

Javier Castillo Fernández¹

Negro, rojo, azul. La increíble vida de José Frimán, un guineano al servicio de la Aviación española

Resumen²: José Frimán Mata (Guinea Ecuatorial, 1913-España, 1964), conocido popularmente como “Pepito el Negro”, fue mecánico de aviación en las bases de Los Alcázares, El Prat de Llobregat, Alcantarilla, Albacete y San Javier, excelente futbolista, boxeador ocasional, militante comunista, defensor de la República en la Guerra Civil, exiliado en Francia y voluntario con la División Azul en Rusia durante la guerra mundial. Testigo y víctima de la convulsa España del siglo XX, presentamos aquí su sorprendente biografía, unida estrechamente a la aviación militar española.

Palabras clave: Ejército del Aire español, Región de Murcia, Guinea ecuatorial, Colonialismo, Guerra Civil española (1936-1939), José Epita Mbomo, Exilio español (1939), Segunda Guerra Mundial (1939-1945), “División Azul”, Dictadura franquista (1939-1975), Fútbol amateur.

Abstract: José Frimán Mata (Equatorial Guinea, 1913-Spain, 1964), popularly known as “Pepito the Black,” was an aircraft mechanic at the air bases of Los Alcázares, El Prat de Llobregat, Alcantarilla, Albacete, and San Javier. He was also an excellent footballer, an occasional boxer, a communist activist, a supporter of the Republic Government during the Spanish Civil War, an exile in France, and a volunteer in the Spanish Fascist “Blue Division” in Russia during the WWII. A witness and a victim of the turbulent Spain of the 20th century, we present here his remarkable biography, closely intertwined with Spanish military aviation.

Key words: Spanish Air Force, Region of Murcia, Equatorial Guinea, Colonialism, Spanish Civil War (1936-1939), José Epita Mbomo, Spanish Exile (1939), World War II (1939-1945), “Blue Division” (German Army), Francoist dictatorship (1939-1975), Amateur football.

Cuando a las 14:15 horas del día de Navidad de 1926 los tres hidroaviones Dornier Wal de la *Patrulla Atlántida* amerizaron en el puerto de Santa Isabel (actual Malabo), capital de la colonia española de Guinea, en el África ecuatorial, la expectación de los numerosos nativos y españoles que los esperaban no podía ser más grande. Culminaba con éxito la etapa de ida de este arriesgado *raid* aéreo, realizado por un puñado de militares de la Aviación española al mando del comandante Rafael Llorente³. La patrulla había logrado surcar por vez primera por el aire la costa occidental de África, recorriendo los 6.829 km que separan Melilla y la actual Guinea Ecuatorial en dos semanas de vuelo de cabotaje, con paradas intermedias en diversos puertos africanos.

La mayoría de los espectadores veían por primera un avión que, además y sorprendentemente, podía flotar. Así lo relataría poco después el capitán Niceto Rubio, piloto de uno de los hidros de la misión:

“El asombro de los negros al vernos llegar a Fernando Poo fue enorme... Habían estado preparando un campo de aterrizaje al lado de Santa Isabel... Cuando se divulgó la noticia... de que llegábamos, acudieron presurosos a ver lo nunca visto... [y ocuparon el] campo de aterrizaje. Naturalmente, los *hidros* de la patrulla *Atlántida* prefirieron tomar agua en el puerto, y entonces creyeron los negros en la catástrofe, y gritando

(1) Archivo General de la Región de Murcia. javierc.castillo@carm.es

(2) Una primera versión, más breve, de este artículo se publicó bajo el título “José Frimán, un guineano al servicio de la Aviación española”, en el suplemento cultural *Ababol*, del diario *La Verdad* (Murcia), el 15 de marzo de 2025.

(3) Una biografía de Rafael Llorente Solá (1893-1948): <https://historia-hispanica.rah.es/biografias/25219-rafael-llorente-sola>

“¡Kikiribu!” (ya se perdió todo) corrieron a los muelles. Su asombro no tenía límites al

ver que aquellos *barcos que vuelan* no se habían hundido”⁴.

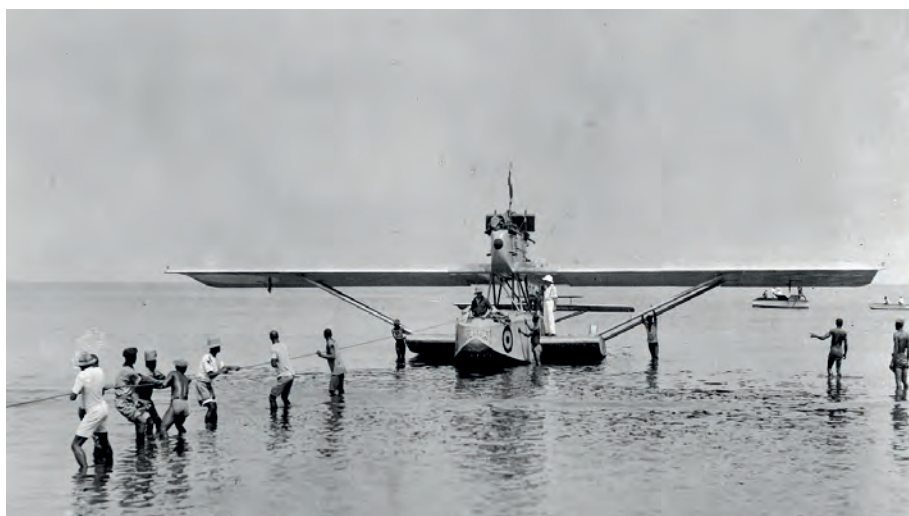


Ilustración 1. El hidro “Valencia” de la *Patrulla Atlántida* es remolcado a su llegada a la playa de Santa Isabel, Guinea española (1926). AHEA / Biblioteca Virtual de Defensa.

El de la *Patrulla Atlántida* fue uno más de los numerosos *raids* aéreos que estuvieron de moda y surcaron el globo en esa década de los veinte, como el del *Plus Ultra* (entre España y Argentina, ese mismo año de 1926) o el primer vuelo en solitario entre Nueva York y París, que pocos meses después (mayo de 1927) realizó Charles Lindbergh⁵. El objetivo de la patrulla, además de ganar prestigio para la Aeronáutica militar española, en el contexto “patriótico” de la Dictadura de Primo de Rivera⁶, era unir a la metrópoli con su colonia ecuatorial y realizar labores cartográficas y de fotografía aérea de los territorios de Río Muni, la parte continental del protectorado, que eran prácticamente desconocidos para el propio gobierno español.

Entre aquellos admirados guineanos que vieron amerizar a los tres hidros españoles posiblemente se contaran dos adolescentes, José Epita Yoni (más tarde conocido como José Epita Mbomo), de quince años, y José Frimán Mata, de trece, cuyas vidas iban a dar un giro sorprendente al

marchar ambos a España de regreso con los heroicos aviadores de la *Atlántida*. La increíble historia de Epita Mbomo, exiliado en 1939, miembro de la Resistencia francesa y superviviente de los campos de concentración nazi, fue dada a conocer en 2021 por la periodista Tereixa Constenla⁷. Pero la azarosa vida de su compañero Frimán no le fue a la zaga.

José Frimán Mata, hijo de Alejandro Frimán Gaizan y de María Mata, había nacido en Santa Isabel el 19 de noviembre de 1913. Su primer apellido, derivado posiblemente del término inglés *Freeman* (“hombre libre”), apunta a que su padre pudo ser un “fernandino” (por Fernando Poo, actual isla de Bioko): apelativo dado a los descendientes de inmigrantes venidos desde algunas colonias británicas, como Sierra Leona o Nigeria, a trabajar en las plantaciones de cacao de aquella isla a finales del s. XIX. Estos migrantes solían tener apellidos británicos y españoles (como es el caso) y hablaban una mezcla de español e inglés conocido como “Pichinglis”⁸.

(4) *La Voz* (Madrid), 17/03/1927, p. 3.

(5) Como curiosidad, destacar que tanto Lindbergh como el comandante Llorente obtuvieron, respectivamente, el primer y segundo premio de la Liga Internacional de Aviadores en 1927, el más preciado galardón aeronáutico de la época.

(6) Sempere Doménech, Marcelino: “La aviación militar como elemento propagandístico en la dictadura de Primo de Rivera”, en *Nuevas miradas sobre la dictadura de Primo de Rivera en su centenario: Actas del VIII Congreso Internacional de Historia de Nuestro Tiempo* / coord. por Carlos Navajas Zubeldia, Guillermo María Muñoz, Universidad de la Rioja, Logroño, 2025, pp. 333-351.

(7) Constenla, Tereixa: “José Epita Mbomo, el electricista que sabotó a los nazis y salvó a sus amigos”, en *El País* (Madrid), 21/02/2021. Existe versión en línea: <https://elpais.com/especiales/2021/jose-epita-mbomo-el-electricista-que-saboteo-a-los-nazis/>

(8) Sobre el grupo étnico de los “Fernandinos”, véase: [https://es.wikipedia.org/wiki/Fernandino_\(Guinea_Ecuatorial\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Fernandino_(Guinea_Ecuatorial)). Y para el dialecto “pichinglis”: https://es.wikipedia.org/wiki/Idioma_pichi.

De Fernando Poo a España

El joven Frimán debió de contar con la autorización paterna (se sabe que su progenitor aún vivía en 1943) o de otro familiar (como en el caso de Epita), para cumplir su deseo de viajar a España. Lo cierto es que ambos jóvenes constituirían uno de los variados y exóticos *souvenirs* con los que los aviadores españoles volvieron a casa.

Los tres aviones de la *Patrulla Atlántida* –denominados “Andalucía”, “Valencia” y “Cataluña”– regresaron a Melilla, no sin sufrir diversos contratiempos en su travesía, el 26 de febrero de 1927, amerizando en la base de hidroaviones de El Atalayón, en la Mar Chica, donde les esperaban sus familias y las autoridades⁹.



Ilustración 2. “Pilotos y observadores de la patrulla «Atlántida» a su regreso a Melilla”. *Mercurio: revista comercial hispano americana* (17/03/1927).

A partir de ese momento se sucedieron los homenajes a los heroicos aviadores por toda la Península. La prensa nacional recogió sus impresiones al recorrer aquellos lejanos territorios, haciendo hincapié en los recuerdos que habían traído de regreso, entre los que además de exóticos objetos, destacaban especialmente los dos chicos negros. Así, se expresaban en las diversas entrevistas tanto el comandante Llorente como el resto de los tripulantes, tras su exitoso regreso a España, en unos términos mezcla de paternalismo colonial y de superioridad racial que no dejan lugar a duda:

“– ¿Traen ustedes notas o cosas curiosas de allí? – Sí, aparte de objetos como collares, amuletos, pulseras de diente de elefante, y muchas curiosidades exóticas, he traído dos negros de unos doce años. Uno de estos [se trataba de Frimán] lo he dejado, como criado en la base de Hidros de Mar Chica, y el otro lo he regalado a la madrina del “Valencia”¹⁰.

En otras entrevistas afirmaba:

“A la hija del infortunado Salgado [capitán de aviación muerto en la guerra de Marruecos], niña de tres años y madrina de la escuadrilla, la (sic) traigo un morenito que se llama Pepito [Epita], y viene en barco. Para mí traigo otro. Van a estar muy salados de botones”¹¹.

“– ¿Recuerdos curiosos? – Algunos. Los más interesantes, dos magníficos ejemplares de negros. Uno ha quedado como criado nuestro, en la base de “hidros” de Mar Chica. El otro lo he regalado, como recuerdo del viaje, a la madrina de mi aparato”¹².

En realidad los chicos guineanos no llegaron a Melilla hasta el 8 de junio de 1927 a bordo del falucho *Cabo Falcón*, el buque de apoyo de la misión¹³. Pocos días después Epita pasó a la Península, donde el 20 de junio asistió con parte de los integrantes de la Patrulla al homenaje que se les tributó en el aeródromo de Armilla, cerca

(9) *El Telegrama del Rif* (Melilla), 27/02/1927.

(10) *El Día gráfico*, 18/03/1927.

(11) *El Debate*, 18/03/1927.

(12) *Ejército y Armada: diario defensor de sus clases activas y pasivas*, 18/03/1927.

(13) El barco, que partió de Guinea a mediados de marzo, llegó a la ciudad norteafricana cuatro meses más tarde que los hidroaviones de la *Atlántida*. *El Telegrama del Rif* (Melilla), 09/06/1927.

de Granada, ciudad donde residía su madrina, la viuda del teniente Salgado, y a la que iba destinado como presente¹⁴.

Pero finalmente ni él ni Frimán cumplirían el que parecía ser su destino como exóticos criados, sino que al poco tiempo fueron enviados a la base aérea de Los Alcázares para formarse como aprendices de mecánicos; posiblemente por de-

cisión de Llorente, que acababa de ser nombrado jefe del aeródromo, entonces uno de los más importantes de la Aeronáutica militar española. José Frimán comenzó a trabajar allí hacia marzo de 1928, con algo menos de quince años, especializándose como ayudante de mecánico de motores de aviación.



Ilustración 3. Grupo de obreros de la base de Los Alcázares. En el centro, a izquierda y derecha del oficial, José Frimán y José Epita, respectivamente (hacia 1928). Gentileza de Paquita Meroño y Jesús Galindo.

El fútbol amateur: notoriedad e integración

Al poco tiempo ambos jóvenes se hicieron muy populares en esta población del Mar Menor, además de por su color y simpatía, por sus dotes futbolísticas, especialmente Frimán, que se reveló como un excelente interior derecho, que tanto distribuía juego y daba certeros pases a los delanteros como chutaba a gol con gran pericia.



Ilustración 4. Equipo de fútbol de Los Alcázares. Indicado con el 9, Frimán (hacia 1930). Gentileza de Paquita Meroño y Jesús Galindo.

(14) *El Defensor de Granada*, 21/06/1927 y revista *Granada Gráfica*, julio de 1927, que reproduce una foto donde se aprecia al joven Epita posando con los tripulantes de la Patrulla Atlántida.



Ilustración 5. Frimán junto al resto de compañeros del equipo C. D. Alcázares (hacia 1930).

Gentileza de Paquita Meroño y Jesús Galindo.

Tal fue su fama que al final de la temporada de 1932 fue fichado por el *Cartagena Club de Fútbol*¹⁵ y al año siguiente militó en el *Gimnástica Abad*, equipo del cartagenero barrio de San Antón. Todo ello sin dejar el *Club Deportivo Los Alcázares*, donde coincidió con Epita, y de jugar ocasionalmente en el *Aviación Fútbol Club*, integrado por personal de la base.



Ilustración 6. Alineación del *Gimnástica Abad*, de Cartagena, que perdió 5-1 en La Condomina ante el *Murcia F.C.* Arriba, tercero por la izquierda, Frimán. *Murcia Deportiva* (09/10/1933). Gentileza de Pedro García y Juan Antonio Garre

Una crónica deportiva de 1933 recoge su magnífica actuación en la victoria del equipo alcaza-

reño ante el *Club Deportivo Dolores*, de Murcia, por un contundente siete a uno: “El negro Frimán, del C.D. Alcázares, demostró una vez más su gran juego, logrando en lucidas combinaciones y soberbios “chuts” colocar seis veces la pelota dentro de la puerta murciana (...). El público salió satisfechísimo del encuentro y Frimán fue paseado en hombros por los aficionados entusiastas”¹⁶. En general, las noticias deportivas se deshacían en elogios por la habilidad y el juego del ya conocido como “Pepito el Negro” (apelativo que eventualmente también recibía su compañero Epita).

Segunda República y Guerra Civil: militancia sindical y política y defensa del gobierno legítimo

El advenimiento de la República había traído ilusiones y esperanzas a todo el país, y una mayor implicación política y social de la ciudadanía. Gran parte de la oficialidad de la base de Los Alcázares, sede de la Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreos, y la mayoría de su personal civil, era activamente partidaria del nuevo régimen democrático. En su seno se creó la Sociedad de Obreros de Aviación, afecta a la UGT, en la que Frimán, con el carné número 8, sería uno de sus primeros afiliados¹⁷.

El aciago año 1936 comenzaría con la sonada boda de su compañero José Epita con la cartagenera Cristina Sáez, que causó sensación en la ciudad departamental y a nivel nacional por lo infrecuente entonces de una boda interracial¹⁸. Por su parte, Frimán continuaba felizmente su trayectoria futbolística, participando en algunos encuentros sonados, como el amistoso celebrado el 1 de mayo de ese año en Los Alcázares entre el equipo de la *Aviación Militar* y el *Murcia C.F.* –equipo que ese año quedaría primero de la Segunda división nacional–, que se saldó con la victoria del combinado visitante por un claro dos a cinco, si bien los dos goles locales fueron obra del guineano¹⁹.

(15) Crónica del partido Orihuela (2)-Cartagena FC (4): “Friman, la nueva, adquisición, el jugador de La Guinea, coge el esférico varias veces y lo pasa matemáticamente a su extremo y otras lo chuta fuertemente. Su juego causa buena impresión; se ve en él clase de jugador ¡Adelante!” (*La República*, Cartagena, 11/07/1932). “Por el Cartagena F. C. ha firmado el excelente jugador de La Guinea, José Frimán cuyo puesto es el de interior derecha” (*La Región: diario de la República*, Cartagena, 12/07/1932).

(16) *El Liberal* (Murcia), 13/04/1933.

(17) Centro Documental de la Memoria Histórica (CDMH), Sección Político-Social, Antedecentes, Expediente 73512.

(18) Un extenso reportaje, con profusión de fotografías, sobre esta inusual pareja mixta se publicó en la revista *Estampa*, de Madrid, el 15/02/1936.

(19) *La Verdad* (Murcia), 03/05/1936. En el partido de ida, celebrado en el campo de La Condomina el 26 de abril y que saldó con un abultado 8 a 1 para los murcianos, no jugó Frimán (Ibidem, 28/04/1936).

Poco tiempo después se produciría el estallido de la Guerra Civil. La noche del 19 de julio una columna dirigida por el comandante Juan Ortiz, jefe de la base de Los Alcázares –que se había mantenido leal a la República– y compuesta por tropas de aviación y por obreros de sus talleres, además de infantería llegada desde Cartagena, tomaron la rebelde base aeronaval de San Javier, ayudando significativamente a que el golpe militar fracasara en la provincia de Murcia²⁰.

Debió ser por entonces, si no antes, cuando los dos mecánicos guineanos ingresaron en el Partido Comunista de España, en el que José Frimán tuvo el carné número 48.876²¹. El nombre de ambos figura, junto a otros muchos compañeros de los talleres de la base de Los Alcázares, en una colecta realizada en septiembre de 1936 entre el personal civil y militar y los afiliados a la Sociedad de Obreros de Aviación del aeródromo a favor de las familias de los milicianos caídos en defensa de la República²². Por entonces la base hervía de actividad en el montaje y mantenimiento de los recién llegados aviones soviéticos: los cazas Polikarpov I-15, “Chatos”, e I-16, “Moscas”, y los bombarderos Tupolev SB-2, “Katiuskas”²³.

En junio de 1937 Frimán se afilió al Socorro Rojo Internacional (la organización humanitaria dependiente de la Internacional Comunista) de Los Alcázares²⁴ y poco después sería trasladado, al igual que Epita, a Cataluña, sirviendo en el aeródromo de El Prat (Barcelona). En octubre de 1938, como mecánico ayudante de primera, fue asimilado a sargento de la Maestranza de Aviación republicana, dentro de la Primera Sección. Subsección B (personal industrial), con un sueldo anual de 4.650 pesetas²⁵. La citada Maestranza, organismo de carácter cívico-militar, que incluía al personal obrero de todas las categorías procedente tanto de la Aviación civil como la naval y la militar, había sido establecida en desarrollo del Decreto nº 119/1937, de 14 de mayo, por el que se

fundaba el Arma de Aviación de la República, y por el propio Decreto nº 7/1938, de 4 de enero, de creación de dicha institución.

Exilio temporal y regreso a España

La caída de Cataluña en poder del ejército franquista, en enero y febrero de 1939, precipitó la huida a Francia de casi 400.000 personas, civiles y militares, en un impresionante éxodo que se conoció como “La Retirada”. Entre ellos figuraban los dos compañeros guineanos, que pasarían por distintos campos de internamiento: Saint-Cyprien, Argelès y Gurs (conocido como el “campo de los aviadores” españoles), recinto al que –si, como pensamos, Frimán continuaba junto a Epita– llegarían a mediados de abril²⁶. Las autoridades francesas presionaban a los refugiados españoles para que se alistaran en la Legión extranjera o volvieran a España. En ese momento crucial, sin esperanzas a corto plazo, los dos amigos tomaron caminos distintos: Epita prefirió quedarse en Francia mientras que Frimán decidió regresar a España, cruzando la frontera en mayo de ese año²⁷. Nunca volverían a encontrarse²⁸.

Todo indica que José –quizás avalado por el comandante Llorente, que había pasado la guerra preso en Madrid al considerársele desafecto a la República– se reincorporó sin mucha dificultad a su empleo de mecánico motorista en Los Alcázares, donde incluso volvió a jugar en el equipo de la base²⁹. En julio de 1940, meses después de crearse el Ejército del Aire, fue trasladado al aeródromo militar de Alcantarilla, donde se acababa de inaugurar la Escuela de Pilotos Nº. 1, y en octubre de 1941 a la nueva Maestranza de Aviación de Albacete, en la base de Los Llanos, donde fueron a parar la mayor parte del personal y material de la de Los Alcázares, que se dice fue “castigada” y desmantelada por su lealtad republicana. Frimán,

(20) Egea Bruno, Pedro María: “La República, Guerra Civil, Franquismo y tiempo presente”, en *Historia de Los Alcázares*, Ediciones de la Universidad de Murcia, Murcia, 2008, vol. 2, pp. 218-219.

(21) CDMH, Sección Político-Social, Antedecentes, Expediente 73512.

(22) José Frimán Mata contribuyó con 9,20 pesetas y José Epita Yoni, con 9,40. *El Liberal* (Murcia), 13/09/1936.

(23) Egea Bruno, op. cit., pp. 261-263.

(24) CDMH, Sección Político-Social, Antedecentes, Expediente 73512.

(25) *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional*, 28/10/1938.

(26) Entre los aviadores españoles exiliados que pasaron por este campo estaba el alcázareño Miguel Galindo Saura. Galindo Sánchez, Miguel y Galindo Sánchez, Jesús. *El Teniente Galindo: Biografía autorizada de un piloto de la República*, Universo de Letras, Barcelona, 2020.

(27) AHEAE, Personal, 40690.

(28) José Epita regresó a Los Alcázares en el verano de 1969, treinta años después de salir de España, pero para entonces Frimán ya había fallecido.

(29) *Diario Línea* (Murcia), 20/12/1939, p. 4.

que seguía con su mismo empleo de ayudante motorista, se instaló en la pensión Marín, situada en el número 37 de la calle San Agustín³⁰. Poco después, en 1943, residía en la calle Blasco Ibáñez, nº 7³¹.

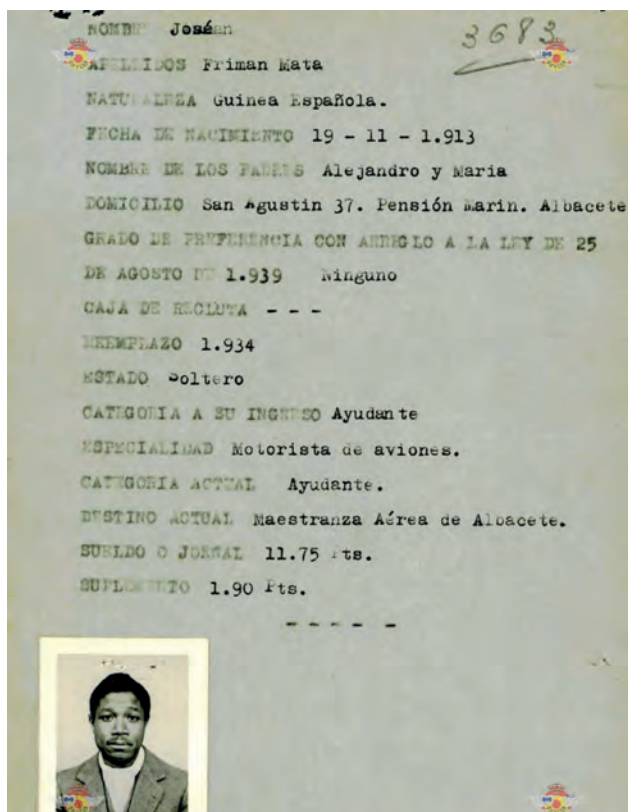


Ilustración 7. Ficha y foto de José Frimán en su expediente personal en la Maestranza de Aviación de Albacete (hacia 1941). AHEAE

En la capital manchega continuó con su afición al fútbol, fichando por el *Albacete Balompié*, donde jugó como interior y extremo, y en el que volvería a dejar prueba de su excelente calidad como uno de sus principales goleadores³² durante el final de la temporada 1941-1942 y el comienzo de la de 1942-1943. En diciembre de 1942 figura alineado en el *Gimnástica albacetense*, junto a otros jugadores del Albacete que no jugaban habitualmente³³. Al parecer, por esos años el “morenito” Frimán también participó en algunas veladas de boxeo en la plaza de toros albacetense³⁴.

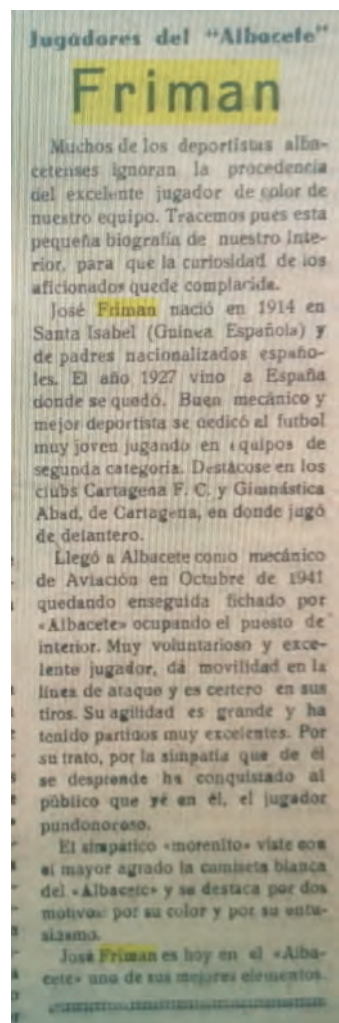


Ilustración 8. Biografía de Frimán, jugador del *Albacete Balompié*, aparecida en el diario *Albacete* (12/05/1942).

Un efímero y traumático paso por la “División Azul”

Y, de nuevo, la vida del guineano dio un sorprendente giro. Quizás para tratar de “limpiar” su anti-guio pasado izquierdista, José decidió en marzo de 1943, con casi treinta años, enrolarse en la tercera gran remesa de voluntarios reclutada para servir en la popularmente llamada *División Azul* en contra de la Unión Soviética. Debíó de ser uno de los pocos, si no el único, soldado de raza negra en la unidad y, por ende, en el racista ejército alemán (aunque es sabido que existió una “Legión Árabe

(30) AHEAE, Personal, 25750.

(31) Archivo General Militar de Ávila (AGMA), Caja 5059, carpeta 26.

(32) La primera referencia la encontramos el 3 de mayo de 1942, en que marcó uno de los tres tantos del *Albacete* en su partido contra el equipo del 73 *Regimiento*. Diario *Albacete*, 06/05/1942, p. 3.

(33) *Ibidem*, 05/12/1942.

(34) Entre los púgiles más conocidos de comienzos de la década de 1940 se recordaba al “moreno” Frimán. Parreño, Luis: “Boxeo en el Teatro Circo”, en *La Tribuna de Albacete*, 3/12/1996, p. 3.

Falange Española Tradicionalista y de las J. O. N. S.
DIVISIÓN AZUL
FICHA

Del voluntario JOSE FRIMAN MATA.- hijo de Alejandro.-
y de Maria. natural de Guinea Española Parroquia de
Ayuntamiento de Santa Isabel.- Concejo de Idem Provincia de Fernando Po
avercindado en Blasco Ibañez--- de Albacete nº 7- nació en 19 de Noviembre
de mil novecientos trece.- de oficio Mecánico- su estado Soltero-
n.º de hijos su estatura: un metro milímetros; sus señas: pelo negro cejas al pelo-
ojos negros- nariz regular barba poblada boca regular color negro.-
frente despejado aire marcial señas particulares ninguna.-
Resultado en reconocimiento médico U T I L.-
Ingreso en este voluntariado (a rellenar el día de admisión definitiva) Veintinueve de Marzo de
Mil novecientos cuarenta y tres.- Baja por retiro el 6 de Junio 44.-
Queda filiado en virtud de la presente, comprometiéndose a servir voluntariamente por el tiempo de du-
ración de la Campaña con arreglo a las instrucciones y órdenes vigentes desde el momento en que se le comu-
nique su admisión definitiva. Se le leyeron las Leyes Penales y demás órdenes e instrucciones y quedó adver-
tido que no le servirá de justificación en ningún caso alegar ignorancia de dichas órdenes.
Se le provee del carnet núm. Albacete a 29 de Marzo de 1943
En mi presencia: El Jefe Provincial de Milicias, Conforme: El interesado,
Jose Friman Mata

Ilustración 9. Ficha de voluntario en la División Azul (1943). AGMA.

Libre”, compuesta por árabes y norteafricanos que lucharon a favor de Alemania en las campañas de Siria y Grecia³⁵, y que algunas tropas coloniales del gobierno francés de Vichy estuvieron integradas en el *Afrika Korps*, de los que una docena de ellos combatieron después en el frente ruso³⁶). En su ficha de alistamiento, firmada en la sede de Milicias de Falange de Albacete el 29 de marzo de 1943, “olvidó” –o no se le exigió– consignar su actuación durante la pasada Guerra Civil³⁷.

La División Española de Voluntarios, o 250ª División de Infantería de la Wehrmacht, compuesta inicial y mayoritariamente por voluntarios falangistas de clase media, estaba combatiendo desde el verano de 1941 en el infructuoso y brutal cerco de Leningrado (actual San Petersburgo). Tras sufrir numerosas bajas y con el signo de la guerra ya claramente en contra de Alemania, las sucesivas levas de voluntarios no contaron con el empuje inicial, por lo que para cubrir las bajas y los relevos necesarios se recurrió a buscar nuevos efectivos en los cuarteles, incluso recurriendo a la recluta forzosa o como castigo disciplinario³⁸.

Sea como fuere, Frimán formó parte del 23

Batallón de Marcha de la División, que llegó al cuartel general de la unidad en Rusia a mediados de mayo de 1943. Precisamente en esa expedición de relevo se envió a una veintena de soldados sancionados por distintos motivos a combatir en el frente del Este como castigo. Así se quejaba el jefe de Estado Mayor de la División al general segundo jefe de Estado Mayor del Ministerio del Ejército en una carta de 25 de mayo:

“Con el 23 Batallón de Marcha han llegado veintidós soldados con recargos en el servicio por diferentes causas (...) La repetición del hecho me hace escribirte para salir al paso de que pueda cuajar la idea de que esto es un Cuerpo disciplinario. No preciso razonarte nuestra oposición a ello. Nuestros mandos tienen ya bastantes preocupaciones para que se vean aumentadas por la vigilancia especial que estos sujetos precisan y ya sabes que a pesar del intenso trabajo de la Segunda Sección Bis [el servicio de información de la División] nos vemos en algunas ocasiones sorprendidos por hechos desagradables”³⁹.

(35) https://es.wikipedia.org/wiki/Legión_Árabe_Libre

(36) Ribera, Anje: “La tropa negra de Hitler”, en *El Correo* (Álava), 31/03/2014, disponible en: <https://www.elcorreo.com/alava/sociedad/201403/31/tropa-negra-hitler-20140331104011.html>

(37) AGMA, Caja 5059, carpeta 26. Designó como beneficiario de sus haberes, en caso de fallecimiento, a su padre Alejandro Frimán Gaizan, con domicilio en la calle Extremadura, nº 28, de Santa Isabel (Malabo).

(38) Rodríguez Jiménez, José Luis: “Ni División Azul, ni División Española de Voluntarios: El personal forzado en el cuerpo expedicionario enviado por Franco a la URSS”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, N° 31, 2009, p. 282.

(39) Rodríguez Jiménez, José Luis: “Propuesta de revisión de la historia oficial de la División Azul. Los temas ocultos”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Extra 2, 2007, p. 326.

Al guineano se le asignó el número de chapa 20.668 y fue adscrito como soldado al Grupo de Automóviles, posiblemente como mecánico. Pero su aventura rusa resultó realmente efímera. Quizás por motivos raciales o por descubrirse su pasado comunista, el 26 de ese mismo mes el jefe del Estado Mayor de la División, el teniente coronel Díaz de Villegas –que un día antes se había quejado al Ministerio de la “mala mercancía” que le estaba llegando entre los nuevos reclutas–, ordenó “que el soldado... José Frimán Mata pase destinado al Batallón de Depósito núm. 250, donde quedará pendiente de repatriación con la primera expedición que se organice”. En efecto, el 2 de junio fue concentrado en dicho batallón, el 5 dado de baja en la División y el 9 repatriado, “acompañando a la expedición de indeseables de esa fecha”⁴⁰. El 19 de ese mes, junto al resto del contingente, Frimán llegaba a San Sebastián tras atravesar la frontera española por Hendaya, siendo pasaportado por el Gobierno Militar de Guipúzcoa con destino a la base de Albacete. Finalmente, el grueso de la División Azul era repatriado a España de forma discreta en octubre de ese mismo año.

Regreso a Albacete y nuevo destino en San Javier

De nuevo en la capital albacetense, Frimán continuó trabajando en los talleres de la base aérea de Los Llanos y mantuvo su apego al fútbol, ahora en equipos de menor categoría, como el recién creado *La Peña Montañesa*, de la Obra Sindical de Educación y Descanso de Falange –que jugaba en el campeonato regional de segunda categoría⁴¹– o el de la propia Maestranza aérea, con el que en 1947 ascendió a primera regional⁴².

Pero en el año 1950 fue destinado a los talleres móviles de la base de San Javier, que había recibido un nuevo impulso en 1943 al establecerse allí la Academia General del Aire (AGA). Sabemos que a mediados de la década de los cincuenta residía en la calle San José, nº 24, de Santiago de La Ribera, realquilado en casa de Josefa Escudero Fernández –una viuda de 78 años–, en el barrio colindante con la Academia, habitado mayoritariamente por familias de militares y trabajadores de la base⁴³.

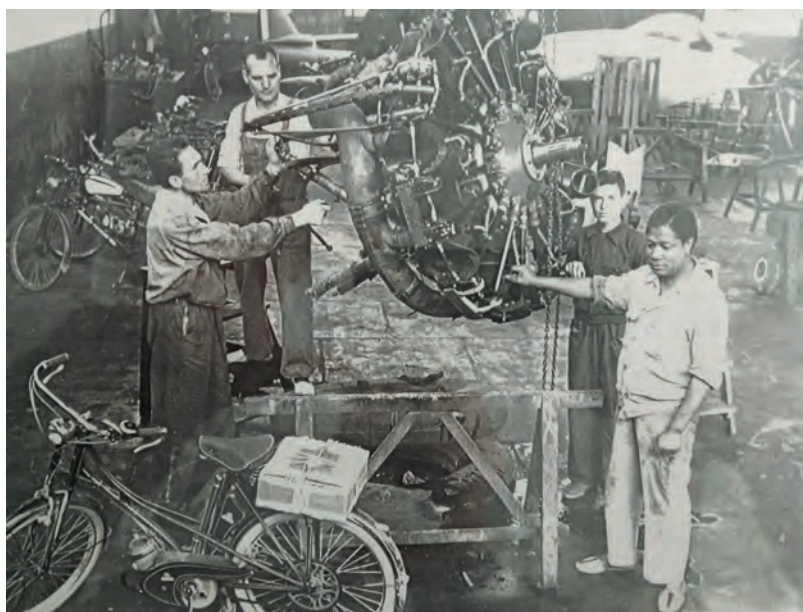


Ilustración 10. José Frimán y otros compañeros manejando un motor de avión en los talleres de San Javier (década 1950). Gentileza de Antonio J. Zapata.

(40) AGMA, Caja 4637, carpeta 23. Hubo un estrecho control de estos “indeseables” dentro de la propia División, colectivo entre los que se catalogaba a “aquellos soldados y suboficiales que, según el servicio de información, encubren tendencias perniciosas, políticas, sociales o sexuales”. Rodríguez Jiménez, José Luis: “Ni División Azul...”, op. cit., p. 285.

(41) *Diario Albacete*, 23/11/1944.

(42) *Ibidem*, 30/07/1946 y *Pueblo* (Madrid), 06/09/1947.

(43) En el censo electoral de 1955 año aparece, por una errata, como: “Fame (sic) Mata, José”, varón, 43 años, soltero, domicilio en S. José, nº 34, con el empleo de “ajustador” y se indicaba que sabía leer y escribir. *Censo electoral de la provincia de Murcia* (1955), municipio de San Javier, Distrito 1º, Sección 3ª, nº 223. AGRM,DIP,7955.



Ilustración 11. Interior de unos de los talleres de la base de San Javier, con aviones de entrenamiento North-American T-6 (década 1960). Gentileza de Luis Lluch.

 Academia General del Aire Base Aérea de San Javier (MURCIA)		SECTOR AEREO DE MURCIA
Núm. <u>194</u>	11	
Sección <u>1a - 2a</u>		
Referencia		
Asunto: Sobre personal civil.		
Excmo. Sr.:		
MINISTERIO DEL AIRE 21 JUN 1956 ENTRADA 1387	En contestación a su escrito núm. 896-1, Secc. 1a, Reg. 11 de 14 del actual, tengo el honor de comunicar a V.E. que en este Sector se ignora cuanto se refiere a JOSÉ FRIMÁN. Sin embargo está actualmente en el Taller de la Base de San Javier un obrero que dice ser de Santa Isabel de Fernando Poo (Guinea) y nacido del 1a al 13 de Noviembre de 1913. Se llama JOSÉ FRIMÁN VATA, hijo de Alejandro y de María, y vino a la Península con el Comandante Llorente, ingresando en 1927 en los Talleres de la Base Aérea de Los Alcázaros. Permaneció en los mismos hasta Octubre de 1936, fecha en que fue trasladado a Barcelona permaneciendo en el Aeropuerto del Prat hasta la terminación de la Guerra de Liberación, que pasó a Francia y desde allí de nuevo a España en Mayo del 1939. Reingresó en los Talleres de Los Alcázaros en los que continuó hasta Julio de 1940, que fue trasladado a Alcantarilla y en Julio del 1941 pasó a la Maestranga de Albuñete, en la que estuvo hasta 1950 que se incorporó a los Talleres de la Base de San Javier en los que permanece actualmente. Manifiesta este obrero, que en la misma ocasión en que vino a la Península con el Comandante Llorente, lo hizo igualmente otro compañero suyo llamado JOSÉ FRITA LLORCA que siguió sus mismas vicisitudes hasta terminar la Guerra de Liberación en que se pasó a Francia perdiendo en ella el contacto entre ambos. Queda guardado a V.E. muchos años. San Javier 19 de Junio de 1956. EL CORONEL JEFE DEL SECTOR Julio Salvador Díaz-Benjumea  <i>Julio Salvador Díaz-Benjumea</i>	
EXCMO. SR. DIRECTOR GENERAL DE PERSONAL - MINISTERIO DEL AIRE -		
MADRID		

Ilustración 12. Datos biográficos de José Frimán recopilados por el Coronel-Jefe del Sector Aéreo de Murcia y director de la AGA (San Javier, 19/06/1956). AHEAE

Y en ese contexto, un nuevo sobresalto sacudió su azarosa y, cada vez más, solitaria vida. En febrero de 1955 la Delegación Nacional de Servicios Documentales, organismo franquista encargado

de rastrear el pasado de los republicanos entre los documentos requisados durante la guerra (cuyos fondos darían lugar al actual Centro Documental de la Memoria Histórica, en Salamanca) co-

municó los antecedentes comunistas de Frimán al siniestro Tribunal Especial para la Represión de la Masonería y el Comunismo⁴⁴, que en septiembre de ese año le incoó el sumario nº 340-C-55. Desafortunadamente no se conserva este proceso, solo una ficha resumen⁴⁵, por lo que se desconoce el resultado del mismo, pero lo rápido que se dio por cerrado (enero de 1956) indicaría que posiblemente Frimán pudo salir indemne, aunque el miedo y la inquietud volverían a rondarle de nuevo.

Últimos años: soledad y triste final

Según el censo de 1962, José residía por entonces en la propia AGA⁴⁶, aunque según testimonios de quienes lo conocieron era más habitual por entonces su presencia en Los Alcázares, localidad donde había tenido su primer hogar cuando llegó a España y en el que conservaba más amistades. Sin embargo, el popular y simpático “Pepito

el Negro”, que a diferencia de Epita permaneció soltero toda su vida, entró en la espiral de la bebida y pasó a convertirse en una especie de “juquete roto” local, objeto de comentarios jocosos de chicos y grandes. Es posible que su adicción al alcohol le costara el puesto de trabajo. A pesar de que sus amigos y antiguos compañeros de la época del fútbol, como Ginés Meroño, procuraban recogerlo y llevarlo a su casa para adecentarlo y darle de comer, a comienzos de la década de los sesenta era habitual verlo por Los Alcázares, casi a diario, trasegando “desde la bodega de los Peones a la de Paco”⁴⁷.

Finalmente, con apenas cincuenta años recién cumplidos, falleció el 6 de marzo de 1964⁴⁸. Al parecer sus compañeros del taller móvil de San Javier realizaron una colecta para pagar su entierro y un oficial, o la propia Academia, cedió uno de los nichos del panteón militar que la AGA tiene en el cementerio de San Javier⁴⁹, donde actualmente reposan los restos de aquel joven guineano que soñó con venir a España.



Ilustración 13. Vista general del recinto y panteón de la AGA en el cementerio de San Javier. Se aprecia, a la derecha de la cruz y exento, el nicho de Frimán. Gentileza de Tomás Gallego y de Luis Lluch

(44) CDMH, Sección Político-Social, Antedecentes, Expediente 73512.

(45) Ibídem, Tribunal Especial para la Represión de la Masonería y el Comunismo, Fichero 76, ficha 2605722.

(46) *Censo electoral de la provincia de Murcia* (1962). Listas definitivas, San Javier, Distrito 1º. Sección 4ª. Hoja 10. Nº 3. Frimán Motos (sic), José. 49 años, soltero. Domicilio: Academia General del Aire. Profesión: Militar. Sabe leer y escribir. AGRM,DIP,7735/4.

(47) Testimonio de Jesús Galindo Sánchez, a quien agradezco enormemente la información y las fotografías aportadas a esta investigación. Agradecimiento que quiero hacer extensivo a Antonio J. Zapata, Paquita Meroño, Luis Lluch, Tomás Gallego, Carmen María Alcaraz, Pedro García y Juan Antonio Garre.

(48) A pesar de nuestros esfuerzos, ha sido imposible localizar su acta de defunción en los Registros Civiles de San Javier y de Torre-Pacheco.

(49) Como curiosidad, destacar que en su lápida aparece su nombre escrito de este modo: “José María Freiman Mata”.



Ilustración 14. Lápida de José Frimán en el panteón de la AGA. Cementerio de San Javier. Gentileza de Tomás Gallego y de Luis Lluch

Bibliografía

- Castillo Fernández, Javier: “José Frimán, un guineano al servicio de la Aviación española”, en *La Verdad* (Murcia), suplemento cultural *Ababol*, 15/03/2025.
- Constenla, Tereixa: “José Epita Mbomo, el electricista que sabotó a los nazis y salvó a sus amigos”, en *El País* (Madrid), 21/02/2021.
- Egea Bruno, Pedro María: “La República, Guerra Civil, Franquismo y tiempo presente”, en *Historia de Los Alcázares*, Ediciones de la Universidad de Murcia, Murcia, 2008, vol. 2, pp. 115-397.
- Galindo Sánchez, Miguel y Galindo Sánchez, Jesús. *El Teniente Galindo: Biografía autorizada de un piloto de la República*, Universo de Letras, Barcelona, 2020.
- Parreño, Luis: “Boxeo en el Teatro Circo”, en *La Tribuna de Albacete*, 3/12/1996.
- Ribera, Anje: “La tropa negra de Hitler”, en *El Correo* (Álava), 31/03/2014.
- Rodríguez Jiménez, José Luis: “Propuesta de revisión de la historia oficial de la División Azul. Los temas ocultos”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Extra 2, 2007, pp. 321-332.

Rodríguez Jiménez, José Luis: “Ni División Azul, ni División Española de Voluntarios: El personal forzado en el cuerpo expedicionario enviado por Franco a la URSS”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Nº 31, 2009, pp. 265-296.

Sempere Doménech, Marcelino: “La aviación militar como elemento propagandístico en la dictadura de Primo de Rivera”, en *Nuevas miradas sobre la dictadura de Primo de Rivera en su centenario: Actas del VIII Congreso Internacional de Historia de Nuestro Tiempo* / coord. por Carlos Navajas Zubeldia, Guillermo María Muñoz, Universidad de la Rioja, Logroño, 2025, pp. 333-351.

Fuentes documentales

- Archivo General Militar de Ávila (AGMA)
- Archivo General de la Región de Murcia (AGRM)
- Archivo Histórico del Ejército del Aire y del Espacio (AHEAE)
- Centro Documental de la Memoria Histórica (CDMH)