las tropas que asedian la ciudad, Stalin, temeroso de alguna posible “contaminación” o desertión, dispone que los españoles, que tanto habían contribuido a la defensa de la capital, fuesen internados en campos de trabajo de Siberia. “Quitando las personas, evitas los problemas, era su norma”, me dice, con sonrisa irónica, Alejandro, el hijo mayor de Elena. Y a Siberia fue a parar Rodolfo, como recompensa a su entrega a Rusia, aquella nueva patria que le deparó el destino. Desde su lugar de confinamiento, el hijo de Esteve escribe a “La Pasionaria” quien, con

su gran influencia, logra sacarlo de allí. Al término de la contienda, Rodolfo vuelve a trabajar como técnico de motores de aviación en las fábricas de Moscú y Dniepropetrovsk (Ucrania). Roberto, el tercero de los hijos varones de Esteve, se instala, al término de sus estudios, en la ciudad de Kalinin, en la que trabajará, durante veinte años, para una importante fábrica de medicamentos. Las dos hijas del aviador se irán a vivir a Moscú al término de la Segunda Guerra Mundial para estudiar en la universidad. Alicia, se matricula en Geografía y llega a trabajar como profesora de esta disciplina; Elena, la menor, se convierte en una prestigiosa bióloga que ejercerá su profesión en varios centros y laboratorios, después de cursar estudios en las universidades de Moscú y Rostov del Don, alcanzando a desempeñar, como médico-biólogo, la responsabilidad del laboratorio de una clínica estatal de oncología de la provincia de Samara.

Cuenta Elena una curiosa historia de su época estudiantil en Moscú. Vivían ella y su hermana Alicia en una residencia universitaria con otras chicas españolas. Frente a su habitación se alojaban varios jóvenes estudiantes, entre los que se encontraba uno de



Alejandro, bisnieto de Esteve, cuya vocación aeronáutica es ya patente. Será aviador, como su abuelo. Es nieto de Elena Martínez Vircondelet, hijo del ingeniero Alejandro Martínez Melnikov y de la Dra. Antonina Melnikova Kuznietzova.



El teniente general González-Gallarza, actual Jefe del Estado Mayor del Aire, hijo del único de los tres pilotos que consiguió llevar su aeroplano hasta Manila. Junto a él, algunos descendientes de Esteve, en el acto de la conmemoración del vuelo. Son, de derecha a izquierda, Yolanda y Alejandro, nietos del piloto, y su hija Elena.

Jurisprudencia que destacaba por su simpatía, y con el que hicieron buenas migas. Se llamaba Mijail Sergeevich Gorbachov.

Cuando, muchos años después, aquel estudiante llegaba a España convertido en Jefe de Estado de la Unión Soviética, Alicia, establecida en nuestro país desde 1956 y profesora de Ruso en la Escuela Oficial de Idiomas, de Valencia, fue elegida como traductora-intérprete del mandatario que tan decisiva influencia ejercería en el futuro de su país y de Europa.

El cautiverio de Esteve

A comienzos de 1940 Rafael Martínez Esteve seguía en el Castillo de Santa Catalina cumpliendo su condena de treinta años. En febrero de 1940 había pedido al Ministerio del Aire que reclamara de la Auditoría de Guerra de la 2ª Región su causa para que fuera revisada por la Comisión de Examen de Penas de la Jurisdicción Aérea. Prefería que el Ejército del Aire se encargase de su proceso. Así, su caso sería llevado, con un interés especial, por sus propios compañeros. El aviador está enfermo, y ha tenido que ser

evacuado al Hospital Militar de la Plaza. Allí permanecerá hasta siete meses, aquejado de varias dolencias. Mientras, cursa Alicia desde Valencia, el 13 de julio de 1942, una petición de libertad condicional para su esposo, dado su mal estado de salud. El Ministro del Ejército accederá al traslado de Jurisdicción por oficio del 18 de noviembre de 1942. El mes siguiente eleva Alicia un nuevo escrito, señalando el largo período que lleva su marido en el hospital militar de la plaza, sin que se observe mejoría alguna en su estado de salud, y solicita la revisión de la causa a efectos de una libertad condicional que le permita ser cuidado por su familia.

Una nueva conmutación, la de la pena de treinta años por la de veinte y un día de prisión, es concedida por el Ministro del Aire el 4 de julio de 1943, decisión que queda en suspenso "hasta que se resuelva el expediente de indulto que se acompaña...", lo que hace concebir grandes esperanzas al matrimonio Esteve y a las hermanas de Rafael, siempre tan pendientes de la situación del penado. El conocimiento de la tramitación de este expediente promueve otra declaración, muy favo-

orable a la concesión, del teniente coronel Vara de Rey, que debía la vida a Esteve y le guardaba imborrable gratitud. La instancia de Alicia y el escrito de Vara de Rey van ser definitivos para la situación penal de Rafael Martínez Esteve. El día 27 de julio de 1943, el Jefe del Estado le conmuta la pena de veinte años y un día de reclusión mayor por la de veinte años de reclusión menor. Ello dará paso, el 4 de agosto, a la concesión del beneficio de Prisión Atenuada "en tanto se tramita el Expediente de Libertad Condicional", señala el General jefe de la Jurisdicción Aérea. Este se resolverá a favor del piloto el día 29 de septiembre de 1943, en que llega a la Prisión Militar del Castillo de Santa Catalina la notificación del mencionado beneficio de prisión atenuada para Esteve, en su domicilio de la calle Colón n.º 42, de Valencia. El aviador la recibe en un calabozo del Hospital Militar de Cádiz, donde se hallaba confinado. El 30 de septiembre sería dado del alta, y el 1 de octubre, pasaportado para su residencia.

Un escueto telegrama –el original lo conserva amorosamente en su archivo su nieto Alejandro– traslada hasta la

familia, el día 30 de septiembre de 1943, la grata nueva, que es recibida con la mayor emoción por la esposa y las hermanas. Dice : "Sali ayer en libertad condicional. Con residencia forzosamente. Cádiz. Abrazos. Rafael".

Hasta aquí la nueva odisea de Rafael Martínez Esteve, infinitamente más dolorosa que la del desierto. Dos años después, en 1945, fallecería Alicia. Esteve fijará su residencia en Madrid un año más tarde. En 1956 tendrá la inmensa satisfacción de encontrarse con sus hijos Rodolfo y Alicia, que regresan de Rusia. Sólo estos dos volverían a abrazarlo. Los demás, salvo Rafael, que permanecerá para siempre en Moscú, volverán años después. Esteve no los verá ya. Morirá antes de su repatriación.

La historia sigue: nietos y bisnietos de Esteve

Rafael Martínez Vircondelet, el mayor de los hijos de Rafael Martínez Esteve, contrajo matrimonio con María Aránzazu Jáuregui, una profesora de la universidad de Moscú, nacida en Tolosa, en 1925, que fallecería en la capital rusa a los setenta años, en 1995. El matrimonio tuvo sólo un hijo, Sergio Martínez Jáuregui, nacido en 1953. Sergio vive en Moscú, está casado y tiene dos hijas. Rafael –ahora jubilado y residente en aquella ciudad–, es el único de los hijos de Martínez Esteve que permanece en Rusia. Los demás, y sus descendientes, volvieron a Valencia; alguno se casó y tuvo hijos en España.

Rodolfo Martínez Vircondelet –defensor de Leningrado– regresó a su patria de origen en 1956. Contrajo matrimonio en Valencia con María Dolores Sánchez, con la que tuvo dos hijas, Mariola y Yolanda Martínez Sánchez, nacidas, respectivamente en 1963 y 1965. Mariola estudió Derecho y trabaja como abogada; Yolanda es profesora-educadora en un internado valenciano. Rodolfo vivió y trabajó en Valencia hasta su muerte, en el año 1993.

Roberto Martínez Vircondelet, especializado, como se dijo, en productos farmacéuticos, regresó a España en 1975. Trabajó en la farmacia de su tía Vicenta. Aquejado de minusvalía, ha obtenido el derecho a percibir la pensión de su padre. Permanece soltero y

vive con su sobrino Raúl, hijo de Alicia, su hermana.

Alicia Martínez Vircondelet, profesora de Geografía, contrajo matrimonio en Moscú, en 1953, con Armando de la Rosa, nacido en San Sebastián, en 1928, estudiante de Economía en la Universidad de Moscú. (Como se ve muchos de los refugiados españoles que llegaron de niños a la Unión Soviética, se casaron con compatriotas). El matrimonio vino a Valencia en 1956, con una hija, Alicia de la Rosa Martínez, nacida en Dniepropetrovsk (Ucrania). En Valencia les nacieron otros dos hijos, Raúl y Elena. Los tres han hecho excelentes carreras. Alicia es psicóloga y tiene su propia consulta; está casada y tiene una hija, Tatiana, estudiante de Relaciones Públicas en Castellón. Raúl es empresario, escritor y presidente de una asociación bioecológica internacional. La tercera, Elena, es economista y traductora-intérprete de francés. Armando de la Rosa falleció en Valencia, en 1988, y Alicia Martínez Vircondelet, profesora, como sabemos, en la Escuela Oficial de Idiomas, también en la misma capital, en 1997.

Elena Martínez Vircondelet, la más pequeña de los hijos de Rafael y Alicia –y última que salió de España–, volvió a nuestro país en 1992 con Alejandro y Alicia, habidos en su matrimonio con el catedrático de Jurisprudencia Alejandro Melnikov. El mayor, Alejandro, es Ingeniero Aeronáutico con estudios revalidados en nuestro país. "La decisión de estudiar ingeniería aeronáutica –dice el nieto de Rafael Esteve– se produjo como consecuencia de los múltiples relatos sobre la vida del abuelo escuchados a mi madre en mi infancia. Con la mente puesta en su recuerdo, estudié seis años de carrera en la Universidad Estatal Aeroespacial S.P. Korolev, de Samara. Trabajé casi veinte años en distintas compañías y firmas aeronáuticas e industriales en Rusia. Tengo registradas cuatro patentes de sistemas de navegación Láser. Cuando llegué a España apenas conocía el idioma, pero me apliqué intensamente a su estudio y pronto pude cumplir una de mis mayores ilusiones: leer el libro del abuelo. Para mejor evocar su memoria viajamos mi madre y yo a Cuatro Vientos, Tablada y al Castillo de Santa Catalina, recogiendo gota a gota recuerdos y documen-

tos. La historia de Rafael Martínez Esteve pasó, para mí, de una leyenda familiar a lo que constituye ahora una buena parte de mi herencia espiritual..." Convalidado su título en España, y miembro del Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos, Alejandro Martínez Melnikov ha invertido el orden de sus apellidos para llevar en primer lugar el de Martínez, al que se propone ahora unir el de Esteve (así, Martínez-Esteve), para apellidarse como su abuelo. Ha trabajado en diversas empresas aeronáuticas españolas, como "Helicópteros del Sureste S.A.", "Laser World Sistem S.L." y la estadounidense establecida en España "Stratoflex". La esposa de Alejandro, Dra. Antonina Melnikova Kuznietzova, trabaja como médico –título también reconocido en España– en una clínica privada de Alicante. Tienen dos hijos, nacidos en Samara (Rusia), Anastasia Martínez Melnikova, de diecisiete años, que estudia en la Universidad "Miguel Hernández", de Elche (Alicante), y Alejandro Martínez Melnikov (jr.), de trece, también estudiante, un apasionado de la Aeronáutica, que sueña con la idea de ser aviador, como lo fue su bisabuelo. Elena tiene otra hija, Alicia, nacida en Samara (Rusia), en 1961. Es economista y está casada con Alexander Poliakov, ingeniero, que trabaja en Valencia. Fruto de su matrimonio es Pablo Poliakov Martínez, de once años, nacido también en Samara, que estudia en un colegio de Paterna (Valencia). Todos hablan español y ruso.

* * *

Hasta aquí la historia, la dramática historia de la familia de aquel gran aviador, Rafael Martínez Esteve, que fue, con los suyos, víctima de una terrible conflagración que dejó una España llena de dolor en sus dos orillas. Esteve morirá en Madrid el 23 de abril de 1965, un año después de que me llegase la noticia de su presencia en la capital. Enterrado en la misma, en la necrópolis de la Almudena, sus restos serían exhumados el 22 de diciembre de 1973, por decisión de sus hermanas, para recibir definitiva sepultura en el Cementerio General de Valencia, junto a los de su amada esposa. ■