

## Leret Ruiz, Virgilio

Pamplona, 23 de agosto de 1902 - Melilla, 23 de julio de 1936

Militar de Infantería y aviador. Ingeniero e inventor. En julio de 1936 era jefe de la base de hidroaviones del Atalayón. Opuesto a la sublevación, fue detenido y fusilado.

Nacido en Pamplona en 1902, su padre era oficial de Infantería y, como su madre, de origen cubano. Ingresó en la Academia de Infantería el 29 de agosto de 1917. Finaliza sus estudios en julio de 1920, fecha en que es ascendido a alférez, siendo destinado al Regimiento Serrallo n.º 69 de guarnición en Ceuta. Asciende a teniente el 8 de julio de 1922.

Con su regimiento, mandado por su padre, participa en las operaciones de la zona occidental del Protectorado, incluyendo la ocupación de Xauen, y formó parte, durante largos periodos, de la guarnición de Ben Karrich, punto clave para la defensa de la ciudad de Tetuán.

En diciembre de 1922 solicita destino a Barcelona, al Batallón de Cazadores Plasencia n.º 3, unidad que el año siguiente modifica su nombre, pasando a denominarse Barcelona. En septiembre de 1923 es designado alumno del curso de gimnasia. En septiembre de 1924 se encuentra en Albacete como alumno del curso de piloto civil.

En el otoño de 1924, el batallón Barcelona es enviado a Marruecos para participar en las operaciones de repliegue de Xauen. Leret debe abandonar el curso de piloto e incorporarse con urgencia a Larache, donde opera su batallón. Al término del repliegue, en enero de 1925, su unidad es repatriada. Meses después, en agosto de 1925, Leret solicita destino al Regimiento Sevilla, de guarnición en Cartagena.

El 9 de noviembre de 1925 es nombrado alumno del curso de observador aéreo, finalizándolo a finales de abril de 1926. A continuación se traslada al aeródromo de Larache para realizar las prácticas de observador. Allí llega a participar en las últimas operaciones militares desarrolladas en el Protectorado.

En noviembre de 1926, volando sobre una zona no sometida de la cabila de Beni Arós, debe realizar un aterrizaje de emergencia y, tras una marcha por terreno enemigo de casi veinticuatro horas, logra alcanzar la zona francesa. En febrero de 1927 cae enfermo de paludismo, permaneciendo un mes en el hospital y concediéndosele una licencia por enfermo en la Península.

En julio de 1927 asciende a capitán y simultáneamente se le designa alumno del curso de piloto que se imparte en las bases aéreas de Alcalá de Henares y Guadalajara. A su finalización es destinado al Grupo de Reconocimiento n.º 31 en la base aérea de Getafe.

A principios de 1929 contrae matrimonio con Carlota O'Neill, una mujer de ideas modernas, nacida en Madrid pero de orígenes mexicanos. El matrimonio con Carlota fue mal visto por los padres de Virgilio, que constituían una familia tradicional de ideas conservadoras. La pareja tuvo a su primera hija, Mariela, antes del matrimonio y a la segunda, Carlota (Lotti), en noviembre de 1929.

Además de su carrera militar, Leret desarrollaba actividades paralelas. Bajo el seudónimo El Caballero del Azul publica varios trabajos entre los que destaca una pequeña novela, *Ismael, el Cóndor*, de ambiente marroquí. Otro de sus empeños era la obtención del título de

ingeniero mecánico electricista. Desde 1924, Leret estudiaba por correspondencia esta especialidad, de la que obtuvo el título en 1929.

El 15 de diciembre de 1930 tiene lugar la sublevación republicana del aeródromo de Cuatro Vientos, protagonizada por Ramón Franco, Queipo de Llano e Hidalgo de Cisneros. En la vecina base aérea de Getafe, Leret, junto con otros pilotos, manifestó a su jefe que, aun cuando recibiesen la orden de hacerlo, no atacarían a sus compañeros sublevados. Esta actitud le supone ser acusado de rebelión militar, arrestado y separado del servicio.

La evolución política en España con la llegada de la república en 1931 supone un cambio en la situación personal de Leret. Se le reintegra al servicio activo y vuelve a su destino de Getafe. En 1932 se le destina a la base de hidroaviones del Atalayón, cerca de Melilla. Se encuentra en este destino cuando en agosto del mismo año se produce la fallida sublevación de Sanjurjo. Al parecer, Leret contestó al mensaje que Sanjurjo envió a todas las guarniciones militares reiterando su lealtad al Gobierno de la República.

En 1934 participa en la vuelta a España en hidroavión, viéndose obligado, a causa de una avería en el motor, a posar su aparato sobre el río Ebro, cerca de Gelsa.

En julio del mismo año se publica un decreto por el que todos los militares debían realizar una declaración jurada de su no pertenencia a ningún partido o sindicato. Leret lo hace pero cuando, a raíz de la revolución de 1934, en un programa de la radio de Melilla, un legionario hace una dedicatoria a su capitán manifestando sus sentimientos anticomunistas, envía un escrito al general Romerales, jefe de la Circunscripción Oriental del Protectorado, preguntando si la prohibición de no pertenencia de los militares a partidos políticos seguía en vigor. Romerales, que como Leret sería fusilado en Melilla en el verano de 1936, le responde con un arresto de dos meses por realizar peticiones en forma irrespetuosa.

Mientras cumple su arresto en el castillo del Hacho en Ceuta, Leret da forma a un proyecto de motor a reacción que denomina *mototurbocompresor de reacción continua*, inscribiendo la patente en el Registro de la Propiedad Intelectual de Madrid en marzo de 1935. Aunque hay quien opina que, por este diseño, Leret sería el precursor del motor a reacción, hay que considerar que en esos años eran numerosos los ingenieros que realizaban diseños de ese tipo de motor. Ya en 1910, el rumano Henry Marie Coandă presentó un primer diseño de avión a reacción, seguido por el italiano Secondo Campini. Ya en los años treinta, el británico Frank Whittle y el alemán Hans von Ohain desarrollaron los primeros motores eficaces, que requirieron largos periodos de prueba y numerosas modificaciones. En la tecnológicamente atrasada España de 1935, Leret jamás habría podido ver volar un avión con su proyecto de motor.

Tras cumplir su arresto quedó disponible, no volviendo a tener destino hasta marzo de 1936. Con el triunfo del Frente Popular vuelve al servicio activo, destinándosele como profesor en la Escuela de Mecánicos del Aeródromo de Cuatro Vientos. No llega a incorporarse y, como uno más de los numerosos cambios de destino que ponen al mando de varias unidades a oficiales ideológicamente identificados con el Gobierno del Frente Popular, se le envía en comisión a la base aérea del Atalayón.

Tras su llegada a Melilla, Leret se pone en contacto con todos los militares afines ideológicamente. El general jefe de la Circunscripción Oriental, de nuevo el general Romerales, recibe informaciones de actividades cuando menos irregulares. El día 9 de junio, Leret se hace entregar por el parte de artillería, sin previo conocimiento del general jefe de la circunscripción, doscientas bombas con sus espoletas y sus cebos, poniendo en estado de defensa la base.

El 17 de julio se encuentra viviendo con su mujer y sus dos hijas en una de las dragas que limpian el fondo de la base. Leret no parece ser consciente de la situación, ya que, según cuenta su mujer, el ambiente era de relajadas vacaciones. Esa tarde suena la alarma en la base y Leret se traslada a la orilla poniendo en orden de defensa el aeródromo. Sin embargo, sus fuerzas no pueden hacer frente al escuadrón de regulares, que se ve reforzado por el tabar mandado por el comandante Mizzian (ver biografía). Leret se rinde no sin haber causado algunas bajas entre los atacantes.

Sobre la suerte ulterior de Leret solo hay la certeza de su muerte. Según unas versiones, fue fusilado esa misma tarde o durante la noche siguiente. Según otras, lo fue en la noche del 23 al 24 de julio. Esta es la fecha que indica su viuda en la instancia en la que, tras la Guerra Civil, solicitaba se le fijasen los haberes pasivos como viuda de militar. Esta instancia fue remitida desde Barcelona, contando Carlota con el apoyo de la Asociación de Damas de la Inmaculada y Santa Bárbara. Es decir, las esposas de los militares del ejército de Franco brindaban su ayuda a las viudas de los muertos del bando enemigo.

Sobre Leret no existe sentencia firme, lo que hace suponer que su muerte fue por aplicación del Bando de Guerra y, por tanto, sería casi inmediata a su detención. El Gobierno de la República lo ascendió a título póstumo al empleo de comandante.

Como otros aviadores, Leret era conocido por sus ideas de izquierdas. Es por eso que, independientemente de su actuación en la tarde del 17 de julio, su destino estaba sellado desde el momento que el Gobierno del Frente Popular le envió destinado a Melilla, como hombre de su confianza pero sin adoptar otras medidas que impidiesen la sublevación.

Gracias a su viuda, Carlota O'Neill, y su ensayo *Una mujer en la guerra de España*, la historia de Leret nos es conocida. Durante los últimos años, sus hijas se han esforzado en difundir en España la historia de su vida. Sin embargo, los sobrinos de Leret acusan a su viuda de mostrar en su libro una injustificada hostilidad hacia los Leret. Reivindican que, durante la Guerra Civil, su abuelo, el coronel Carlos Leret Úbeda, y los hermanos de Virgilio lucharon al lado de la República y que en ningún caso tuvieron nada que ver con el hecho de que se desconozca el lugar donde se enterraron sus restos.

J. A. S.

#### Bibliografía

---

Expediente personal. Archivo General Militar de Segovia.

Gil Honduvilla, Joaquín, *Marruecos, i 17 a las 17!*, Sevilla, Guadalquivir, 2009.

O'Neill, Carlota, *Una mujer en la guerra de España*, Madrid, Oberon, 2003.

Platón, Miguel, *El primer día de la guerra. Segunda República y Guerra*

*Civil en Melilla*, Melilla, Ciudad Autónoma de Melilla, 2012.