

Antonio Manuel Barragán Lancharo - Moisés Domínguez Núñez

Alonso de Orleáns y Sajonia-Coburgo, Príncipe de Orleáns, nació en Madrid a las 7,50 del 28 de mayo de 1912, en el palacio de su abuela -la infanta Eulalia- en la calle de Quintana, número 5. Se le cristianó con el nombre de Alonso María Cristino Justo¹. Era el segundogénito del infante Alfonso de Orleáns y Borbón, y de Beatriz, Princesa de la Gran Bretaña (prima hermana de la reina Victoria Eugenia). Fue inscrito en el Registro Civil de la Familia Real. Era conocido como *don Alonso* para ser distinguirlo de los otros cuatro *Alfonso* de la Familia Real, pues también era primo del Rey Alfonso XIII. Sin embargo, en las fuentes escritas de la época aparece nombrado constantemente como *don Alfonso* aunque su nombre de pila era don Alonso, y así se le citará en esta investigación. Tenía por hermanos a Álvaro y a Ataúlfo. Se educó en Esther (Escocia), y pasaba los veranos en el palacio que su bisabuelo, el duque de Montpensier, poseía en Sanlúcar de Barrameda.

Alonso y sus hermanos recibieron una exquisita educación en el Winchester College de Inglaterra. Con el advenimiento de la II República, y siguiendo los pasos de la ex Familia Real española, los Orleáns-Borbón decidieron seguir al Rey Alfonso XIII, e iniciaron una nueva vida en Inglaterra. Con tan sólo 18 años obtuvo el título de piloto en el Aeródromo de Cuatro Vientos². Siguió el ejemplo de su padre, considerado un pionero en la aviación española. Esta decisión tendría gran trascendencia en su vida. Estudió además ingeniería mecánica en Zurich (Suiza), pero no concluyó la formación. Fue, asimismo, un gran deportista, sobresaliendo en los deportes alpinos, donde representó a España en varias ocasiones³. En 1935 vivía en la ciudad de inglesa de Kew con sus padres y hermanos.

Al inicio la Guerra Civil, al igual que otros miembros de la Familia Real española, Alfonso de Orleáns y sus tres hijos decidieron unirse a la sublevación, y tomar parte en la incipiente aviación nacional. El alzamiento no se hizo a favor de la monarquía; sin embargo al hacerse en contra del Frente Popular, las figuras más destacadas de la realeza española se adhirieron o intentaron sumarse desde el primer momento a la rebelión militar. En la correspondencia epistolar entre el general Alfredo Kindelán y Alfonso de Orleáns existen documentos relevantes para conocer el periplo de la familia Orleáns-Sajonia durante esa etapa tan convulsa de la Historia de España. Alfonso de Orleáns y Borbón dejó escrito que «surgido el alzamiento, se hallaba el firmante en Bucarest como Jefe de la Oficina de Control Europeo de la Casa Ford; acudí inmediatamente desde ese extremo de Europa a Londres, donde radicaba

su delegación».

Una vez que logró despedirse de su familia y de conseguir -no sin dificultad- un pasaporte, Alfonso de Orleáns se trasladó a Francia, cruzando la frontera española por Dancharrinea, y de allí se dirigió a Pamplona y a Vitoria. El dos de agosto se presentó en la Capitanía General de Burgos con la intención de sumarse, él y sus tres hijos varones, al alzamiento. Sin embargo, el general Mola declinó el ofrecimiento:

«...Después que el jefe del Estado Mayor de Mola me dijo que no queriendo dar un carácter monárquico al movimiento me rogaba volviese a pasar la frontera inmediatamente. Tampoco quiso aceptar cuando ofrecí los servicios de mis hijos. Ya sabe que no discuto órdenes. Volví al extranjero. Le confieso que la actitud de Mola me desconcertó bastante, pues esta lucha no es de monarquía contra república, sino de orden contra anarquía y comunismo»⁴.

En Burgos, el general Emilio Mola le hizo volver a Francia, y retornó a Londres. En la capital de Reino Unido ayudó a la organización de la representación de los nacionales⁵. A partir de ese momento, comenzó a mover los hilos en la España *nacional* y escribió al general Franco y a su amigo el general Alfredo Kindelán, jefe de la aviación nacional. Nuevamente se ofreció sumarse al alzamiento para «poder tomar parte más activa en el triunfo de una santa causa; he escrito a Franco; espero que su contestación permitirá que yo y mis hijos vayamos pronto al frente»⁶. Esta petición finalmente fue oída y según se desprende de la carta de agradecimiento enviada a Kindelán, éste le envió un telegrama pidiéndole que sus dos hijos mayores -Álvaro y Alonso- se incorporaran inmediatamente a la aviación nacional:

«Querido Kindelán: Puede figurarse cuánto le agradezco su telegrama diciéndome que mis hijos Álvaro y Alfonso deben presentarse en Salamanca como pilotos. Supongo que recibiría mi telegrama anunciándole que salían inmediatamente. El primer barco llegará a Lisboa el 3 de noviembre. Van por Portugal, pues temo que pudieran encontrar dificultades en Francia. Llevan un automóvil y paracaídas de asiento; es el único material útil que pueden llevar, por no estar considerado material de guerra. Álvaro y Alonso son pilotos, pero no tienen preparación como pilotos militares. En cuanto a instrucción militar, en Inglaterra obtuvieron el certificado de subtenientes de reserva (Officers Training Corps Certificate A). Explico esto para que sea paciente con su falta de conocimientos en bombardeo, tiro y combate aéreo. No sabe cuánto me consuela que ellos estén a sus órdenes, dentro de mi tristeza de ser excluido

*yo del honor de batirme por la Patria. Dios quiera que también me acepten. Alfonso de Orleáns y Borbón»**7**.*

Por este conducto los infantes Álvaro y Alonso de Orleáns se unieron a las fuerzas nacionales**8**. A finales del mes de octubre de 1936, poco antes de partir rumbo a Portugal, al ser preguntados por la prensa local londinense sobre sus intenciones de alistarse en el bando nacional, Álvaro respondió que «mi familia y yo lucharemos contra el comunismo donde quiera que sea»**9**. El 31 de octubre de 1936 Alonso de Orleáns Sajonia abandonó Londres**10** y embarcó con su hermano Álvaro el 2 de noviembre en el vapor de la línea británica *Blue Star Andalucía Star*. Éste hacía la ruta trasatlántica hasta Sudamérica y realizó varias escalas antes de llegar a Montevideo (Uruguay). Curiosamente, el príncipe Álvaro declaró a la prensa local portuguesa que «ia passar uma temporada de férias em Lisboa»**11**. Es decir, iban a disfrutar de unas breves vacaciones en la capital portuguesa. *El Diario de Lisboa* daba esta noticia acompañándola de una foto de los infantes bajando del trasatlántico:

*«Os Principes Alonso e Álvaro de Orleans e Bourbon chegarom hoje a Lisboa a bordo de paquete Andalucia Star sendo ambos desembarcado pouco depois do meio dia e meia hora, na companhia dos Srs. Magalhaes Domínguez e Alberti Toste, respectivamente secretario peral e adjunto do Automovel Club de Portugal, que ali foram em virtude duma recomendação do Automobile Associated de Londres. Os dois principes que sao engenheiros, nao fizeram declarações à imprensa nem deixaram transparecer as suas inteções. O barco levantou ferro as 17 horas, com destino ao Rio de Janeiro, tendo antes desembarcado o automovel dos principes que ao que parece irao para Espanha depois de visitarem a cidade e as instalações do Automovel Club de Portugal»**12**.*

Un periódico deportivo barcelonés publicó, sin embargo, esta noticia: «Dos ex infantes se ofrecen a la Junta de Burgos»: «A bordo del trasatlántico *Andalucía Star* han llegado a esta capital los ex-infantes Alfonso y Álvaro de Orleáns y de Borbón, quienes se proponían marchar a Burgos en automóvil; interrogados por los periodistas, se negaron a hacer declaraciones aunque por algunas indiscreciones se ha podido saber que se proponen ofrecerse a la titulada Junta de Burgos para prestar sus servicios en la aviación rebelde»**13**.

En ese mismo día, se desplazó Alonso de Orleáns Sajonia en automóvil hasta Salamanca y se presentó en la Jefatura del Aire, ingresando junto con su hermano Álvaro en la Aviación

Legionaria Italiana. El tercer hermano, Ataúlfo, que también era aviador, se alistó en una escuadrilla de Junker 52. Estos datos contradicen los indicados en su hoja de servicios custodiada en el Archivo del Ejército de Aire, lo cual evidencia que se redactó con posterioridad. Por orden del general jefe del Aire Alfredo Kindelán, se le concedió el empleo de alférez del Tercio y se incorporó en Sevilla a la 1ª Escuadrilla O. A. de cazas Meridionali Romeo RO-37bis (también conocidos como «Linces») al mando del capitán **Raffaello Colacicchi**. A mediados de octubre de 1936 se formaron dos escuadrillas de Romeo 37, una al mando del citado Colacicchi y otra al mando de José Muñoz, conocido por El Corto. Los hermanos Orleáns fueron admitidos el 7 noviembre de 1936:

*«Cuartel General del Generalísimo. Estado Mayor. Telegrama Oficial núm. 1830. Salamanca 7 de noviembre de 1936. El Generalísimo al General Secretario Guerra, Burgos. He nombrado Alferces de complemento del Arma de Aviación a los pilotos D. Álvaro y D. Alfonso de Orleáns y Borbón. Lo digo para conocimiento y efectos. Transmítase. De Orden de S.E. El Coronel 2º Jefe de E. M. Francisco Martín Moreno»**14**.*

Alonso de Orleáns Sajonia realizó varios vuelos de observación y bombardeó con la columna dirigida por el comandante Antonio Castejón en el frente de Madrid. El 18 de noviembre de 1936 despegaron del aeródromo de Tablada (Sevilla) en formación: Tres cazas Romeo en servicio de escolta de un Savoia 81 rumbo a Talavera de la Reina (Toledo)**15**. En el primer Romeo volaba el teniente Rabino y como observador el alférez provisional del Tercio Álvaro de Orleáns, hermano de Alonso. El segundo Romeo lo conducía el sargento mayor Dante Labanto y como observador el soldado de primera clase Rossi. Y el tercer Romeo lo pilotaba el Sargento Aniello Fazzi e iba como observador Alonso de Orleáns, el aquí biografiado.

En el Savoia volaban el teniente coronel Ruggero Bonomi, el general Aldo Pellegrini (jefe de Tráfico Aerocivil italiano) y el comandante Umberto Klinger (éste era Presidente de «Ala Littoria», el cual venía a España para concertar acuerdos militares con las autoridades rebeldes**16**). El vuelo se inició tranquilamente, pero al llegar a las estribaciones de Sierra Morena a la altura de El Ronquillo (Sevilla) se encontraron con una tormenta con grandes cúmulos que cubría el cielo de los últimos pueblos de Andalucía, y por supuesto, los primeros de Extremadura, a pocos kilómetros**17**. El Romeo**18**, con matrícula 12-14, se alejó de la formación que tenía como destino Talavera de la Reina sin percatarse que el biplano de Fazzi y Alonso de Orleáns había desaparecido de su vista.

Mientras, los dos Romeo y el Savoia aterrizaron sin mayor dificultad en el aeródromo de Prado del Arca. El sargento mayor Fazzi trató de regresar a Tablada pero en el biplano se originó una avería por lo que se vio obligado a hacer un aterrizaje de emergencia. El avión descendió rápidamente y voló a una cota muy baja. Llevaba todavía las bombas que no habían sido desenganchadas a tiempo. A la postre este hecho provocó que los efectos del accidente fuesen mayores. Intentó aterrizar, perdió el control de la maniobra y debido a la intensa niebla, se estrelló en un lugar conocido como *Los Barrancos*, en el término municipal de Monesterio, en la provincia de Badajoz. El aeroplano se incendió a la par que se destruyó por completo. Álvaro de Orleáns relató cómo se produjo el accidente de su hermano dando a entender que éste se produjo por la impericia del piloto italiano. En cambio, Ruggero Bomoni sugirió la adversa meteo- rología como causa plausible del siniestro.

*«Salimos desde Talavera (sic), nos mandaron escoltar (lo hicimos con un Romeo, aunque no era el mejor) a un Savoia 81 con pasajeros importantes. Al llegar a la sierra había muchas nubes y el Savoia se metió en ellas y descendimos para no perderle de vista, en ese momento y entre nubes, mi hermano, que estaba a mi izquierda, se la dio. Él sabía desde siempre que moriría si se subía con un suboficial»**19**.*

«Esta mañana a las diez partió desde Sevilla un S.81 seguido de tres RO.37 que se trasladaban a Talavera. En Mérida [sic], las nubes que estaban dispersas, se compactan y bajan hasta cubrir las montañas, de modo que el S 81 se vio obligado a salir y navegar por encima de las nubes durante un breve espacio de tiempo. Sólo dos RO.37 lo siguieron, mientras que del tercero no hubo más noticias. Después de unas horas de su llegada a Talavera, nos enteramos de que el tercer RO 37, pilotado por el Sargento Fazzi, llevando a bordo en calidad de observador al príncipe don Alonso Borbón D'Orleáns, se estrelló cerca de Monasterio [sic]. La noticia nos entristece profundamente, porque don Alonso de Orleáns, al igual que su hermano don Álvaro, se alistaron en la aviación del Tercio a los pocos días, era muy respetado por todos. Habían venido de Italia y habían pedido voluntariamente formar parte de la tripulación legionaria del Tercio. No se puede reconstruir exactamente cómo se produjo el accidente. Puede ser que el piloto se introdujera en las nubes y por lo tanto perdiera el control del aparato. Yo creo, como hipótesis más probable, que penetró en las nubes, intentó cambiar la ruta para regresar a Sevilla, pero no estaba seguro de haber tomado la dirección correcta, entonces intentó aterrizar. En la maniobra de aterrizaje el piloto se confió al entrar en un pequeño terreno donde había aterrizado, no vio un montículo que

*estaba en el borde del campo que golpeo el tren de aterrizaje. Los testigos, de hecho, dicen que el lugar había nubes bajas»**20**.*

Sin embargo existe información que contradice esta versión: «El príncipe don Alfonso, heroico alférez del Tercio, muerto en lucha por la patria al servicio de la aviación nacional»**21**. En la nota necrológica de su hermano Ataúlfo se afirmó que éste «tuvo como hermanos a don Alfonso, muerto heroicamente en 1936 en el frente de Madrid»**22**. El investigador Eduardo Domínguez ha afirmado equivocadamente que el Romeo «cayó envuelto en llamas en las inmediaciones de El Ronquillo»**23**. En la hoja de servicios del infante se lee que «a la altura de Monesterio se deshizo la formación, entrando el aparato en combate, siendo derribado»**24**. En resumen, la prensa de la época y la historiografía han situado erróneamente el accidente en lugares tan dispares como unos montes cercanos a la Venta del Culebrín (Monesterio)**25**, en las cercanías del Monasterio de Guadalupe (Cáceres)**26**, en El Ronquillo (Sevilla)**27**, en tierras de Talavera de la Reina**28** o incluso en el frente de Madrid**29**. El piloto de caza José Larios equivocó en sus memorias tanto la fecha del accidente (18 de septiembre de 1936) como el acompañante muerto, confundiéndolo con el alférez Cándido Martínez**30**.

Incluso en la declaración del general Francesco Belforte se afirmó que el avión fue abatido por los cazas enemigos: «Un aparato de reconocimiento fue abatido en el cielo del Monasterio (sic) por una formación de caza enemiga, y en la misma llama de gloria ardieron un Grande de España y un hijo del pueblo italiano: El príncipe Alfonso de Borbón y Orleáns, observador, y el sargento Anello (sic) Fazzi, piloto, holocausto de la misma causa»**31**. Se puede asegurar con rotundidad que todas estas afirmaciones son falsas, pues seguramente al redactar su hoja de servicios primaron los apellidos y el prestigio de la familia sobre la realidad de los hechos a los que quisieron dotar de cierto heroísmo. Realmente estamos ante un accidente aéreo en «acción de guerra»**32**. Además se cuenta con el testimonio del excepcional relato de los hechos realizado por Álvaro de Orleáns al amigo de la familia Arnold Lunn, un prestigioso escritor inglés:

«Alonso y yo vinimos juntos a España, Alonso tenía un extraño sentido de su inminente muerte durante su viaje a la Península. Él no habló mucho pero pienso que lo sabía. El día que murió puso su reloj y el dinero y otras pequeñas pertenencias en un paquete y lo envolvió muy cuidadosamente. Despegó justo después que yo y durante un tiempo volamos

*juntos. Yo le saludé con la mano, pero él no me contestó. Me dirigió una rara y extraña mirada... Alonso no estaba pilotando, él era el observador. El tiempo era asqueroso, una densa bruma y lluvia, el avión de Alonso desapareció en la niebla y momentos después se estrellaba contra la ladera de la montaña»**33**.*

El aparato se encontró totalmente carbonizado así como sus ocupantes. Su acompañante, el piloto suboficial italiano llamado Aniello Fazzi, natural de Módena, también falleció. Los restos de este *sergente maggiore* fueron inhumados en el cementerio de San Fernando de Sevilla. En 1940 sus restos junto con otros 168 aviadores italianos, que murieron durante la Guerra Civil, fueron trasladados al cementerio de Torrero de Zaragoza. Definitivamente en 1948 fue trasladado junto con los más de 3.000 combatientes italianos de la Guerra Civil española al *Sacrario Militare Italiano* registrado en el listado de los caídos con el número 2904 y su cuerpo depositado en el Piano 5, lato C, de la Torre-osario de San Antonio en Zaragoza**34**. Del Onorcaduti, organismo encargado de custodiar la información sobre los italianos caídos en las diversas guerras europeas, hemos obtenido este dato: «Offertosi volontario per una rischiosa missione, incontrava nel corso di essa, morte gloriosa, Cielo di spagna novembre 1936 XV»**35**.

Este accidente todavía es recordado por las personas más ancianas de Monesterio. Sin duda, el haber transcurrido más de setenta años, y el haber desaparecido casi toda la generación que lo vivió, los que quedan apenas pueden dar detalles fidedignos del siniestro. El detalle, unánime de todos los testimonios recogidos, es que el Alcalde, Luis Megía García, ordenó que los restos carbonizados fuesen extraídos del aparato. Fueron trasladados a la localidad en sacos y sin ningún tipo de consideración por desconocimiento de la categoría de los fallecidos. Monesterio se había integrado el 4 de agosto de 1936 en la zona nacional, y cuando se tuvo conocimiento de estos hechos por las autoridades militares, éstas determinaron la destitución del Alcalde por conducto del Gobernador Civil de Badajoz. En el Archivo Municipal de Monesterio hay varias noticias sobre este accidente. Se conserva la factura de los jornales empleados para cargar la chatarra del avión en un camión. Los obreros que ayudaron en esas labores eran Antonio Fernández Lancharro, Francisco Palomas Calderón, José Florido Garrote, Cesáreo Rodríguez Mejías, Joaquín Sayago Mejías, Antonio y Santiago Guerrero Garrón, José Antonio Vila Pando y José Calderón Sayago. El coste de los jornales ascendió en total a 33 pesetas. Pero la trascendencia del accidente en la vida local fue el cese del Alcalde y de un concejal, y el nombramiento de una nueva comisión gestora

del Ayuntamiento varios días después³⁶.

La noticia de la muerte del infante tuvo cierta repercusión en la prensa internacional de la época³⁷. Fue Álvaro de Orleáns quien comunicó a sus padres través de un telegrama la muerte de su hermano. Su padre estaba en Detroit (Estados Unidos de América) trabajando en la Ford, y su madre recibió la triste noticia en su domicilio de Kew. Ésta se desplazó al Hotel Grosvenor de Londres para recibir las condolencias. El amigo de la familia Arnold Lunn, al conocer la muerte de Alonso, escribió a la madre estas breves y sentidas palabras en recuerdo:

«Porque usted y los suyos simbolizan para mí el modelo de familia con valor, alegría y encanto experimento una sensación casi de amputación física al pensar que esa unidad ha sido ensombrecida, pero nunca destrozada por la muerte. Siento como si Alonso estuviera muy cerca, despertando en nuevos lugares. Porque él ha muerto por la fe, esa fe que parecía tan remota cuando las nieves le llamaban para ir a misa, esa fe inagotable que se esconde en el alma y que se mueve en la cultura nacional, que Alonso ha ayudado a salvar» (noviembre de 1936)³⁸.

El 19 de noviembre de 1936 se desplazó a Monesterio (Badajoz) una ambulancia que trasladó los restos de los finados a Sevilla. En ésta fue inhumado el sargento Fazzi, y en Sanlúcar de Barrameda los de **Alonso de Orleáns**. A las ocho menos cuarto de la mañana del 20 llegó la ambulancia procedente de Sevilla con el cadáver del infante³⁹. Se instaló la capilla ardiente en el patio de armas del palacio de Orleáns donde estaba instalada la Comandancia Militar, cubriéndose el féretro con las banderas española e italiana. Acudieron múltiples personalidades civiles, militares y eclesiásticas. Un informante anónimo de Sanlúcar de Barrameda recogía en sus memorias que «una inmensidad de curiosos ha presenciado el desfile en que iban Milicias, Falange, Requetés, Guardia Civil, Carabineros y todo el elemento armado de Sanlúcar, a la que creeríamos según estos actos con toda la raigambre de una verdadera ciudadela⁴⁰.

A las 11 de la mañana se transportó el féretro al Cementerio Católico de Sanlúcar donde recibió cristiana sepultura, en 1950, los restos del infante fueron inhumados en la cripta al pie del altar de la Divina Pastora en la nave de la Epístola de la iglesia conventual de los Padres Capuchinos de Sanlúcar de Barrameda donde descansan en la actualidad con sus

padres y hermanos. La inscripción lapidaria dice: «S. A. R. el príncipe don Alfonso de Orleáns y Borbón, alférez del Tercio, agregado a la Aviación Nacional, muerto en defensa de España el 18 de noviembre de 1936»**41**. En el trayecto de la comitiva fúnebre sobrevolaron la población tres aviones en honor del caído**42**. El día de su entierro un vecino de Sanlúcar de Barrameda expresaba en su diario: «Rodeada así la muerte de este aparato militar y litúrgico, la vida parece una cosa despreciable. Dan ganas de convertirse en muerto»**43**. Durante el trayecto sobrevolaron la población tres aviones en honor del compañero caído**44**. Eduardo Domínguez Lobato ha relatado esto sobre este acontecimiento: «Una multitud emocionada desfiló por la capilla ardiente instalada en el Palacio de Orleáns y el entierro, tan espectacular como emotivo, incidía sobre los míticos perfiles que la admiración popular concedía a los aviadores en aquellos primeros tiempos de la guerra, cuando el simple hecho de tripular un aparato otorgaba dimensiones semiheroicas...»**45**. En los últimos días del mes de noviembre de 1936, se sucedieron en Sevilla y en los pueblos de la bahía de Cádiz los actos póstumos por el alma del infante, como por ejemplo la misa de réquiem que organizó el comité de Renovación Española de Sevilla el 28 de noviembre de 1936 en la iglesia del Divino Pastor**46**. El triste acontecimiento dio lugar a que *Carmela*, voz del pueblo, compusiera el «Romance del príncipe Alonso»**47**.

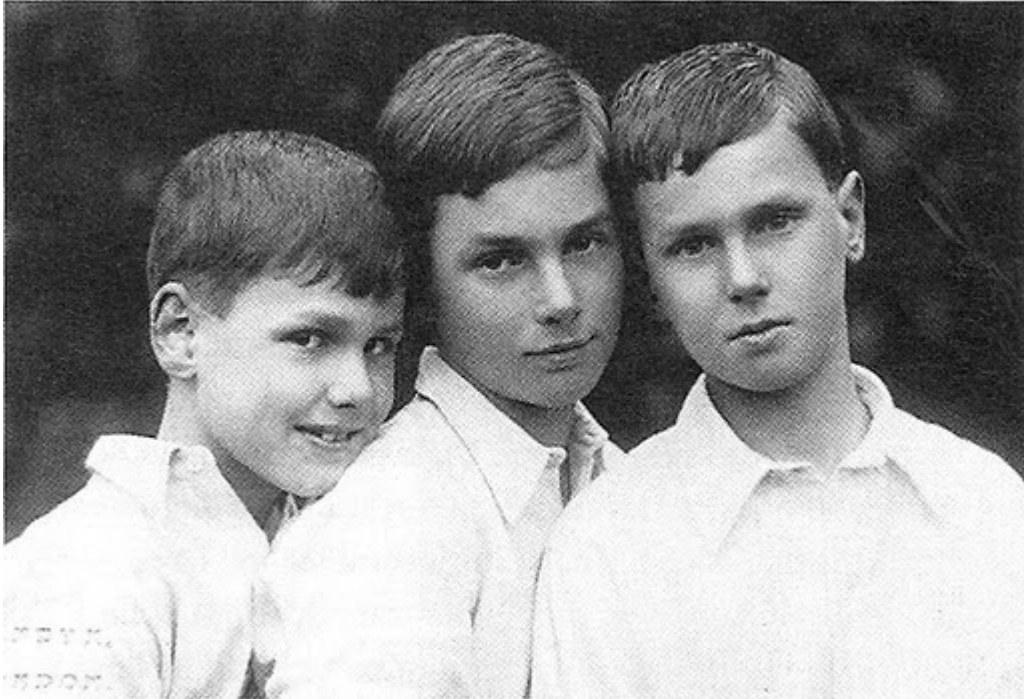
Un accidente de aviación ignorado en la guerra civil española: La muerte del Infante Alonso de Orleán y sajonia en 1936 en Monesterio | 10



Alonso de Orleáns-Borbón, Infante de España

Un accidente de aviación ignorado en la guerra civil española: La muerte del Infante Alonso de Orleán y sajonia en 1936 en Monesterio

| 11



Los hermanos Álvaro, Alonso y Ataúlfo de Orleán y Sajonia-Coburgo durante la niñez



Álvaro de Orleáns, Duque de Galliera (1910-1997)

Un accidente de aviación ignorado en la guerra civil española: La muerte del Infante Alonso de Orleán y sajonia en 1936 en Monesterio

| 13



Alonso de Orleán y Sajonia-Coburgo, fallecido en accidente aéreo en Monesterio en 1936

Un accidente de aviación ignorado en la guerra civil española: La muerte del Infante Alonso de Orleán y sajonia en 1936 en Monesterio

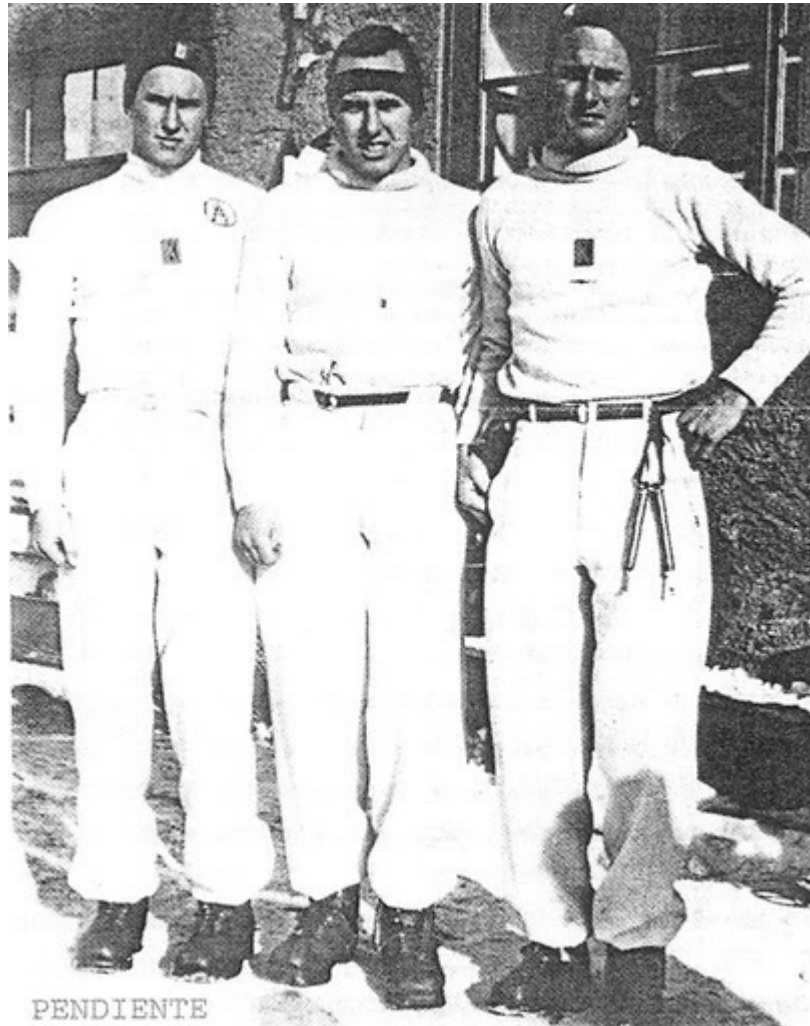
| 14



Ataúlfo de Orleáns (1913- 1974)

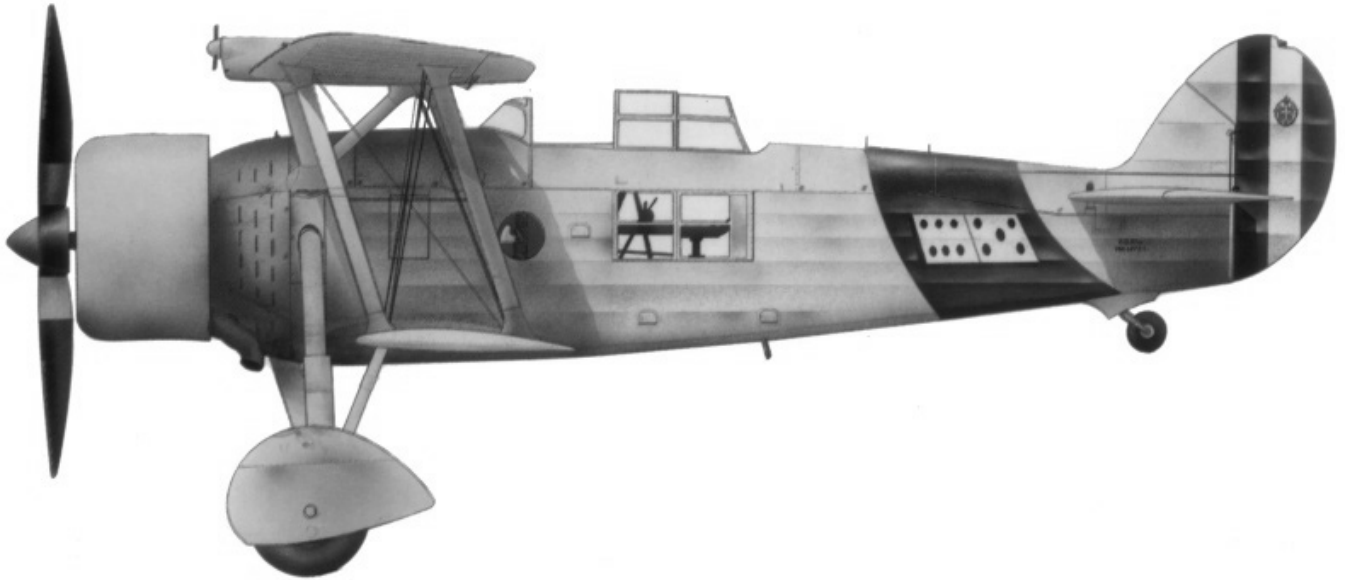
Un accidente de aviación ignorado en la guerra civil española: La muerte del Infante Alonso de Orleán y sajonia en 1936 en Monesterio

| 15



Los hermanos Alonso, Ataúlfo y Álvaro de Orleáns y Sajonia-Coburgo

Un accidente de aviación ignorado en la guerra civil española: La muerte del Infante Alonso de Orleán y sajonia en 1936 en Monesterio | 16



Así era el aparato, Romeo *Ro37Bis*, estrellado en Monesterio (Badajoz) en el que fallecieron el infante Alonso de Orleáns y el sargento italiano Aniello Fazzi el 18 de noviembre de 1936



Lapida de Aniello Fazzi en el *Sagrario Militare Italiano* de Zaragoza. Gentileza de Dimas Vaquero

Un accidente de aviación ignorado en la guerra civil española: La muerte del Infante Alonso de Orleán y sajonia en 1936 en Monesterio | 18



El aviador italiano Ruggero Bonomi

Un accidente de aviación ignorado en la guerra civil española: La muerte del Infante Alonso de Orleán y sajonia en 1936 en Monesterio | 19



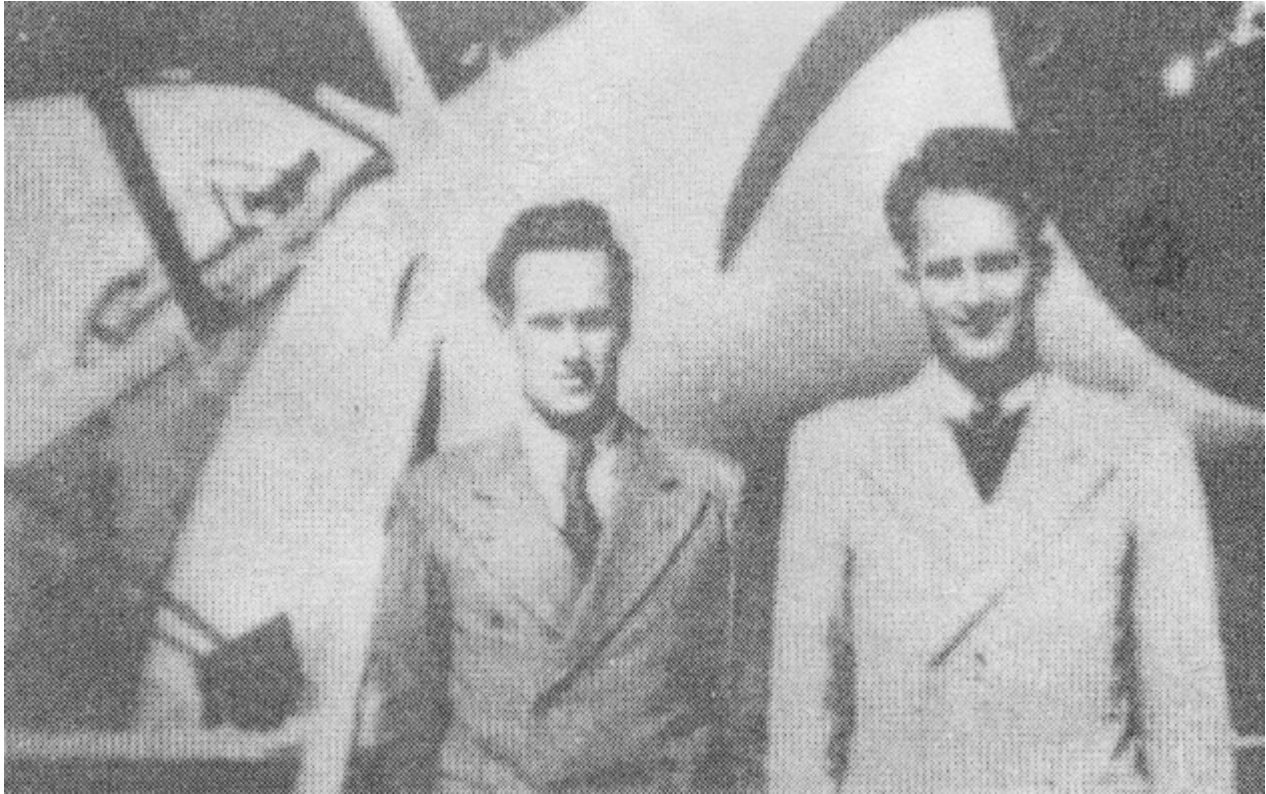
Imagen de los Romeo situados en el aeródromo de Tablada (Sevilla) en noviembre de 1936 (Archivo de Juan Arráez Cerdá)



Imagen del Romeo-37 conducido por el sargento Aniello Fazzi y que llevaba por observador a Alonso de Borbón poco antes de despegar del aeródromo de Tablada (Sevilla) el día 18 de noviembre de 1936. (Archivo de Juan Arráez Cerdá)



Un Romeo-37 en pleno vuelo (Archivo de Juan Arráez Cerdá)



Los hermanos Alonso y Álvaro de Orleán y Sajonia a su llegada al aeródromo de Tablada (Sevilla) en noviembre de 1936 (Archivo de Juan Arráez Cerdá)





Os príncipes 'Alonso e 'Alvaro de Orleans e Bourbon chegaram hoje a Lisboa a bordo do paquete «Andalucia Star», tendo ambos desembarcado pouco depois do meio dia e meia hora, na companhia dos srs. Magalhães Dominguez e Alberto Toste, respectivamente secretario geral e adjunto do Automovel Club de Portugal, que ali foram em virtude duma recomendação do «Automobile 'Associeted» de Londres. Os dois príncipes, que são engenheiros, não fizeram declarações á Imprensa nem deixaram transparecer as suas intenções. O barco levantou ferro ás 17 horas, com destino ao Rio de Janeiro, tendo antes desembarcado o automovel dos príncipes, que, ao que parece, irão para Espanha depois de visitarem a cidade e as instalações do Automovel Club de Portugal.

Imagen de la llegada a Lisboa de los infantes Alonso y Álvaro de Orleáns. *Diario de Lisboa*, 3 de noviembre de 1936



Vista del paisaje de Monesterio (Badajoz). Detrás de las lomas del fondo de la imagen se sitúa la finca «Los Barrancos», lugar donde se estrelló el aeroplano Romeo Ro37Bis el 18 de noviembre de 1936

- 4 KINDELÁN DUANY, Alfredo *La verdad de mis relaciones con Franco*, Barcelona, Planeta, 1981, p. 225.
- 5 *La Vanguardia Española* (Barcelona), 7 de agosto de 1975: «Desde Londres con el seudónimo de Abelardo López, trabajo para la oficina de relaciones exteriores y propaganda creada en Salamanca».
- 6 KINDELÁN DUANY, Alfredo *La verdad de mis relaciones con Franco*, Barcelona, Planeta, 1981, p. 225.
- 7 KINDELÁN DUANY, Alfredo *La verdad de mis relaciones con Franco*, Barcelona, Planeta, 1981, p. 100.
- 8 Luis PALACIOS BAÑUELOS (**Seis escenarios de la Historia**, Madrid, Dykinson, 2007, p. 72) ha afirmado que «el propio infante (Alfonso de Orleáns y Borbón) se incorporó el 20 de octubre de 1937 en Burgos a la aviación militar como coronel comandante de Brigada aérea como jefe de 3ª Escuadrilla. R. Bonomi (*Viva la Muerte, Diario dell'Aviacione di El Tercio*, Editoriale Aeronautico, Roma, 1941) expresó por error que los infantes llegaron desde Italia: «Caduto presso MONASTERIO un RO con a bordo come osservatore il principe DON ALONSO DE ORLEANS BORBON (venuto volontario dall'Italia con il fratello DON ALVARO per arruolarsi con i Legiona- ri)».
- 9 Entre otros, *Prescott Evening Courier* del 20 de noviembre de 1936 y el *Diario de Noticias* del 23 noviembre de 1936.
- 10 *Prescott Evening Courier*, 20 de noviembre de 1936.
- 11 *Diario de Noticias* (Lisboa), 23 de noviembre de 1936.
- 12 *Diario de Lisboa*, 20 de noviembre de 1936.
- 13 *Mundo Deportivo*, 5 de noviembre de 1936. Se puede leer un resumen de esta noticia con titulares más alarmistas en el *ABC*, edición incautada de Madrid, de 11 de noviembre de 1936: «La espuria raza de los Borbones renueva su tradicional odio al pueblo español».

También fue publicada en el *ABC* de Sevilla el 4 de noviembre de 2010.

14 Archivo Histórico del Ejército del Aire (Villaviciosa de Odón), Expediente personal de Alonso de Orleáns.

15 SALAS LARRAZÁBAL, Jesús *La Guerra de España desde el aire*, Barcelona, Ariel, 1972, pp. 139 y s. La idea de Bonomi (*Cfr. Viva la Muerte, Diario dell'Aviación de El Tercio*, Editoriale Aeronáutico, Roma, 1941) era llegar Cuartel General del General Mola en Leganés para participar en el ataque aéreo sobre Madrid.

16 ALCOFAR NASSAES, José Luis *La Aviación Legionaria en la Guerra Española*, Barcelona, Euros, 1975, pp. 124 y s.

17 *Diario de Sanlúcar*, 20 de noviembre de 1936: «Había una niebla muy intensa».

18 ARRÁEZ CERDÁ, Juan «Los Romeo Ro 37 bis durante la Guerra Civil», *Revista Militar Serga*, septiembre-octubre 1999, pp. 3 y ss. También agradecemos al autor de este trabajo las anotaciones que nos ha realizado sobre esta cuestión, conversación telefónica de 27 de diciembre de 2010.

19 DE SAGRERA, Ana Ena y Bee: *En defensa de una amistad*, Madrid, Velecio Editores, 2006, p. 398.

20 BONOMI, Ruggero. *Viva la Muerte, Diario dell'Aviación de El Tercio*, Editoriale Aeronautico, Roma, 1941) expresó por error que los infantes llegaron desde Italia: «Caduto presso MONASTERIO un RO con a bordo come osservatore il principe DON ALONSO DE ORLEANS BORBON (venuto volontario dall'Italia con il fratello DON ALVARO per arruolarsi con i Legionari)».

21 *ABC* (Sevilla), 19 de enero de 1937.

22 *ABC* (Madrid), 17 de diciembre de 1968 y 10 de octubre de 1974.

23 DOMÍNGUEZ LOBATO, Eduardo *Cien capítulos de retaguardia*, Madrid, G. del Toro, 1973,

p. 200.

24 Archivo General Militar del Aire, hoja de servicios del infante Alonso de Orleáns y Sajonia. No fue el único Borbón muerto en accidente aéreo durante la Guerra Civil pues Luis Alfonso de Borbón y de Caral falleció cerca de Hoyo de Manzanares.

25 Cfr. <http://www.ramhg.es/textos%20heraldica/movimiento%20nobiliario%201936.pdf>

26 ALCOFAR NASSAES, José Luis *La Aviación Legionaria en la Guerra Española*, Barcelona, Euros, 1975, p. 124.

27 EILERS, Marlene A. *Queen Victoria's descendants*, Baltimore-Maryland, Genealogical Publishing Co., 1987, p. 200.

28 DOMÍNGUEZ LOBATO, Eduardo *Cien capítulos de retaguardia*, Madrid, G. del Toro, 1973, p.

199.

29 *Portsmouth Times*, 20 de noviembre de 1936: «The Infante Alfonso of Spain who joined the Spanish fascist air force, was killed in forced landing near Madrid».

30 LARIOS, José *Combate aéreo sobre España (memorias de un piloto de caza)*, Madrid, San Martín, 1982, p. 107.

31 BELFORTE, Francesco *La Guerra Civil en España*, Milán, Instituto per gli Studio de politica internazionale, 1939, p. 75.

32 GUIDO, Mattioli *L'aviazione legionaria in Spagna*, 1940: «...un fratello cadeva per un incidente di volo con un Ro. 37».

33 DE SAGRERA, Ana Ena y Bee: *En defensa de una amistad*, Madrid, Velecio Editores, 2006, p. 398.

34 La *madrina de guerra* del sargento Fazzi se llamaba Pilar Sáez Pérez y vivía en Zaragoza. Se encargó hasta su muerte en 2008 de limpiar y adecentar su lápida y mandar cartas a su madre en Módena (Italia). Datos proporcionados por el historiador Dimas Vaquero Peláez (Zaragoza).

35 Dato proporcionado por el Teniente Coronel Massimiliano Barlattani, del Estado Mayor de la Fuerza Italiana.

36 BARRAGÁN-LANCHARRO, Antonio Manuel *República y Guerra Civil en Monesterio*, Badajoz, Sociedad Extremeña de Historia, 2010, pp. 347 y ss.

37 Cfr. *Le Figaro* (París), 21 de noviembre de 1936. *New York Times*, 21 de noviembre de 1936: «Prince is killed in Spain, Alonso, cousin of ex King, crashed in rebel airplane». Curiosamente, la prensa pacense no informó nada del asunto tal como se desprende de la consulta de los números del *Hoy* de Badajoz de los días 19 al 30 de noviembre de 1936.

38 DE SAGRERA, Ana *Ena y Bee: En defensa de una amistad*, Madrid, Velecio Editores, 2006, p. 402

39 *Diario de Cádiz*, 22 de noviembre de 1936.

40 DOMÍNGUEZ LOBATO, Eduardo *Cien capítulos de retaguardia*, Madrid, G. del Toro, 1973, p.

41 Dato proporcionado por el sacerdote don Eduardo, del Convento de los Padres Capuchinos de Sanlúcar de Barrameda.

42 *ABC* (Sevilla), 21 de noviembre de 1936.

43 DOMÍNGUEZ LOBATO, Eduardo *Cien capítulos de retaguardia*, Madrid, G. del Toro, 1973, p. 20

44 *ABC* (Sevilla), 21 de noviembre de 1936.

45 DOMÍNGUEZ LOBATO, Eduardo *Cien capítulos de retaguardia*, Madrid, G. del Toro, 1973, pp. 200 y s.

46 ABC (Sevilla), 27 de noviembre de 1936.

47 DE SAGRERA, Ana *Ena y Bee: En defensa de una amistad*, Madrid, Velecio Editores, 2006, p. 398.