



Región de Murcia
Consejería de Presidencia,
Turismo, Cultura y Deportes

DON MARCOS ORTUÑO SOTO, SECRETARIO DEL CONSEJO DE GOBIERNO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA.

CERTIFICO: Según resulta del borrador del acta de la sesión celebrada el día doce de mayo de dos mil veintidós, a propuesta del Consejero de Fomento e Infraestructuras, el Consejo de Gobierno acuerda:

PRIMERO.- Determinar cómo denominación oficial del aeropuerto de la Región de Murcia “Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia-Juan de la Cierva”.

SEGUNDO.- Todas las referencias al aeropuerto de la Región de Murcia contenidas en cualesquiera disposiciones deben entenderse realizadas en lo sucesivo al “Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia-Juan de la Cierva”.

TERCERO.- Disponer que se realicen las actuaciones necesarias con la finalidad de registrar la marca en la Oficina Española de Patentes y Marcas.

CUARTO.- Comunicar el presente acuerdo a la Dirección General de Aviación Civil y publicar en el BORM.

Y para que conste y a los procedentes efectos, expido, firmo y sello la presente en Murcia a la fecha de la firma electrónica recogida al margen.



RELACIÓN DE DOCUMENTOS ESENCIALES DEL EXPEDIENTE RELATIVO AL
CAMBIO DE DENOMINACIÓN DEL AEROPUERTO DE LA REGIÓN DE MURCIA.-

INDICE

- 1.- Propuesta al Consejo de Gobierno.
- 2.- Informe del Servicio Jurídico de la Secretaría General.
- 3.- Propuesta de la Dirección General de Movilidad y Litoral.
- 4.- Informe Dirección General Movilidad y Litoral
- 5.- Memoria Justificativa.
- 6.- Informes de historiadores.
- 7.- Escrito Dirección General de Aviación Civil.



AL CONSEJO DE GOBIERNO

Mediante Orden FOM/1252/2003, de 21 de mayo, se autorizó a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia la construcción del “Aeropuerto de la Región de Murcia”, siendo ésta la denominación utilizada en general para referirse al mismo. La titularidad de esta infraestructura corresponde a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

La Comisión de Política Territorial, Medio Ambiente, Agricultura y Agua, de la Asamblea Regional de Murcia, en sesión celebrada el día 04/07/2017, aprobó la moción número 9L/MOCC-0371 sobre la denominación “Aeropuerto internacional de Murcia [sic] – Juan de la Cierva Codorníu”, en homenaje al murciano inventor del autogiro, y acordó instar al Consejo de Gobierno de la Región de Murcia para llevarlo a cabo.

El Consejo de Gobierno, mediante acuerdo de 13 de septiembre de 2017 manifestó su voluntad de que fuesen realizadas las actuaciones procedentes para establecer una nueva denominación.

Con posterioridad a la apertura del aeropuerto varias instituciones públicas se han sumado a la voluntad de que la figura de Juan de la Cierva y Codorníu sea homenajeada mediante la incorporación de su nombre en la denominación del aeropuerto. Esta iniciativa se puso de manifiesto a administraciones territoriales y aeronáuticas afectadas, así como a personas o entidades que pudieran ostentar algún tipo de derecho sobre el legado y el nombre de Juan de la Cierva y Codorníu, concluyendo de modo favorable en todos los casos.

Teniendo en cuenta que la titularidad del aeropuerto corresponde a la CARM, y de acuerdo con el carácter de símbolo de nuestra región e infraestructura estratégica de la misma se considera que el instrumento más adecuado para establecer su denominación es mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno, a propuesta del titular de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

El cambio de denominación del aeropuerto obedece a razones de interés general, ya que con ello se busca posicionar una marca y un destino, la Región de Murcia, y, al mismo tiempo, honrar la memoria de un murciano considerado uno de los precursores más reconocidos en la industria del transporte aéreo, por su relevancia internacional a la ingeniería aeronáutica y a la Historia de la Ciencia. Por si fuera poco, Juan de la Cierva fue la primera persona que propuso públicamente la construcción de un aeropuerto comercial en la Región de Murcia, en abril de 1935.

La materialización de esta nueva denominación resulta respetuosa y coherente con las competencias y la normativa estatal en materia de aeropuertos de interés general.

Asimismo, como se ha manifestado anteriormente, la propuesta ha contado durante su tramitación con la participación activa de otras administraciones públicas y de la sociedad en general.

Corresponde a la Consejería de Fomento e Infraestructuras la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en materia de impulso y coordinación de las infraestructuras aeroportuarias de conformidad con el Decreto del Presidente número 34/2021, de 3 de abril, de Reorganización de la Administración Regional y el artículo 7 del Decreto número 175/2019, de 6 de septiembre, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.



En virtud de lo dispuesto en el artículo 22.35 de la Ley 6/2004, de 28 de diciembre, del Estatuto del Presidente y del Consejo de Gobierno de la Región de Murcia, y en concordancia con el artículo 16.2.c) de la Ley 7/2004, de 28 de diciembre, de Organización y Régimen Jurídico de la Administración de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, se eleva al Consejo de Gobierno la siguiente,

PROPUESTA DE ACUERDO

PRIMERO.- Determinar como denominación oficial del aeropuerto de la Región de Murcia “Aeropuerto de la Región de Murcia-Juan de la Cierva”.

SEGUNDO.- Todas las referencias al aeropuerto de la Región de Murcia contenidas en cualesquiera disposiciones deben entenderse realizadas en lo sucesivo al “Aeropuerto de la Región de Murcia-Juan de la Cierva”.

TERCERO.- Disponer que se realicen las actuaciones necesarias con la finalidad de registrar la marca en la Oficina Española de Patentes y Marcas.

CUARTO.- Comunicar el presente acuerdo a la Dirección General de Aviación Civil y publicar en el BORM.

EL CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS
José Ramón Díez de Revenga Albacete
(Documento firmado electrónicamente al margen)



Informe Jurídico

ASUNTO: Cambio de denominación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Por la Vicesecretaria General de la Consejería de Fomento e Infraestructuras se solicita informe jurídico sobre el asunto arriba referenciado. Se acompañan los siguientes documentos: Memoria justificativa relativa al cambio de denominación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia- Juan de la Cierva, Informe jurídico de la Dirección General de Movilidad y Litoral, Informe y Anexo de D. Roberto Villa García, Profesor Titular de Historia Política de la Universidad Rey Juan Carlos, Informe de D. Javier Guillamón Álvarez, Catedrático de Historia Moderna de la Universidad de Murcia, Oficio de la Dirección General de Aviación Civil de 31 de mayo de 2021 dirigido al Consejero de Fomento e Infraestructuras en el que se comunica que “no es posible continuar con el procedimiento administrativo para el cambio de denominación del Aeropuerto en los términos solicitados por esa Consejería en tanto se mantenga el mismo criterio por parte de la Secretaría de Estado Democrática...,” escrito dirigido al Excmo. Sr Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por la Secretaría de Estado de Memoria Democrática adjuntando informe de Don Ángel Viñas Catedrático de la Universidad Complutense de Madrid, y propuesta de Acuerdo de la Dirección General de Movilidad y Litoral.

Antecedentes de Hecho

Los que constan en el expediente.

Consideraciones Jurídicas

Consideración general. Naturaleza jurídica del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

En el asunto sometido a consideración de este Servicio Jurídico y a tenor de lo que consta en el expediente, no resulta difícil deducir que existe un claro error al delimitar cuáles son las facultades de las que goza el Ministerio de Fomento para decidir, dentro del ámbito de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia el nombre del Aeropuerto, y este error parte



de no considerar que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia no es un aeropuerto bajo la tutela del Ministerio de Fomento, sino que nos encontramos ante una concesión administrativa en que la Administración concedente es la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, en adelante CARM. Cosa distinta, es que la CARM haya tenido que contar, necesariamente, con el citado Ministerio y sus diversos organismos en la delimitación del espacio aéreo, servidumbres aeronáuticas, seguridad aérea y una larga lista de trámites necesarios para construir un aeropuerto internacional. Pero tal intervención no otorga una facultad al Ministerio de Fomento para decidir el nombre del aeropuerto, cosa que sí puede hacer *en sus aeropuertos*, pero no en aquellos casos, en que, como el presente, no es el Ministerio de Fomento la entidad titular del Aeropuerto. En otras palabras, el Ministerio de Fomento puede variar el nombre de Aeropuerto de Barajas por Adolfo Suárez por ejemplo, y si puede hacerlo es porque se trata de un aeropuerto gestionado por una entidad bajo su directa dependencia, a saber Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, en adelante AENA. Pero en este Aeropuerto, la Administración General del Estado, y a través de la Dirección General de Aviación civil, no goza de las facultades que tiene en cualquier otro aeropuerto del territorio ya que aquí AENA es un mero concesionario pero no una entidad, en lo que al aeropuerto se refiere bajo su directa dependencia. Basta para convencerse de esto la lectura detenida del Real Decreto 645/2020 de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, cuyo artículo 7 es meridiano al *señalar “La Dirección General de Aviación Civil es el órgano mediante el cual el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana diseña la estrategia, dirige la política aeronáutica, a cuyo efecto coordina a los organismos, entes y entidades, adscritos al Departamento con funciones en aviación civil, y ejerce de regulador en el sector aéreo dentro de las competencias de la Administración General del Estado”*. No significa esto, naturalmente, que Aviación Civil no tenga importantes funciones en un Aeropuerto de interés general como este, como demuestra la propia tramitación del expediente previo a su licitación y posterior construcción y la simple lectura del Decreto transcrito, pero no es difícil observar que poner el nombre al aeropuerto promovido por la CARM no puede escapar a la propia voluntad soberana de la Administración autonómica. O también, puede pensarse que las funciones de la Dirección General Civil se limitan en ese ámbito a aceptar el nombre que se proponga a efectos de su inclusión en los catálogos internacionales etc. pero no puede llegar a discutir la propuesta de la CARM promotora. Llegar a otra conclusión es *capitisdiminuir* a la CARM más allá de su naturaleza constitucional y estatutariamente reconocida. Quizá por eso, la Administración General del Estado *invoca* otro cuerpo legal para denegar el nombre que se pretende adoptar, pero ese asunto será



analizado posteriormente. Pero piénsese cuál puede ser la intensión constitucional de una Comunidad Autónoma cuya Asamblea Regional aprueba una moción para que el Aeropuerto adopte el nombre Juan de la Cierva, cuyo Consejo de Gobierno encarga la adopción de cuantas actuaciones conduzcan a que se adopte ese nombre, en la que Ayuntamiento de Murcia y el de Cartagena aprueban mociones para pedir la denominación Juan de la Cierva para el Aeropuerto, y ya, en el colmo de las contradicciones el Congreso de los Diputados, a través de su Comisión de Fomento aprueba, el 20 de diciembre de 2019, una Proposición no de Ley sobre la denominación del Aeropuerto Juan de la Cierva. Si la CARM no puede poner el nombre que considere oportuno a un Aeropuerto promovido por ella misma no puede ampararse en la atribución de los aeropuertos de interés general como competencia exclusiva del Estado con arreglo al artículo 149.1.20 de la Constitución. O dicho de otro modo, tal atribución no puede llegar al extremo de no dejar participar a la CARM en decidir el nombre de su aeropuerto radicado y promovido por ella misma. Existe una profunda aporía en pensar que la CARM puede promover la construcción de un aeropuerto pero no puede ponerle el nombre. La conclusión es entonces que una Comunidad Autónoma puede promover la construcción de un aeropuerto pero no puede ponerle el nombre.

Primera

El argumento fundamental esgrimido por parte de la Administración General del Estado, según consta en el expediente, es la consideración por parte de la Secretaria de Estado de Memoria Democrática, y de acuerdo con la Ley 52/2007 de 26 de diciembre, de que *“esta norma jurídica está presidida por el principio de evitar toda exaltación de la sublevación militar, de la Guerra Civil y de la represión de la Dictadura, en el convencimiento de que los ciudadanos tienen derecho a que así sea, a que los símbolos públicos sean ocasión de encuentro y no de enfrentamiento ofensa o agravio”* añadiendo la misiva dirigida al Excmo. Sr. Ministro de Fomento que, lo anterior se manifiesta en una serie de medidas previstas en los artículos 15 y 16 destinadas a retirar toda mención conmemorativa de exaltación, personal o colectiva, de la sublevación militar, de la Guerra civil y de la Dictadura.

Lo anterior se intenta acreditar mediante un informe del gran historiador especialista en la Guerra Civil española, Sr. Viñas, en donde *“se deja de manifiesto la participación del aviador e ingeniero Juan de la Cierva en la preparación de (sic) del intento del Golpe de Estado de 18 de julio de 1936, especialmente grave por realizarse ante potencias*



extranjeras por lo que desde las competencias atribuidas a esta Secretaría de Estado consideramos que sin prejuzgar los posibles méritos técnicos y profesionales del Sr. de la Cierva su nombre no puede ser considerado como ocasión de encuentro de la ciudadanía tal y como persigue la mencionada Ley 52/2007 de 26 de diciembre.”

Como es claro, no corresponde a este Servicio Jurídico hacer juicios sobre el informe que sirve de base al parecer a la Resolución de la Secretaría de Estado, ya que existen varios informes de historiadores profesionales en el expediente que no mantienen la misma tesis que el Sr Viñas, pero sí apuntar que ha sido tradicional en nuestro Derecho que la omisión de la motivación no puede entenderse suplida siguiendo un informe o aceptando una propuesta (STS de 21 de marzo de 1968). Es claro que la Resolución no tiene motivación en sentido estricto jurídico, ya que ha de recordarse la vieja advertencia de la Ley de Procedimiento de 1958, en su artículo 93.3 cuando señalaba que la “*aceptación de informes o dictámenes servirá de motivación a la resolución cuando se incorporen al texto de la misma*”. Es más, habría base para sostener que de acuerdo con el artículo 79.3 de la Ley 39/2015, el informe del Sr. Viñas no se ha incorporado al expediente por cuanto el artículo 79.3 de la Ley citada es taxativo al decir, entre otras cosas, que no forman parte del expediente los juicios de valor, salvo que se trate de informe preceptivos y vinculantes, solicitados antes de que se ponga fin a la resolución administrativa. El informe de Sr Viñas es a todas luces un juicio de valor, pero no reviste el carácter de preceptivo ni vinculante, dado que la Ley 6/57 de 26 de diciembre, la única que lo podría prever, no lo señala. Es un informe externo que no se ha incorporado a la Resolución del Director General de Aviación Civil, que simplemente da cuenta de escritos de la Secretaria de Estado de 11 de noviembre de 2020 y de la carta dirigida por este organismo al Excmo. Sr Ministro de 6 de mayo. Pero no existe técnicamente una incorporación a la Resolución del informe del Sr. Viñas ya que adosarlo con un clip al anverso de la resolución denegatoria o suspensiva no es incorporarla *al texto de la misma*.

Dicho lo anterior, este Servicio Jurídico considera que a pesar de los informes aportados al expediente por historiadores profesionales muy superiores a lo que pueda decir este modesto funcionario, históricamente pueden hacerse algunas consideraciones pues la historia no es una ciencia social cerrada solo a las opiniones de los historiadores.

Segunda. La interpretación que se hace de la Ley 6/57 de 26 de diciembre.



Es conocido desde el derecho romano que llevar la interpretación a un extremo puede originar graves perjuicios. Ya Cicerón (De Officiis Liber Primus) dejó dicho que *summum ius summa iniuria*. La interpretación en la que se basa la denegación de la autorización para poder nombrar el aeropuerto Internacional de la Región de Murcia con el nombre de *Juan de la Cierva*, basada sobre la literalidad del artículo 15 de la Ley 6/57 de 26 de diciembre, bien podría considerarse un supuesto encuadrable en ese caso. Pero además es contraria a los mandatos que en materia de interpretación se contienen en el *Título Preliminar de nuestro Código Civil* cuando en su artículo 3.1 dice: “*Las normas se interpretarán según el sentido propio de sus palabras, en relación con el contexto, los antecedentes históricos y legislativos y la realidad social del tiempo en que han de ser aplicadas, atendiendo fundamentalmente al espíritu y finalidad de aquéllas*”, en que si bien es preciso observar, como advirtió el profesor *Lacruz Berdejo*, *Elementos* página 267, “*el precepto no establece una suerte de plantilla única aplicable sin remisión a todo proceso interpretativo, ni excluye otros criterios o argumentos pero si presenta un elenco de aperturas o puntos de vista de los cuales deberá hacer suyo el intérprete en cuanto lo requiera el problema, el entorno social y la propia norma a aplicar*”.

Sabemos que la propia Ley 6/57 de 26 de diciembre está presidida por el principio de evitar toda *exaltación de la sublevación militar, la Guerra Civil y la Dictadura* y en esa idea se ha considerado por la *Secretaría de Estado de Memoria Democrática* en este caso, que nombrar el Aeropuerto de Murcia con el nombre del ingeniero murciano, muy ilustre por cierto, es un *acto de exaltación*. Si examinamos esa interpretación desde el punto de vista de los antecedentes históricos nos encontramos, en primer lugar, que tales hechos ocurrieron, siempre según la versión que se hace por el informe por la Administración del Estado, hace 86 años. Y que, naturalmente, *la realidad social del tiempo en que las normas han de ser aplicadas*, el segundo criterio que menciona el artículo 3.1 del Título Preliminar del Código Civil para la interpretación, es el de un país que poco o nada tiene que ver con el tiempo en que los hechos que se dice se produjeron. Pero es que el cambio es de tal magnitud que si nos atenemos, racionalmente, a evitar toda exaltación y convenimos que dar nombre a una infraestructura es sinónimo de exaltar, que es mucho convenir, entonces nadie que haya ocupado un lugar relevante en la Dictadura, y a eso se refiere la Ley 6/57 de 26 de diciembre, por ejemplo, el cargo Secretario General del Movimiento, podría figurar con su nombre en un aeropuerto. Y sabemos que no ha sido así. La realidad social del tiempo presente, en otras palabras, impide de por sí, considerar el nombre de *Juan de la Cierva* como un acto de exaltación, ni del golpe militar, ni de la guerra civil, ni de la Dictadura del general Franco.



Hombres eminentísimos, en el pasado, con muchísimo de lo que arrepentirse, han pasado a la historia por sus cualidades intelectuales o por su obra estrictamente científica. Piénsese, por ejemplo, en *Gentzen*, el gran lógico alemán, principal promotor de la llamada deducción natural, que era un oficial de las *SS* que murió en el Gulag de pura inanición, y a nadie se le ha ocurrido borrar su nombre de manuales de *Lógica matemática*. Por ejemplo, los devaneos de *Werner Heisenberg* con el régimen nazi, que los hubo, no han impedido que su nombre figure en el frontispicio de cualquier libro de Física Cuántica que se precie, todavía hoy. El tributo a los nombres, que como cualquier mediana formación en filosofía analítica pone pronto de relieve, solo arrastra un problema, a saber: que los nombres no existen. Lo contrario pensaba *Stalin*, que ordenó borrar todas las fotografías de *Trotsky* que figuraban en los libros de texto soviéticos, hasta decidir acometer, algo menos académico, asesinandolo en México a través de *Ramón Mercader*. Tampoco se le ha ocurrido a nadie prohibir la música de *Wagner* porque *Hitler* se ponía casi en trance cuando escuchaba las *La Cabalgata de las Valkirias* y hasta, a quienes más repugnancia les podría producir escuchar o interpretar a *Wagner*, la *Filarmónica de Israel*, que no lo interpretó durante décadas, hoy lo hace. Por no hablar de grandes juristas que no es que tuvieran algo que ver con los nazis, es que fueron destacados y febriles activistas del nacional socialismo. Empezando por *Carl Schmitt*, cuya evocación de su solo nombre provocaba adhesiones inquebrantables a su persona y métodos entre los Profesores del entonces llamado Derecho Político en España, que ordenaba a sus alumnos poner una estrella amarilla de *David* en los *libros judíos* de la Facultad, lo que llevó a rotular los libros de un tal *Hans Kelsen* o a *Cristhian Wolff*, o *Franz Schulz*, sin ir más lejos. O romanistas excelsos como *Franz Wiacker* o el mismísimo *Karl Larenz*, todos ellos haciendo tránsito, sin pestañear, después de la segunda guerra mundial, a la nueva democracia de la *República Federal Alemana* (véase *Bernd Ruthers "Derecho degenerado, teoría jurídica y juristas de cámara en el Tercer Reich"*).

Juan de la Cierva, no puede considerarse, o lo que es peor, la mención de su solo nombre, como un acto de exaltación ni del golpe militar, ni de la guerra civil, ni de la Dictadura y desde luego que su nombre obstaculice ningún encuentro de la ciudadanía. El Derecho no puede amparar actos de naturaleza profundamente irracional que además, como demuestran los informes de los historiadores profesionales que obran en el expediente, están lejos de ser pacíficos.



Breve referencia histórica.

El informe del ilustre historiador Sr Viñas, bajo el rótulo, “*Elementos a considerar sobre Juan de la Cierva (JdIC)*” empieza señalando que “*desde Londres donde estaba establecido para promocionar su invento del autogiro y sus intereses aeronáuticos, JDIC formó parte de un grupo de conspiradores monárquicos, británicos y españoles, contra la República, que tuvo gran influencia entre los círculos de la derecha. Uno de sus promotores era el corresponsal de ABC, Luis Bolín*”. Todo esto es muy conocido y la tesis del Sr Viñas en este informe puede resumirse en la idea de que *Juan de la Cierva* era “*un agente del general Mola*” según las fuentes que maneja el Sr Viñas. También el Sr Viñas, considera que la adquisición del avión bautizado con el nombre de *Dragon Rapide* con el que el General Franco se trasladaría desde Canarias a África y a la Península, “*prueba que Juan de la Cierva era un conspirador*”. Este asunto de la vinculación de *Juan de la Cierva* estaba vinculado a un grupo de conspiradores, monárquicos, británicos y españoles fue desarrollado en un libro excepcional, el de *Enrique Moradiellos*, “*Neutralidad bénevolá*”, del año 1990, donde se mantiene, más menos, la idea base de que el *Foreign Office* ante el temor de que España se deslizara por un proceso revolucionario y cayera bajo la directa órbita de Moscú, algunos conservadores británicos, y círculos económicos se decidieron a apoyar la sublevación, lo que motivó que de hecho Gran Bretaña hubiera sido en la práctica el país que más habría perjudicado a la República. En lo que concierne a *Juan de la Cierva*, *Moradiellos* escribe: “*Juan de la Cierva “tuvo un destacado papel en las gestiones para el alquiler del Dragon Rapide y por sus valiosos contactos que tenía en las esferas oficiales y financieras británicas” (página 189)*. Pero después *Moradiellos*, escribe en la página 204, que “*el hecho de que Gran Bretaña fuese uno de los mercados tradicionales (de compra de aviones) y de que allí residiese un experto aeronáutico (Juan de la Cierva) inclinó a los generales a pensar en abastecer sus necesidades en la industria británica*”, lo que se quiera o no se quiera, realza la idea de que *Juan de la Cierva* tuvo siempre un papel con un perfil técnico, a pesar de ser Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y no aeronáutico como por error cree *Moradiellos* (Página 115 ob. cit.). Los contactos de *altas esferas financieras británicas* que se atribuyen a *Juan de la Cierva* pueden derivar exclusivamente de su asociación industrial con el escocés *Lord Weir* y su hermano *JG Weir* en la mercantil *The Cierva Autogiro Corporation*.

El señor Viñas anota que “*el General Mola se sirvió de él, (de Juan de la Cierva), para establecer conexión con traficantes de armas nazis, episodio en el que intervino el almirante*



Canaris, jefe del Servicio de Inteligencia Militar nazi”. Aunque no especifica a que caso se refiere Viñas, por lógica ha de referirse al famoso episodio *con Josef Veltjens*, un hombre de *Canaris*, para ejecutar una operación que consistía en vender armas defectuosas de la Primera Guerra Mundial, fundamentalmente fúsiles, a la República Española a cambio de oro y que aparece reflejada en el número 5 de la presunta carta de Juan de la Cierva a Mola de 19 de septiembre que luego veremos. El señor Viñas acierta completamente al señalar que *Canaris* nunca estuvo en contacto con los *conspiradores* antes del 18 de julio. Y si *Juan de la Cierva* murió el 9 de diciembre de 1936, solo entre julio de 1936 y principios de diciembre de ese mismo año, pudo *ejercer de “conspirador” Juan de la Cierva* con nada menos que *Wilhelm Canaris*. La personalidad de *Canaris* no era propensa a trabajar con aficionados y ninguna de las biografías del *pequeño Almirante* refleja estos hechos, ni siquiera la de *Basset* en 2006. *Basset* se limita a señalar en la página 141 (“El enigma del Almirante *Canaris*”), que “*de hecho el primer avión que recibió Franco, que le permitió cruzar el Estrecho, con el ejército de África en Tetúan, había sido fletado en Londres. Cabe afirmar que sin aquel avión, la ambición del general habrá quedado frustrada en sus inicios*”, sin mencionar a *Juan de la Cierva*.

Si como cree el Sr. Viñas, la conspiración nazi en los preparativos para derribar a la República española es una fantasía, ya que él parece creer más en una ambivalente y benévola posición de Gran Bretaña, hasta el punto de considerar a *Pollard*, un presunto agente británico, que pilotaría la operación de la salida de Franco a la Península, tanto como *Bebb* pilotaba el *Dragón Rapide*, no existiría ninguna razón por la que *Canaris* tuviera que perder el tiempo con *Juan de la Cierva*. *Canaris* no era un cualquiera, ni tampoco en esa época lo era ya *Kim Philby*, como parece creer el Sr. Viñas en su espléndido libro “*La conspiración del general Franco*”, ya que, poco después, a *Philby* se le ocurrió la idea de acabar con *Canaris* y *Von Richtoffen* (el sobrino del Barón Rojo en la Gran Guerra, como solíamos denominarla antes de que tuviéramos la necesidad de numerarlas) en el pueblo de *Manzanares*, metiendo una granada en su habitación del hotel, operación que el entonces jefe de la inteligencia británica, *Stuart Menzies*, no autorizó, convencido como estaba que la *ambivalente* posición de *Canaris* podría ser muy útil a los aliados, como efectivamente lo fue. La idea de que un pequeño grupo de monárquicos radicados en Londres, con personajes tan variados como el propio *Alfonso XIII*, el *Duque de Alba*, aderezados con personajes como *Douglas Jerrold*, fundador del *January Club* y viejo conocido de *Churchill* con quien escribió una historia de la *Royal Navy*, o personajes tan *propensos al desequilibrio* como el propio *Luis Bolín*, por entonces sobrino del arzobispo de *Westminster* y quién, como es muy conocido, había jurado asesinar a *Arthur Koestler*, lo



que motivó la intervención personal en favor de este último de Randolph Hearst, Luca de Tena o el propio Mola tuvieran acceso a *Canaris* no es creíble. *Canaris* admiraba a mucho a España y a los españoles, estuvo escondido en el *Barrio Peral* de Cartagena en la Primera Guerra mundial huyendo de la inteligencia británica, participó en los sucesos de Salamanca en 1932, hablaba español con un ligero acento chileno y era sin lugar a dudas, como le definieron los soviéticos, “*el espía más peligroso del mundo*” que hasta intuyó, ya entonces, la importante penetración soviética en la inteligencia británica con *Anthony Blunt* a quien se permitió mantener su traición bastante tiempo, por ser el encargado de custodiar los papeles de *Marburgo* que demostraban la traición a los aliados de los *Duques de Windsor* con *Hitler*. *Canaris* no trabajaba con aficionados y ese grupo de españoles y algunos ingleses sería para *Canaris* un grupo de nostálgicos y poco más.

A pesar de que el gran historiador Ángel Viñas parece creer *que Juan de la Cierva* es un personaje importante en la conspiración para acabar con la República, no puede desdeñarse el hecho de que por la condición de aviador experimentado de *Juan de la Cierva* que bien podía asesorar sobre la adquisición de un avión, ignorando completamente el destino y finalidad del mismo. Lo lógico para mantener la conspiración a resguardo es que estuvieran en el secreto el menor número de personas posibles y menos en una operación bajo el mando de *Mola o Franco y la tutela de la inteligencia británica*, como parece insinuar Viñas. Nada se ganaba con el hecho de que se supiera por él el destino del avión. Asesorar la adquisición de un avión, y más en aquel entonces, era una cuestión muy técnica, y de la *Cierva* tenía ya buenos contactos en Gran Bretaña por su condición de empresario aeronáutico. Comprar un avión o alquilarlo y decidirse por uno u otro modelo, requería siempre el consejo y asesoramiento de un ingeniero aeronáutico, aunque de la *Cierva* no lo era, como prueba que las adquisiciones del modelo de *Havilland* realizadas por la República fueron siempre bajo el asesoramiento del gran ingeniero aeronáutico *Carlos Pastor Krauel*, luego condenado a muerte por Franco. Nadie compra un avión sin asesorarse convenientemente porque comprar un avión o alquilarlo sin saber nada de aviones es peligroso y más en aquellos tiempos. ¿Qué prueba formal existe de que *Juan de la Cierva* conocía lo que quería hacerse con el avión? Nos movemos pues en este terreno en el plano de las especulaciones, aunque sean de un historiador tan eminente como el profesor Viñas.

En el punto 5 de su informe, Viñas dice: “*que Franco estaba decidido a sublevarse desde que lo intentó vanamente en febrero de 1936. En lo que dudaba era cuando lo haría. Este tema ha sido muy debatido pero en un próximo libro presentaré evidencias documentales circunstanciales que apoyan aquella interpretación. El relato de que lo que lo decidió fue la*



muerte de Calvo Sotelo es absolutamente ridículo. Ya maduraba sublevarse poco antes del 25 de mayo cuando también se planteaba el asesinato de Balmes. ¿Fuente? Las Memorias de su primo y ayudante, el Teniente General Franco Salgado Araujo (páginas 145). Cabe preguntarse si para Bolín hubiera sido tan fácil fletar el Dragon Rapide de no haber contado con JdlC para cuando lo hizo a principios de julio”. Esta interpretación es, como es obvio, muy inteligente, pero para el propio Viñas es tan solo una pregunta no un elemento de convicción, ya que “solo cabe preguntarse”. El asesinato de Balmes que convertiría a este general con mando en las Palmas de Gran Canaria en la primera víctima de la rebelión, fue siempre un rumor popular bastante extendido en Canarias ya que el general Balmes era el cuñado de D. Eulogio Alonso Villaverde Moris, catedrático de la Universidad de la Laguna y que viajó por causalidad en el correo Viera y Clavijo con el futuro dictador, de Tenerife a Gran Canaria, como revela el propio Viñas en su espléndido libro “La conspiración del general Franco”, pero para asistir al entierro de su cuñado, el general Balmes.

En el número cuatro de su informe, el Sr. Viñas dice que “*las conexiones de JdlC con medios militares británicos y de Aviación son innegables. A él recurrieron los conspiradores- se dice que a través de Bolín, pero bien pudo ser antes de lo señalado por el Marqués de Luca de Tena, propietario de ABC y refugiado en Biarritz- para conseguir un avión con el que trasladar a Franco desde Canarias*”. En esta cuestión no cabe discutir que Juan de la Cierva, que ya llevaba bastante tiempo viviendo en Inglaterra, tenía esos vínculos, como es lógico en un empresario aeronáutico, aviador e ingeniero, pero es necesario volver a demostrar que Juan de la Cierva conocía del destino final del Dragón Rapide. Tiene razón Viñas cuando dice “*que a él recurrieron los conspiradores...*” porque esta expresión no convierte a JdlC en un conspirador, al menos de forma necesaria. Le utilizaron, eso es obvio, con una finalidad técnica como el gran aviador que era y el carácter conservador y monárquico de Juan de la Cierva no puede convertir la sola mención de su nombre en un estigma irreversible, 84 años después, o en una exaltación de la sublevación militar, la Guerra Civil o la represión de la Dictadura a las que se refiere la Ley 52/2007 de diciembre. De las dos últimas por evidentes razones físicas, dada la fecha de su muerte y de la primera queda bastante por demostrar.

La Carta de 19 de septiembre de 1936. La Operación Fabourg y 6-WIW- 9.

Mención aparte merece la carta de Juan de la Cierva a Mola de 19 de septiembre de 1936. El Sr. Viñas parece dar importancia a este documento a pesar de que en origen parece ser



Félix Maíz, ayudante de *Mola*, quien la manejó y publico además en sus célebres *Diarios de la Conspiración* y en quien el propio *Viñas* parece no confiar demasiado, probablemente con razón. *Félix Maíz* era un hombre extremista que se creía a pies juntillas la existencia de los *Protocolos de los Sabios de Sión y la conspiración judía mundial*, sin ir más lejos. Así lo recoge el *General José García Rodríguez* en su monumental “*Conspiración para la rebelión militar del 18 de julio de 1936*” que en su página 416, transcribe las siguientes palabras de *Maíz* a propósito, parece ser, de *España y el Judaísmo*: “*El materialismo triunfa en una Patria que agoniza, envenenada su espiritualidad*” y agregando: “*Los Hijos de Sión conducen el carro abarrotado de los hombres: unos adormecidos, otros excitados por los tóxicos de la concupiscencia. Los aurigas saltarán a tiempo, antes que el carro se precipite al abismo, para quedarse solos. Es su ambición*”, es decir, palabras que solo puede pronunciar un perturbado. Y que por si fuera poco añade, en pleno delirio: “*Es grande la astucia del judaísmo. Está bien atendido el vivero donde germina su sagacidad. Son hombres ladinos, dispersos por el mundo, distribuyen y dosifican el veneno de sus frutos (sic). Leed las 24 actas de sus Protocolos y veréis la verdadera composición de la etapa por la que atraviesa la Humanidad*”.

El Sr. Viñas, como todo gran historiador concede un alto valor a las fuentes y cree o parece creer que la Carta de *Juan de la Cierva* a *Mola* demuestra a las claras la implicación de *Juan de la Cierva* en el golpe militar. Pero hay una variable que es necesario despejar o mejor dos. La primera que la carta es auténtica, que debemos conceder y la segunda que si además de auténtica dice la verdad. Y en esto segundo hay mucho que aclarar porque hay elementos que levantan grandes sospechas.

Lo primero es la relativa a la operación *Fabourg* así bautizada por el propio *Juan de la Cierva*, según parece. Si seguimos el relato de *García Rodríguez* en el libro citado, página 434, esa era la calle en la que estaba emplazada la sede de la *Abwehr* en *Paris*, la calle *Fabourg Saint-Honoré*. Cabe preguntarse, ¿quién bautizaría una operación secreta con el nombre de la calle en que se emplazaba la inteligencia militar alemana? La respuesta es simple: un aficionado. Es como si una operación de la CIA se bautizara como operación *Langley* o el KGB bautizara una operación con el nombre *Lubianka*. Algo ridículo.

Rodríguez cita también que el *Capitán Barrera*, página 433, informa a *Maíz* que “*Recibida la visita de 6-WIW-9, al servicio del jefe de la Abwerh, el Almirante Canaris le ha hecho entrega de dos señas y contraseñas para que sean utilizadas por D. Juan de la Cierva. Barrera se las entregó al general. Es un asunto exclusivo del trio Mola, de la Cierva, WIW*”.



Esto ocurre, recordémoslo, sobre el 15 de julio de 1936. Y entonces ¿por qué razón *Juan de la Cierva* no utiliza su contraseña en la carta de 19 de septiembre de 1936 a *Mola* si como se pretende ya es casi es *todo un agente de la Abwerh* además de un *gran conspirador contra la República*?

Sin olvidar la descripción que Maíz hace de 6-WIW-9 en la página 417 del libro mencionado de *Rodríguez*: “*Es 27 de junio de 1936 y el agente anticomunista que permanece con él durante tres largas horas, y a (sic) penetrado en el baño*”, “*Poco tiempo después ha salido de él calzando unas zapatillas azules y mi gesto de extrañeza ha contestado sonriente con un “usted comprenderá”, al mismo tiempo que decía esto se ha colocado sobre el labio superior un pequeño bigote, que una vez sujeto, daba la sensación de ser propio y muy bien atendido*”. Añadiendo, “*haga el favor de hacer desaparecer mis zapatos y mi sombrero*” “*Cuando bajaba los peldaños de la escalera se colocaba una boina*” y Maíz agrega: “*Por fin he visto a 6-WIW-9!* Sin olvidar la descripción que Maíz atribuye a 6-WIW-9 de *Onésimo Redondo* “*Figura sana, vigorosa...antisemita, antimasónico, antisoviético*”. Como se ve, 6-WIW-9 ha tenido tiempo de empaparse entre espionaje y espionaje, de toda la iconografía franquista española desde los masones hasta los soviéticos, quizá pasando por la propia descripción que Maíz realiza: “*Del fondo del abismo de la anarquía se habrá precipitado y como respuesta a las lamentaciones de la humanidad enloquecida, solo obtendrá la lógica fría sabia e intratable de un Gobierno del Rey de la raza de David (sic) que aparecerá en su tiempo*”. Pero es que además 6-WIW-9 ha tenido tiempo de enterarse del *Contenido del “Consejo Permanente presidido por Dimitroff de 28 de febrero*”, añadiendo Rodríguez que se “*trata de una invención de las muchas que se expone en este libro y que sirven para justificar lo injustificable, que era la próxima rebelión militar*”.

Dar crédito a la idea de que *Juan de la Cierva* era un auténtico conspirador contra la República española es dar crédito al menos en parte al relato de *Maíz*, que ya hemos visto en las condiciones mentales en las que se encontraba. Todo es una pura invención. *Canaris* jamás habría entregado contraseñas de ninguna clase a nadie y menos a un civil al que no conocía de nada. Nadie describiría a 6-WIW-9 por: “*su tono católico en la próxima guerra civil española (sic) creemos que no será del agrado de Hitler y ante la pregunta si le agrada a él, a 6-WIW-9 contesta: “Soy católico señor, ¿Sirve contento a Hitler? Sirvo a Alemania, señor. Feliz viaje (página 418 del libro de Rodríguez tantas veces citado)*. Cualquier psicólogo se daría cuenta de que, al crear el personaje a *Maíz* le atormenta la duda de que 6-WIW-9 pueda ser luterano, lo que para él sería insoportable, y decide solucionar la cosa con la confesión vaticana de sus creencias.



Pero hay más: 6-WIW-9 no es un nombre de un agente de la *Abwehr*, casi con total seguridad. *Ewon Montagu*, el cerebro de la Operación *Carne Picada*, que logró engañar a los alemanes haciéndoles creer que el desembarco de *Patton y Montgomery* se realizaría en *Grecia y no en Sicilia*, y que algo sabría de cómo nombraba la *Abwehr* a los agentes y a las operaciones, que no a los Códigos, que los alemanes confiaban totalmente a *Enigma* escribe en *Beyond Top Secret Ultra* que los alemanes solían utilizar como criptónimos nombres *ad hoc* como seudónimos que a menudo exponían de forma evidente o sugiriendo pistas sobre su sentido o función. Por ejemplo, utilizaban la *Samland* para referirse a los Estados Unidos, o denominaron a la operación para invadir Gran Bretaña operación *Seelöwe (León marino)* ya que el escudo de Gran Bretaña posee tres leones guardianes o *Heimdall* para referirse al radar de largo alcance o *Wotan* es decir *Odin o Dios* con un solo ojo. El fantástico espía, probablemente el más relevante de la Segunda Guerra Mundial, junto con el soviético *Richard Sorge*, el barcelonés *Juan Pujol*, para los alemanes era *Alaric Arabel* y para los británicos *Garbo* ya que era un agente doble como es muy conocido.

Es cuanto me cumple informar, sobre la propuesta remitida por la Dirección General de Movilidad y Litoral para su elevación al Consejo de Gobierno sobre el cambio de denominación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

No obstante VI acordará.

El Jefe del Servicio Jurídico

Fernando Roca Guillamón



Región de Murcia
Consejería de Fomento e
Infraestructuras.

Secretaría General

Plaza de Santoña, 6
30071 – Murcia.
www.carm.es



PROPUESTA DE ACUERDO

Mediante Orden FOM/1252/2003, de 21 de mayo, se autorizó a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia la construcción del “Aeropuerto de la Región de Murcia”, siendo ésta la denominación utilizada en general para referirse al mismo. La titularidad de esta infraestructura corresponde a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

La Comisión de Política Territorial, Medio Ambiente, Agricultura y Agua, de la Asamblea Regional de Murcia, en sesión celebrada el día 04/07/2017, aprobó la moción número 9L/MOCC-0371 sobre la denominación “Aeropuerto internacional de Murcia [sic] – Juan de la Cierva Codorníu”, en homenaje al murciano inventor del autogiro, y acordó instar al Consejo de Gobierno de la Región de Murcia para llevarlo a cabo.

El Consejo de Gobierno, mediante acuerdo de 13 de septiembre de 2017 manifestó su voluntad de que fuesen realizadas las actuaciones procedentes para establecer una nueva denominación.

Con posterioridad a la apertura del aeropuerto varias instituciones públicas se han sumado a la voluntad de que la figura de Juan de la Cierva y Codorníu sea homenajeada mediante la incorporación de su nombre en la denominación del aeropuerto. Esta iniciativa se puso de manifiesto a administraciones territoriales y aeronáuticas afectadas, así como a personas o entidades que pudieran ostentar algún tipo de derecho sobre el legado y el nombre de Juan de la Cierva y Codorníu, concluyendo de modo favorable en todos los casos.

Teniendo en cuenta que la titularidad del aeropuerto corresponde a la CARM, y de acuerdo con el carácter de símbolo de nuestra región e infraestructura estratégica de la misma se considera que el instrumento más adecuado para establecer su denominación es mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno, a propuesta del titular de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

El cambio de denominación del aeropuerto obedece a **razones de interés general**, ya que con ello se busca posicionar una marca y un destino, la Región de Murcia, y, al mismo tiempo, honrar la memoria de un murciano considerado uno de los precursores más reconocidos en la industria del transporte aéreo, por su relevancia internacional a la ingeniería aeronáutica y a la Historia de la Ciencia. Por si fuera poco, Juan de la Cierva fue la primera persona que propuso públicamente la construcción de un aeropuerto comercial en la Región de Murcia, en abril de 1935.

La materialización de esta nueva denominación resulta respetuosa y coherente con las competencias y la normativa estatal en materia de aeropuertos de interés general.

Asimismo, como se ha manifestado anteriormente, la propuesta ha contado durante su tramitación con la participación activa de otras administraciones públicas y de la sociedad en general.

Corresponde a la Consejería de Fomento e Infraestructuras la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en materia de impulso y coordinación de las infraestructuras aeroportuarias de conformidad con el Decreto del Presidente número 34/2021, de 3 de abril, de Reorganización de la Administración Regional y el artículo 7 del Decreto número 175/2019, de 6 de septiembre, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 22.36 de la Ley 6/2004, de 28 de diciembre, del Estatuto del Presidente y del Consejo de Gobierno de la Región de Murcia, y en concordancia con el artículo 16.2.c) de la Ley 7/2004, de 28 de diciembre, de Organización y Régimen Jurídico de la Administración de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, se eleva al Excelentísimo Señor Consejero de Fomento e Infraestructuras la siguiente

PROPUESTA

Elevar al Consejo de Gobierno, para su aprobación, el siguiente acuerdo



PRIMERO.- Determinar como denominación oficial del aeropuerto de la Región de Murcia “Aeropuerto de la Región de Murcia-Juan de la Cierva”.

SEGUNDO.-Todas las referencias al aeropuerto de la Región de Murcia contenidas en cualesquiera disposiciones deben entenderse realizadas en lo sucesivo al “Aeropuerto de la Región de Murcia-Juan de la Cierva”.

TERCERO.-Disponer que se realicen las actuaciones necesarias con la finalidad de registrar la marca en la Oficina Española de Patentes y Marcas.

CUARTO.-Comunicar el presente acuerdo a la Dirección General de Aviación Civil y publicar en el BORM.

LA DIRECTORA GENERAL DE MOVILIDAD Y
LITORAL
Marina Munuera Manzanares



INFORME JURÍDICO

Asunto.- Competencia respecto del cambio de denominación del aeropuerto.

ANTECEDENTES

ÚNICO.-Con fecha de 2 de noviembre de 2021, ha sido recibido informe por parte del Director de Explotación del AIRM, acerca de la necesidad y conveniencia de un cambio de denominación formal del AIRM. Se concluye en la citada memoria que *“El cambio de denominación del aeropuerto obedece a razones de interés general, ya que con ello se busca posicionar una marca y un destino, la Región de Murcia, y, al mismo tiempo, honrar la memoria de un murciano considerado uno de los precursores más reconocidos en la industria del transporte aéreo, que además fue la primer persona que propuso públicamente la construcción de un aeropuerto comercial en la Región de Murcia. La materialización de esta nueva denominación mediante su nombramiento por la Consejería de Fomento e Infraestructuras resulta adecuada a las características de dicha infraestructura y, a su vez, es respetuosa y coherente con las competencias y la normativa estatal en materia de aeropuertos de interés general...”*

CONSIDERACIONES

PRIMERA.- Denominación del aeropuerto.

Por lo que se refiere a la denominación oficial del aeropuerto, es acuñada por el Ministerio de Fomento en la resolución de autorización del mismo, tras la solicitud de la Región de Murcia.

En los proyectos y las solicitudes efectuadas por parte de la administración regional no se incluye ninguna denominación concreta, se habla de modo genérico de “nuevo aeropuerto de Murcia”, de “aeropuerto de la Región de Murcia”...El Ministerio utiliza como denominación oficial “Aeropuerto de la Región de Murcia” en la resolución



de autorización en consonancia con el tenor literal de la nomenclatura utilizada en los proyectos y en la solicitud inicial que se dirige a la Administración del Estado en los albores del procedimiento.

SEGUNDA.-Procedimiento.

No existe tramitación específica, ni norma alguna que concrete la competencia para modificar la denominación de un aeropuerto de interés general. La práctica habitual es la única base de la actuación que se ha venido desarrollando por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en aquellos aeropuertos de la red de Aena, de titularidad estatal, que han recibido su nombre a través de una Orden Ministerial. La especialidad que tiene nuestro aeropuerto en relación con otros de interés general es que la titularidad permanece en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. De hecho en la Orden de autorización del ministro de Fomento, de 21 de mayo de 2003, se declara de interés general nuestro aeropuerto a los solos efectos de reservar al Estado la gestión directa de determinados servicios aeronáuticos y estatales. Lo anterior está directamente relacionado con las competencias del Estado relativas a los transportes que discurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, de acuerdo con el artículo 149.1.20ª de la Constitución Española.

La infraestructura y los terrenos sobre los que se asienta el aeropuerto son ambos propiedad de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y en consecuencia podemos fácilmente entender como incluidas dentro de las "facultades dominicales" la potestad de modificar la denominación de tal infraestructura para la CARM.

El artículo 348 del Código Civil contiene una definición legal del dominio, en los siguientes términos: "La propiedad es el derecho de gozar y disponer de una cosa, sin más limitaciones que las establecidas por las leyes. El propietario tiene acción contra el tenedor y el poseedor de la cosa para reivindicarla". Así pues, el artículo 348 Código Civil destaca que el derecho de propiedad se define por la reunión de tres facultades (gozar, disponer y reivindicar). En la doctrina clásica también se descomponía el dominio en diferentes atributos. En general está plenamente determinado que el dominio es el derecho más pleno posible sobre la cosa, y está caracterizado por la nota de generalidad, ya que en principio, y salvo que se encuentre gravado, comprende todas las facultades, aplicaciones y posibilidades de la cosa no prohibidas por la Ley



TERCERA.-Competencia.

Teniendo en cuenta que la titularidad del aeropuerto corresponde a la CARM, y de acuerdo con el carácter de símbolo de nuestra región e infraestructura estratégica de la misma, se considera que el instrumento más adecuado para establecer su denominación es mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno, a propuesta del titular de la Consejería de Fomento e Infraestructuras. Es por ello que a pesar de la solicitud inicial presentada ante la Dirección General de Aviación Civil, se entiende conveniente y dentro de las competencias de la Administración Regional, llevarlo a cabo por parte de nuestra administración.

La propuesta debe partir de la Dirección General de Movilidad y Litoral, conforme a las competencias que le corresponden en materia de impulso y coordinación de las infraestructuras aeroportuarias, tal y como dispone el artículo 7 del Decreto nº 175/2019, de 6 de septiembre de 2019, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

En cuanto a la competencia del Consejo de Gobierno estaría determinada por lo dispuesto en el artículo 22.36 de la ley 6/2004 de 28 de diciembre, del Estatuto del Presidente y del Consejo de Gobierno de la Región de Murcia.

Es cuanto me cumple informar, salvo mejor criterio, fundado en Derecho.

LA JEFA DE SERVICIO JURÍDICO Y JUNTA ARBITRAL DE TRANSPORTES
María Carmen Manuel Sánchez



MEMORIA JUSTIFICATIVA RELATIVA A LA DENOMINACIÓN DE “Aeropuerto de la Región de Murcia – Juan de la Cierva”

OBJETO

Se elabora la presente memoria justificativa como consecuencia de la decisión tomada por el Gobierno de la Región de Murcia de **establecer formalmente una nueva denominación** para el Aeropuerto Internacional Región de Murcia.

Con la denominación propuesta, se busca **posicionar una marca y un destino**, la Región de Murcia, y, al mismo tiempo, **honrar la memoria de uno de los precursores más reconocidos en la industria del transporte aéreo**, el ingeniero e inventor murciano D. Juan de la Cierva y Codorníu.

Conforme a lo indicado, la nueva denominación propuesta es:

“Aeropuerto de la Región de Murcia – Juan de la Cierva”

Esta memoria recoge los hechos más destacados relativos a las denominaciones que ha tenido el aeropuerto, así como las decisiones tomadas por los Gobiernos de las distintas administraciones con efectos sobre este aspecto.

Así mismo se analizan otros aspectos relacionados con la denominación del aeropuerto y posibles efectos económicos derivados de la propuesta.

ANTECEDENTES

A continuación se exponen los principales antecedentes que tienen relación con la denominación del aeropuerto y su ámbito competencial.

1. Mediante Orden FOM/1252/2003, de 21 de mayo, se autorizó a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia la construcción del “Aeropuerto de la Región de Murcia”, siendo ésta la denominación utilizada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como de manera habitual por otros organismos estatales para, en el ámbito de sus competencias, referirse a este aeropuerto.

Es importante señalar que la referida Orden Ministerial declaró que **la titularidad de esta infraestructura corresponde a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia**.



2. Con el desarrollo del proyecto ya en marcha, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, en su condición de titular del aeropuerto, registró el 01/02/2008 la marca "Aeropuerto Internacional Región de Murcia" en la Oficina Española de Patentes y Marcas (OEPM), con número de registro M2811167, estableciendo así la **denominación comercial** del aeropuerto.

Posteriormente, el 06/09/2010, se incorporaron atributos adicionales a dicha marca quedando definitivamente registrada con el número M2945113. Más recientemente, en 2020, se renovó la vigencia de dicha marca hasta el año 2030.

3. Con la vista puesta en la apertura del aeropuerto, la Comisión de Política Territorial, Medio Ambiente, Agricultura y Agua, de la **Asamblea Regional de Murcia**, en sesión celebrada el día 04/07/2017, aprobó la moción número 9L/MOCC-0371 sobre la denominación "*Aeropuerto internacional de Murcia [sic] – Juan de la Cierva Codornú*", en homenaje al murciano inventor del autogiro, y acordó instar al Consejo de Gobierno de la Región de Murcia para llevarlo a cabo.

Así, el Presidente de la Región de Murcia, el Sr. López Miras, y el **Consejo de Gobierno**, mediante acuerdo de la sesión celebrada el 13/09/2017, encargaron a la entonces Consejería de Presidencia y Fomento la realización de las actuaciones procedentes para establecer la nueva denominación.

4. El 28/02/2018 se firmó el **contrato de concesión** con Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, SME, SA, (en adelante Aena SCAIRM) para la explotación del aeropuerto, cuya puesta en funcionamiento se produjo el 15 de enero de 2019.
5. Con posterioridad a la apertura del aeropuerto **varias instituciones públicas se han sumado a la voluntad de que la figura de Juan de la Cierva y Codornú sea homenajeada** mediante la incorporación de su nombre en la denominación del aeropuerto. En concreto han sido las siguientes:
 - Ayuntamiento de Murcia: En el Pleno de 31/01/2019 se aprobó una moción para pedir la denominación de Juan de la Cierva para el aeropuerto. En sesión plenaria de 24/06/2021 se aprobó nuevo acuerdo reiterando tal petición.
 - Congreso de los Diputados: La Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados aprobó, el 20/02/2019, una Proposición no de Ley sobre la denominación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia – Juan de la Cierva (161/004235), por la que se interesó al Ministerio de Fomento para iniciar los trámites para el cambio de denominación.
 - Ayuntamiento de Cartagena: En el Pleno de 01/07/2021 se adoptó un acuerdo sobre la denominación del aeropuerto con el nombre del inventor Juan de la Cierva.

De conformidad con la decisión del Consejo de Gobierno indicada en el antecedente 3, y en línea con las otras iniciativas políticas referidas en el antecedente 5, desde esta Consejería se



han impulsado las siguientes actuaciones para incorporar el nombre de “Juan de la Cierva” en la denominación del aeropuerto.

6. Con el objetivo de buscar el consenso territorial, ante la repercusión que un cambio de este tipo tiene en el conjunto de las distintas instituciones y en la sociedad en general, entre los meses de abril y mayo de 2019 se puso de manifiesto a administraciones territoriales y aeronáuticas afectadas, así como a personas o entidades que pudieran ostentar algún tipo de derecho sobre el legado y el nombre de Juan de la Cierva y Codorníu.

Dicho **trámite de audiencia** concluyó con respuestas favorables por parte de los consultados.

7. En julio de 2018 se iniciaron contactos con la Dirección General de Aviación Civil, para cambiar la denominación utilizada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para referirse a este aeropuerto. A raíz del procedimiento iniciado por la DGAC se recibió oficio de la Secretaría de Estado de Memoria Democrática, de 06/05/2021, manifestando su oposición a la utilización del nombre de Juan de la Cierva por entender que contraviene la Ley 52/2007, conocida como **Ley de memoria histórica**. Dicha manifestación se apoya en un informe, de fecha 26/01/2021, firmado por el profesor Ángel Viñas.

Por su parte, el Gobierno de la Región de Murcia, ha solicitado informes a reconocidos historiadores en relación con la vida y logros del ingeniero Juan de la Cierva, alegando a su independencia de criterio y libertad de cátedra, así como a su demostrada experiencia en ese periodo tan relevante de la historia de España.

En particular se han recabado informes de D. Francisco Javier Guillamón Álvarez, Catedrático de Historia Moderna de la Universidad de Murcia, y de D. Roberto Villa García, Profesor Titular de Historia Política de la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid, con fechas 06/07/2021 y 13/07/2021, respectivamente. Ambos informes coinciden en que el recuerdo honorífico al ingeniero Juan de la Cierva no contraviene el espíritu y tenor de la Ley de memoria histórica.

8. En coordinación con el concesionario del aeropuerto, la mercantil Aena SCAIRM, se ha gestionado con la OEPM la transferencia de la **marca comercial M2714252** “Aeropuerto Juan de la Cierva”, que desde el año 2006 había sido registrada por otro titular.

En un primer momento, tras la firma del contrato de concesión, fue la propia Aena SCAIRM quien solicitó la transferencia de dicha marca. Una vez obtenida su titularidad, el Consejo de Administración de dicha mercantil, en la sesión del 12/07/2018, aprobó autorizar la cesión de la marca a favor de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Así, finalmente, el pasado 28/06/2021 por parte de la Consejería de Fomento e Infraestructuras se solicitó a la OEPM la transferencia de dicha marca en favor de la CARM.



JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

Como se ha indicado, los antecedentes acaecidos se remontan a los orígenes del aeropuerto, cuando aun solamente era un proyecto. Sin embargo, ha sido en los últimos años cuando se han sucedido los hechos más relevantes, los cuales se analizan a continuación.

→ Trámite de audiencia

Como se ha indicado en los antecedentes, entre los meses de abril y mayo de 2019, por parte de esta administración, se llevó a cabo el oportuno trámite de audiencia a administraciones territoriales y aeronáuticas afectadas, así como a personas o entidades que pudieran ostentar algún tipo de derecho sobre el legado y el nombre de D. Juan de la Cierva y Codorníu, de conformidad con el artículo 82 de la Ley 39/2015.

En particular, mediante el correspondiente oficio se solicitó la participación de los siguientes:

- Agencia Estatal de Seguridad Aérea
- ENAIRE
- Ayuntamiento de Murcia
- Asociación Juan de la Cierva Codorníu
- Dña. Ana M^º de la Cierva Gómez-Acebo
(Hija del inventor, y representante de la rama familiar Cabello – de la Cierva)
- Dña. Blanca de la Cierva Alvear
(Representante de la rama familiar de la Cierva – Alvear)
- D. Fernando de la Cierva Bento
(Representante de la rama familiar de la Cierva – Bento)
- D. Juan de la Cierva Ganares
(Representante de la rama familiar de la Cierva – Galnares)

Recibiéndose respuesta solamente por parte de Enaire, del Ayuntamiento de Murcia y de D. Fernando de la Cierva Bento, que fue favorable en todos los casos.

De las respuestas del Ayuntamiento de Murcia y de D. Fernando de la Cierva Bento resulta de interés **la información aportada sobre la vida y logros del inventor murciano que avalan, por su valía profesional y por su vinculación a la Región de Murcia, la incorporación de su nombre a la denominación de este aeropuerto.**

→ Informes de historiadores

En base a un informe firmado por el profesor Ángel Viñas, relativo a la supuesta participación de Juan de la Cierva en la preparación del golpe de estado de 18 de julio de 1936, la Secretaría de Estado de Memoria Democrática informó negativamente a la propuesta de modificación del nombre del aeropuerto, al considerar que el nombre de Juan de la Cierva no resultaba adecuado como ocasión de encuentro de la ciudadanía, tal y como



persigue la Ley de memoria histórica. Todo ello en el seno del procedimiento iniciado por la Dirección General de Aviación Civil referido en el antecedente 7.

Sin embargo, por parte del Gobierno Regional se han solicitado informes a reconocidos historiadores en relación con la vida y logros del ingeniero Juan de la Cierva, desde el convencimiento de que **para alcanzar el objetivo de concordia y encuentro de la ciudadanía es necesaria la confrontación de historiadores profesionales para definir lo que significa el pasado.**

Para ello se ha acudido a historiadores con acreditada independencia de criterio y libertad de cátedra, así como con una demostrada experiencia en ese periodo tan relevante de la historia de España.

En particular se han recabado informes de D. Francisco Javier Guillamón Álvarez, Catedrático de Historia Moderna de la Universidad de Murcia, y de D. Roberto Villa García, Profesor Titular de Historia Política de la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid.

Ambos informantes reniegan de la manipulación de la Historia como arma política al referirse al informe del profesor Ángel Viñas como un juicio moral descontextualizado con conjeturas y elucubraciones conspirativas, que supone una grave distorsión contra una persona reconocida por su **relevancia internacional a la ingeniería aeronáutica y a la Historia de la Ciencia. Por estos logros es por lo que se le homenajea, además de por su condición de murciano y por ser la primer persona que propuso públicamente la construcción de un aeropuerto comercial en la Región de Murcia,** en abril de 1935.

Así mismo, el exhaustivo y detallado informe del Profesor Roberto Villa aporta luz y objetividad a la vida de Juan de la Cierva, afirmando que no existen fuentes con las que establecer rigurosamente, por medio de los métodos de la ciencia histórica, la participación de Juan de la Cierva en la preparación de la sublevación militar de julio de 1936. De igual modo, tampoco se constata que, ni en vida ni tras su fallecimiento, el recuerdo de su nombre y los honores que se le rindieron tuvieran como fin o significasen la exaltación de la sublevación militar, la Guerra Civil o la represión de la Dictadura.

Siendo así que **el recuerdo honorífico al ingeniero Juan de la Cierva no contraviene el espíritu y tenor de la Ley 52/2007,** de 26 de diciembre, por la que se reconocen y amplían derechos y se establecen medidas en favor de quienes padecieron persecución o violencia durante la guerra civil y la dictadura. Por el contrario, al autor del informe le resulta llamativo y extraño que, pese al impacto que tuvo la Guerra Civil en sus más allegados, no se haya reconocido a Juan de la Cierva la condición de familiar de víctima de la Guerra Civil, en aplicación de la referida Ley.

A mayor abundamiento, tal y como se argumenta en dicho informe con continuas referencias históricas, el nombre del ingeniero Juan de la Cierva nunca ha suscitado enfrentamiento, ofensa o agravio ni exaltación a los enfrentados; todo lo contrario, **el inventor del autogiro ha sido siempre un punto de encuentro, sin que sus ideas suscitaran controversia, ni en aquel contexto de Guerra Civil ni en la historia más reciente de España.**



REGISTRO DE LA MARCA

Como se ha indicado, el titular de la marca **M2945113 “Aeropuerto Internacional Región de Murcia”** es la CARM, mientras que la marca **M2714252 “Aeropuerto Juan de la Cierva”** aún está registrada a nombre de Aena SCAIRM.

La denominación propuesta es una composición de ambas marcas, por lo que una vez que se confirme el cambio de titularidad de esta última a favor de la CARM, se estará en disposición de registrar esta nueva denominación en la OEPM.

UTILIZACIÓN DE LA NUEVA DENOMINACIÓN

El objetivo es que la nueva denominación del aeropuerto sustituya a la denominación actual en todos aquellos soportes, elementos, publicaciones, etc., donde aparezca la denominación actual y acompañe, con carácter general, a la imagen corporativa del aeropuerto.

Desde la **CARM**, como titular del aeropuerto y de la marca comercial, su utilización será directa sin ningún tipo de autorización y se deberá dar cuenta de ello a las distintas unidades administrativas y organismos pertenecientes a la CARM para que utilicen la nueva denominación para referirse al aeropuerto.

En relación con otros **organismos estatales y de la administración local**, deberá informarse del cambio para que utilicen la nueva denominación para referirse o dirigirse al aeropuerto, en sus publicaciones, comunicaciones, actos administrativos y otros trámites que se produzcan en el ámbito de competencias de cada organismo.

Entre los distintos organismos estatales cabe destacar los departamentos ministeriales con competencias en el ámbito del transporte aéreo, seguridad y fronteras, sanidad exterior, medio ambiente, etc., entre los que destacan la Dirección General de Aviación Civil, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y el Ente Público Empresarial ENAIRE, sin olvidar la Delegación del Gobierno en la CARM entre cuyas funciones está la coordinación y comunicación con los organismos de la Administración General del Estado.

Por parte del **concesionario** la utilización de la nueva denominación deberá ajustarse a lo previsto en el contrato, en particular la cláusula 7.4 del PCAP, que dispone que las condiciones del uso del nombre comercial se fijarán mediante la correspondiente Orden de autorización, y durante el tiempo que dure la concesión.

Por último, habría de preverse un adecuado despliegue de la nueva denominación a los principales actores del sector turístico, compañías aéreas, agencias de reservas de billetes y otros grupos de interés. Para ello, el organismo autonómico competente en materia de **promoción turística**, debería coordinar actuaciones con el propio concesionario del aeropuerto.



CONCLUSIONES

El cambio de denominación a “**Aeropuerto de la Región de Murcia – Juan de la Cierva**” obedece a **razones de interés general**, ya que con ello se busca posicionar una marca y un destino, la Región de Murcia, y, al mismo tiempo, honrar la memoria de un murciano considerado uno de los precursores más reconocidos en la industria del transporte aéreo, que además fue la primer persona que propuso públicamente la construcción de un aeropuerto comercial en la Región de Murcia.

La materialización de esta nueva denominación mediante su nombramiento por la Consejería de Fomento e Infraestructuras resulta **adecuada** a las características de dicha infraestructuras y, a su vez, es **respetuosa y coherente con las competencias y la normativa estatal** en materia de aeropuertos de interés general.

Así mismo, la propuesta ha contado durante su tramitación con la **participación activa** por parte de otras administraciones públicas y de la sociedad en general.

En Murcia,
EL DIRECTOR DE CONTROL DE EXPLOTACIÓN

[firmado electrónicamente]

Fdo.: Miguel Nebreda Huguet

Roberto Villa García [REDACTED] Profesor Titular de Historia Política de la Universidad Rey Juan Carlos, habiendo recibido con fecha 11 de junio de 2021 el encargo de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia de informar sobre los fundamentos históricos en virtud de los que la Secretaría de Estado de Memoria Democrática, en comunicación de su titular don Fernando Martínez López el 6 de mayo del mismo, se opuso al acuerdo del Consejo de Gobierno de la Región de Murcia de denominar del Aeropuerto de Murcia-Corvera como “Juan de la Cierva Codornú” y que sustentó a su vez en un informe encomendado por dicha Secretaría al ex catedrático de Economía Aplicada don Ángel Viñas Martín, ha estudiado dicha comunicación y el informe adjunto. Del examen de los documentos se desprende que la oposición de la Secretaría de Estado de Memoria Democrática al acuerdo del Consejo de Gobierno de la Región de Murcia se funda en los siguientes extremos:

1. Que honrar a Juan de la Cierva Codornú es contrario “al espíritu y tenor” de la ley 52/2007 de 26 de diciembre, “presidida” por el principio de “evitar toda exaltación de la sublevación militar, de la Guerra Civil y de la represión de la Dictadura, en el convencimiento de que los ciudadanos tienen derecho de que así sea, a que los símbolos públicos sean ocasión de encuentro y no de enfrentamiento, ofensa o agravio”; y que por ello los artículos 15 y 16 prevén medidas para retirar “toda mención conmemorativa de exaltación, personal o colectiva, de la sublevación militar, de la Guerra Civil y de la represión de la Dictadura”.
2. Que Juan de la Cierva Codornú participó “en la preparación del intento de Golpe de Estado de 18 de julio de 1936” y que su actuación viene agravada “por realizarse ante potencias extranjeras”.

El informe adjunto de don Ángel Viñas Martín que sirve de fundamento de ambos extremos sostiene que:

1. Juan de la Cierva Codornú formó parte de un “pequeño grupo de conspiradores monárquicos, británicos y españoles, contra la República” con “gran influencia entre los círculos de la derecha”, promovido entre otros por el corresponsal del periódico ABC Luis Bolín. Este grupo de conspiradores buscaría “desacreditar en todo lo posible a la República desde los comienzos de su andadura”, esto es, desde el 14 de abril de 1931 en adelante. Los efectos de sus “trabajos de zapa” serían superiores a los de otro grupo organizado en París gracias a sus “conexiones próximas a los círculos más relevantes del Gobierno” británico.

2. Juan de la Cierva Codornú estuvo “pegado” [sic] a Alfonso XIII cuando éste visitó Londres en junio de 1936, un mes antes de la sublevación del 18 de julio, de cuyos planes don Ángel Viñas sostiene que es “prácticamente imposible” que el rey “no estuviera al tanto”.
3. Juan de la Cierva Codornú tenía “conexiones” con los “medios militares británicos y los de aviación”, y por ello los conspiradores recurrieron a él para conseguir un avión que trasladara a Franco desde Canarias a Marruecos, “se dice que a través de Bolín”, señala el señor Viñas: “pero bien pudo ser antes de lo señalado por el marqués de Luca de Tena, propietario de *ABC* y *refugiado* en Biarritz”. Bolín no hubiera tenido “tan fácil” contratar el avión en julio de 1936 de no contar con la ayuda de Cierva.
4. Comenzada ya la sublevación, Juan de la Cierva Codornú acudió a Roma “a apoyar la misión de los monárquicos que debía convencer a Mussolini de que el golpe de Marruecos era el que esperaban y no otro”. Cierva estuvo en “contacto directo” con Alfonso XIII “en los días anteriores”.
5. En Londres, Juan de la Cierva Codornú “participó en los esfuerzos” de los sublevados para obtener “aviones civiles británicos”. Fue “agente de Mola” para obtener armamento “sorteando los escollos de la política franco-británica de no intervención” y estableciendo “conexión con traficantes de armas nazis”, a través del jefe del Servicio de Inteligencia Militar, Wilhelm Canaris. Solo su muerte el 9 de diciembre de 1936 interrumpió unos servicios que Cierva “no dudó en prestar desde el primer momento a los sublevados”.

Sobre los puntos anteriores, y a la vista de las fuentes de que se dispone para reconstruir la trayectoria de Juan de la Cierva Codornú, puede establecerse lo que sigue:

1. Las fuentes hemerográficas constatan abrumadoramente que el nombre de Juan de la Cierva Codornú era mundialmente conocido ya en vida de este científico por su sobresaliente labor en el campo de la aeronáutica y, específicamente, por ser el inventor del autogiro. Por contraste, las referencias públicas a sus actividades políticas durante los años treinta, sean anteriores o posteriores a la Guerra Civil, son prácticamente nulas. Esto explica que, en la actualidad, el conocimiento de Cierva y, por extensión, su reconocimiento honorífico estén absolutamente ligados a la ingeniería aeronáutica y a la historia de la ciencia. Por ello, el criterio de la Secretaría de Estado de Memoria Democrática de no entrar a valorar su contribución científica, que es lo que verdaderamente ha convertido a Cierva en una celebridad susceptible de ser honrada, suponga una grave distorsión que vicia el dictamen en que dicha Secretaría se opone a que el inventor del

autogiro dé nombre al aeropuerto internacional de la Región de Murcia. Más aún cuando, en casi catorce años de aplicación de la ley 52/2007, las autoridades nacionales sobre “Memoria Democrática” no iniciaron procedimiento alguno contra la presencia de Cierva en el espacio público. No se constata, ni en vida de Cierva ni tras su fallecimiento, que el recuerdo de su nombre y los honores que se le rindieron tuvieran como fin o significasen exaltar la “sublevación militar”, la “Guerra Civil” o la “represión de la dictadura”. Menos aún cabe señalar esto en aquellas ocasiones en que los honores se los han rendido las autoridades y los hombres de ciencia de nuestro actual Estado social y democrático de derecho. Por tanto, no hay fundamento de que el recuerdo honorífico de Juan de la Cierva Codornú contravenga la letra ni el “espíritu” del artículo 15 de la ley 52/2007. Tampoco sucede esto con el artículo 16, que hace referencia exclusiva al Valle de los Caídos, con el que Cierva nada tuvo que ver.

2. No existen fuentes con las que establecer rigurosamente, por medio de los métodos de la ciencia histórica, la participación de Juan de la Cierva Codornú en la “preparación del intento de Golpe de Estado de 18 de julio de 1936”. Tampoco se explicita en el articulado de la ley 52/2007 ningún agravante que aplicar a Cierva por su actuación “ante potencias extranjeras”, como pretende la Secretaría de Estado de Memoria Democrática, ni realmente constan gestiones de estas características antes del comienzo de la Guerra Civil. Por otra parte, el tenor literal de la ley 52/2007, al establecer la “sublevación militar”, la “Guerra Civil” y la “represión de la Dictadura” como los hechos que no pueden exaltarse, excluye explícitamente cualquier suceso o circunstancia anterior cronológicamente a estos hechos, ya sea agravante o eximente. A este respecto, no es ocioso recordar que ni Cierva era militar, ni consta su participación personal en el acto de la sublevación militar en parte alguna de España.
3. No consta ni puede establecerse con certeza la participación de Juan de la Cierva Codornú en círculos conspirativos ni en supuestos “trabajos de zapa” antes de la Guerra Civil. Sí puede constatarse que sus ideas monárquicas no fueron obstáculo, establecida la República, para que Cierva viajara varias veces a España, continuara traspasando gratuitamente las patentes de su autogiro a los gobiernos españoles, aceptara honores de aquel régimen constitucional e incluso su representación en actos internacionales junto con otros destacados científicos españoles. Por lo demás, al margen de sus relaciones familiares o sus ideas, Cierva residió entre 1931 y 1936 en Reino Unido, apartado de la política activa y de cualquier partido político. Y en todo caso, como se ha señalado, todo esto es irrelevante a los efectos del artículo 15 de la ley 52/2007 por tratarse de hechos cronológicamente anteriores a la “sublevación militar”.

4. El encuentro en Reino Unido de Juan de la Cierva Codornú con Alfonso XIII en junio de 1936 es igualmente irrelevante a los efectos del artículo 15 de la ley 52/2007. Y no solo por tratarse de hechos anteriores a la “sublevación militar”, sino porque se carece de toda evidencia que permita establecer si alguna de estas personas conocía los preparativos de la sublevación militar del mes siguiente, o de si llegaron siquiera a hablar de ello.

5. Ciertamente, por su labor profesional, su prestigio mundial y su estancia hacía más de una década en Reino Unido, Juan de la Cierva Codornú tenía una red de relaciones establecida con las empresas y los servicios públicos de aviación británicos, tanto civiles como militares. Esto era perfectamente lógico con Guerra Civil o sin Guerra Civil, por lo que no cabe envolver estas “conexiones” en elucubraciones conspirativas. Esto, y la sobrada competencia de Cierva en el campo de la aeronáutica, explican que el periodista Luis Bolín, cumpliendo según relata una misión de Juan Ignacio Luca de Tena, solicitara la ayuda de Cierva en el alquiler del avión *Dragon Rapide* que debía llevar a Franco desde Canarias a Marruecos, para que tomara el mando del Ejército de África. Ahora bien, sobre las circunstancias de la actuación de Cierva en la contrata del avión y sobre el conocimiento que pudiera tener el ingeniero acerca del próximo estallido de una sublevación militar solo cabe especular. Las fuentes que se poseen se circunscriben a las Memorias de Bolín y Luca de Tena, escritas bastantes años después, que contienen diversos errores y que incluso se contradicen sobre la actuación concreta de Cierva, sin que sea posible contrastarlas con el testimonio directo del inventor o con documentos coetáneos. Sí es constatable, sin embargo, que Cierva tenía a su mujer y a sus seis hijos y a su cuñada en Santander, y que no los evacuó. No consta que avisara a su padre o su hermano para que, próxima una posible sublevación, salieran al menos de Madrid. Incluso se había anunciado en prensa la próxima presencia de Cierva en la Universidad Internacional de Verano de Santander en un ciclo de conferencias sobre “Aerodinámica e Hidrodinámica”. Actos todos estos impropios de alguien que hipotéticamente estuviera al tanto de los detalles de la insurrección. Respecto del *Dragon Rapide*, se conoce que era un avión de transporte que no actuó en los sucesos de la sublevación militar, ni auxilió a las guarniciones sublevadas de Canarias o a las de Marruecos, ni influyó en modo alguno en su éxito. Antes de la llegada de Franco a Tetuán el 19 de julio, las unidades sublevadas del Ejército de África controlaban tanto las plazas españolas de soberanía como el territorio del Protectorado, sin que los militares no sublevados de esas guarniciones pudieran ya revertir en modo alguno el resultado. Por último, las gestiones que Cierva pudiera supuestamente haber hecho para la contrata del *Dragon Rapide* son dos semanas anteriores a la sublevación militar y, por tanto, a sucesos como el secuestro y el asesinato de José Calvo Sotelo, que nunca se han considerado incluidos en el artículo 15 de la ley 52/2007.

6. Al haber justificado la Secretaría de Estado de la Memoria Democrática su oposición a que se honre a Juan de la Cierva Codorníu únicamente con su supuesta participación en la “preparación del intento de Golpe de Estado de 18 de julio de 1936”, los hechos posteriores a esta acción de los que informa don Ángel Viñas carecen de toda eficacia a los efectos de la ley 52/2007. En todo caso, en la medida en que puedan crear un precedente para que la Secretaría de Estado de Memoria Democrática dictamine la expulsión del espacio público de otros personajes históricos que participaron de algún modo en la Guerra Civil sin haber ejercido una función directora en alguno de los dos bandos, o sin haberse implicado directamente en actos de violencia represiva durante o después del conflicto, el que suscribe considera esencial introducir las puntualizaciones que siguen sobre las actividades de Cierva comenzada la guerra. Sobre la presencia de Cierva en Roma en apoyo de la misión monárquica para dotar de armas y pertrechos al llamado “bando nacional”, las fuentes no permiten establecer cuándo acudió allí, si participó o no en las reuniones con las autoridades italianas o algún aspecto que permita medir la relevancia de su actuación o sus iniciativas, si es que las tuvo. Se conoce solo, por una misiva de Alfonso XIII donde se anunciaba por anticipado su presencia, que Cierva acudiría a verificar la adquisición de aviones para el llamado “bando nacional”. Ni siquiera esto prueba, como supone don Ángel Viñas, que el monarca estuviera en contacto directo con Cierva, pues cabe también la posibilidad de que el monarca ejerciera una labor de intermediación a requerimiento de terceras personas que estuvieran gestionando la presencia del ingeniero en Roma. En todo caso, nada se conoce de la actuación de Cierva. Sí se puede establecer que su llegada a Roma no pudo ser en ningún caso anterior al 24 de julio de 1936, pues consta su presencia el día anterior en una demostración de su nuevo prototipo de autogiro en un campo de aviación cercano a Londres.
7. Por tanto, en un momento siempre posterior a la “preparación del intento de Golpe de Estado de 18 de julio de 1936”, se conoce que Juan de la Cierva Codorníu, dividido ya *de facto* el territorio español en dos jurisdicciones, se alineó inequívocamente con la del llamado “bando nacional”. Cierva participó de las operaciones para allegar desde Reino Unido recursos para la Junta de Defensa Nacional, con sede en Burgos, entre los que se encontraban nuevamente los aviones civiles de transporte, los únicos que se podían gestionar a través de operadores privados y sin la intervención de las autoridades británicas. De alguna manera, Cierva también participó en la compra de armas, pertrechos y combustible en otras capitales europeas, como tantos otros diplomáticos y agentes oficiosos al servicio de los dos bandos de la Guerra Civil. Además, hasta que la Junta de Defensa Nacional no consolidó un servicio exterior más o menos estable, Cierva ejerció misiones extraoficiales de representación en Londres junto a otros

destacados monárquicos. Pero a principios de septiembre de 1936, un mes antes del nombramiento de Franco como jefe de la llamada “zona nacional”, ya fue designado un embajador oficioso en la persona del que lo había sido hasta abril de 1931, Alfonso Merry del Val. Por tanto, la labor de Cierva fue exclusivamente la de un agente o comisionado a las órdenes, directas o indirectas, de los dirigentes militares. Cierva no se contaba entre ellos, ni tampoco formaba parte del núcleo de dirigentes civiles de cualquiera de los movimientos políticos afectos al llamado “bando nacional”. No se le conocen al ingeniero iniciativas militares o políticas, ni tuvo relación alguna con la represión en los frentes o en la retaguardia. Hasta las misiones en las que intervino han dejado escaso rastro documental, de modo que apenas puede establecerse algo más que su mera existencia, sin margen alguno para ponderar su relevancia e influencia en el esfuerzo de guerra global.

8. La Secretaría de Estado de la Memoria Democrática y el informe de don Ángel Viñas no solo han ignorado la destacada contribución de Juan de la Cierva Codornú al campo de la aeronáutica, sino también aspectos de su trayectoria e índole personales durante la Guerra Civil que hubieran permitido aplicarle a su favor la ley 52/2007, en calidad de víctima o, al menos, de familiar de víctimas. Se omite que, desencadenado el conflicto, las ideas de Cierva, sus relaciones familiares y su mismo apellido eran factores muy poderosos que condicionaban decisivamente su alineamiento con el llamado “bando nacional”. A este respecto, es muy llamativo que la Secretaría de Estado no haya tenido en cuenta que el padre del inventor del ingeniero, el anciano ex ministro de la Monarquía constitucional Juan de la Cierva y Peñafiel, y su hermano, el ex diputado Ricardo de la Cierva Codornú, ambos monárquicos y pertenecientes al Partido Liberal-Conservador antes de abril de 1931, tuvieron que buscar refugio con sus respectivas familias en la Legación de Noruega para salvar su vida, al amparo del cónsul honorario Félix Schlayer. Ambos eran ciudadanos españoles en plenitud de sus derechos civiles, sin otras limitaciones que las establecidas por el estado de alarma vigente desde el 17 de febrero de 1936, y no sometidos a procesamiento judicial alguno antes de la Guerra Civil. Ninguno había participado en la sublevación, ni eran combatientes en los frentes de guerra. Eso no impidió a las autoridades del llamado “bando republicano” bloquear repetidamente su evacuación desde el mismo mes de julio. Juan de la Cierva y Peñafiel, declarado arbitrariamente “enemigo del régimen” e “insurrecto” por las autoridades del llamado “bando republicano” (*Gaceta de la República*, 15-IX-1937), murió recluido en la Legación en enero de 1938, enfermo y sin la atención médica requerida. Ricardo de la Cierva Codornú fue apresado cuando agentes de los cuerpos diplomáticos noruego y francés trataban de ponerlo a salvo fuera de España. Pese a que se encontraba bajo custodia de las autoridades del llamado “bando republicano”, fue sacado de la Cárcel Modelo de Madrid y asesinado en Paracuellos del Jarama (Madrid) en noviembre de 1936. A la vista de estos

hechos no puede establecerse, con un mínimo de racionalidad y rigor, que Juan de la Cierva Codornú pudiera haber elegido bando o sencillamente abstenerse, pues lo que se ventilaba para él en aquella lucha no era solo una cuestión circunscrita a preferencias de ideas o ideales sino, ante todo, la garantía presente y futura de su propia supervivencia y la de sus familiares en España, como ocurría con tantos otros ciudadanos de las dos zonas que se habían significado políticamente antes de julio de 1936, o que quedaron señalados por la abierta exposición de sus ideas, aunque ésta no hubiera derivado en militancia de partido.

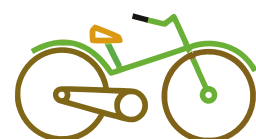
9. Juan de la Cierva Codornú murió el 9 de diciembre de 1936 en un accidente aéreo. Esto implica, y así lo reconoce implícitamente la resolución de la Secretaría de Estado de Memoria Democrática y el informe anexo de don Ángel Viñas, que no pudo participar de ningún modo directo o indirecto en la institucionalización o en la consolidación de la dictadura de Franco, ni en las operaciones que llevaron a conformar el partido único o, como se ha dicho, en la represión circunscrita al territorio controlado por las autoridades del llamado “bando nacional” o a la España de la postguerra. Se omite, sin embargo, que la muerte de Cierva concitó un reconocimiento general de su trayectoria, perceptible incluso en la prensa de la llamada “zona republicana” y en un momento tan crítico como el de la batalla de Madrid. No hubo referencia peyorativa a sus ideas o a su alineamiento o colaboración con el llamado “bando nacional”, del que no se consideraba siquiera entonces un personaje destacado, pese a que su enorme prestigio lo hacía tan conocido. Por el contrario, sí hubo en esa prensa llamada “republicana” referencias elogiosas a sus logros como ingeniero aeronáutico y a su autogiro. Todos consideraron su temprana muerte, a los 41 años, como una “gran pérdida para España”. Es probablemente la prueba más rotunda de que ni siquiera entonces, en el fragor del combate, el nombre de Juan de la Cierva Codornú dejó ante todo de asociarse a uno de los más grandes exponentes de la ciencia española. Si esto era así en 1936, es de todo punto ilógico no considerarlo con más motivo en 2021.

Madrid, a 13 de julio de 2021.

Fdo. Roberto Villa García

Profesor Titular de Historia Política

Universidad Rey Juan Carlos



Anexo

A los efectos de completar, hasta donde el número y contraste de fuentes lo permiten, los extremos alegados en el informe, se ofrece una versión ampliada de los elementos de juicio que los fundan, anteponiéndoles el número correspondiente a cada uno de los nueve puntos de que consta el informe anterior.

Versión ampliada de los extremos asociados del Fundamento número 1.

De la resolución de la Secretaría de Estado de la Memoria Democrática y del informe anexo de don Ángel Viñas Martín, existe un claro punto de encuentro que no se cuestiona y que, por pertenecer al campo de Historia de la Ciencia, no puede dejar de señalarse. Pese a su negativa a autorizar que Juan de la Cierva Codornú diese nombre al aeropuerto de Murcia-Corvera, la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes no dejó de reconocer “el gran legado aeronáutico y la contribución a la aviación de Juan de la Cierva Codornú, inventor del autogiro e ingeniero reconocido internacionalmente”. En esto se apartó significativamente de la Secretaría de Estado de Memoria Democrática, que al no querer “prejujgar” los “posibles méritos técnicos y profesionales del Sr. De la Cierva”, se negó a valorarlos, para fundar únicamente su negativa en el papel del ingeniero en la “preparación del intento de Golpe de Estado de 18 de julio de 1936”.

Esta negativa a valorar la contribución de Juan de la Cierva a la ciencia y al progreso de la Humanidad es la que permitió aplicarle de manera sesgada la ley 52/2007 de 26 de diciembre, asociando su nombre en exclusiva a la exaltación de la “sublevación militar” y la “Guerra Civil” -se omite la “represión de la Dictadura” porque es obvio que Juan de la Cierva no pudo implicarse en ella-. No hay evidencias que permitan sostener que el nombre de “Juan de la Cierva Codornú” se asocia a la exaltación de la sublevación militar de julio de 1936 y a la Guerra Civil, y no al autogiro y a otras aportaciones que le hicieron pionero en el campo de la ingeniería aeronáutica. Mientras Cierva destacó brillantemente a nivel mundial en el segundo campo, aún si se otorgara completa verosimilitud a la interpretación más extremadamente desfavorable de su papel en la Guerra Civil, éste no dejaría de ser la de un agente subalterno, con una capacidad limitada, si no nula, de influir en el curso general de los acontecimientos. Si no hubiera sido un gran científico, Cierva no sería conocido más que por los historiadores especialistas del periodo y por un segmento muy acotado de sus lectores. Esto es tan evidente que hasta los mismos especialistas en Historia Contemporánea de España asocian el nombre de “Juan de la Cierva” automáticamente con el autogiro, mientras que les cuesta situar su actuación en la Guerra Civil, si es que directamente no la ignoran. Calcúlese que ocurre entonces fuera del círculo restringido de los especialistas y sus lectores.

La aplicación maximalista de la Ley 52/2007 es menos justificable cuando los textos que jalonaron la propuesta de dar al aeropuerto de Murcia-Corvera el nombre de Juan de la Cierva no dejan lugar a dudas sobre lo que pretendía honrarse. La moción del 4 de julio de 2017, iniciativa del partido Ciudadanos a la que se sumó el Partido Popular, y luego el acuerdo del Consejo de Gobierno de la Región de Murcia de 19 de junio de 2019, a partir de un informe favorable emitido tras un trámite de audiencia, incidieron en lo ya conocido, la aportación a la ingeniería aeronáutica de Juan de la Cierva, que lo hacía especialmente indicado, sin competencia posible, para denominar a la infraestructura aeroportuaria de la provincia de donde era oriundo. A la vista de la documentación generada, no puede atribuirse ninguna otra pretensión que enaltecer al científico y al inventor universalmente conocido desde que, en enero de 1923, consiguiera hacer volar su primer autogiro y que, en el curso de pocos años, logró que sus prototipos fueran adoptados por los servicios aéreos de los Ejércitos de todo el mundo. Cierva mismo se arriesgó a pilotarlos e hizo con ellos célebres vuelos como el cruce del Canal de la Mancha, otro entre Londres y Berlín, o el viaje que desde Londres le llevó por varias ciudades españolas. Los reconocimientos recibidos por su invento y por el desarrollo de prototipos cada vez más funcionales fueron impresionantes. Charles E. Lindberg afirmó que Cierva “ha hecho avanzar en medio siglo la aviación mundial” (*Ahora*, 20-II-1934). “¿Es posible que en España nazca un inventor que ofrezca al mundo una nueva orientación trascendentalísima para la aviación?”, se preguntaba el republicano y entonces *azañista El Sol* durante el primer bienio de aquel régimen constitucional (7-I-1933), para responderse que el autogiro “es alabado como una excepcional conquista de la civilización en todos los idiomas del universo. Y a esa conquista va unido el nombre de España y de la técnica y la ciencia españoles”. Precisamente por ello, la Federación Aeronáutica Española, gobernando la conjunción republicano-socialista, no dudó en homenajear al inventor con motivo de cumplirse diez años desde el primer vuelo de su autogiro. Dada la necesidad de suplir la falta total de referencia a sus premios y honores por parte de la Secretaría de Estado de Memoria Democrática que, conviene insistir, ha propiciado la aplicación sesgada de la ley 52/2007, conviene enumerarlos aquí. Son tantos que el informante siempre incurrirá en falta de exhaustividad:

1. Gran Premio Científico de la Sociedad Francesa de Navegación Aérea (1925).
2. Gran Premio de la Academia de los Deportes (Fundación Henry Deutchs de la Meurthe) en 1928.
3. Premio de la Fundación Duque de Alba de la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales (España, 1935).
4. Premio de la Fundación Don y Mata (España).
5. Medalla de oro de la Federación Aeronáutica Internacional (1932).
6. Ingeniero aeronáutico honoris causa (España, 1930).
7. Medalla de Oro de Trabajo (España).
8. Medalla de Oro de Madrid.

9. Medalla de Oro de Murcia.
10. Medalla de Oro del Guggenheim (Estados Unidos).
11. Medalla de Oro de la Wakefield de la Real Sociedad de Aeronáutica (Reino Unido).
12. Miembro de honor de la AIDA (Italia).
13. Miembro de honor de la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos.
14. Miembro de honor de la Sociedad Francesa de Locomoción Aérea.
15. Miembro de honor del Real Aeroclub de España.
16. Miembro de honor del Real Aeroclub de Andalucía.
17. Miembro de honor del Aeroclub Brasileño.
18. Caballero de la Orden Civil de Alfonso XII.
19. Caballero de la Orden de Leopoldo (Bélgica).
20. Caballero de la Legión de Honor (Francia).
21. Banda de la Orden de la República (España).
22. Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval (España).

El listado es abrumador. A la vista de los inmensos méritos y la indudable contribución de Juan de la Cierva Codornú, no puede reputarse precisamente como extraño que un científico de su talla, el ingeniero aeronáutico más universal que tiene España, dé nombre a un aeropuerto internacional de la ciudad que le vio nacer. Máxime cuando fue uno de sus impulsores, pues Cierva alentó a la Cámara de Comercio de Murcia para que reivindicara la instalación de un aeropuerto comercial en la ciudad ya en abril de 1935.

A mayor abundamiento, existe una evidencia más rotunda, si cabe, que prueba la conexión del nombre de “Juan de la Cierva” con sus logros científicos, que no con la Guerra Civil. Se extrae de la actuación misma de las autoridades de la “Memoria Democrática” hasta su comunicación desfavorable de 6 de mayo de 2021. La Ley 52/2007 llevaba vigente, hasta entonces, más de trece años y, sin embargo, la Dirección General, ascendida luego a Secretaría de Estado, no contempló nunca la necesidad de instar a la sustitución del nombre de “Juan de la Cierva” de una gran cantidad de calles, instituciones de enseñanza o investigación, de los premios o de los programas de becas de investigación. Su nombre nunca ha suscitado “enfrentamiento, ofensa o agravio” ni exalta “a los enfrentados”, como establece el preámbulo de la Ley y su artículo 15. Cierva no fue siquiera objeto de reivindicación política por grupos antidemocráticos desde los años de la transición hasta hoy, como sí lo fueron los de Franco y otros dirigentes de su dictadura. Por el contrario, el científico siempre fue un punto de encuentro, un referente para todos los hombres de ciencia con independencia de su disciplina y, específicamente, para los dedicados a la aeronáutica. Y se ha convertido también en uno de los inventores más conocidos por todos los españoles, que suelen emparejarlo de memoria con Isaac Peral y su submarino, sin que las ideas o la más bien escasa actuación política de ambos susciten controversia general.

Versión ampliada de los extremos asociados al Fundamento número 2.

Carece de fundamento histórico el segundo extremo en que la Secretaría de Estado de Memoria Democrática sostiene su oposición a honrar públicamente a Juan de la Cierva. Basándose en el informe de don Ángel Viñas, la resolución afirma rotundamente que Cierva participó “en la preparación del intento de Golpe de Estado de 18 de julio de 1936” con el agravante de hacerlo “ante potencias extranjeras”. No se entiende que la Secretaría de Estado de Memoria Democrática considere esta supuesta intervención “ante potencias extranjeras” un agravante para excluir a Cierva Codorníu del espacio público, ya que la ley 52/2007 no explicita nada al respecto. Aparte, don Fernando Martínez López otorga una taxatividad a esta parte del informe del señor Viñas que éste, más prudente, no refrenda. Lo que el informante afirma es la participación de Cierva en las gestiones de adquisición de aviones y pertrechos *una vez comenzada ya la sublevación y la Guerra*, no antes. Es en ese momento cuando sitúa las misiones en el extranjero al servicio de los generales del llamado “bando nacional”.

Versión ampliada de los extremos asociados al Fundamento 3.

De las supuestas actividades conspirativas de Juan de la Cierva Codorníu que don Ángel Viñas menciona antes de julio de 1936 no se sabe prácticamente nada. Su informe tampoco arroja luz alguna. Ni detalla fuentes, ni actos concretos que determinen y avalen la participación de Cierva en los planes de ese supuesto grupo londinense de “conspiradores” monárquicos entre 1931 y 1936. El informe no revela en qué consistieron los “trabajos de zapa” que menciona, ni de qué manera condicionaron las relaciones angloespañolas antes de la Guerra Civil. La introducción del verbo “desacreditar” incluso impide saber si se está ante una conspiración o ante simples tertulias de nostálgicos de la Monarquía. La confusión se incrementa cuando don Ángel Viñas trata la Segunda República como un bloque, como si en ese régimen no se hubieran alternado gobiernos distintos que modificaron su significación a lo largo de cinco años y, con ello, la relación que mantenían con aquél los monárquicos, que también eran, por cierto, plurales y heterogéneos en materia doctrinal.

Lo cierto es que, antes de la Guerra Civil, Juan de la Cierva Codorníu no destacó por su gusto o dedicación a la política. Era hijo de Juan de la Cierva y Peñafiel, uno de los dirigentes más relevantes del Partido Liberal-Conservador, ex ministro varias veces durante la Monarquía constitucional y jefe de la poderosa organización de los conservadores murcianos. El inventor del autogiro había sido diputado entre 1919 y 1923 por la circunscripción de Murcia. Pese a sus ideas monárquicas y conservadoras, pese a que en los años treinta todavía contaba con una importante organización en esa provincia y pese a su inmensa popularidad como inventor, Cierva nunca figuró en la vida política de la Segunda República. Su nombre no consta como candidato proclamado en

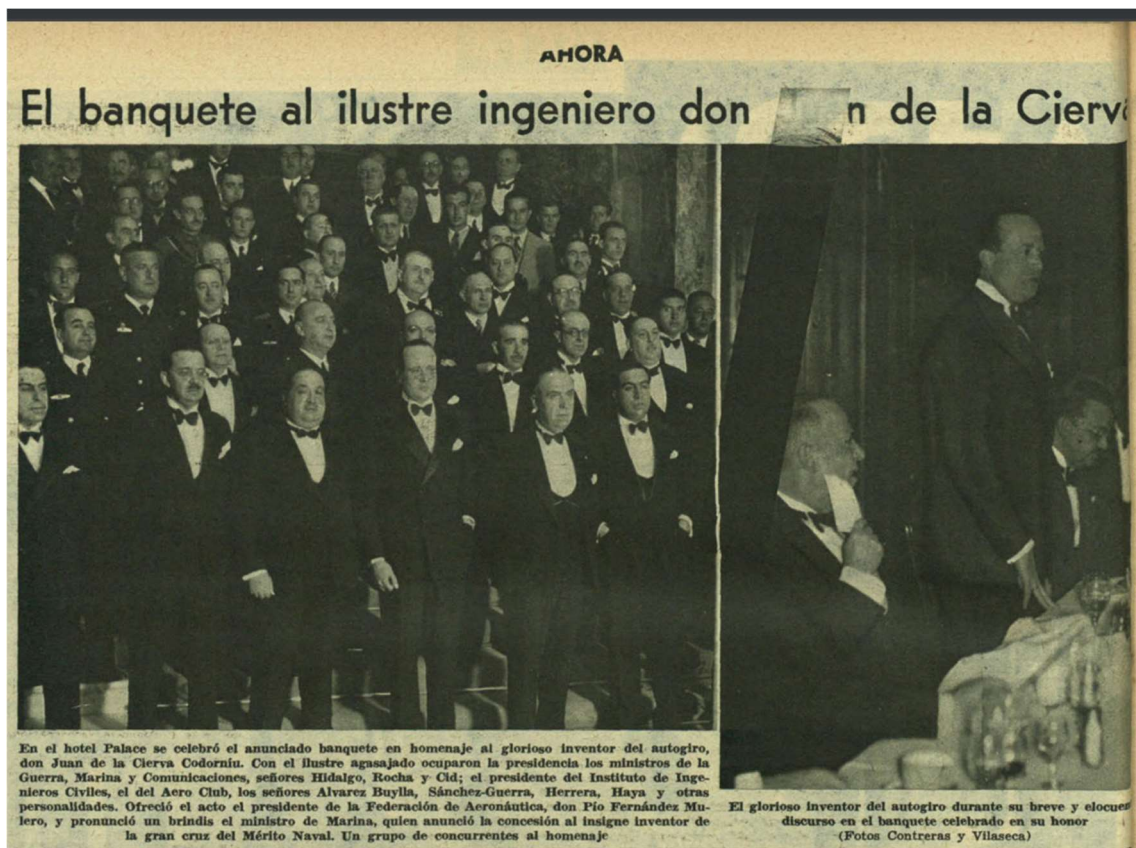
ninguna de las tres elecciones generales celebradas en este periodo, ni tuvo papel alguno en la reorganización general de las derechas o, en particular, de los grupos monárquicos. Se conoce que conservó su lealtad a Alfonso XIII y que mantuvo unas ideas similares a las de su padre, si bien más inocuas por su escaso interés por la política. Es de notar que, más allá de la distribución de los efectivos de la organización del padre de Cierva entre diversos partidos, especialmente entre el Partido Republicano Radical, la Confederación Española de Derechas Autónomas (CEDA), el Partido Agrario Español y Renovación Española, quedó un núcleo de fieles ciervistas que se adscribieron, significativamente, al grupo de la Derecha Independiente, un núcleo de parlamentarios dirigidos por el ex ministro Abilio Calderón que mantenía con la República una línea posibilista parecida a la de la CEDA, aunque desde parámetros más cercanos al parlamentarismo de la Restauración y a la línea política del Partido Liberal-Conservador. Sus diferencias doctrinales con los monárquicos autoritarios eran, por tanto, notables.

Dentro de esta línea, se entiende que Juan de la Cierva Codornú no pudiera tener concomitancias con el fascismo, ni tampoco fuera, pese a sus ideas monárquicas, necesariamente hostil a una versión más conservadora de la República. De hecho, el triunfo de los republicanos moderados y de la derecha católica y agraria en las elecciones de noviembre de 1933 supuso el retorno del exilio de su padre, dispuesto a acatar el estado de cosas. Al inventor del autogiro no le supuso problema alguno aceptar que el presidente de la República, Niceto Alcalá-Zamora, le impusiera durante una demostración aérea en su honor que se celebró en febrero de 1934, la medalla de oro de la Federación Aeronáutica Internacional. Cierva también aceptó la Banda de la Orden de la República de manos de un Gobierno de Alejandro Lerroux -aprobada en Consejo de Ministros de 18 de febrero de 1934- cuando éste todavía gobernaba con otros pequeños partidos republicanos moderados y no con la CEDA, y cuando ni siquiera el Partido Republicano Radical, el partido de aquel presidente, había sufrido la escisión de su ala izquierda que, liderada por Diego Martínez Barrio e integrada a posteriori en el Frente Popular, refrendó igualmente esos honores.

Si el inventor del autogiro se hubiera destacado como un conspirador impenitente y un debelador constante de la República, ni los servicios diplomáticos hubieran dejado de poner sobre aviso de esto a los gobiernos republicanos, ni Cierva habría aceptado condecoraciones públicas de sus adversarios. Por el contrario, las autoridades republicanas lo agasajaron cada vez que Cierva hizo alguna demostración de los avances del autogiro en España. El propio inventor continuó regalando las patentes de todos los modelos de su autogiro a los gobiernos de la República, como lo había hecho previamente con los de la Monarquía. Puede verse a Cierva alternando con normalidad y frecuencia con los ministros y los alcaldes de la República. El 11 de enero de 1935, Cierva estuvo presente en un homenaje al arquitecto Casto Fernández Shaw junto a destacadas personalidades del republicanismo de izquierda como Felipe Sánchez Román, Bernardo Giner de los Ríos, Luis de Zulueta o Luis Barrena. El 12 de abril de 1935, formó parte de una delegación de la República española, junto a Miguel de Unamuno, José Ortega y Gasset y Blas Cabrera, durante la apertura del Colegio Español de París. Y el 25 de abril de 1935 fue el propio ayuntamiento republicano de Murcia el que le

agasajó descubriendo una lápida del escultor Planes dando el nombre de “Juan de la Cierva Codorníu” a la Plaza del Rollo, delante también de todas las autoridades republicanas de la provincia. El 8 de diciembre de 1935, el ayuntamiento de Madrid le concedió la medalla de la ciudad junto a José Ortega y Gasset y a Pau Casals. Y el 8 de julio de 1936 se anunció la presencia de Cierva en la Universidad Internacional de Verano de Santander, en un ciclo de conferencias titulado “Aerodinámica e hidrodinámica”, donde solía acudir de vacaciones.

En todo caso, la política no ocupó el tiempo de Juan de la Cierva Codorníu. Basta con introducir su nombre en un buscador hemerográfico: todas las noticias están relacionadas con sus inventos y sus perfeccionamientos constantes, con conferencias y congresos de aeronáutica, con galardones y con homenajes relacionados con su dedicación profesional. No las hay relacionadas con la vida política.



Arriba, banquete en el Hotel Palace en homenaje a Juan de la Cierva con una representación de ministros del Gobierno de la República (18-II-1934). Abajo, imposición de la Banda de la Orden de la República por el ministro de Marina, el republicano radical Juan José Rocha García (2-III-1934).



Versión ampliada de los extremos asociados al Fundamento número 4.

Respeto de la conspiración que llevó a la sublevación militar de 1936, el informe de don Ángel Viñas no prueba que Juan de la Cierva Codorníu pudiera enterarse de ella ya en junio de ese año, durante la visita de Alfonso XIII a Londres. Que Cierva estuvo con el rey es bastante ostensible, pues el 24 de junio el ingeniero murciano y Alfonso XIII montaron juntos en autogiro. Pero no puede establecerse ni que el monarca estuviera en los detalles de la trama con casi un mes de antelación al golpe, ni menos que se los refiriera a Cierva.

Versión ampliada de los extremos asociados al Fundamento número 5.

Prácticamente lo mismo ocurre con la contrata del avión *Dragon Rapide*, que llevó a Franco de Canarias al protectorado marroquí. Cabe recordar que este avión de pasajeros cumplió una misión concreta: la de permitir que Franco pudiera hacerse con la jefatura efectiva del Ejército de África en los inicios de la Guerra Civil. Pero aun extremando la relevancia del hecho, lo cierto es que el *Dragon Rapide* no influyó de manera directa en la sublevación misma: no intervino en la de las guarniciones de

Canarias ni menos coadyuvó al éxito de los rebeldes en el control de ese archipiélago, ni tampoco decidió la sublevación de las guarniciones marroquíes ni la toma por los rebeldes tanto del Protectorado como de las plazas españolas de soberanía. Cuando Franco aterrizó la mañana del 19 de julio en el aeródromo tetuaní de Sania Ramel, lo hizo sobre territorio ya ocupado por sus futuras tropas.

Respecto de Juan de la Cierva Codornú y el *Dragon Rapide* se tiene una breve referencia de tercera persona sobre su papel de intermediario en las memorias de Juan Ignacio Luca de Tena complementadas por las de su hijo Torcuato, y una más extensa en las de Luis Bolín, todas muy posteriores a los hechos que narran. Especialmente las de este último se han convertido en la fuente a la que acuden todos los historiadores, incluido el propio sobrino del inventor del autogiro, Ricardo de la Cierva Hoces, que no referencia ninguna otra. Luca de Tena señala a Cierva como el destinatario de la misión de contratar el avión, mientras que Bolín se adjudica él mismo ese papel y mantiene que su amigo Cierva le asesoró. Y este es el problema de las memorias. Para el historiador son una fuente por sí sola incapaz de establecer los hechos con certeza, sin contraste con un testimonio directo o con documentación coetánea. Si el método científico impide convertir en Historia el contenido sin contraste de unas memorias, que se contradicen entre sí y que además, de manera inevitable, contienen errores y tergiversaciones, menos todavía pueden blandirse como la prueba que permita expulsar en un juicio político a un personaje histórico del espacio público.

Esto debería haber bastado para que la Secretaría de Estado de Memoria Democrática cuyo titular, don Fernando Martínez López, es catedrático de Historia Contemporánea, se hubiera abstenido de aplicarle el artículo 15 de la Ley 52/2007 a Juan de la Cierva Codornú, por cuanto no se puede constatar de manera fehaciente su implicación en la “preparación del Golpe de Estado del 18 de Julio de 1936”, que es lo que motiva únicamente su oposición a que su nombre designe el aeropuerto de Murcia-Corvera. A esto se suma lo taxativa que es la propia ley al señalar la “sublevación militar” como acto que no debe exaltarse, lo que en buena lógica debería excluir todos los actos anteriores a los sucesos desarrollados en la Comisión Geográfica de Límites de África en Melilla, el 17 de julio, así como cualquier otro momento previo a la rebelión en el resto de ciudades y pueblos de España, se produjera el 18, el 19, el 20 o más tarde, y cualquier otro acto anterior que pudiera interpretarse como agravante o eximente. Precisamente por señalarse la “sublevación” como acto inaugural del periodo en que rige la “memoria democrática”, siempre se ha entendido que ésta no cubre las responsabilidades anteriores por los actos de violencia política, las conspiraciones y los quebrantamientos de la legalidad constitucional y la implicación individual o de determinados partidos y sindicatos en gobiernos de excepción durante el periodo comprendido entre el 13 de septiembre de 1923 y el 17 de julio de 1936 que, como se ha dicho, puede llevarse del 18 de julio en adelante en función de cuándo se produjera la sublevación en cada uno de los municipios de España. No hay más que consultar el Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados de 31 de octubre de 2007 (pp. 14611-14633) y el Diario de Sesiones del Senado del 10 de diciembre de 2007, (pp. 8872-8904, pero especialmente

las pp. 8895-8896, 8901 y 8904, enmienda del GPP) para constatar explícitamente el periodo que delimitó el legislador.

Menos aún puede entenderse que el acto previo de “conspirar” se contemple para aplicar el artículo 15 de la Ley 52/2007. Pese a que toda sublevación necesita de una conspiración, no pueden confundirse ambas cosas. “Conspirar” no es lo mismo que “sublevarse”, ni lo primero implica automáticamente lo segundo. De hecho, puede suceder, y de hecho así sucedió durante la sublevación militar de julio de 1936, que personas relevantes que no participaron en la conspiración se incorporaron a la sublevación. “Conspirar” tampoco es criticar o descalificar. Entrar en las conspiraciones previas a la sublevación inevitablemente llevaría a analizar también todas las circunstancias relacionadas con esas conspiraciones, lo que abriría la puerta a contemplar todos los sucesos anteriores a la “sublevación militar”, algo que en ningún caso previeron los redactores de la ley y que, por tanto, no puede estar ni en su “espíritu” ni en su “tenor”. En definitiva, si ni siquiera el secuestro y el asesinato de José Calvo Sotelo el 13 de julio de 1936 se considera un hecho que caiga dentro del ámbito cronológico de la “memoria democrática”, carece de toda lógica que los trámites del alquiler del *Dragon Rapide* y la supuesta intermediación de Cierva, producida varios días antes, se contemplen como indicios para excluir del espacio público al ingeniero a los efectos de la ley 52/2007.

Pero es que ni otorgando verosimilitud a fuentes tan incompletas y parciales como las memorias de Luca de Tena o Bolín puede establecerse con claridad que Juan de la Cierva estuviera al tanto de todos los detalles de la misión del *Dragon Rapide* y de su papel exacto en la sublevación militar. Desde luego, que el asesoramiento de Cierva fuera requerido parecía lógico. Nadie podía guiar mejor a sus interlocutores en la contratación de un avión con las prestaciones requeridas para el viaje entre Canarias y Marruecos que el inventor del autogiro, que además contaba con los contactos profesionales que le permitían agilizar su alquiler y proveerse de un piloto lo antes posible. De su condición de experto aeronáutico se deriva la aparición en escena de Cierva en el asunto, y es de presumir sin ésta no se habría contado con él, pese a todas sus afinidades monárquicas personales y a su círculo de relaciones. Bolín incide en que sus conversaciones con el ingeniero no trataban de política, sino de aeronáutica y de los progresos del autogiro, en el que ambos hicieron varios recorridos. La situación de España preocupaba a Cierva pero, según Bolín, sus inquietudes se centraban especialmente en lo que pudiera ocurrirle a su familia (*Los años vitales*, pp. 27-28). De hecho, es Bolín y no Cierva el que se pone en contacto con Olley Air Service para contratar el *Dragon Rapide*. La actuación de Cierva se circunscribe, contrastando las memorias, en intermediar, dar el visto bueno al avión y avalar supuestamente los gastos no cubiertos por la póliza de viaje. En todo lo demás, las versiones son contradictorias y carecen de cualquier tipo de referencia a fuentes primarias. En Historia las conjeturas a partir de ese tipo de obras no se pueden convertir en hechos, por muy verosímiles que puedan parecer a quienes las formulan. Menos aun cuando se somete a un personaje histórico a juicio.

A esto se suma la existencia de indicios que hacen dudoso que Juan de la Cierva Codorníu fuera consciente de lo que se preparaba. Por ejemplo, el ingeniero no tenía previsto suspender sus vacaciones en Santander, a donde solía acudir un mes en compañía de su mujer, María Luisa Gómez-Acebo, y sus seis hijos. De hecho, todos ellos se encontraban ya allí con su nuera Mercedes, de modo que, comenzada la guerra, Cierva hubo de gestionar a través de sus contactos británicos la evacuación de su familia de la llamada “zona republicana” el 30 de septiembre de 1936. Tampoco Cierva se puso en contacto con su padre y su hermano para que, previendo incluso una sublevación breve, al menos se marcharan de Madrid. Por otra parte, el diario *Ahora* de 8 de julio de 1936 había anunciado la presencia de Cierva en la Universidad Internacional de Verano en Santander, donde junto a su gran amigo Emilio Herrera Linares, también ingeniero y futuro presidente de la República en el exilio, iba a participar en un ciclo de conferencias titulado “Aerodinámica e hidrodinámica”. Demasiados indicios contrarios, y fuentes escasas y parciales, para establecer con alguna solidez la supuesta intervención de Cierva en la conspiración de la sublevación militar de julio de 1936. De hecho, si no fuera por la intervención del ingeniero en el *Dragon Rapide*, su nombre, de por sí poco citado, prácticamente no aparecería en los libros sobre la Guerra Civil.

Lo que sí puede comprobarse es que al inventor del autogiro no era ni se le consideraba un dirigente civil de la sublevación, como por otra parte era natural dado su apartamiento de cualquiera de las organizaciones políticas que operaban en la España anterior a la Guerra Civil. Y por ello, sin establecer fehacientemente el grado de conocimiento de Cierva sobre lo que se preparaba y su participación en la conspiración, carece de base el dictamen de la Secretaría de Estado. Con más prudencia sostiene don Ángel Viñas en su informe que, sin Cierva, Bolín no hubiera tenido “tan fácil” disponer del avión. Aun asumiendo como verídicos los datos suministrados por el periodista monárquico, eso tampoco hace inverosímil que Bolín hubiera podido procurarse el avión por otros intermediarios. Los contrafactuales son inoperantes para juzgar los actos de un personaje histórico conforme a la ley 52/2007.

El Palacio de la Magdalena, a vista de pájaro. Su situación privilegiada le hace ser, acaso, el centro de enseñanza en el que resulta la estancia más atrayente

Ilustres personalidades de numerosos países se congregan por esta época en la Universidad Internacional de Verano de Santander, donde se realiza una alta labor científica y literaria. Ayer se iniciaron los trabajos del curso, que ha de durar hasta el 5 de septiembre. Entre las series de conferencias más interesantes figuran las que se refieren a estos temas: "Cómo funciona el Parlamento en los Estados modernos", a cargo de los profesores inglés, francés y español, respectivamente, W. I. Jennings, J. Barthelemy y Francisco Ayala; "La terapéutica en las distintas especialidades", por eminentes doctores de nuestro país y del extranjero; "Aerodinámica e hidrodinámica", por don Emilio Herrera, el profesor de la Universidad de Bruselas monsieur Augusto Piccard, don Juan de la Cierva y don Manuel L. Acevedo.

Anuncio en *Ahora* (8-VII-1936) de la intervención de Juan de la Cierva en las conferencias de la Universidad Internacional de Verano de Santander.

Versión ampliada de los extremos asociados al Fundamento número 6.

Como la Secretaría de Estado de la Memoria Democrática solo considera motivo de exclusión la supuesta participación de Juan de la Cierva "en la preparación del intento de Golpe de Estado de 18 de julio de 1936", las referencias del informe de don Ángel Viñas sobre la actuación del ingeniero comenzada ya la Guerra Civil son superfluos y carecen de virtualidad a los efectos de la ley 52/2007. Solo por cuanto estos criterios pudieran suponer un precedente para excluir en el futuro a otros personajes históricos relevantes del espacio público por el exclusivo hecho de haber apoyado o auxiliado a cualquiera de los dos bandos en la Guerra Civil, sin haber asumido funciones directoras durante la guerra o la represión dictatorial, se hace constar lo que sigue. Respecto de Juan de la Cierva, se trata de delimitar qué se conoce de su actuación concreta en la guerra, qué evidencias se poseen para documentarla, y sobre todo qué razones pudieron impulsarla, y si se derivaban exclusivamente de un compromiso basado en una elección personal libre, o existían circunstancias que podían aminorar esa capacidad de elección, y sin las cuales cualquier juicio histórico sobre lo que hizo entre julio y diciembre de 1936, mes de su fallecimiento, sería desenfocado y adolecería de un grave problema de presentismo, esto es, de juzgar desde una perspectiva actual hechos de hace casi un siglo.

En su informe, don Ángel Viñas sitúa a Juan de la Cierva Codornú en Roma para apoyar la misión de los monárquicos que debía hacer efectiva la adquisición de armas y pertrechos para los ya sublevados, que previamente habrían concertado con Mussolini para un levantamiento propio. En sus libros, que no en su informe, señala dos documentos: una carta de Alfonso XIII a Mussolini en la que, una vez comenzado el

conflicto, anuncia la llegada de Cierva junto con Bolín para adquirir “elementos modernos de aviación”, y un mensaje del propio Cierva a Sáinz Rodríguez, sin fecha, donde solo le pide que acuda a verle con un tercero de manera reservada, que confirmaría la lacónica referencia del segundo en sus memorias de que llegaron a conocerse. No hay más. No puede establecerse la llegada de Cierva a Roma, ni las reuniones en las que participó en compañía de otros comisionados monárquicos con los ministros o funcionarios italianos, ni su contribución al bloqueo/desbloqueo de las negociaciones. A cambio, sí consta que Cierva se encontraba aún en Reino Unido el 23 de julio de 1936, donde realizó en el campo de aviación de Hounslow Heath una exhibición de dos de sus nuevos prototipos de autogiros. La carta de Alfonso XIII solo justifica una presencia a futuro relacionada, otra vez, con el material aeronáutico y emparejándole significativamente con el periodista Luis Bolín, lo que nuevamente muestra a Cierva en función de asesor, sin la relevancia de políticos civiles como los diputados o ex diputados Antonio Goicoechea o Pedro Sáinz Rodríguez. Ni siquiera esa carta demuestra el contacto directo del rey con Cierva, pues el primero muy bien podría estar haciendo una simple labor de intermediación. Sí puede establecerse en todo caso que Bolín acude a Roma sin Cierva, que no se conoce cuándo llega. De hecho, en sus memorias Bolín ni siquiera le menciona. No hay por tanto evidencias que permitan delimitar una responsabilidad diáfana del inventor en esta operación.

Versión ampliada de los extremos asociados al Fundamento número 7.

Respecto de las actividades de Juan de la Cierva Codornú en Londres comenzada ya la Guerra Civil, han sido las investigaciones de don Enrique Moradiellos las que establecieron (*Neutralidad benévola: el gobierno británico y la insurrección militar española de 1936*) que formó parte de un comité o junta informal que se constituyó en una suerte de núcleo diplomático auxiliar y oficioso de la Junta de Defensa Nacional, el primer esbozo de gobierno que, con sede en Burgos, los militares sublevados habían establecido en aquella parte del territorio que habían tomado bajo su control. El papel de esta junta informal se vio potenciada por la negativa del embajador español en Londres, Julio López Oliván, de casi todo el personal afecto a la embajada y de cuatro de los seis cónsules, a actuar al servicio de las autoridades del llamado “bando republicano”. Ese hecho facilitó que aquella junta informal pudiera hacer sin obstáculos insalvables proselitismo de su causa, recaudar dinero entre los españoles y los británicos simpatizantes y comprar, hasta la prohibición de las autoridades británicas, 17 aviones civiles británicos, operación en la que presumiblemente Cierva jugaría un papel relevante. También lo tuvo en la movilización de lo recaudado para adquirir armas y pertrechos en otras capitales europeas. Sus contactos anudados en más de una década y sus conocimientos técnicos le convirtieron en un agente intermediario valioso de la Junta de Defensa Nacional.

Pero Cierva no era un diplomático experto ni mucho menos estaba en condiciones de llevar la representación del naciente Estado para las relaciones comerciales. Por eso, a principios de septiembre, el ex embajador Alfonso Merry del Val comenzó a actuar de representante oficioso del llamado “bando nacional” ante el gobierno británico. Probablemente eso explique que la documentación de que se dispone para constatar las misiones de Cierva en la Guerra Civil sea tan escasa e indirecta. Su escaso volumen parece corresponderse con el acotado papel del personaje. Vuelve a constatarse que se está ante un agente o comisionado de la Junta de Defensa Nacional en el extranjero, que no ante un dirigente o personaje destacado, ni principal ni secundario, del Ejército o de las fuerzas políticas actuantes en las dos zonas. No se está ante un caso que pueda reputarse equivalente al de Francisco Franco o Emilio Mola en julio de 1936, o al de Segismundo Casado, Cipriano Mera o Julián Besteiro en marzo de 1939. Y de nuevo eso explica que las menciones a Juan de la Cierva en los libros sobre la Guerra Civil suelen ser escasas, si no nulas.

Versión ampliada de los extremos asociados al Fundamento número 8.

Establecidos, hasta donde las fuentes y las investigaciones publicadas lo permiten, el carácter y los límites de las actividades de Juan de la Cierva Codornú durante la Guerra Civil, quedan por evaluar las circunstancias en las que se produjo su alineamiento con el llamado “bando nacional”. Como la ley 52/2007 excluye los sucesos anteriores al acto de la “sublevación militar”, y eso mismo imponía que la Secretaría de Estado de la Memoria Democrática hubiera dado su visto bueno a honrar a Cierva, es ocioso entrar a valorar el impacto que pudo tener entre los españoles que compartían sus ideas dentro de la derecha monárquica la cadena de sucesos entre el 16 de febrero y el 17 de julio de 1936 (y fechas subsiguientes hasta el comienzo de la sublevación en los distintos municipios de España), y en especial el secuestro y el asesinato de su líder más caracterizado, José Calvo Sotelo, por patrullas irregulares que mezclaban agentes de la fuerza pública -un dato conocido de inmediato- con jóvenes militantes del Partido Socialista Obrero Español.

Una vez desencadenada la “sublevación militar” y, con ella, el doble fracaso de sus dirigentes y también del gobierno republicano de izquierda a la hora de imponerse, aquélla dio paso a una fase de “Guerra Civil” donde *de facto* se establecieron dos gobiernos que ejercían jurisdicción sobre aquella parte del territorio español que habían logrado controlar. Ante esta circunstancia, constatable ya en varias provincias y en el territorio del Protectorado marroquí desde el mismo 18 de julio de 1936, cabe plantearse racionalmente si un hombre con las ideas de Cierva, con sus relaciones, con su apellido y su enorme celebridad hubiera tenido acogida en la llamada “zona republicana”, en cuyo territorio es ya convención establecida que se produjo una situación revolucionaria con un completo colapso de las garantías jurídicas que protegían la libertad civil. También es convención establecida por la historiografía el

hecho de que en la llamada “zona republicana” peligraba la integridad moral y material, y desde luego física, de todos aquellos ciudadanos que, con independencia de su implicación o no en la sublevación, se hubieran significado políticamente antes de la Guerra Civil en cualquiera de las organizaciones de partido u otras de la sociedad civil contrarias o incluso simplemente ajenas al Frente Popular y a la Confederación Nacional del Trabajo.

Para ilustrar el caso de Juan de la Cierva Codornú no hace falta recurrir a comparaciones con los casos archisabidos del cedista Luis Lucia, al que su pública postura contraria a la sublevación y su condición misma de diputado no le libraron de la persecución y la cárcel en la llamada “zona republicana”, o al de la célebre republicana y feminista Clara Campoamor, que se exilió ya a principios de agosto de aquella misma zona para sortear los peligros que refiere en su libro *La revolución española vista por una republicana*. Estos ejemplos se pueden multiplicar con decenas de miles de españoles, unos conocidos pero la mayoría anónimos, y con resultados notoriamente más trágicos. Tampoco haría falta acotar a los casos de los españoles que se comprometieron específicamente con la causa monárquica, fuese de carácter constitucional como Emilio Alfredo Serrano Jover, o autoritaria, como Ramiro de Maeztu Whitney, que lejos de encontrar amparo en ninguna legalidad fueron asesinados en la llamada “zona republicana”. Basta con constatar lo sucedido con el padre de Juan de la Cierva Codornú, el ya anciano Juan de la Cierva y Peñafiel, y con su hermano, Ricardo de la Cierva Codornú que, hasta el comienzo de la Guerra Civil, eran dos ciudadanos españoles en plenitud de sus derechos civiles, sin más limitaciones que las generales impuestas por la declaración del estado de alarma que regía en España desde el 17 de febrero de 1936 y que, teóricamente, continuó vigente en la zona republicana hasta prácticamente el final de la Guerra Civil.

Como indica el estudio seminal de don Antonio Manuel Moral Roncal (*El asilo diplomático en la Guerra Civil española*) ambos tuvieron que buscar refugio en la Legación de Noruega con su familia, y encomendarse a la protección del cónsul honorario Félix Schlayer. A ninguno de ellos las autoridades de la llamada “zona republicana” les permitió la evacuación. Juan de la Cierva y Peñafiel, considerado “enemigo del régimen” e “insurrecto” por las autoridades del llamado “bando republicano” (*Gaceta de la República*, 15-IX-1937) murió enfermo sin poder salir de la Legación el 11 de enero de 1938. Ricardo de la Cierva Codornú fue reconocido y detenido cuando Schlayer y el secretario de la embajada francesa trataron de evacuarlo. Custodiado por las autoridades de la llamada “zona republicana” fue, sin embargo, sacado de la Cárcel Modelo de Madrid y fusilado en Paracuellos del Jarama en noviembre de 1936. En estas condiciones, puede colegirse que Juan de la Cierva Codornú habría carecido de cualquier posibilidad racional de acogerse a la llamada “zona republicana” y que, por tanto, su seguridad y la de su familia en España estaban ineludiblemente unidas a la victoria del llamado “bando nacional”. En este sentido, es llamativo y extraño que pese al impacto que tuvo la Guerra Civil en Cierva, no se le haya aplicado la ley 52/2007 a los efectos de reconocerle también su condición de víctima o familiar de víctima.

Versión ampliada de los extremos asociados al Fundamento número 9.

Juan de la Cierva Codornú murió en un accidente aéreo el 9 de diciembre de 1936. Por tanto, no pudo conocer ni participar en modo alguno en la institucionalización y consolidación de la dictadura franquista. Aunque Franco había asumido el liderazgo militar y político de la llamada “zona nacional” el 1 de octubre de ese mismo año, no era posible concluir entonces que eso supondría su exaltación vitalicia a la jefatura del Estado hasta 1975. A mayor abundamiento, en aquel contexto de Guerra Civil, ni las ideas de Cierva ni su discreto alineamiento con el llamado “bando nacional” le privaron del reconocimiento unánime de su figura, especialmente significativa en los medios del llamado “bando republicano”. *Ahora*, del 10 de diciembre de 1936, se refirió a él de la siguiente forma:

“Una gran pérdida, una irreparable desgracia para la ciencia ha sido la muerte del insigne inventor del autogiro Juan de la Cierva y Codornú, víctima de un accidente aéreo ocurrido en Purley, cuando proseguía su viaje después de haber salido del aeródromo de Croydon. España sufre con el tristísimo acontecimiento la pérdida de una de sus figuras más gloriosas”.

El Liberal de ese día lo tituló como “Una gran pérdida para España” y su necrológica, que sin duda referenciaba la afinidad de Cierva con el bando contrario pero también delimitaba bien su trayectoria ajena a la vida política antes de la Guerra Civil, lo glosaba de la siguiente forma:

No nos ciega la pasión hasta el punto de negar que la trágica muerte del ilustre ingeniero Juan de la Cierva y Codornú constituye una gran pérdida para España. El inventor del autogiro fue un auténtico revolucionario de la Aviación. Sus sensacionales experiencias variaron de tal suerte los principios básicos de la navegación aérea, que tal vez, si la muerte no llega a segar su vida hubiera presenciado el mundo nuevas muestras de su inteligencia privilegiada... Tuvo la gran virtud de encerrarse en los límites de su ciencia sin intervenir en las luchas políticas. Es indudable que se trataba de un hombre de derechas; pero ello no constituía obstáculo para que sus actividades estuvieran enmarcadas dentro de una neutralidad exquisita. Pero aunque fuera lo contrario; aunque el ingeniero La Cierva hubiérase comportado de otro modo, la noticia tiene demasiada importancia para que le neguemos la indudable que irradia. El apellido La Cierva quedará perpetuado en la historia de su país de un modo glorioso por lo que se refiere al ingeniero Juan de la Cierva y Codornú, que ha ofrecido a la Humanidad las muestras de su extraordinaria inteligencia.

Como una “gran pérdida para España”, con total independencia de su significación política, también lo definió *El Sol* (10-XII-1936). Otra parte de la prensa de la llamada “zona republicana” transcribió el comunicado de United Press que

mencionaba al “célebre inventor del autogiro”, sin ningún tipo de referencia político-partidista y menos negativa. Lo que demuestra que, pese a que eran conocidas sus ideas y más que probablemente su alineamiento activo con el llamado “bando nacional”, incluso en aquel contexto trágico ambos factores se consideraron absolutamente irrelevantes, porque se identificaba a Cierva no con la “sublevación militar” y sus protagonistas, sino con sus logros y su gran aportación como científico español a la aeronáutica mundial. Si eso era así en pleno conflicto, parece absurdo sostener lo contrario casi un siglo después.

Ni siquiera su alineamiento con el llamado “bando nacional” adquirió durante la dictadura prevalencia sobre la valoración de sus aportaciones científicas. La demostración más explícita se encuentra en el decreto en el que Franco estableció el título de “condado de la Cierva”. Se dispuso (BOE, 1-XI-1954) ante todo porque “España tiene sobrados motivos para enorgullecerse del inventor del autogiro, don Juan de la Cierva y Codorníu: extraordinaria personalidad científica, esforzado paladín de la técnica e insigne patriota, continuador de una estirpe que prestó grandes servicios a la Nación”. Esos homenajes post-mortem se prolongaron en el extranjero: en 1937 le fue concedida la medalla de oro de la Royal Aeronautical Society británica, y en 1961 esta organización instituyó una conferencia anual con el nombre del inventor, hoy día también presente en el Museo de la NASA.

En definitiva, y a la vista de lo expuesto, el informante considera infundado que el nombre de Juan de la Cierva Codorníu exalte la “sublevación militar”, la “Guerra Civil” y la “represión de la dictadura”, y considera que no puede afectarle en ningún caso la ley 52/2007, ni puede ser incompatible con ella honrar el legado de un científico de relevancia mundial.



EL RECTOR MAGNÍFICO
DE LA UNIVERSIDAD DE MURCIA

Murcia, 5 de julio de 2021

Excmo. Sr. D. José Ramón Díez de Revenga Albacete
Consejería de Fomento e Infraestructuras
Comunidad Autónoma de la Región de Murcia

Estimado Consejero,

Habiendo recibido la solicitud del Gobierno Regional a través de su escrito de 28 de junio, le hago constar que el Dr. D. Francisco Javier Guillamón Álvarez, experto historiográfico y catedrático de nuestra universidad, será la persona que lleve a cabo el informe acerca de la trayectoria de “Juan de la Cierva Codorníu”.

Su reconocido prestigio académico garantizará que el informe posea el rigor que exige un estudio de estas características, con la independencia de criterio que garantiza el ejercicio de la libertad de cátedra.

Deseo trasladarle mi agradecimiento por la confianza depositada en la Universidad de Murcia y en el prestigio de nuestros profesionales.

Reciba un cordial saludo.



José Luján Alcaraz



Informe sobre la denominación del Aeropuerto Internacional con el nombre del Ingeniero Juan De la Cierva Codornú (JdIC)

Introducción

La titánide Mnemósine, madre de las musas de Zeus, era la personificación de la Memoria, el recurso razonable del Recuerdo opuesto al Olvido. Nosotros también necesitamos rescatar el pasado porque 'somos por el pasado'. Un hombre sin memoria es un enfermo y en cierto modo un pueblo también lo es. Quien transmita el pasado a la 'masa' debe ser consciente de su uso público. La Historia está en continuo debate y la disputa de historiadores - *historikersteit*- está en el orden del día. Cada memoria tiene su contra-historia, por eso es mejor hablar de lugares de Memoria porque no dejan de ser invenciones, es una cuestión que debe estar abierta a los silencios y a la evidencia disponible. Pero no olvidemos que la memoria es una facultad, una experiencia propia, es lo que a mí me pasó, no lo que realmente pasó.

Dicho esto, Juan de la Cierva (JdIC) **no fue un político al uso**, no más allá de pertenecer a una familia católica, conservadora, monárquica, hijo de un ministro y hermano de un fusilado en las matanzas de Paracuellos. Su memoria de la II República debía estar regada por sus propias experiencias. Dejando al margen que una cosa es la República, y otra en lo que se convirtió la II, JdIC llevaba más de diez años viviendo en Londres, apenas conoció a Franco y murió dos semanas después de que su hermano Ricardo fuera fusilado. España estaba dividida y obligada a escoger un bando en función de un futuro pasado. Por lo tanto, **JdIC fue, aparte de empresario, fundamentalmente un ingeniero aeronáutico reconocido por su relevancia internacional en el avance y progreso científico como precursor del helicóptero**. Obviar esto a un ciudadano murciano, ya de por sí es una ofensa y un disparate. Por las razones que pretendo dar.

El nombre de una institución está expuesto a una gran presión, ya que la excelencia y excepcionalidad están demasiado sometidas a las sensibilidades, pero éstas cambian, naturalmente, es por ello por lo que hay que buscar un consenso, nada que ver con decisiones unilaterales abocadas a su fugacidad y no a la estabilidad y la duración. JdIC tiene un recorrido en el avance de la Ciencia que está fuera de toda duda. El que existan sombras en la actividad de los hombres sólo justifican el grado de luz que emitieron, por eso debe quedar claro qué es lo que se homenajea. En mi tierra se dice 'que los puros, sólo están en los estancos'.

Sin estabilidad ni durabilidad, la ley de Memoria Democrática tiene sus días contados como todas aquellas que utilizan la historia como arma y no buscan el acuerdo antes de revisarla. Lo que hay que revisar son las leyes que no contribuyan a la concordia, por eso es tórpida, porque no ayuda a reconocer que la memoria es recuerdo. Por otro lado, recordar es también una cuestión política a la que todos tenemos derecho, pero el saber es estudio cualificado, no es recordar. Como decía Santos Juliá, al que Álvarez Junco definió como insobornablemente independiente, no es lo mismo tener memoria que tener historia y a la hora de hablar de la II República, de la Guerra Civil, del franquismo, de la Transición, etc. hay que ser conscientes de que no existe un único relato, porque no es posible ni deseable. El problema no es que no haya un gran relato, el problema es que hay problemas que resolver e interpretar sin supuestos presentistas ni fatalismos fascistas y esto es la responsabilidad de un historiador demócrata que relaciona la historia con la memoria, desde la honestidad intelectual.



La cordura nos dice que el Gobierno de la nación dará marcha atrás si quiere ser coherente con su objetivo de concordia y debe volver al consenso antes de establecer leyes que fomentan el conflicto e impiden la convivencia.

La Ley de Memoria democrática está planteada sin consenso social, lo cual es una anomalía, pues converger la sociedad con el individuo no deja de ser un producto simbólico y no puede ser aceptado como legítimo; se trata de lo que P. Bourdieu llamó 'violencia simbólica' que consiste en dominar la opinión pública a través de una ley que es un burdo instrumento de acción política. El científico social pretende por el contrario organizar la convivencia y demostrar la bondad del diálogo sobre el monólogo. Una ley que lo impida perjudica la memoria, siendo así una práctica cultural anti-democrática. El relato histórico se debe basar en el razonamiento y en la comprobación empírica, que es lo contrario de utilizar la cultura como forma encubierta de dominación. Dicho esto, el capital simbólico genera conflictividad y el trabajo objetivo que requiere una reproducción continua de la historia que se reescribe generacionalmente, fomenta el diálogo y garantiza la durabilidad. Para mí esto sería el patriotismo constitucional que nada tiene que ver con las banderas e himnos.

¿JdIC al basurero?

Ante la trayectoria de un ingeniero reconocido mundialmente y el dictamen o informe de un historiador también reconocido en el mundo académico, sólo pido que no se adopte una decisión ideológica, purificante. Ambos tienen reparos, y los dos son elegidos por su excelencia, mientras la evidencia disponible no diga lo contrario. ¿JdIC fue un colaborador necesario del golpe de Estado del 36? ¿Cuál es la magnitud de tal acusación? ¿merece ser echado al basurero de la historia como ha hecho el Ministerio de Transportes? ¿Hay que purificar como Fernando VII hacía con los liberales o actuar como la Inquisición?

El propio Dr. Viñas reconoce que tiene un pelín de mala intención contra los que le rebaten, de eso no estamos libres ninguno, pero se equivoca de tachar a JdIC de franquista -el franquismo no existía en julio de 1936, es un hecho establecido. **El que fuera monárquico y conservador no le convierte en franquista porque muere unos meses después.** Tanto el Dr. Viñas como yo mismo tuvimos que jurar los principios fundamentales del movimiento, de lo contrario no habríamos sido funcionarios públicos y eso no nos hace ser necesariamente franquistas. ¿Porqué no quitar de la cesta política la figura de JdIC? Comparto con Viñas que los historiadores queremos ayudarnos a establecer verdades parciales y no un gran relato. ¿Hay posibilidad entonces de que historiadores que son tachados de conservadores puedan ser también acreditados expertos? La confrontación de informes es *conditio sine qua non*, para el progreso del saber, por ello acepto hacer el mío. Sé que los informes se piden desde determinadas sensibilidades, contemos con ello, pero nunca desanimará al ciudadano que gusta tener información para procesarla. Como he dicho la historia se reescribe con cada generación. Quedémonos con acumular verdades parciales que reduzcan el campo de lo incierto y no empujar la piedra como sísifos y perder el tiempo en volverla a subir.

Identificación del problema

Las leyes simplifican y ordenan la sociedad, el segundo paso es motivarlas y explicarlas; pero siempre se interpone la interpretación. Por eso una ley de Memoria democrática -



vulgarmente conocida como Memoria histórica, de la misma manera que el Reino de España es un Estado social de derecho y no un Estado de las Autonomías – no puede satisfacer a ningún historiador que se precie y además llama y provoca la confusión. De nada servirá recordar que viene de la época de Zapatero y que Rajoy simplemente la dejó sin operatividad. Conspirar, sublevar, sedición, rebelión... ¿les suena? Es puro presentismo para los políticos que no cesan en su pendencia. En una guerra civil todos conspiran a favor o en contra de la aplicación de la República. La historia no se cuenta, se demuestra a través de un procedimiento científico que culmina en establecer hechos que no vienen dados, sino que son interpretados. Las referencias al *Dragon Rapide* no están suficientemente justificadas por la documentación, tan sólo avalan su verosimilitud, curiosamente excesivamente exaltada por la más rancia historiografía franquista para la que toda acción que justificara la 'lucha por la patria' era exageradamente enaltecida, igualmente de exaltada por sus contrarios al sacar conclusiones por tener amigos y asistir a tertulias 'fascistas'.

La verdad es la verdad, lo diga Agamenón o su porquero, y puede ser verosímil por opinable o científica. **Personalmente opino que JdIC intervino como intermediario, pero no le hace ser necesario para un golpe de Estado, como tampoco hace necesario que lo sea media España.** Por el contrario, es demostrable que tanto Mola como Largo Caballero fueron los verdaderos y necesarios directores de la Guerra Civil. Franco llegó después. La verdad puede ser esa.

La mejor documentación para esa guerra fueron los que la sufrieron, los testigos de los precipitantes, la guerra y la postguerra. Éstos son los únicos que realmente estarían capacitados para ajustar cuentas con el pasado. Me parece muy bien que Pérez Reverte ajuste cuentas con la historia porque es un literato, pero no creo que un historiador deba hacerlo.

En el dictamen solicitado por el Ministerio de Transportes se tacha a JdIC de fascista, y no de franquista, lógico, porque el franquismo se proyectó en el tiempo por más de 36 años. No obstante Viñas en su blog lo califica de franquista, dicha imputación merece la misma credibilidad que la acusación de fascista que los independentistas catalanes hacen al Estado español.

Un ingeniero aeronáutico de reconocido prestigio internacional, nacido en Murcia, inventor del autogiro es tachado de colaborador necesario de un golpe de Estado, cuando en realidad sólo fue colaborador necesario del nacimiento del helicóptero. Se justifica ello porque según la Secretaría de Estado de Memoria democrática prohíbe que el aeropuerto internacional de Murcia lleve el nombre de Ingeniero Juan de la Cierva. Si lo que dicho departamento quiere es crear las condiciones para que no se repitan hechos antidemocráticos del pasado deben en primer lugar establecer la información y reparación de todas las víctimas de la guerra, sin acepción de ciudadanos, de lo contrario nos encontramos con una desvirtuada pedagogía social o simplemente un brindis al sol. Mal empieza el señor Ábalos prohibiendo algo que ya estaba aprobado por la Asamblea de todos los murcianos, y mal terminará para él también.

¿Conspiraron gentes de izquierda contra la República en el 34? ¿conspiraron gentes de derechas contra el Frente Popular? Miren ustedes, ¿o JdIC es un murciano universal o es una vergüenza nacional?

El profesor Viñas se limita a informar a la superioridad que le ha elegido, porque es un reputado profesional. De la misma manera el Gobierno murciano puede recabar otro informe, en este caso de la Universidad de Murcia a mí, y no importa que sepan que pienso diferente, tan sólo reflexiono desde mi responsable ejercicio de libertad de cátedra. Pedir informes es legítimo para poder ser tomados en cuenta. El uso del informe de folio y medio del señor Viñas no lo



hace él, sino el Ministerio. Es más, Viñas, con buen criterio, ha afirmado que no está de acuerdo con que se ponga el nombre de JdIC al aeropuerto, pero que tampoco le importaría que se pusiese porque no es decisión suya, el uso del informe lo hacen otros, y lo mismo pueden hacer con el mío, a quien a título personal tampoco me importa, a mayor abundamiento, como ciudadano me hubiera gustado que se llamase de Corvera. Por lo demás, tengo razones personales para desconfiar de los políticos que instrumentalizan los trabajos ajenos. Es por ello, que veo más elementos positivos que negativos para que se acepte el nombre de JdIC.

El daño de la Memoria Democrática

Como quiera que lo más preocupante son las disposiciones sobre Memoria Histórica por sus torticeras consecuencias contra la concordia de los españoles, encuentro como una exigencia previa su depuración. No conozco ningún historiador que se precie que no piense lo mismo. Pero el mal está hecho y ése es el tema, pues en favor de esa concordia el Gobierno puede dar marcha atrás como lo ha hecho con los premios y becas de Investigación, con el fin de reducir las infinitas posibilidades de enfrentamiento. **Se puede homenajear a Largo Caballero y a José María Pemán, por lo que significaron, por su excelencia y no por sus errores. Es posible que no podamos evitar que haya dos Españas, pero no renunciar a la concordia, que por cierto ha sido el mayor bien que nos legó la Transición democrática.**

Valoro la capacidad e idoneidad profesional del Dr. Viñas para dictaminar sobre un periodo histórico que conoce muy bien, pero el problema no radica en eso, sino en el peligro de la Ley de Memoria Democrática que fomenta la ignorancia. Sepan que siempre sirvieron las sombras para distinguir la luz y que una de las dos Españas nos helará el corazón. Antonio Machado también dijo: "creí mi hogar apagado, removí las cenizas, me quemé la mano" o "¿tu verdad? No, la verdad; y ven conmigo a buscarla, la tuya guárdatela". De forma más prosaica en mi huerta murciana se dice "me haces cien, no me haces una, no me has hecho ninguna". Y es que el hecho histórico no viene dado, hay que establecerlo científicamente, la realidad no existe, lo que existe es lo que se dice de ella y la verdad absoluta no deja de ser un objetivo, una meta inalcanzable. La mejor manera de acercarse a la realidad es mediante la acumulación de verdades parciales, esto es, por el cómo conocemos, reconociendo los límites del conocimiento humano que vienen dados por la epistemología.

Miremos la trayectoria del personaje, su comportamiento en la actividad científica y la relevancia en el avance científico y no utilizar su ideología para desacreditarle. Lo que vale es su trayectoria. La Memoria histórica está llena de agravios y se presta al ajuste de cuentas con el pasado. Los historiadores cumplimos con una importante función social; los políticos fabrican sus discursos a partir de ellos para formar una opinión pública, de ahí la importancia del referente histórico, del contexto. No olvidemos que las derrotas también sirven para fabricar y cohesionar identidades nacionalistas igual que lo hacen los vencedores. Reniego de la manipulación de la Historia como arma política, algo por lo demás inevitable porque no hay política sin historia. Por eso la confrontación de los historiadores profesionales es necesaria para definir lo que significa el pasado, que, por cierto, no es lo que debe ser sino lo que pasó, no es un participio, sino un gerundio. La objetividad y ecuanimidad es fruto de la confrontación. Por lo que no vale un único informe. Nada es inocente. En todo historiador subyacen sus creencias a la hora de hacer el relato sobre lo que debiera ser el presente, por eso lo que denuncio no es el informe Viñas, sino el uso público del conocimiento histórico por aquellos que quieren fabricar imaginarios colectivos, me limito a señalar las exigencias epistemológicas y metodológicas de



los informes de carácter histórico que garanticen la neutralidad y objetividad. No, los historiadores no estamos para legitimar un discurso político que hegemonice el pasado o como se dice actualmente diseñar "modelos interpretativos dominantes". No somos empleados al servicio político, aspiramos simplemente a utilizar el razonamiento crítico.

Se habla de presentismo, desgraciadamente muy desarrollado en el presente que parte de una premisa falsa: la lógica del proceso histórico. **Privar del honor de que el aeropuerto lleve el nombre de JdIC con juicios morales sospechosos y con argumentos que no tienen en cuenta su legado aeronáutico y su gran contribución al desarrollo de la aviación, se antoja tan torticero como despachar la Guerra Civil sólo como la defensa de intereses oligárquicos.** Para la II República tan enemigos fueron sus gestores como los que se sublevaron por la forma de aplicarse los legítimos objetivos republicanos. Es hora de dejar de tener los ojos en sangre, pleiteen entre los vivos y dejen en paz a los muertos. **Admitir tales juicios morales y descontextualizados contra este murciano universal, es un insulto a la historia de Murcia.**

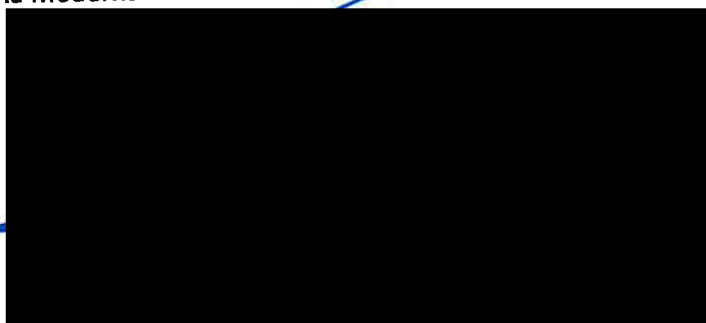
Comentario bibliográfico

Para la realización de este informe se ha utilizado la siguiente bibliografía: Respecto a la disputa de los historiadores, el uso público de la Historia (G. Pasamar) y el pasado que no puede ser olvidado, se ha tenido en cuenta a Jürgen Habermas y el sentido común de T. Paine. También a Foucault, que tanto luchó por un uso de la Historia que lo liberase de la Memoria, criticando los pecados del pasado y revisando el saber como mera voluntad. La alteración de las cosas están en la base de la deconstrucción de Derrida, afanado en revisar las palabras y los conceptos; P. Nora sobre la nueva Historia y los lugares de la Memoria. Los trabajos de la independencia insobornable de Santos Juliá y Álvarez Junco; las reflexiones sobre la Memoria de Moradiellos, Roberto Fernández y García Cárcel, el futuro pasado de R. Koselleck y su mejor valedor en España de la historia conceptual, Javier Fernández Sebastián; los trabajos de referencia de Ángel Viñas y su contrapunto representado por Roberto Villa; las reflexiones de R. Altamira y J.L. Villacañas; los combates por la Historia de L. Febvre y J. Fontana y finalmente las aportaciones de pensadores contemporáneos como P. Bourdieu autor de los tres estados del capital cultural, el razonamiento sociológico de J. C. Passeron, las ideas de H. G. Gadamer sobre sobre la verdad y el método...y mis 25 años de docencia de la asignatura Teoría y Método de la Historia.

Murcia a 6 de Julio de 2021

Francisco Javier Guillamón Álvarez.

Catedrático de Historia Moderna de la Universidad de Murcia



- Nuevo registro
- Salidas
- Consulta
- Escritos y comunicaciones
- Carga Masiva

RESUMEN REGISTRO DE SALIDA

El registro se ha guardado correctamente

Detalle del Registro

Nº del registro	REGAGE21s00009180431	Usuario de alta	M. Concepción Hernández Villa	Usuario de modificación	Sistema ASIF
Fecha y hora de registro	02/06/2021 11:55:40	Fecha y hora de trabajo	02/06/2021 11:55:40	Entidad del usuario	-
Entidad del usuario	-	Sección del usuario	-		

Origen

Órgano E00124306: Dirección General de Aviación Civil
(E04590205: Secretaría General de Transportes y Movilidad)
(E05065601: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana)

Destino

Órgano A14024252: Consejería de Fomento e Infraestructuras
(A14002961: Región de Murcia)
(A14002961: Región de Murcia)

Resumen

Resumen MODIFICACIÓN DE LA DENOMINACIÓN OFICIAL DEL AEROPUERTO DE LA REGIÓN DE MURCIA
Expediente -
Referencia Externa -
Archivado -
Destino interno -
Certificado No Acuse de recibo No Espera respuesta No

Metadatos

Datos del registro original

Transporte

Comentarios

Código de asunto

Documentos

No acompaña documentación física ni otros soportes

Enviar por email

Nombre	T.Documental	Origen	Tipo	Validez	Observaciones	Acciones
Modif.denomina...			Formulario	Original		<input type="checkbox"/> Visualizar
<input type="checkbox"/> Justificante...			Documento a...	Original		<input type="checkbox"/> Visualizar

1 de 1 (2 elementos)

Formulario genérico

Descarga etiqueta

Descargar certificado

Imprimir etiqueta con vista previa (IE)

Imprimir certificado con vista previa (IE)

Imprimir etiqueta directamente (IE)

Imprimir certificado directamente (IE)

Copiar registro

Volver



O F I C I O

S/REF.

N/REF.

FECHA 31-05-2021

ASUNTO MODIFICACIÓN DE LA DENOMINACIÓN OFICIAL DEL AEROPUERTO DE LA REGIÓN DE MURCIA

DESTINATARIO JOSÉ RAMÓN DÍEZ DE REVENGA ALBACETE
CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS DE LA REGIÓN DE MURCIA
PLAZA DE SANTOÑA 6
30006 MURCIA

El 7 de agosto de 2018 tuvo entrada en la Dirección General de Aviación Civil escrito de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia en el que, haciéndose eco de la moción aprobada por la Asamblea Regional de Murcia el anterior 4 de julio de 2017, solicitaba que en la denominación oficial del Aeropuerto de la Región de Murcia se añadiera el nombre del murciano inventor del autogiro, Juan de la Cierva Codorníu.

Al respecto, la Secretaría de Estado de Memoria Democrática ha manifestado en sendos escritos de fecha 11 de noviembre de 2020 y 6 de mayo de 2021 remitidos a este Centro Directivo, en primer lugar, que la iniciativa encajaría en los supuestos previstos en el artículo 15 de la vigente Ley 52/2007, de 26 de diciembre, tal y como se refleja en su último informe que se adjunta y en segundo lugar, que "...informa negativamente a la solicitud del Gobierno de la Región de Murcia para modificar el nombre del Aeropuerto de dicha región, de manera que en adelante pudiera llevar el nombre de Juan de la Cierva".

La Dirección General de Aviación Civil reconoce el gran legado aeronáutico y la contribución a la aviación de Juan de la Cierva Codorníu, inventor del autogiro e ingeniero reconocido internacionalmente como una de las figuras más relevantes en el desarrollo de las aeronaves de ala giratoria. Este reconocimiento, como no podría ser de otra manera, se fundamenta en que el estudio de sus logros técnicos y su huella en nuestra aeronáutica han formado parte importante del proceso de formación de todos los ingenieros aeronáuticos que actualmente conformamos y dirigimos este centro directivo.

No obstante, desde la Dirección General de Aviación Civil no procede cuestionar las conclusiones que se desprenden de los escritos de la Secretaría de Estado de Memoria Democrática referidos anteriormente, ya que corresponden en todo caso a aspectos ajenos al ámbito técnico aeronáutico en el que se desenvuelven las competencias de este Centro Directivo, por lo que es procedente considerar el criterio de dicha Secretaría de Estado en esa materia.

Por las razones expuestas, se comunica que no es posible continuar con el procedimiento administrativo para el cambio de denominación del Aeropuerto de la Región de Murcia en los términos solicitados por esa Consejería, en tanto se mantenga el mismo criterio por parte del Secretario de Estado de Memoria Democrática, a quien le remito si desea ampliar o clarificar las razones expuestas en sus escritos.

EL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Raúl Medina Caballero



CORREO ELECTRÓNICO:

dgac@mitma.es

Pº DE LA CASTELLANA,67,
5ª PLANTA
28071 MADRID
TEL 91 597 53 53



MINISTERIO
DE LA PRESIDENCIA, RELACIONES CON LAS CORTES
Y MEMORIA DEMOCRÁTICA

Fernando Martínez López
SECRETARIO DE ESTADO
DE MEMORIA DEMOCRÁTICA



D. José Luis Ábalos
Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Madrid, 6 de mayo de 2021

Estimado Ministro,

Desde esta Secretaría de Estado se informa negativamente a la solicitud del gobierno de la Región de Murcia para modificar el nombre del Aeropuerto de dicha región, de manera que en adelante pudiera llevar el nombre de Juan de la Cierva.

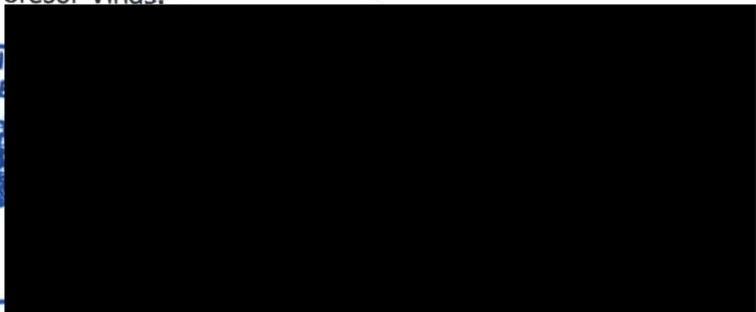
Esta iniciativa resulta contraria al espíritu y el tenor de la Ley 52/2007, de 26 de diciembre, por la que se reconocen y amplían derechos y se establecen medidas en favor de quienes padecieron persecución o violencia durante la guerra civil y la dictadura.

Como bien sabes, a estos efectos, esta norma jurídica es presidida por "el principio de evitar toda exaltación de la sublevación militar, de la Guerra Civil y de la represión de la Dictadura, en el convencimiento de que los ciudadanos tienen derecho a que así sea, a que los símbolos públicos sean ocasión de encuentro y no de enfrentamiento, ofensa o agravio", y que se manifiesta en una serie de medidas previstas en los artículos 15 y 16, destinadas a retirar toda mención conmemorativa de exaltación, personal o colectiva, de la sublevación militar, de la Guerra Civil y de la represión de la Dictadura.

A la vista del informe solicitado al Profesor Ángel Viñas, en donde se deja de manifiesto la participación del aviador e ingeniero Juan de la Cierva en la preparación del intento de Golpe de Estado de 18 de Julio de 1936, especialmente grave por realizarse ante potencias extranjeras, desde las competencias atribuidas a esta Secretaría de Estado consideramos que, sin prejuzgar los posibles méritos técnicos y profesionales del Sr. de la Cierva, su nombre no puede ser considerado como ocasión de encuentro de la ciudadanía, tal y como persigue la mencionada Ley 52/2007, de 26 de diciembre.

Adjunto envío el informe del profesor Viñas.

Recibe un cordial saludo



ELEMENTOS A CONSIDERAR SOBRE JUAN DE LA CIERVA (JdlC)

Para tener en cuenta, de cara a la resolución que proceda en el caso contemplado, tengo el honor de suministrar los siguientes elementos de juicio, de cuya veracidad me hago plenamente responsable.

1. Desde Londres, donde estaba establecido para promocionar su invento del autogiro y sus intereses aeronáuticos, JdlC formó parte de un pequeño grupo de conspiradores monárquicos, británicos y españoles, contra la República, que tuvo gran influencia entre los círculos de derecha. Uno de sus promotores era el corresponsal de *ABC*, Luis A. Bolín.
2. La influencia de dicho grupo no es nada desdeñable. Fue el paralelo del que los conspiradores monárquicos crearon en París con el mismo objetivo de desacreditar en todo lo posible a la República desde los comienzos de su andadura. Sin embargo, cabe asegurar sin temor a equivocarse que los efectos del trabajo de zapa en Londres, con conexiones próximas a los círculos más relevantes del Gobierno, fueron muy superiores a los obtenidos en París.
3. En junio de 1936 Alfonso XIII visitó Londres. JdlC y Bolín estuvieron pegados a él. En aquellos momentos era prácticamente imposible que el exrey no estuviera al tanto de la conspiración e incluso que supiera de la conexión monárquica con Mussolini. Sin embargo, los archivos de Alfonso XIII y de Juan de Borbón no están abiertos.
4. Las conexiones de JdlC con los medios militares británicos y los de Aviación son innegables. A él recurrieron los conspiradores -se dice que a través de Bolín, pero bien pudo ser antes de lo señalado por el marqués de Luca de Tena, propietario de *ABC* y "refugiado" en Biarritz- para conseguir un avión con el que trasladar a Franco desde Canarias.
5. Franco estaba decidido a sublevarse desde que lo intentó vanamente en febrero de 1936. En lo que dudaba era cuándo se haría. Este tema ha sido muy debatido, pero en un próximo libro presentaré evidencias documentales circunstanciales que apoyan aquella interpretación. El relato de que lo decidió la muerte de Calvo Sotelo es absolutamente ridículo. Ya maduraba sublevarse poco antes del 25 de mayo cuando también se planteaba el asesinato de Balmes. ¿Fuente? Las memorias de su primo hermano y ayudante, el teniente general Franco Salgado-Araujo (p. 145). Cabe preguntarse si para Bolín hubiera sido tan fácil fletar el *Dragon Rapide* de no haber contado con JdlC para cuando lo hizo a principios de julio.
6. JdlC acudió a Roma a apoyar la misión de los monárquicos españoles que debía convencer a Mussolini de que el golpe de Marruecos era el que esperaban y no otro. Esto implica que JdlC estuvo en contacto directo con Alfonso XIII en los días anteriores. ¿Por qué? La misión de JdlC a Roma ha sido cuidadosamente silenciada, pero detalles de la misma se encuentran entre los papeles de Pedro Sainz Rodríguez, el firmante de los acuerdos para el suministro de aviones de guerra italianos el 1º de julio de 1936.
7. De vuelta a Londres, JdlC participó en los esfuerzos de los sublevados por obtener aviones civiles británicos. Algunos llegaron a volar con destino a España. Varios fueron interceptados a su aterrizaje en Francia y Portugal y devueltos a Inglaterra. Al menos otro llegó a entrar en acción en Segovia, pero fue derribado a finales de agosto

(se dijo que a consecuencia de “fuego amigo”). Está plenamente documentado que JdIC fue uno de los agentes de Mola para obtener armamento sorteando los escollos de la política franco-británica de no intervención.

8. Mola se sirvió de él para establecer conexión con traficantes de armas nazis, episodio en el que intervino el almirante Canaris, jefe del Servicio de Inteligencia Militar nazi. En una carta del 19 de septiembre a Mola, JdIC recordó que ya había hecho algunas misiones por cuenta de él y de Franco y, naturalmente, se puso a su disposición en primer tiempo del saludo. Obsérvese que la interpretación más habitual que indica que Canaris ya había estado en contacto con los conspiradores antes del 18 de Julio es absolutamente inexacta.
9. No cabe la menor duda que su muerte en Londres al despegar en un avión de la KLM con rumbo a Amsterdam el 9 diciembre de 1936 cortó los servicios que JdIC no duó en prestar desde el primer momento a los sublevados.

Y para que conste a todos los efectos, firmo el presente informe en Bruselas el 26 de enero de 2021.



Angel Viñas

Catedrático emérito de la UCM



Nº de registro: REGAGE21s00009313679

Fecha de registro: 03-06-2021 10:46:58

JUSTIFICANTE DE PRESENTACIÓN

Interesado

Nombre/Razón social:	Dirección General de Aviación Civil	Código postal:	Sin información
Documento de ident.:	E00124306	País:	Sin información
Dirección	Sin información	D. E. H.:	Sin información
Municipio:	Sin información	Teléfono:	Sin información
Provincia:	Sin información	Correo electrónico:	Sin información
Representante:		Canal Notif:	Sin información

Organismo

Código: E00124306 Unidad: Dirección General de Aviación Civil

Información del asiento registral

Resumen/asunto: SE COMPLETA ANEXANDO UN DOCUMENTO EL REGISTRO REGAGE21S00009180431

Unidad de tramitación de destino: Consejería de Fomento e Infraestructuras

Ref. externa: Sin información

Nº Expediente: Sin información

Puede acceder a la "copia original" electrónica de los documentos originales en papel presentados en la Oficina de Asistencia en Materia de Registros mediante el código seguro de verificación (CSV) que figura a continuación. Para ello debe acceder a la Sede Electrónica de Fomento en <https://sede.fomento.gob.es/MFOM.ConsultaCSV.Web/> (O.M. 24/02/2011)

Archivos anexos

Nombre	Validez	Tipo	Hash/CSV
Modif. Denominacion Oficial Aeropuerto Región de Murcia.pdf	Original	Formulario	Hash: 9EC0D51A7C4A67B4423992D000328D1FBC689507

JUSTIFICANTE DE PRESENTACIÓN

Oficina: OAMR SANTOÑA 000001009

Fecha y hora de registro: 04/06/2021 09:42:30 (*hora peninsular*)

Número de registro: 202100190131 (*Entrada*)

Interesado

NIF/CIF:		Código postal:
Nombre:	DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL - O: E00124306	País:
Dirección:		Teléfono:
Municipio:	D.E.H.:	
Provincia:	Email:	
Canal Notif:		

Información del registro

Trámite: Otros P-3034

U.T. origen: DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL E00124306

U.T. destino: SECRETARÍA GENERAL DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS A14024253

Resumen/asunto: SE COMPLETA ANEXANDO UN DOCUMENTO EL REGISTRO REGAGE21S00009180431

Adjuntos

Nombre: Modif. Denominacion Oficial Aeropuerto Region de Murcia.pdf
Validez: Copia
Tipo: Documento adjunto
Tamaño (bytes): 2602109
Código Seguro de Verificación (CSV):
Hash (SHA-256):

Nombre: JustificanteRegistro_REGAGE21s00009313679.pdf
Validez: Copia
Tipo: Documento adjunto
Tamaño (bytes): 254039
Código Seguro de Verificación (CSV):
Hash (SHA-256):

Nombre: ficheroTecnico_metadatado.xml
Validez: Copia
Tipo: Documento adjunto
Tamaño (bytes): 1844
Código Seguro de Verificación (CSV):
Hash (SHA-256):

Nombre: ficheroTecnico_metadatado.xml
Validez: Copia
Tipo: Documento adjunto
Tamaño (bytes): 1844
Código Seguro de Verificación (CSV):
Hash (SHA-256):

La oficina de Registro OAMR SANTOÑA de la Región de Murcia declara que las imágenes electrónicas anexadas son imagen fiel e íntegra de los documentos de soporte físico origen, en el marco de la normativa vigente.

Recibo acreditativo de presentación en la fecha indicada en este documento, de acuerdo con el artículo 16.3 de la Ley 39/2015 de 1 de Octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Puede recuperar los documentos electrónicos firmados y verificar su integridad mediante su código seguro de verificación (CSV) en la siguiente dirección:
<http://sede.carm.es/verificardocumentos>