

Roberto Villa García (74.719.994-D), 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 Codornú 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 Codornú, 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 Codorníu 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 Codorníu, 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 Codorníu” 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 jalaron 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 suscite 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 Codornú 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 Codornú 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 Codornú 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

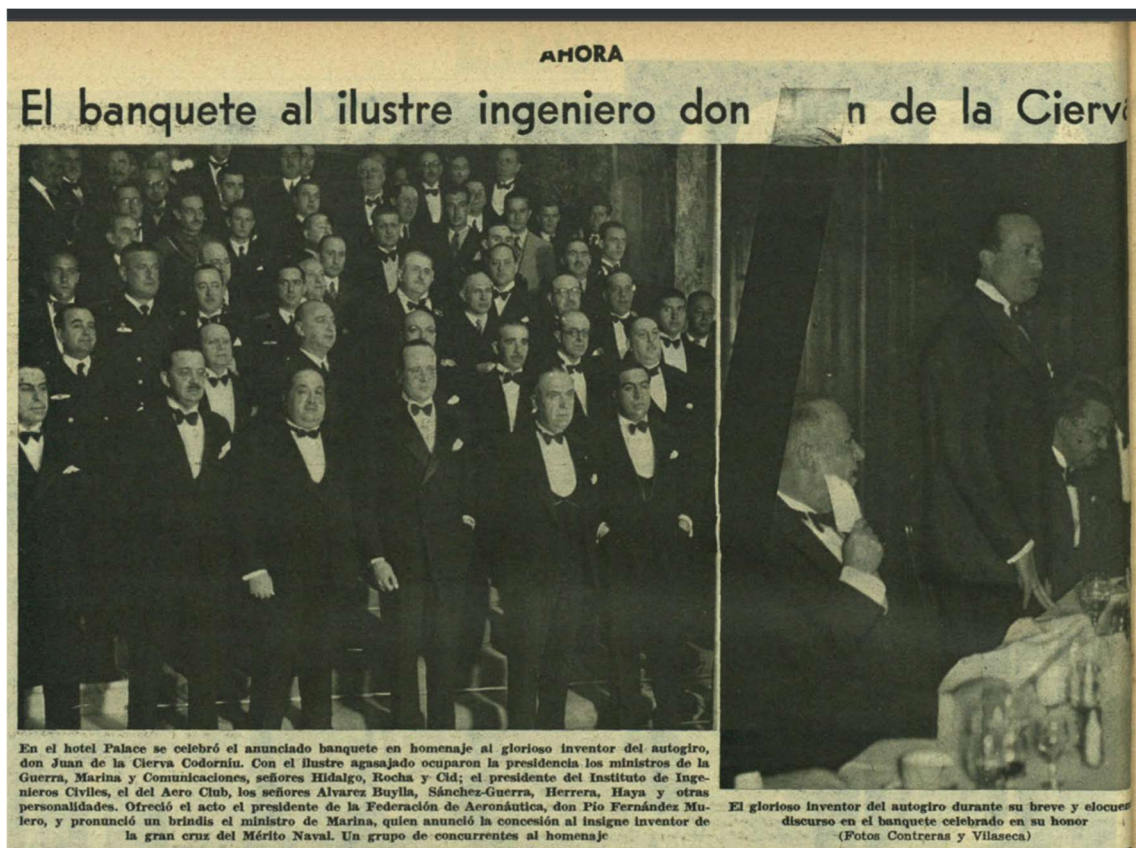
ninguna de las tres elecciones generales celebradas en este periodo, ni tuvo papel alguno en la reorganización general de las derechas o, en particular, de los grupos monárquicos. Se conoce que conservó su lealtad a Alfonso XIII y que mantuvo unas ideas similares a las de su padre, si bien más inocuas 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 Codornú” 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 Codornú. 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 Codorniu 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.