AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica. Año 2021. Nº 39

9 772530 237003 01039

Loring R.III, el gran desconocido

Getafe y la aviación. Centenario de la creación de la Base Aérea de Getafe

Otra mirada al Cuartel General del Aire

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO
CASA

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO

AEROPLANO
Revista de Historia Aeronáutica. Año 2009. Nº 27
La compañía de globos en la campaña de Melilla de 1909
Antonio Fernández Santillana
Vuelta al mundo del Numancia: ilusión y desencanto

AEROPLANO
Revista de Historia Aeronáutica. Año 2021. Nº 39
Loring R.III, el gran desconocido
Getafe y la aviación. Centenario de la creación de la Base Aérea de Getafe
Otra mirada al Cuartel General del Aire

3 **PRESENTACIÓN** Agustín Arias González

EL PARQUE AEROSTÁTICO DE LOS CAMPOS DEL GAS E INICIOS DE LA AEROSTACIÓN EN MADRID Miguel Ángel Pérez González **4**

24 **UNA CARRERA AÉREA INOLVIDABLE. EL RAID PARÍS-MADRID DE 1911** Dr. Federico Yaniz Velasco

GETAFE Y LA AVIACIÓN. CENTENARIO DE LA CREACIÓN DE LA BASE AÉREA DE GETAFE Martín Sánchez González **36**

56 **EL BRISTOL 29 M-AAFA, PROTAGONISTA EN ANNUAL** Mariano José García Consuegra

EDUARDO FERNÁNDEZ PRADA, UN IGNORADO PILOTO DE MOSCA Raquel Fernández García **68**

80 **LUIS ANTONIO DE LARRAURI Y MERCADILLO. UN INGENIERO AERONÁUTICO SOBRESALIENTE** Blas Vicente y Carlos Mallench

LORING R.III, EL GRAN DESCONOCIDO José Antonio Martínez Cabeza **92**

110 **OTRA MIRADA AL CUARTEL GENERAL DEL AIRE** Javier Leralta

LOS APRENDICES EN EL EJÉRCITO DEL AIRE (1939 - 1985) Jerónimo F. Naranjo García **124**

132 **BREVE ANTOLOGÍA DE POESÍA AERONÁUTICA** Adolfo Roldán Villén

AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica

Dirección y Redacción: IHCA – Princesa, 88 bis – 28008 MADRID – ESPAÑA
Teléfono: 91 550 39 16

NORMAS DE COLABORACIÓN

Con el fin de mantener unos criterios de calidad y uniformidad las colaboraciones con la Revista AEROPLANO se realizarán teniendo en cuenta las siguientes instrucciones:

1. El tema de los trabajos tendrá relación con la historia de la aeronáutica y astronáutica en general (el vuelo y sus orígenes, la aerostación, la aviación militar, la aviación civil, la astronáutica, los aviones, aeródromos y bases aéreas, gestas y hazañas, ciudades, mantenimiento, etc…) y con el Ejército del Aire en particular.

2. Los trabajos deben ser originales y escritos expresamente para la revista AEROPLANO con un estilo correcto, calidad y rigor histórico, siendo evaluados y seleccionados por el Consejo de Redacción.

3. El texto de los trabajos debe contener alrededor de 10.000 palabras, incluyendo al comienzo un breve resumen de unas 50 palabras. Las fotografías, gráficos, dibujos y anexos que acompañen al artículo se publicarán a juicio del Consejo de Redacción y según el espacio disponible.

4. El texto se presentará en formato Word y las fotografías, gráficos y dibujos se entregarán en formato JPG en carpeta aparte, acompañadas de un archivo con el texto de los pies de fotos y el nombre del autor o de la fuente de donde procedan. Será responsabilidad del autor pedir los permisos de la propiedad intelectual, si fuese necesario.

5. Además del título, deberá figurar el nombre del autor y si es militar, empleo y situación administrativa. Es aconsejable indicar dirección de correo electrónico y/o teléfono para consultas.

6. A ser posible no se mantendrá correspondencia sobre los trabajos, los cuales quedarán archivados en la redacción de la revista. No obstante, si fuese necesario efectuar modificaciones, se contactará oportunamente con los autores.

7. De acuerdo con la disponibilidad de créditos anuales todo trabajo se remunerará adecuadamente, reconociendo así los derechos de autor.

8. Es fundamental tener en cuenta que todos los trabajos publicados representan exclusivamente la opinión del autor.

9. Toda colaboración se remitirá a:
- Por correo: AEROPLANO C/ Princesa 88 BIS, 28008 Madrid.
- Por e-mail: aeronautica@movistar.es

Director:	**Raúl M. Calvo Ballesteros**
Redacción:	**Miembros del Consejo de la RA**
Diseño y maquetación:	**SDG de Publicaciones y Patrimonio Cultural del MINISDEF**
Portada e ilustraciones:	**José F. Clemente Esquerdo, Laura Encabo Martorell y Carlos Martorell Ipiens**
Administración:	**Revista Aeroplano**
Impresión:	**SDG de Publicaciones y Patrimonio Cultural del MINISDEF**

El Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas agradece su colaboración a todas aquellas personas que han cedido desinteresadamente fotografías para la elaboración de los artículos que se recogen en este número de AEROPLANO.

Los contenidos completos de todos los números de Aeroplano están a disposición en
www.ejercitodelaire.mde.es>Cultura Aeronáutica>Publicaciones>Revista Aeroplano
y en https://publicaciones.defensa.gob.es/revistas.html

CATÁLOGO DE PUBLICACIONES DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO
https://cpage.mpr.gob.es

Edita:

MINISTERIO DE DEFENSA
SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid

© Autores y editor, 2021

NIPO 083-15-294-X (edición impresa)
ISSN 0212-4556 (edición impresa)

Depósito legal M 20014-1983
Fecha de edición: abril de 2021
Maqueta e imprime: Ministerio de Defensa
Suscripción: 8 euros; Número suelto: 10 euros

https://publicaciones.defensa.gob.es

NIPO 083-15-295-5 (edición en línea)
ISSN 2530-237X (edición en línea)

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de los autores de la misma.
Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del copyright ©.

En esta edición se ha utilizado papel 100 % libre de cloro procedente de bosques gestionados de forma sostenible.

PRESENTACIÓN

Decía el gran escritor Charles Dickens que “Cada fracaso enseña al hombre lo que necesita aprender”. Después de haber visto como el mundo sucumbía frente a un enemigo invisible, pero poderoso, llamado COVID-19 es de esperar que se haya aprendido la lección y no permitamos que vuelva a suceder una catástrofe de tal magnitud.

Todavía inmersos en las secuelas de la pandemia y en la mente el recuerdo de Cecilio Yusta, compañero que nos dejó para realizar su último vuelo hacia la eternidad, hemos logrado reunir un puñado de artículos que seguro harían las delicias de Cecilio, por su calidad y espíritu aeronáutico.

El objetivo que nos hemos impuesto es que esta revista sea variada en su temática, intentando dar cabida a cuanto tiene relación con el tema aeronáutico de una forma u otra. Siempre con el estilo formal y ameno que la caracteriza para que nuestros lectores desgranen hoja por hoja y al terminar sientan que les ha sabido a poco.

El primer artículo que traemos a escena está relacionado con la aerostación. Recordamos los buenos tiempos del campo del gas en Madrid donde se hinchaban y guardaban los globos y la afición tan grande por los aerostatos que había en la capital.

Continuamos con aquella primera carrera aérea inolvidable: el Raid París-Madrid, ganada por el único piloto que llegó a la meta, Védrines, y todas las vicisitudes que acontecieron antes y durante el raid.

Y dado que la meta de aquel acontecimiento se organizó en Getafe, el siguiente artículo es un homenaje a los 100 años de la base aérea y al pueblo getafense. Multitud de datos y anécdotas se agolpan para deleite del lector.

Repasamos la guerra de África con un protagonista desconocido: el Bristol 29 Tourier en el desastre de Annual que, con sus vuelos a Melilla, primero a requerimiento del periódico El Liberal y después para el Servicio de Aeronáutica Militar, prestó sus servicios a la difusión informativa, colaborando además en la supervivencia de los sitiados.

La guerra civil española tiene su espacio en este número con el trabajo póstumo de su autor sobre el relato de la vida de su tío Eduardo Fernández Prada, que murió luchando en el bando republicano mientras volaba en un “Mosca”, no habiéndose contemplado el fallecimiento en ningún documento, libro o memoria, una vez finalizada la contienda.

La ingeniería también tiene cabida en la revista con la descripción de la azarosa vida de un ingeniero aeronáutico, Larrauri y Mercadillo, que destacó por sus extraordinarios logros en el campo de las espoletas de bombas de aviación, al que le tocó vivir duros períodos de nuestra historia reciente.

Dos aviones de reconocimiento sobresalieron de manera especial en la Aeronáutica Militar española de los años veinte y treinta: el Breguet XIX y el Loring R.III. Las hemerotecas muestran que la atención que recibieron en los medios de la época fue notoriamente dispar, de ahí el epígrafe elegido. El Loring R.III, el gran desconocido.

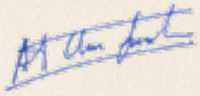
Se sorprenderá el lector con el siguiente artículo que, si bien puede ser considerado poco aeronáutico, refleja la influencia de nuestro Cuartel General en el plan urbanístico de la zona en que se ubica. El autor intenta desviar la atención hacia lo imperceptible, lo que realmente representa esta obra arquitectónica va más allá de su función administrativa e institucional. Algo diferente.

En el siguiente trabajo recordamos a aquellos aprendices que resultaron ser la solución a la necesidad que existía después de la Guerra Civil, año 1939, de conseguir rápida y sostenible-mente obreros de calidad especializados en las diferentes disciplinas profesionales y en las técnicas del mantenimiento aeronáutico. A lo largo de los años no cambiaron demasiado ni los condicionantes ni las necesidades que los hicieron posible hasta finales de la Transición.

Y por último e inédito, es el artículo titulado “Breve antología de poesía aeronáutica” con el que su autor da un repaso a la historia de la aeronáutica en forma poética, utilizando fragmentos de poesías de distintos autores. Podemos decir, cuando nos referimos a la poesía aeronáutica, que “el espíritu del vuelo no yace en el avión sino en el aviador, del que emanan los actos para pilotar su aeronave y las palabras que reflejan la experiencia”.

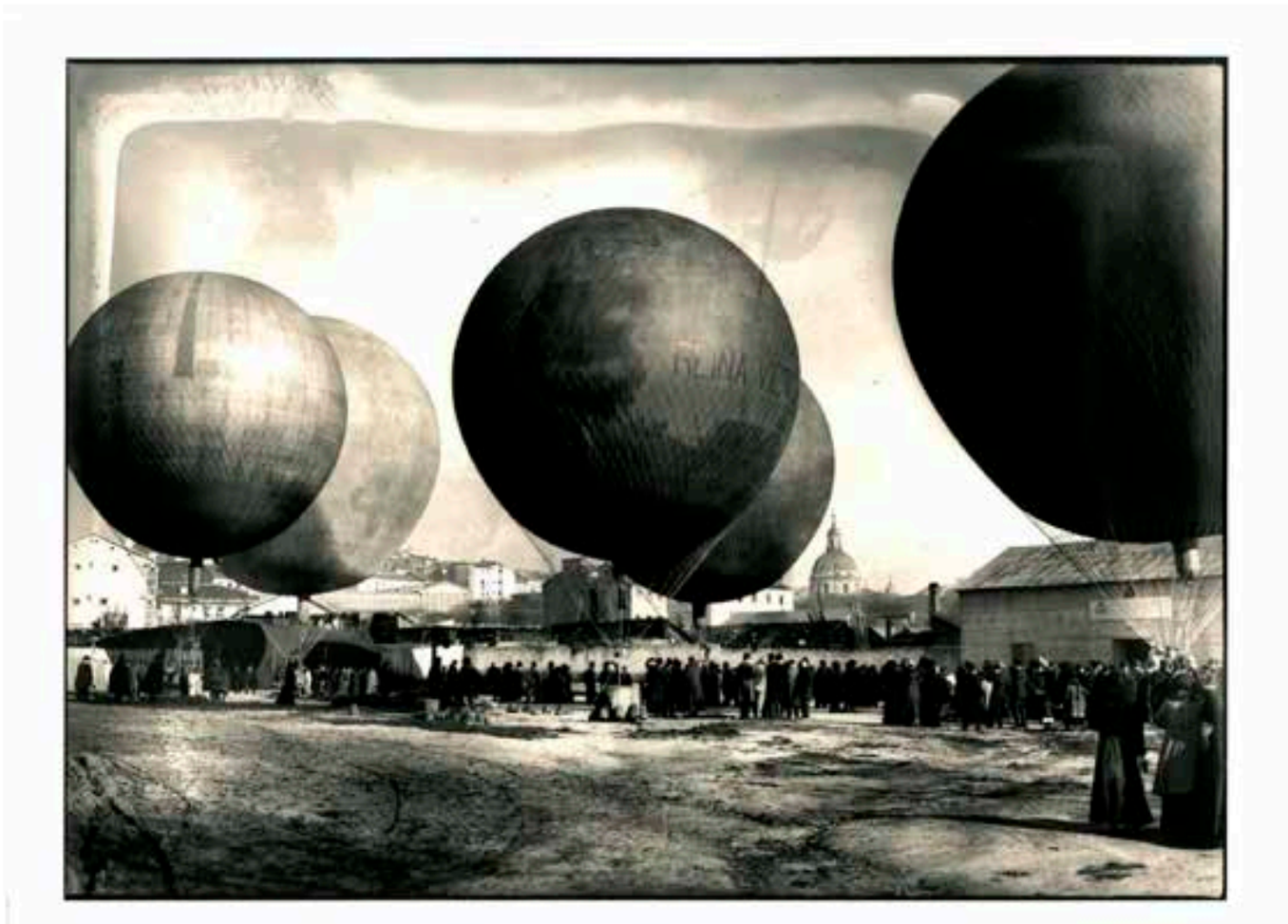
Y ahora solo nos queda adentrarnos en las páginas siguientes y disfrutar de la lectura que esperamos sea de su agrado.

Agustín Arias González
Coronel del Ejército del Aire
Director interino del Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica



EL PARQUE AEROSTÁTICO DE LOS CAMPOS DEL GAS E INICIOS DE LA AEROSTACIÓN EN MADRID

MIGUEL ÁNGEL PÉREZ GONZÁLEZ
Coronel del Ejército del Aire (reserva)



Fotografía de Fernando Goñi a la salida del «Rally-Ballon de Madrid de 1908» en el Parque Aerostático del Gasómetro, 1906. Real Academia de Bellas Artes de San Fernando

Introducción

Cuando escuchamos hablar del Parque Aerostático pensamos inmediatamente en aquel del Arma de Ingenieros situado en la ciudad de Guadalajara, pero este artículo trata del que hubo en Madrid durante los primeros años del siglo XX, conocido como Campo Aerostático del Gas, del que no es difícil encontrar alguna evidencia fotográfica en libros y archivos sobre la capital, en las que se muestran globos hinchados.

Así mismo el artículo versará sobre la aerostación deportiva que en el citado campo se desarrolló, que por supuesto no tiene parangón con el Parque de la Aerostación Militar en dimensión ni actividad, pero estuvo en continuo contacto con este ya que en la actividad deportiva-civil desarrollada en el campo del Gas participaron infinidad de militares destinados en Guadalajara o Cuatro Vientos.

Dado que, el Parque Aerostático estuvo activo en las primeras décadas del siglo XX, la aproximación va a iniciarse con unas pinceladas de la aerostación en Madrid hasta la última década del siglo XIX que, sin ser exhaustiva, tenga suficientes referencias para poder diferenciar las formas-periodos en los que la aerostación se utilizó y fue entendida por la población madrileña. Para ello me apoyaré en gran medida en recortes de prensa que también describen una población cuya forma de vivir y pensar va cambiando en los poco más de 100 años desde que en 1783 llegaron las primeras noticias de que los hermanos Montgoltfier, habían

logrado que su globo se elevara en Versalles en presencia de los reyes franceses, hasta el comienzo del siglo XX, pasando de una monarquía absoluta, a otra constitucional, una invasión, una guerra, varios pronunciamientos, la República, etc., que modificaron los equilibrios heredados entre clase baja, burguesía y aristocracia, aunque la alta burguesía de Madrid siempre trató de parecerse (a diferencia de la catalana) a la aristocracia con la que en muchos casos se emparentó.

El título elegido: «Parque Aerostático de los Campos del Gas e inicios de la aerostación en Madrid» bien podría modificarse por «Inicios de la aerostación en Madrid y su Parque Aerostático», pues de ambos temas va a tratar el artículo.

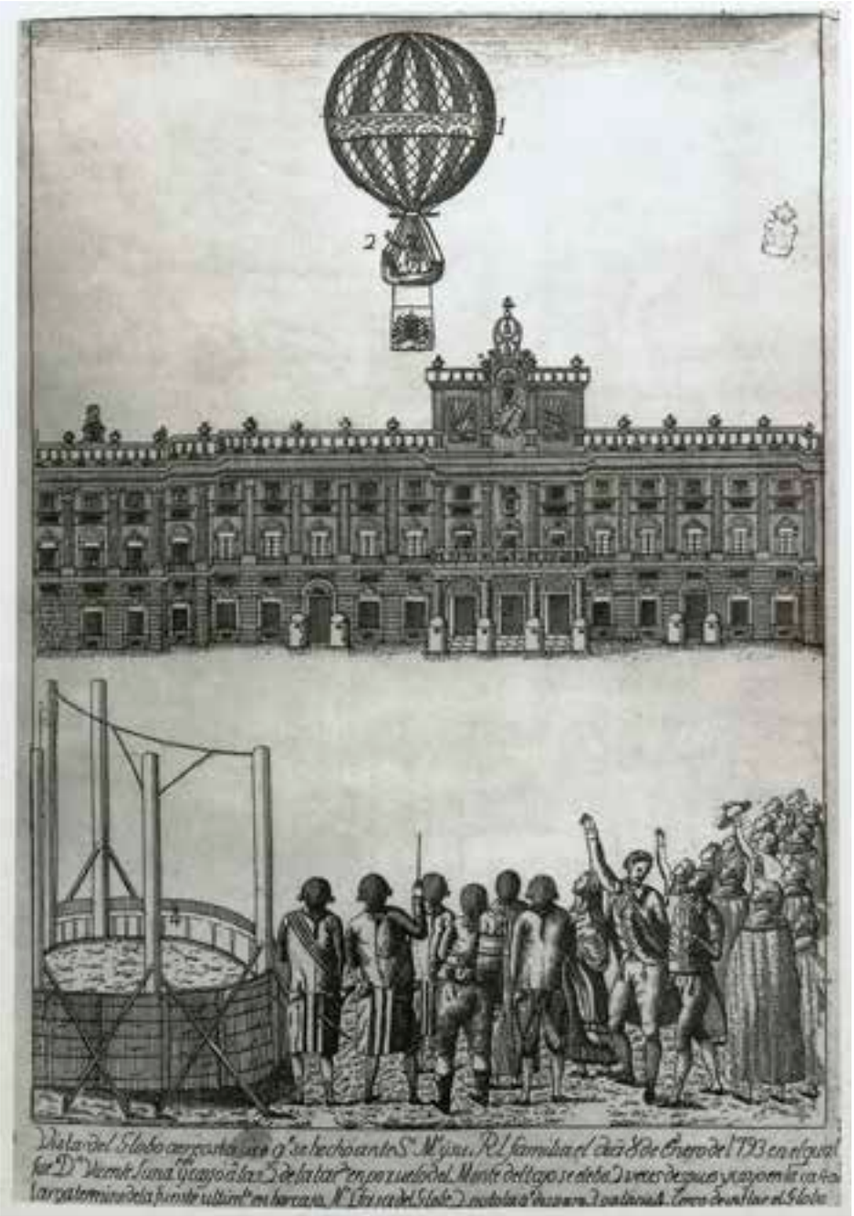
«Ascensión de un globo Montgolfier en Aranjuez». Carlos Carnicero. Museo del Prado.

Inicios de la aerostación en Madrid

Cualquier recuerdo histórico de la aerostación, aunque solo sea para situarnos cronológicamente, tiene que comenzar por los hermanos Montgolfier y el primer globo aerostático en 1783, y la aplicación del hidrógeno a los globos realizada ese mismo año por el científico francés Jaques Charles. También Jean François Pilâtre de Rozier y el marqués François Laurent d'Arlandes que efectuaron en París la primera ascensión tripulada con un globo, en noviembre del mismo año. Sin olvidar, por supuesto, la experiencia anterior del jesuita portugués Bartolomé Lorenzo de Guzmán (nacido en Brasil y estudiante en la Universidad de Coímbra) que en 1709, en presencia del rey Juan V de Portugal, la corte y una multitud congregada consiguió elevarse con un aparato de su invención utilizando aire enrarecido por el calor. «O padre voador», le llamaron. El problema fue que la Inquisición y la sospecha de hechicería le obligó a buscar refugio en España, donde falleció en el hospital de la Misericordia de Toledo.

Sobre todos ellos pasó sin hacer ruido, al igual que sobre el cuadro de Antonio Carnicero, expuesto en el Prado, que representa la elevación de un globo en Aranjuez en febrero de 1784; se trataba de un globo Montgolfier[1] pilotado por Jean Bouclé, de forma poco airosa por cierto, pues tuvo que saltar del globo a causa de un incendio, del que destaco que, como los fabricados por los hermanos Montgolfier, eran de papel pintado, por lo que a los ojos del público que lo observan tendría aspecto de ser un sólido de 30 metros de circunferencia elevándose ingrávidamente en el aire.

«Vuelo sobre Paris de Pilâtre de Rozier y el marqués d'Arlandes» en 1783. Cuadro anónimo. Museo de la Aeronáutica y Astronáutica (Foto final de restauración 2019).



«Ascensión de Lunardi». Grabado. Museo de historia de Madrid.

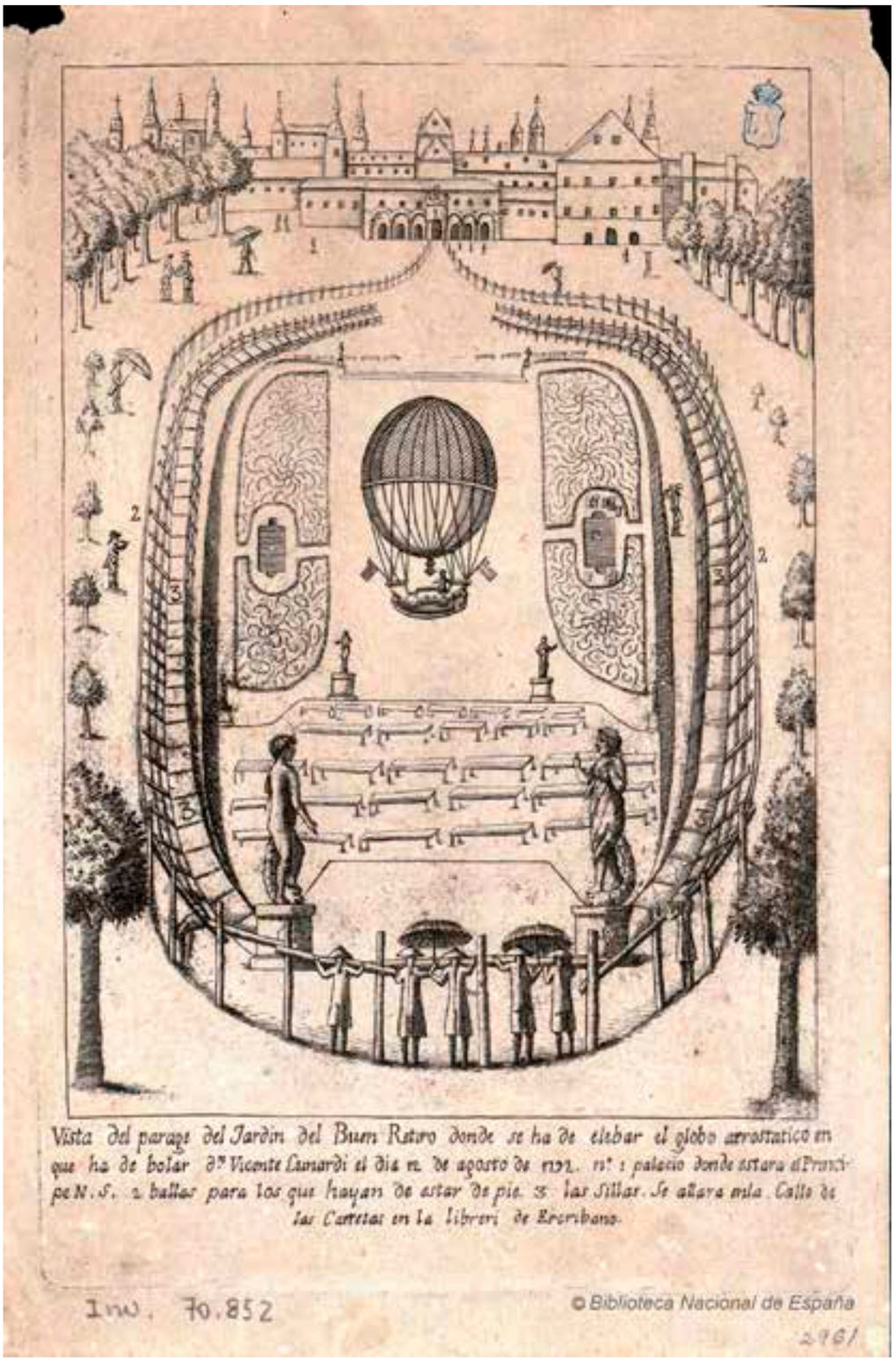
Conocidos ampliamente por los grabados que se conservan en el Museo de Historia de Madrid son los vuelos de Vicente Lunardi, un aventurero nacido en Luca (Italia), que el 12 de agosto de 1792, después de haber triunfado en Londres, se elevó desde el jardín del Buen Retiro y se perdió en el aire hasta que por la tarde aterrizó en la villa de Durazo. En el «Diario de Madrid» se publica[2], «… vieron las gentes el globo y pensando que sería alguna cosa del otro mundo, echaban a huir amedrentadas, y las mujeres llorando a lágrima tendida se iban corriendo a sus casas, y un guarda de viñas echó mano a la escopeta y le iba a tirar un balazo, y no lo hizo porque el mismo susto se lo estorbó». Realizó otra ascensión en enero de 1793 desde la entrada del Palacio Real que cuenta con todo detalle el mismo periódico[3] desde el comienzo de la elevación, y los experimentos que se acometieron.

En 1818 se anunció la actuación en el Buen Retiro de los reputados aeronautas franceses André Jacques Garnerin y su hija Elisa Garnerin, también aeronauta. El espectáculo consistía en la elevación del globo y posterior salto de la hija en paracaídas. Asistiría al evento el rey, aristócratas e infinidad de público, calculado en unas 20.000 personas, pero fue un fracaso y el globo no se elevó[4]. El público enfadado, al parecer, estropeó una buena parte de los plantones de los jardines, circunstancia por la que no se autorizaron posteriores solicitudes de otros aeronautas que intentaban realizar ascensiones desde el Buen Retiro como la del también francés Fortunato Tucia en 1820 o la del famoso científico belga Esteban Robertson que finalmente se elevó desde la plaza de toros situada junto a la Puerta de Alcalá.

En 1833 llegó a Madrid el aeronauta portugués Manuel García Rozzo que había realizado varias ascensiones en Cádiz y en el Puerto de Santa María, una de ellas en presencia de los infantes D. Francisco y doña Luisa Carlota. Con muchas dificultades consiguió la autorización para realizar la ascensión en el Buen Retiro. El primer intento no pudo realizarse por desatarse una tormenta en el momento de iniciarse la exhibición. Un segundo intento a mediados de julio, esta vez frente al Palacio Real, igualmente fracasó, como podemos leer en la noticia de «El Correo» de 15 de julio de 1833: «Ayer domingo se verificó la segunda tentativa de D. Manuel García Bozo para elevarse con un globo aerostático. Fue tan desgraciada como la primera el 28 de abril último. El paraje señalado era la plazuela del Oriente del real palacio. A las diez de la mañana se dio principio a la operación empleándose el ácido sulfúrico y el zinc para la extracción del gas hidrógeno necesario á llenar el globo, que en otras ocasiones ha servido al mismo Bozo para el efecto. La operación correspondía enteramente, y a las once y media estaba lleno el aeróstato en un tercio de su volumen, empleándose solo seis ó siete cubas ó toneles de las diez y seis prevenidas para el asunto. Así siguió la operación hasta eso de la una, en que se descubrieron en el tafetán del globo por su parte media dos o tres leves rasguños, que inmediatamente se compusieron, y se volvió a seguir, empleando las cubas restantes, y renovándose sucesivamente la carga de las usadas al principio. La producción de gas era continua, pero lenta, lo que hizo que á las cinco, hora señalada para la ascensión, solo estuviese lleno el globo en su mitad.

Una hora más pasó siguiendo la operación por beneplácito de S.M., (que desde el balcón del real palacio estaba viéndola), y á petición del mismo Rozzo, quien a pesar de ver lo poco que se había adelantado en ella, se arrojó á subir en la barquilla, y mandando soltar las cuerdas a los operarios pudo elevarse á muy pocas varas del suelo. Después de revolotear con el globo errante por la plazuela, cayó al fin sin sufrir grave lesión según parece, con lo cual concluyó esta desastrosa tentativa en la que una castaña o frasco de ácido se rompió, quemando el toldo inmediato de los que había prevenidos para resguardar a los operarios del sol que baña aquel recinto»[5]. También describe ambos fiascos el periodista y escritor Larra, pero fijándose especialmente en el costumbrismo de los asistentes, la expectación colectiva y el posterior desengaño por la frustración[6].

Con este fracaso acabó el primer periodo de ascensiones en Madrid caracterizado por aeronautas que pretendían mostrar el artilugio volador en sí mismo como centro de sus exhibiciones. En otros países estas muestras se combinaron con estudios científicos como las ascensiones de Robertson, Biot o Gay-Lussac, que con su ley sobre presión y temperatura de los gases supuso un considerable avance para la ciencia y sigue martirizando en la actualidad a los estudiantes con los problemas.



Estampa de la Biblioteca Nacional (Biblioteca Hispánica) del jardín del Buen Retiro preparado apra el espectáculo con el globo de Lunardi inflado en medio de los asientos de los espectadores (1792).

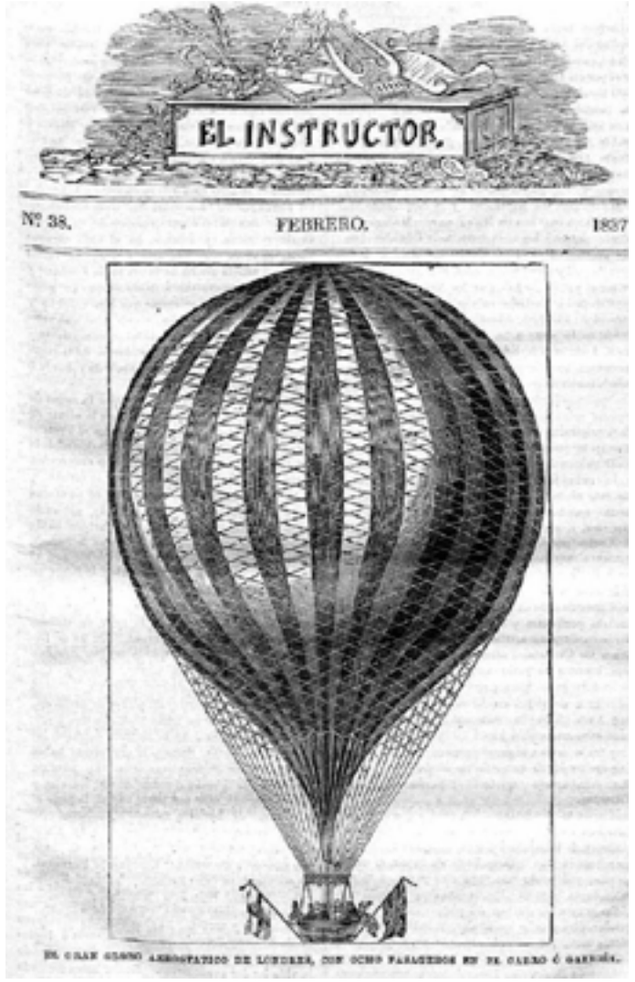
La prensa y los escritores

El anterior recorte de prensa, sobre el aeronauta portugués, da pie a introducir este apartado dedicado a lo que reflejan los periódicos sobre la aerostación al comienzo del reinado de Isabel II. Fue muy popular la serie de relatos sobre el viaje aerostático de Fr. Gerundio y Tirabeque, escrito por Modesto Lafuente, que describe un viaje fantástico realizado por este fraile aprovechando lo que dice ver desde el globo para hacer una crítica cómica de los distintos acontecimientos que van apareciendo, con lo que al tratarlo como fantástico consigue esquivar la censura reinante aunque tiene más que ver con la política del momento que con aspectos aeronáuticos[7], por lo que por no alargar el artículo solo voy a referirme a un conocido escritor y periodista como fue Mariano José de Larra y a una revista de difusión científico-cultural como fue «El Instructor».

Larra publicó infinidad de artículos sobre aerostación en los distintos periódicos para los que trabajó como: «Ascensión aerostática», en el que escribe «el descubrimiento de los globos es acaso el más asombroso de que puede gloriarse el entendimiento humano»[8], «Globos aerostáticos» o «Ascensiones de aerostáticas notables». Por su calidad, aunque no sea estrictamente aeronáutica, destaca el conocido «El hombre globo» donde clasifica a los hombres en sólidos (los menos inteligentes, más apegados a las costumbres y que siempre obedecen a los otros), líquidos (aquellos que tienen movilidad, más inteligentes, capaces de reflexionar) y gaseosos (los capacitados para dirigir a los demás); a estos últimos, por sus ascensiones y bajadas, los compara con un globo aerostático: el hombre globo, del que concluye que en España nunca los dejarán destacar, bien porque se estrellarán o porque tendrán que exiliarse al extranjero. A lo largo del artículo utiliza, de forma simbólica, un lenguaje aerostático. Reproduzco un pasaje del tramo final del mismo: «Entretanto el hombre-globo hace unos cuantos esfuerzos en el aire, un viento le lleva aquí, otro allá, descarga lastre... ¡inútiles afanes! Al fin viene al suelo: sólo observo que están ya más duchos en el uso del paracaídas; todos caen blandamente, y no lejos; los que más se apartan van a caer al Buen Retiro».

El segundo punto es la prensa que hace continuas referencias a la aerostación, y he elegido concretamente el artículo de la revista «El Instructor» de febrero de 1837 con el título «Aerostación» que abre ese número con un dibujo del gran globo de Londres. A lo largo del artículo de tres páginas se describe la historia de los globos aerostáticos, la problemática del parachute, inventado precisamente por Garderín, que como se recordará no pudo despegar en el espectáculo que tenía preparado en Madrid junto con su hija, y finalmente un viaje que emprendió el piloto aeronauta Mr. Charles Green con

6 Grabado del Parachute de Garderín. En el espectáculo desde el Buen Retiro de Madrid no pudo despegar.



«EL INSTRUCTOR» de febrero de 1837. «El gran globo de Londres, con ocho pasajeros en el carro o galería»

varios pasajeros que partió de Londres el 7 de noviembre de 1836, con intención de hacer un viaje de 15 días. En la primera noche del viaje perdieron la referencia de donde estaban. Al principio, como en los pueblos había luces encendidas, supieron que volaban sobre el continente, pero avanzada la noche desaparecieron estas referencias y desconocían si estaban en Polonia, Rusia o incluso Asia. Pasaron un frío atroz y escucharon crujir las cuerdas heladas por lo que en cuanto amaneció decidieron descender a preguntar dónde se encontraban a unos paisanos que, atemorizados por el artilugio, huían hacia el bosque. Resultó que estaban en el centro de Alemania, cerca de la ciudad de Weilburg. Transcribo la descripción del globo que aparece en la revista con las medidas en varas, libras y pies (anterior a la aceptación del sistema métrico decimal): «Este globo tiene 55 varas de circunferencia, y cuando inflado tiene 29 varas de alto con el carro ó galería para los pasajeros. Contiene 2.200 varas de sarga de seda en cuarenta y cuatro paños de 33 varas de largo, unos de color blanco y otros carmesí, cosidos alternadamente con una costura doble, y pegada firmemente con una pasta tan tenaz, que cuando se seca es la parte más fuerte, y todo el globo tiene una capa de barniz hecho de goma elástica disuelta en espíritu de trementina. Nada puede darse más hermoso que la vista interior de una concavidad tan espléndida, por consiguiente cuando está medio llena de gas, porque en su completa inflación sería imposible mantenerse dentro. El aire atmosférico para llenar este globo pesaría 5.340 lbs., pero con gas hidrógeno puro no necesita más de 304 lbs. y algo más con el gas de carbón. La capacidad del globo es 70.000 pies cúbicos, ...».

La misma revista en el número de septiembre publica el artículo «Resultado fatal de la prueba de un parachute[9]» en el que se narra que, el globo se elevaba muy lentamente por el sobrepeso del parachute, un artilugio que poco tiene que ver con los paracaídas actuales, es una especie de gran paraguas con su propia barquilla (ver dibujo). Cuando soltaron el parachute, como habían tenido que deshacerse de todo el lastre para lograr elevarse hasta las 2.000 varas castellanas, el globo emprendió una vertiginosa carrera hacia arriba, las válvulas no lograron aguantar la diferencia de presiones produciéndose escapes. Recojo el dramático relato de uno de los aeronautas:

«Si durante este tiempo no hubiéramos respirado el aire que a prevención habíamos encerrado en dos bolsas antes de nuestra partida, en un minuto hubiéramos quedado sofocados, y habríamos sufrido, aunque por medio diverso, el melancólico destino de nuestro amigo. El gas, por otra parte, á pesar de todas nuestras precauciones, obró sobre nuestra constitución corporal, de modo que nos privó a ambos de la vista, quedándonos por cuatro o cinco minutos en la más absoluta niebla».

En fin describe una hipoxia.

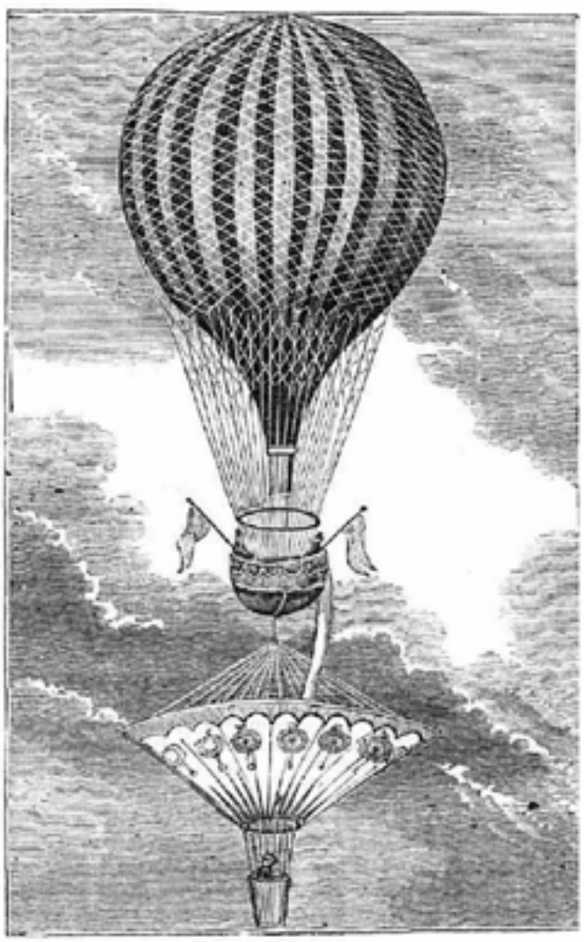
Globos formando parte de espectáculos o época circense

La sociedad madrileña va cambiando y llegamos al ambiente isabelino: finalizada la monarquía absoluta go-

biernan los liberales y eso se nota en los espectáculos aerostáticos que se presentan en Madrid y en toda España.

Al primer espectáculo al que me referiré es el de «Monsieur» Arban, aeronauta muy vinculado a la ciudad de Barcelona. A finales de 1847 deleitó a los madrileños con un elegante espectáculo en la plaza de toros (junto a la Puerta de Alcalá) en el que se unió la aerostación con una interpretación filarmónica del Nabuco de Verdi, valses y polcas, donde además se sorteaban regalos entre los espectadores como reclamo. En un momento determinado Arban, sujetándose a una cuerda según narra «El Popular» de 25 de octubre de 1847 «desató el globo en que había de remontarse por los aires, y dirigiéndose al palco de las reales personas, tuvo la honra de poner en manos de S. M. la Reina un ramillete que ésta se abalanzó a recoger con una amabilidad encantadora, viendo la imposibilidad en que se encontraba el aeronauta de acercarse al palco, y después de entregar otro ramillete á S. M. la Reina madre, y de dar una vuelta alrededor de la plaza repartiendo con profusión flores y versos, se elevó majestuosamente en presencia del público, el cual acogió con estrepitosos aplausos los saludos que el aeronauta le dirigía desde su singular vehículo», luego se elevó en el cielo desapareciendo en dirección norte para variar hacia levante cuando viró el viento. Tal vez sea este espectáculo el último que podemos encuadrar en la época anterior, sin florituras, con la majestuosidad elegante de la elevación de un globo aerostático.

A partir de ese momento fueron apareciendo y triunfando compañías que unían al espectáculo del globo aerostático ejercicios gimnásticos, trapecios, funanbulistas, bailarinas en la barquilla, forzudos y equilibristas que recorrían los distintos puntos de la geografía nacional. «Diríase que estos aeronautas de menor cuantía que recorren el mundo con el globo a cuestas, han abrazado esta profesión peligrosa, mitad vocación, mitad por necesidad de ganarse la vida; que ha leído alguna novela, tal como la bellísima de Julio Verne, Cinco semanas en globo. Y que sobrexcitada su imaginación con el relato de aquellas estupendas aventuras, han querido imitarlas ganándose al mismo tiempo el pan nuestro, es decir, el suyo de cada día», señala un periódico sobre la aerostación de aquella época[10].



«EL INSTRUCTOR» de septiembre 1837. «Resultado fatal de la prueba de un parachute»

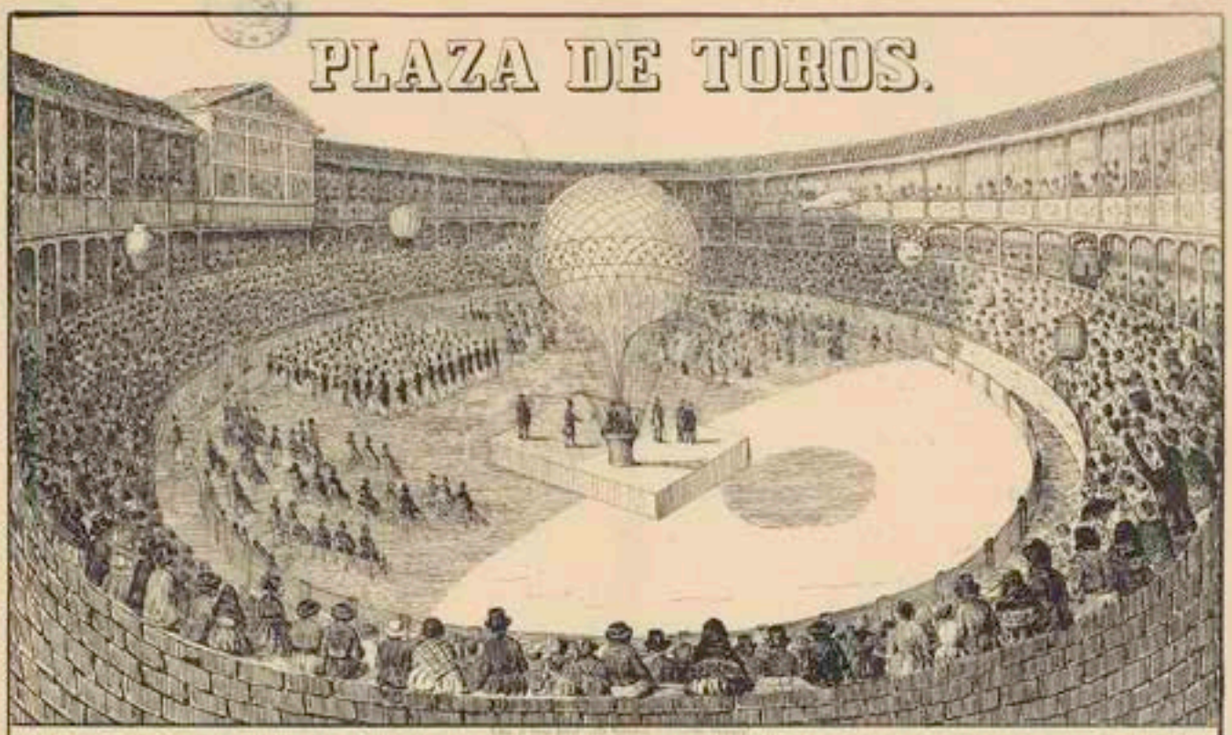
Podemos citar además de Arban a Luis Grellón Verdalle, Ranchon, los hermanos Buislay, los ingleses A. Goulston y Charles Clifford (que posteriormente se haría famoso como fotógrafo de la reina Isabel II), a Castanet, y a algunas mujeres como la Poitevin[11] o Marie Bertrand Senges y un largo sin fin. También aeronautas españoles como Juan Milá, Antonio Martínez Latur o José Ruiz Budoy, que al igual que los extranjeros solían ponerse el sobrenombre de «capitán», como remarca la revista el globo en un artículo sobre el «capitán Castanet» uno de los más famosos que recorrió España[12]: «Como verán nuestros lectores por el retrato que publicamos, el capitán Castanet es todavía muy joven. Seguramente no habrá en nuestro ejército oficial alguno que a sus años haya alcanzado graduación igual a la suya. Verdad que estas capitanías son honorificas y fáciles de obtener en la edad más tierna».

Sus espectáculos se desarrollaron justo en la época en que se publicaron en España las novelas de Julio Verne «Cinco semanas en globo» y «La vuelta al mundo en ochenta días» y otras menos conocidas como «La conquista del aire: cuatro días de navegación aérea», de Adolphe Braown que encendían la imaginación de los espectadores que asistían a los espectáculos con el morbo de presenciar algún accidente, puesto que los espectáculos a veces tenían tintes cómicos y otras arriesgados con un largo trapecio colgando de la barquilla donde el acróbata realizaba complicados ejercicios mientras que el globo subía y subía hasta perderse de vista. «El aparato carecía de barquilla ó canasta, y solo llevaba un trapecio pendiente como á diez metros de distancia, en el que ejecutó Braquet durante la ascensión y período de quietud, ejercicios gimnásticos a cual más difíciles y arriesgados, demostrando así una serenidad y valor à toda prueba», comenta la prensa sobre uno de estos aeronautas.

Entre los aeronautas nacidos en Madrid podemos destacar al «capitán» Esteban Martínez Díaz, que con una compañía de espectáculos gimnástico-aerostáticos, donde realizaba complejos ejercicios en el trapecio, fue reconocido internacionalmente con sus globos «Villa de Madrid» y «Cid Campeador». Al final de su carrera se instaló en Nueva York donde diseñó globos y un dirigible: «Nuestro compatriota el denodado aeronauta Esteban Martínez se encuentra actualmente en New-York. El capitán Martínez ha hecho los planos de un ingenioso globo de su invención para el cual se propone solicitar de Mr. Alba Edison un motor eléctrico que no exceda de 300 libras; si llega á obtener lo que desea, puede darse por resuelto el problema de la navegación aérea»[13].

Caso aparte es el famoso aeronauta Luis Godar que contratado por el Concejo llegó a Madrid en 1878 para honrar la boda del rey Alfonso XII y María de las Mercedes con su globo «Intrépido». Se elevó desde el Campo del Moro quedando maravillados los asistentes, como reseña la noticia de «La Correspondencia de España» del mismo 25 de enero: «Desde las primeras horas de la mañana de hoy se veían coronadas de gente las alturas y desmontes de la Montaña del Príncipe Pío y otros puntos elevados que rodean la plazoleta de la fuente, sitio elegido por la diputación para la ascensión del globo, previamente anunciada para esta tarde».

Algunos aeronautas se instalaban por algún tiempo en Madrid como es el caso del «capitán» Mayet, con el velocípedo colgado de la barquilla, que realizó bautismos del aire partiendo del paseo del Prado. Era el aerostero más famoso del



2ª ASCENCION DE Mr. ARBAN,

Para el **Domingo 7** de Noviembre á las 3½ de la tarde (*si el tiempo lo permite.*)

Con el objeto de dar á este espectáculo toda la novedad y diversion posible, se ha convenido de la manera siguiente:

1º **La Gran Banda** tocará la brillante sinfonía de *El Nabucco*.

2º Mr. Arban remontará sus Globes corriendo figurando cada uno respectivamente: Un Delfin, Una Cantarera, Abdel Kader, Una Tortuga, Un Globo natural y Un Tonel alternando estas ascensiones con piezas de música, á saber: Paso doble del Tambor, en el Cornetin: Los Fantasticos, Gran coro final de la Medea, El Carnaval Italiano, El Rabete guerrero, y el Gran Himno de **PIO IX**.

3º Siendo muy reiteradas las instancias con que varias personas se han presentado solicitando verificar una ascension, y queriendo Mr. Arban complacer en lo posible á los Sres. aficionados, tendrá en hacer algunas ascenciones á una gran altura, sostenido el Globe por cuerdas para dar condor al momento de salida y para que esta se realice con el debido orden, Mr. Arban formará nota de las personas que le soliciten, debiendo acudir para el efecto el viernes 3 y sabado 4 desde las una de la tarde hasta las cuatro de la noche á casa de Mr. Arban Calle de las Infantas, Nº 4 cuarto esº

4º Mr. Arban despues de marchar en su Globe al Palco de S. M. M. marchará á la Plaza y repartirá dos mil ejemplares de su retrato y varios de flores entre los concurrentes.

5º **La Gran Ascension** en la que Mr. Arban se remontará con su Globe en la misma forma que en la primera anterior.

OBSEQUIO AL PUBLICO. Deseando Mr. Arban dar una muestra de agradecimiento al Público de Madrid que tan galantemente le ha acogido y de manifestar que este maestro puede alcanzar resultados inesperados, le recomienda los siguientes efectos **dos Obsequios distribuidos en dos Lotes** y que se adjudicarán por suerte, á saber:

1º **Un Armonico de Toe** compuesto de lo siguiente: Tetera, Cafetera y Azucarero con dibujos Persianos y con asas, horquillas y remates dorados. Una Bandeja grande con molduras y asas de adorno de colores. Dos tazas con asas doradas y sus Platillos correspondientes, todo de **Plata** y del valor de 3762 reales.

2º **Doce Cubiertos** con adornos de gallones. **Doce Cuchillos** de id. Un Cucharon de pipa con el mismo adorno, otro Cucharon de plata con id. y **Doce Cucharitas** para Cafe todo tambien de **Plata** y del valor de 2.000 reales.

El 1º Lote se entregará á la persona que tenga el número igual al que en el primero Sorteo extraordinario de la Lotería nacional del dia 16 de Noviembre, segun el premio de 2.500 duros. El 2º Lote se adjudicará al que sus números tenga el número igual al que en dicha Lotería extraordinaria se haya premiado con los 12.000 duros.

Los números para la rifa de los obsequios serán marcados en los mismos billetes de la primera que se venden los concurrentes despues de presentado en las puertas.

Cada cuarto de billete de Sol y de Sombra, un número. Cada decimo de billete cuatro. Cy 10 nº dos números. Cada uno de los de 12, 14 y 16 nº tres números. Cada uno de los de 20 nº cinco números. Y cada Palco, cuarto y cebo número.

Los 54 números que de dichas distribuciones quedan sobrantes y que sin embargo faltan para el completo de los 2.000 que se contienen en la entrada lotería, se entregan á la Junta municipal de beneficencia de esta Corte, para que en su dia reciban la suerte se destine en favor de los Establecimientos pendientes que dirige.

Las personas que resultaren agraciadas presentarán los números en la Calle de Carretas nº 14, 1º bajo de la derecha, donde se les entregará el obsequio que le corresponda, advirtiendo que en proporcion mas clara, se dan el 1º Lote 3.400 reales y 2.300 por el 2º.

Los efectos que deben sortearse estan fabricados en la acreditada Fábrica de Martinez y se expondrán al público con la correspondiente anticipacion, en el despacho de billetes Calle de Alcalá.

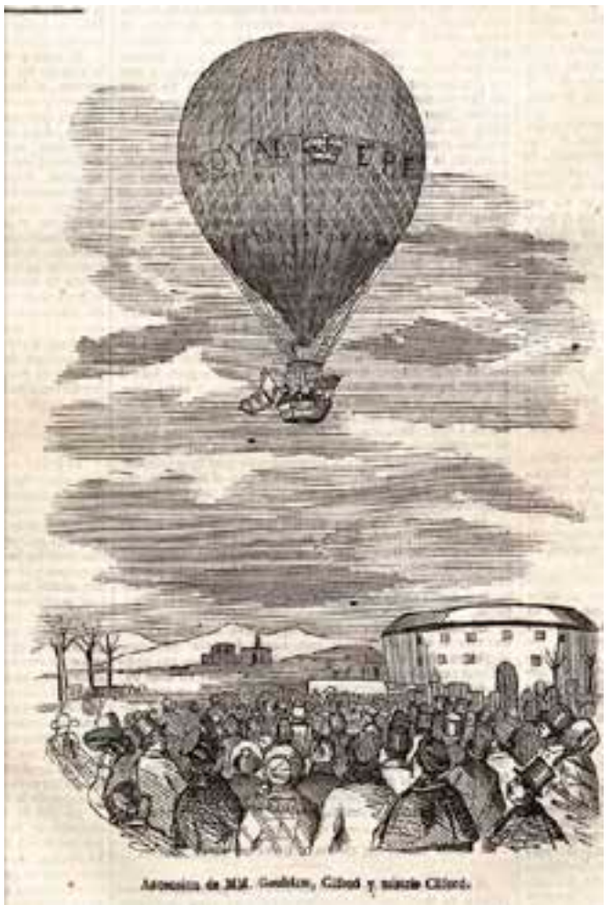
Se dará el aviso con el escudo de la Autoridad las mas fuertes medidas para que nadie suelte á la Plaza ni se entretenga en ella, bajo pena que las personas que cogen las sillas perdan el espectáculo con toda comodidad.

Las puertas serán iguales á las de la Plaza anterior. — Las puertas de la Plaza se abrirán á las dos de la tarde.

Los Sres. aficionados se les reservará sus localidades en el despacho el miércoles 3 y jueves 4.

En los mismos dias y el siguiente se venderán billetes anticipados con el aumento de [illegible] céntimos, y el Sabado y Domingo á los precios [illegible]

Biblioteca nacional AHCC/5010/862.



«Visita a Madrid en un globo» Dibujo publicado en LA ILUSTRACIÓN el 18 de enero de 1851 con la ascención de Goulston y Cliford

momento y su muerte al precipitarse su globo en la calle Madalena de Madrid en 1883 fue muy sentida en los periódicos.

Finalizando los años ochenta empiezan a surgir en la prensa artículos que piden a la aerostación algo más que el mero espectáculo como el que reproduzco, firmado por Fernández-Bremón en la revista «La Ilustración Española y Americana»[14] con motivo de la muerte del «capitán» Martínez Lemmón: «Todo es malo; pero, dentro de su perversidad, es innegable que esos ejercicios constituyen un arte que apasiona y divierte á los aficionados, disculpando en cierto modo que se busquen esas crueles diversiones. Lo que no está justificado, porque no produce siquiera esos mal llamados placeres, es que ayudemos con nuestro dinero y nuestra presencia a que expongan su vida tantos hombres que se elevan en

Litografía de Madrid desde un globo aerostático, de Alfred G». LA ILUSTRACIÓN ESPAÑOLA Y AMERICANA de 8 de febrero de 1878.

globos mal hechos, suspendidos de un trapecio, y que desaparecen de nuestra vista en un instante, sin causarnos otro regocijo que la idea de si se estrellará o no el infeliz aeronauta».

Se está comenzando a pedir un nuevo modelo de hombre, el de final de siglo. Ya no es el que propugnaba Larra en el regeneracionismo, ahora no será un líder sino un hombre capaz de dominar a la naturaleza con el progreso, el que ha inventado el tren con sus increíbles velocidades, el hombre culto independiente deportista que dará lugar a un nuevo periodo de la aerostación en Madrid, aunque seguirá conviviendo con el aeronauta circense. Cronológicamente podrían reseñarse, en este periodo que acaba, dos hechos como son la ascensión en globo de la reina María Cristina y la actividad el parque de atracciones «Los Campos Elíseos», los cuales se desarrollarán seguidamente.

Hablando de madrid: gas del alumbrado

El 2 de marzo de 1832, con motivo del nacimiento de la infanta Luisa Fernanda, hija de Fernando VII se encendieron en Madrid 100 farolas de gas en las calles que hasta ese momento se habían iluminado con petróleo y aceite. Seguía Madrid los pasos iniciados en España por Barcelona, Valencia y Cádiz.

El crecimiento de la demanda de gas, acorde con el incremento del alumbrado, impulsó al Ayuntamiento a ceder unos terrenos para «La Fábrica de Gas» construida en 1847, propiedad de la sociedad «La Madrileña para el Alumbrado y Gas»[15]. Los terrenos cedidos estaban en el exterior de la cerca de Carlos IV en que seguía confinada Madrid. Eran unos descampados cercanos a la puerta de Toledo cuya situación actual sería el cruce de las calles Ronda de Toledo, Gasómetro y Acacias, donde actualmente se conserva una de las chimeneas. En la zona ya estaban instaladas algunas industrias alejadas de la población puesto que la fabricación del gas se realizaba por combustión de hulla y resinas. La fábrica y los terrenos colindantes fueron conocidos por los madrileños como los Campos del Gasómetro.

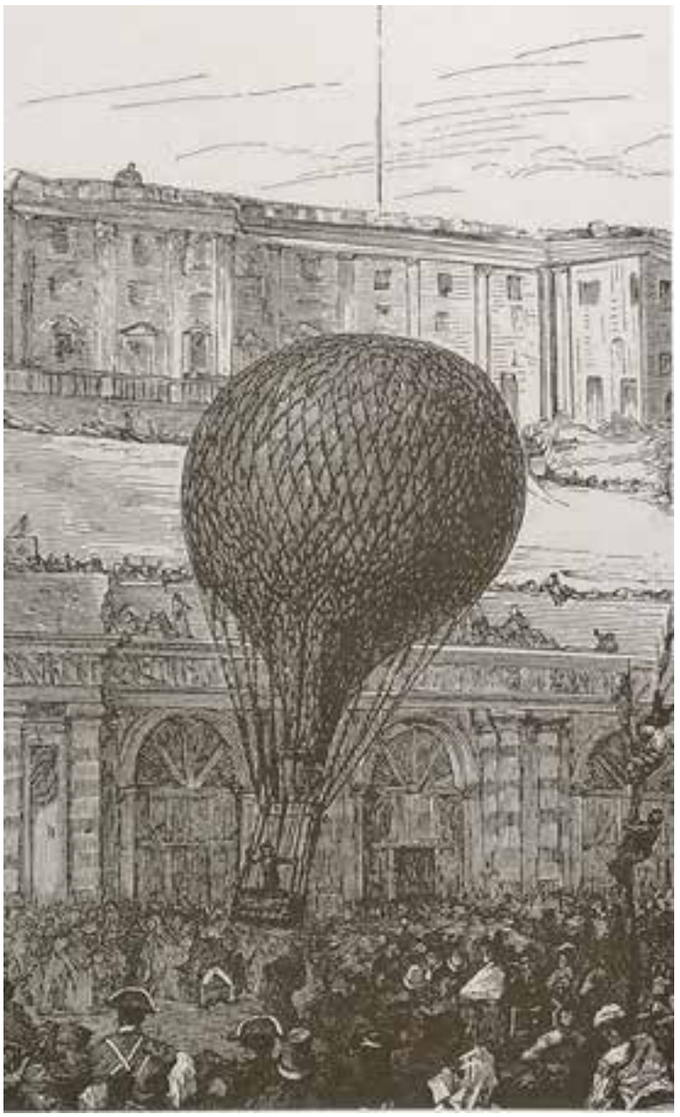
Cerca del fin de siglo

Como he señalado antes, los espectáculos con globos aerostáticos continuaron en el nuevo periodo, incluso con nuevos y arriesgados ejercicios, globos más grandes, incluso alguno confeccionado con telas fabricadas en España. Podemos destacar de esta nueva generación de aerosteros a los «capitanes» Ruíz Budoy, Eduardini, Mr. Enrich, Pastor Guallar, Nicomedes Ruiz, Juan Ruiz y al madrileño Rosendo Calvo Quesada que realizaba los ejercicios con anillas colgadas de la barquilla de su inmenso globo «Fenix» con el que tuvo numerosos de accidentes.

Pero quiero referirme a otro tipo de aerostación que se iniciaba en esos momentos. La aerostación científica, militar y deportiva.

¿Las causas? Muchas, entre las que merece destacar informaciones que llegaban del extranjero referentes a investigaciones científicas realizadas por aerosteros, destacando el científico francés Camilo Flammarión astrónomo y meteorólogo que realizó estudios en sus ascensiones sobre el estado físico del hidrógeno en las nubes y publicó varios libros sobre sus descubrimientos.

Otra causa es la aplicación de mejoras técnicas a los globos, el espíritu del imparable progreso de la industria cuyo punto más representativo es la organización de Exposiciones Universales (en España la de Barcelona de 1888, en Madrid la Exposición Iberoamericana) y sus consecuencias inmediatas, el nuevo modelo de hombre «sportman» aceptado por la alta sociedad que lo había conocido en viajes a París u otras ciudades europeas, siguiendo los pasos que antes recorrió el deporte del automovilismo y propiciado por nacientes revistas como «Los Deportes» o «Gran Vida» que en uno de sus artículos señalaba que en España «únicamente hemos considerado los globos como espectáculo»[16]. Los libros científicos publicados sobre aerostación la desvisten del ropaje circen-



«Ascensión de Godard con motivo de la boda de Alfonso XII».
LA ILUSTRACIÓN ESPAÑOLA Y AMERICANA de 8 de febrero de 1878.

se del que hasta ese momento venía acompañada. No podemos olvidar el impulso de la aerostación militar a semejanza de lo que años antes se había realizado en Francia, que emprendían los ejércitos de todos los países.

Para explicitar estas razones hay que señalar que en 1888 se celebró en Barcelona la Exposición Universal, cuando este tipo de exposiciones eran los mayores eventos económicos, sociales y políticos del mundo. Cada país exponía los avances tecnológicos y mostraba su potencial económico e industrial. Ser designada representaba prestigio a la ciudad organizadora que necesitaba acometer una gran actuación urbanística para acoger pabellones y eventos. Las exposiciones eran un punto de encuentro e intercambio de ideas, innovaciones y avances visibles para todos los asistentes a ese gran escaparate.

La exposición fue un gran éxito y las mejoras urbanísticas creadas para la misma todavía son visibles en la actualidad. El espíritu de la exposición se prolongó en el tiempo y en lo relativo a la aerostación tuvo algunas consecuencias inmediatas como la creación de la «Sociedad Aeronáutica Española», anunciada en la Vanguardia[17] «que se dedicará a la construcción y explotación de globos, acometiendo la industria de las ascensiones libres».

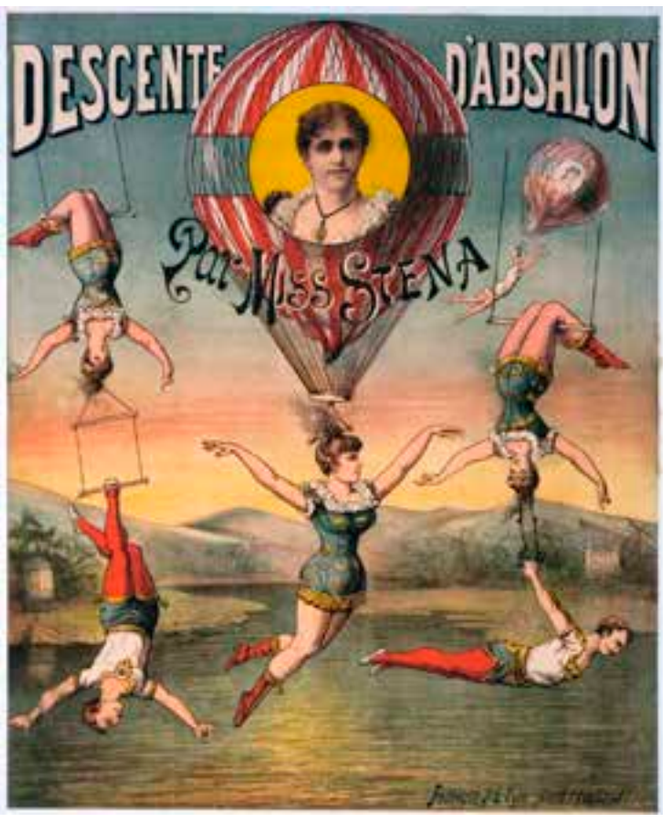
Entre los libros científicos publicados en España debemos destacar por la amplia difusión que tuvo «La aerostación militar» del coronel comandante Suárez de la Vega y Lamas, publicado en el Memorial de Ingenieros de 1887, que dedica el primero de los cuatro capítulos a estudiar el uso militar de los globos en los distintos países para luego concretar todos los aspectos del aerostato. Está considerada la aportación técnica más importante de la aerostación española del siglo XIX. Al tratar el tema de la técnica de la aerostación, me basaré en lo descrito en este libro junto con otros igualmente escritos por ingenieros militares con el del mismo título y publicado el mismo año «La aerostación militar» de Anselmo Sánchez Tirado y Jacobo García Roure, «Apuntes de Aeronáutica. Estudio del globo esférico» del capitán de Ingenieros Francisco de P. Rojas de 1902 y «Servicio Aerostático Militar», del mismo Rojas pero ya comandante en el Memorial de Ingenieros 1906.

Aerostación militar

Sin tratar de profundizar, es necesario verter pequeñas nociones sobre los inicios de la aerostación militar en Madrid y la influencia del Parque de Guadalajara en el Parque del gasómetro y en el Real Aeroclub de España[18].

La aerostación militar en España comienza, después de algunos titubeos previos con el Arma de Artillería, cuando en 1884 por decreto de 24 de diciembre es asignada al Arma de Ingenieros, concretamente a la 4ª Compañía del Batallón de Telégrafos de Madrid «para la construcción, maniobra e inflación de globos libres y cautivos», siendo su jefe el capitán Fernando Arangures. La actividad comienza en 1888, por carecer hasta ese momento de crédito presupuestario, con la adquisición en Francia de un tren aerostático Yon (para fabricar hidrógeno, como luego se expondrá) y un globo esférico[19] del que luego se tratará con la ascensión de la reina María Cristina.

Ya en 1885 se comisionó al teniente coronel José Suarez de la Vega y al capitán Francisco de Paula Rojas[20] para conocer instalaciones aerostáticas en Alemania, Francia e Inglaterra. Y a consecuencia del informe emitido, por Ley de 17 de diciembre de 1896 se crea el Servicio de Aerostación como unidad independiente así como el Establecimiento Central de Ingenieros de Guadalajara donde es destinado el que será la figura más importantes de la aerostación y posteriormente de la aviación en España del primer cuarto



Cartel publicitario de espectáculo Aerostático-circense. Museo Carvalet de historia de Paris.

del siglo XX, el entonces comandante Pedro Vives Vich, a la vez que comienzan a aparecen otros nombres de gran prestigio como Rojas, Kindelán, Gordejuela, Herrera, Maldonado, Barrón, Ortiz de Echagüe y un largo etcétera[21].

El Parque de Guadalajara estuvo situado dentro de la población, en el Cuartel de San Carlos, con oficinas, el taller de construcción y reparación de globos (en el que fue construido el primer dirigible de Torres Quevedo), los almacenes de globos, el gabinete fotográfico, dormitorios de tropa, cuadras y cocheras. En pleno campo, a tres kilómetros, a orillas del río Henares, se ubicó el Polígono donde se realizaban las ascensiones sin la problemática de edificios cercanos y que estaba preparado con maquinaria para producir hidrógeno, almacén de bombonas con gas a presión, nave para inflado de globos, carpintería, forja, herrería, columbario[22] y un largo etcétera que sería la envidia de cualquier otro parque aerostático.

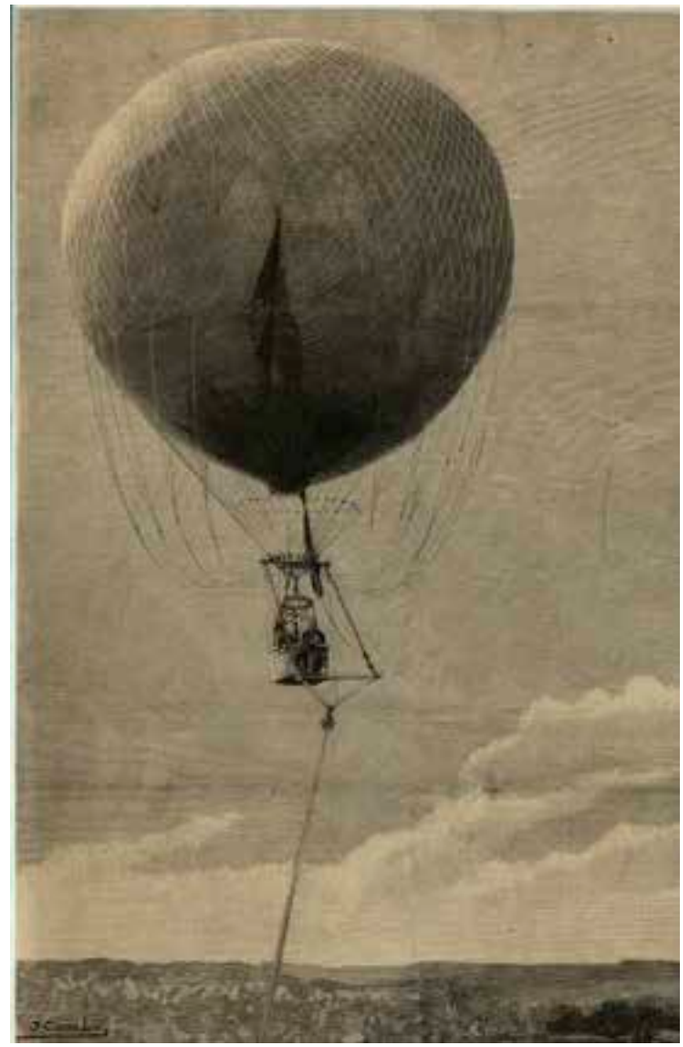
En estas instalaciones, con este material, los ingenieros pudieron realizar estudios y hacer prácticas sobre todos los aspectos de los globos cautivos y libres, de él salieron los pilotos y globos que participaron en las operaciones de observación en el norte de Marruecos de 1909 después de la debacle del Barranco del Lobo y, por los buenos resultados obtenidos, de nuevo para la campaña del Kent en 1912.

Los profesionales del cuerpo de Ingenieros supieron difundir los conocimientos sobre aerostación que a lo largo de los años fueron adquiriendo y que en parte heredó la aviación.

Globos recreativos

Otro punto que da idea de la afición de los madrileños a los globos aerostáticos es la existencia en los últimos años del siglo XIX de dos establecimientos de recreo con globos cautivos dedicados a realizar ascensiones al público. La primera dirigida por el aeronauta Antonio de Sisteré (anteriormente director de las exposiciones de globos de París y Barcelona, ayudado por varios oficiales del cuerpo de ingenieros). Disponía de un globo llamado «España» en el que podían alojarse hasta dieciséis personas[23]. En 1890 el aerostato se destruyó por causa de una chispa. La segunda atracción estuvo en el parque de atracciones «Los Campos Elíseos», situado en los entonces descampados que quedaban en la calle Alcalá[24], esta atracción fue dirigida por el capitán de Ingenieros Montero.

Expo Universal de Barcelona 1888. El marqués de Cerralbo en la barquilla del globo cautivo «España».



Ascensión de la Reina Regente María Cristina. Publicada en ILUSTRACION ESPAÑOLA Y AMERICANA de 15 de julio de 1889.

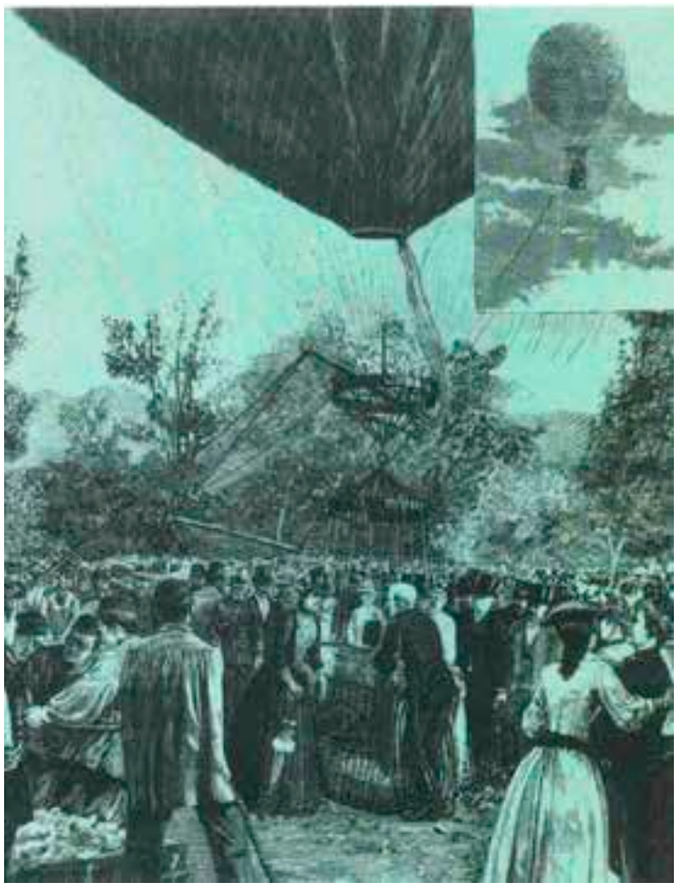
La técnica de la aerostación a finales del siglo XIX

La teoría de los aerostatos se basa en el principio de Arquímedes: «Todo cuerpo sumergido en un líquido ó en un gas, pierde una parte de su peso igual al peso del volumen del líquido ó del gas que desaloja».

Los aerostatos son artilugios llenos con un gas más ligero que el aire que se elevan y sostienen en la atmósfera. Desde el principio se les dio una forma aproximadamente esférica y recibieron el nombre de globos. En todos ellos se suelen distinguir dos partes distintas: la envoltura impermeable que contiene el aire caliente o gas y la barquilla o cesto en la que van los aeronautas.

En el comienzo del artículo hicimos referencia a la ascensión del globo de los hermanos Montgolfier en Versalles en 1783. Tenía un volumen 1.060 m^3 y estaba construido con papel y tafetán con un barniz de alumbre para hacerlo ignífugo. El aire se calentaba por combustión de vellón de oveja húmedo y paja, pues los hermanos pensaban que a peor olor del combustible mayor fuerza ascensional tenía.

Más tarde, en otro globo igualmente fabricado por los hermanos Montgolfier, con una capacidad de 1.700 m^3,



Ascensión de la Reina Regente María Cristina. LA ILUSTRACIÓN NACIONAL de27 de enero 1889.

Inflado de un globo de hidrógeno producido en las cubas.LA AMENIDAD 24 MAYO 1884.

Jean-Françoise Pilâtre de Rozier y el marqués d'Arlandes se convirtieron en los primeros aeronautas de la historia. Ambos iban en una galería que rodeaba el cuello del globo desde la que alimentaban un brasero que iba en el centro del aerostato.

Diez días después, el profesor Jacques Charles y su ayudante Nicolás-Louis Robert ascendieron con un globo de hidrógeno (ya había hecho pruebas no tripuladas en agosto). Consiguiendo con este gas mayor velocidad ascensional; sin embargo, a medida que ascendía y disminuía la presión atmosférica, el globo se dilataba y la seda se rasgó, con la consecuente pérdida de gas y caída del aerostato. Para la fabricación, los hermanos Robert (uno de los aeronautas) consiguieron construir una bolsa ligera y hermética, capaz de contener el gas: disolvieron caucho en una solución de trementina y con esta mezcla barnizaron las tiras de seda[25].

La producción del hidrógeno (según el después denominado procedimiento Charles) siguió viva con muy pocas modificaciones hasta finales del siglo XIX dada la sencillez del método. Consistía en utilizar toneles cuyo número dependía de la cantidad de hidrógeno que se necesitara, se echaba agua, hierro o zinc y después ácido sulfúrico. El gas obtenido se hacía llegar a una cuba central, para lavarlo, y se secaba pasándolo por una vasija con cloruro de cal o piedra pómez y desde el secador se trasvasaba el gas directamente al globo.

Cien años después, en las postrimeras del siglo XIX, los materiales habían cambiado radicalmente, aunque los globos seguían impulsándose por aire caliente o gas[26].

Los globos se construían uniendo varios husos de tela (largas tiras con forma de huso) para conseguir la forma esférica con un pequeño apéndice en la parte inferior. Se cosían y pegaban entre ellas. Tres eran y son las condiciones esenciales de las telas: impermeabilidad, resistencia y ligereza, a la que se suele añadir una cuarta que es el precio. En los tres primeros conceptos gana la seda que también es la más cara. La Aerostación Militar (en lo sucesivo A.M.) utiliza habitualmente para sus globos la que denomina «seda de China» (que ahora llamamos crepé). Con algo más de peso estarían las telas de lino, más resistentes que las de algodón que son las más baratas. Para grandes globos se solía usar varias telas previamente preparadas pegadas y comprimidas por medio de cilindros de presión y otros procedimientos mecánicos.

Para conseguir la estanqueidad, normalmente llevaba al menos tres capas de barniz, las iniciales por la parte interna, para lo cual se ponía el globo del revés y se extendía el barniz templado con brocha o muñequilla. La primera mano es la que mayor cantidad absorbe con el correspondiente aumento de peso. Los barnices más comunes que describen suelen ser mezclas de aceite de linaza con goma o de esencia de trementina con aceite de linaza, en ambos casos con algo de caucho. Se suelen clasificar en fuertes y ligeros y extraligeros según la función para que fueran requeridos

Tren Yon. Vagón de polea y máquina de vapor productor de fuerza para descender los globos cautivos.

como capas interiores o exteriores. Una buena estanqueidad permitía mantener el globo lleno durante varios días como normalmente necesitaba la A.M.

Posteriormente la compañía francesa «Établissement Surcouf» introduciría las telas cauchutadas.

La envoltura, o sea el globo propiamente dicho, tenía una abertura en su parte inferior, que a veces se llevaba constantemente abierta, y otra abertura en la parte superior herméticamente cerrada, con una válvula que se abría tirando de una cuerda cuando era necesario soltar gases para reducir presión o fuerza ascensional. La presión de llenado se calculaba en función de la fuerza ascensional que se quisiera conseguir y el tiempo que se pretendía estar en el aire.

El hemisferio superior del globo estaba cubierto por una red de cuerdas (tratadas hidrófugamente con caucho) de grandes mallas, que por una parte aumentaba la resistencia de la envoltura, y por otra, servía para la suspensión de la barquilla que normalmente estaba hecha de mimbre.

La A.M. utilizaba como gas el hidrógeno, con mayor fuerza ascensional. También se usaba en aerostación el gas de alumbrado (igualmente inflamable) con la mitad de fuerza ascensional que aquél o el amoníaco (de similar densidad al gas de alumbrado, no inflamable pero corrosivo). El más sencillo y barato de obtener era el gas de alumbrado que podía adquirirse en las mismas fábricas que lo suministraban para iluminar las calles.

Los procedimientos de obtención del hidrógeno, se clasifican: en forma húmeda (descomposición del agua por la acción combinada del ácido sulfúrico y del hierro o del zinc) y de forma seca (haciendo pasar una corriente de vapor de agua por carbón al rojo o limaduras de hierro al rojo para que se desprenda el hidrógeno).

Por ser el sistema Yon[27] el primero que utilizó la A.M. lo describo someramente ampliando la idea del procedimiento de obtención en forma húmeda[28].

El tren Yon (en el sentido que entonces se usaba: conjunto de carromatos o armones) se basaba en el método Yon para obtener hidrógeno por procedimiento húmedo y es indudablemente el más recomendable por su sencillez y economía pues el ácido sulfúrico es barato y fácil de adquirir y reacciona con el hierro o el zinc desprendiendo hidrógeno.

Fernández Duro en la barquilla del «Alcotán» dando orden de soltar las amarras para la elevación en los campos del gas. GRAN VIDA de enero 1905.

El tren Yon para la producción continua de hidrógeno de forma continua y rápida es un conjunto compuesto por el generador de hidrógeno, el torno de vapor para maniobrar el cable de sujeción y el material aerostático propiamente dicho que se transporta en un tercer carro.

Es en el carro del generador de gas donde se mezclarían el agua, el sulfúrico y las virutas de hierro. También incluye el secador del gas. Es un conjunto macizo de hierro, cobre, plomo y caucho con un peso de 2.600 kg.

El segundo carro llevaba las poleas para la cuerda de izado y recogida con una máquina de vapor que realizaría la fuerza para esta última operación, en conjunto el peso era de 2.500 kg.

El tercer carro transportaría el globo, mallas y cuerdas con un peso de 2.000 kg.

El tren completo era arrastrado por mulas. Como escribe Jaime de Montoto en su libro «Precursores»[29] para la campaña de Melilla de 1909 se llevaron 62 mulas y 12 carruajes para tres globos cautivos y un tren de aerostación.

Finalmente describo los globos de aire caliente que se fabricaban con tela cubierta con hojas de papel encolado o enlucido con una capa de pintura. Llevaban un hornillo encendido para conservar la alta temperatura del aire y por temor a que se incendiaran o al menos se inutilizaran por las altas temperaturas, se solían usar telas incombustibles y aparatos de calefacción o estufas especiales que mitigaban este peligro.

Se han descrito muchas mejoras sobre aquellos globos originales de finales del XVIII, pero lo más importante es el patrimonio inmaterial, lo que a finales del XIX se sabe de los gases, de la atmósfera. La sistematización realizada por los ingenieros mediante cálculos difíciles donde interviene la ley de la gravedad con la distancia al centro de la tierra, las presiones, las temperaturas, los aumentos de volúmenes por el sol que calienta directamente el globo que contiene los gases y además, todos estos cálculos los han llevado a infinidad de tablas que relacionan desde densidades con temperaturas hasta anchuras de los husos con el volumen de los globos.

Inauguración del Real Aeroclub. Dibujo de de la fiesta. M. Pedrero publicada en LA ILUSTRACIÓN ESPAÑOLA.

Faltaba mucho para llegar a la situación actual, pasando por el incendio del Hindenburg para considerar al hidrógeno realmente peligroso y preferirse el helio, un gas más estable; que se inventaran los magníficos quemadores actuales de alto rendimiento, las nuevas telas ignifugas, ligeras y resistentes. Pero ya tenían herramientas para explorar la atmósfera y aplicar la aerostación en meteorología, observar los eclipses desde el cielo sin contaminación, aprovechar la fotografía aérea en agrimensura, buscar un traje espacial, etc.

Ascensión de la reina regente

Al poco tiempo de recibir el primer globo en el Batallón de Telégrafos, comenzaron a hacer prácticas de inflado en la Casa de Campo (que entonces era patrimonio de la Familia Real), concretamente junto al estanque de patinar[30] de donde

el tren Yon cogía el agua. La reina regente Dña. María Cristina se personó el 27 de junio de 1889, sin previo aviso, en la Casa de Campo donde la 4ª Sección hacía prácticas y maniobras de inflación. Sin dudarlo un instante, la reina madre subió a la barquilla con el teniente coronel Lícer López de la Torre Ayllón y realizó una ascensión hasta 300 metros de altura como leemos en el Imparcial[31] «…verificada la primera ascensión y enterada por los que la hicieran de lo bello del espectáculo y la comodidad del viaje y por sus propios ojos de la perfección y seguridad del aparato, invitó al coronel Ayllón para que la acompañara en aquel pequeño viaje regio y con gran dificultad, pues la barquilla es pequeña (apenas un metro cuadrado por unos ochenta centímetros de altura se introdujo en ella que sostenían los soldados, además de las cuerdas de maniobra, y tomó asiento en un taburete de campaña».

Inauguración del Real Aeroclub. Inflado de globos. NUEVO MUNDO de 25 mayo de 1905.

«Dada la voz, el globo, sostenido sólo por las dos cuerdas de maniobra, empezó á elevarse majestuosamente a tiempo que un nutrido ¡Viva la reina! brotaba de todos los labios y una salva de aplausos expresaba el entusiasmo de aquellos soldados al ver á su reina entregarse confiada á nuevos aparatos que empiezan ahora á manejar». Desde ese momento el globo recibió el nombre de «María Cristina». Días después fue S.A.R. la infanta Isabel la que ascendió hasta una altura de 500 m (longitud máxima del cable de retención) en el mismo globo.

El «María Cristina» realizó la primera ascensión libre el 10 de julio de 1889, tripulado por el teniente coronel Ayllón, jefe del Batallón de Telégrafos, teniente coronel Pérez de los Cobos, capitán Aranguren y el teniente Sánchez Tirado. Ascendió hasta 400 m y descendió en Velilla de San Antonio. Poco después, en una de sus inflaciones se incendió por lo que dejó de utilizarse y todo el material se almacenó[32].

De estos años se pueden destacar algunos vuelos que fueron muy comentados por la prensa como la ascensión el 27 de septiembre de 1903 del globo «Portugal» propiedad del aeronauta «capitán» Catón, llevando de pasajeros a los señores Cerezo y Palacio, redactores de «El Nacional» y «ABC» respectivamente. Este último realizó varias fotografías desde una altura de 1.000 metros que pudieron ver publicadas los madrileños. O el globo cautivo que, en 1903, estaban izando los ingenieros del Cuartel de la Montaña, para hacer un experimento que utilizaba el cable metálico de enganche como antena; se rompió el cable convirtiéndose en globo libre que fue volando sobre el cielo de Madrid, con una pareja de oficiales a caballo persiguiéndolo, hasta que cayó en el barrio de Salamanca.

José Fernández Duro

José nació en la Felguera (Asturias) en 1878 dentro de una familia acaudalada. Fue hombre deportista que se aficionó rápidamente al automovilismo, en 1902 participó en el Raid Gijón–Moscú logrando finalizar y volver en el mismo automóvil, lo que fue una gran hazaña en aquel tiempo sin apenas gasolineras ni talleres ni tiendas de repuestos (en una ocasión se quedó sin llantas después de gastar las de repuesto y fabricó una cubierta a base de manojos de juncos). En 1904, en París se aficionó a la aerostación, obtuvo el «brevet» de piloto de globo en el Aeroclub de Francia. Adquirió un globo, el« Alcotán», y participó en el Gran Premio del Aeroclub de Francia de 1904 en el que competían 20 globos. Además de obtener el segundo puesto se empapó del ambiente aerostero.

Con estos antecedentes viajó en tren a Madrid, llevando el «Alcotán» como equipaje, dispuesto a iniciar su aventura aerostera en España.

Aterrizaje del «Alcotán» de Fernández Duro cerca de Alcalá de Henares. Con los globos aerostáticos se sabe donde se despega pero no donde acabará el vuelo. GRAN VIDA de enero de 1905.

Dispuesto a trasladar a Madrid el mundo aerostero que había conocido en París, eligió como cuartel general para su globo un campo junto a la fábrica de gas de alumbrado por ser un terreno amplio sin apenas edificios y estar cerca de la fábrica que suministraría el gas.

La estrategia para conseguir su objetivo fue hacer ascensiones, que comenzaron el 18 de diciembre de 1904, realizando la segunda dos días después y así sucesivamente, para ser visto por los madrileños y darse a conocer en los círculos burgueses y aristocráticos de la capital apareciendo en los periódicos como crónicas de las ascensiones[33]: «El domingo 12 volverá á remontarse el Alcotán por los aires. El domingo pasado acompañaron al señor Duro en su ascensión los señores marqués de la Rodriga y D. Luis Hurtadora Amézaga. A presenciar la salida del globo acudió numeroso público, pues resulta muy distraída e interesante la preparación. El Alcotán ascendió majestuosamente, sin oscilación alguna, pues no hacía nada de viento, y su piloto, el Sr. Duro, cuenta que es de las ascensiones en que más calma ha encontrado en el espacio. El recorrido fue muy corto, pues no salió del perímetro de Madrid; tocó tierra en el barrio de la China». Aparecen dos reportajes muy completos en «La Gran Vida» en los números de enero y marzo. En el primero, firmado por Ricardo Rivero Iglesias: «La revista Gran Vida, que también considera necesario el desarrollo de la aerostación en nuestro país, ofrece al aristocrático aeronauta ayudarle en su empresa y trabajar todo lo que sus medios le permitan para intentar que en plazo no lejano sea un hecho la existencia del Aero-Club de Madrid» y el de marzo, firmado por Ricardo del Ribero Iglesias que describe y fotografía un vuelo realizado por él el 26 de febrero de 1905: «…me asomaba a uno y otro lado de la barquilla para contemplar Madrid que veía a mis pies cada vez más pequeño; pasamos por encima

del Rastro, lleno de puestos de cosas viejas y de gente; de una ojeada lo dominé todo; parecía un inmenso hormiguero con el continuo ir y venir de las hormigas; luego atravesamos la Puerta de Atocha y mi vista abarcó de una vez las calles de Atocha y Santa Isabel en toda su extensión hasta el sitio en que las dos se unen, y aún más allá. Cada vez experimentaba mayor admiración. El espectáculo era grandioso, imponente, sin que aterrorizase. Debajo de nosotros, un magnífico cinematógrafo que desarrollaba ante nuestros ojos sus enormes películas de vistas panorámicas; encima una esfera de tafetán sujeta a la barquilla por fuertes cuerdas y al parecer vacía, pues por el orificio de la manga se veían claramente las paredes del globo y alrededor nuestro el cielo muy diáfano, muy azul, sin un punto que nos marcase el horizonte…».

Por otra parte el periodista Román Sánchez Arias del diario «Universal» comenzó a volar habitualmente con él[34] y volcaba en el periódico las descripciones de lo que veía, haciendo apetecible a los lectores realizar estas ascensiones.

Inflado de globos en el Parque Aerostático para el concurso aerostero con motivo de la boda real de Alfonso XIII con Victoria Eugenia de Batemberg.

La idea de la fundación del Real Aeroclub de España a semejanza del Aero-club de Francia surgió en una tertulia de aficionados a la aerostación en el café-restaurante «Fornos». Posteriormente, Duro había conocido al teniente coronel Vives, del que recibió un gran apoyo e impulso, como indica en su artículo: «El Real Aeroclub de España»[35] «para cultivar este *sport,* que no sólo debe mirarse como tal, sino como un auxiliar poderoso para las investigaciones científicas, al que se deben muchos de los más importantes progresos de la meteorología moderna, y como un complemento de la aerostación militar, reconocida como elemento necesario en todo ejército bien organizado»[36]. Estas ideas se consolidaron en otra reunión en casa del marqués de Viana y finalmente con el apoyo de la aristocracia y el ejército[37] el Real Aeroclub de España se creó el 18 de mayo de 1905 con un acto inaugural en el Parque del Aeroclub que fue el mismo que Duro había elegido unos meses antes en la calle Gasómetro junto a la fábrica de gas.

El aéreoclub[38] y su inauguración

A finales de abril llegó desde París el nuevo globo adquirido por Fernández Duro, el segundo que tenía, el «Avión» y otros dos más se recibieron en mayo, el «Alfonso XIII» (del mismo nombre que otro militar del Parque de Guadalajara) adquirido directamente por el Aeroclub: y el «Vencejo» que compró el marqués de Viana.

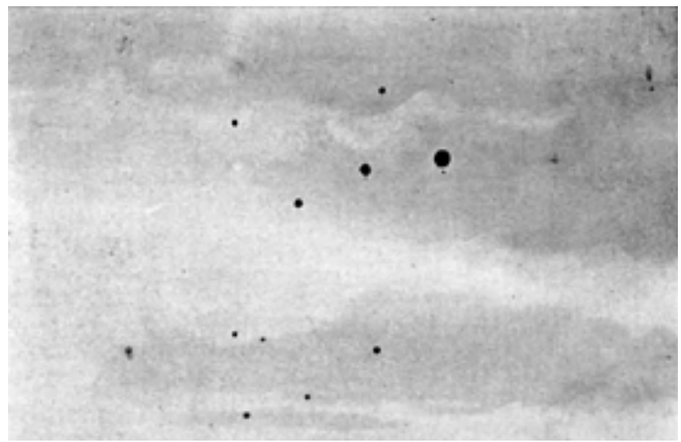
En los estatutos del Aeroclub se señala que el principal objetivo es el fomento y desarrollo de la locomoción aérea. Ofrecen la presidencia honoraria a S. M. el rey y la presidencia efectiva al marqués de Viana (capitán de Artillería, entusiasta de la aerostación y en aquel momento presidente del Real Automóvil Club, por lo que en sus inicios, ambos R.A.C.E. compartieron sede social y mucha relación), siendo vicepresidente el capitán Kindelán. En los estatutos se in-

Los globos en el Parque preparados para salir por los agasajos por Los esponsales reales. ILUSTRACIÓN ESPAÑOLA Y AMERICANA.

dicaba que al menos tres integrantes de la Directiva debían que ser militares. Fernández Duro ocupó un puesto de vocal.

En el reglamento de las ascensiones del Aéreo-Club se estableció que para encargarse de un globo tendría que acreditarse con el título de piloto del Aéreo-Club español, o el certificado expedido por el jefe del Servicio Aerostático o un título de piloto de algunas sociedades extranjeras. Vemos que nace con el espíritu de ser la máxima autoridad nacional que luego consolidaría como cofundador de la Federación Aeronáutica Internacional (F.A.I.) en octubre del mismo año[39].

Igualmente establece los requisitos para la obtención del «brevet» de piloto del Aéreo-Club, otorgado previo acuerdo de la Directiva, exigiéndose haber cumplido las siguientes condiciones: «1. Haber hecho seis ó más ascensiones libres, que en casos muy especiales pueden reducirse á cuatro, previo acuerdo de la Directiva. 2. Haber realizado algún viaje con viento fuerte. 3. Haber descendido alguna vez sin auxilio exterior. 4. Tener demostrada serenidad y condiciones de aeronauta». Antes de otorgar el título de piloto se nombraría un piloto que acompañase al aspirante en un viaje de prueba.

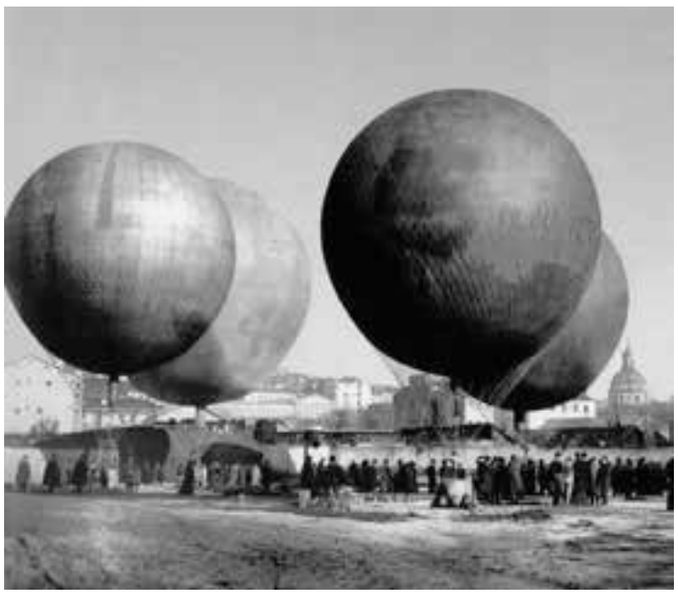


Los globos sobre el cielo de Madrid durante los agasajos por boda real. ILUSTRACIÓN ESPAÑOLA Y AMERICANA.

El marqués de Viana estableció en el primer momento un premio que consistía en una copa para el socio que durante el semestre realizara el viaje más largo partiendo de cualquier punto de España, copa que el siguiente semestre pasaría a otro, quedando adjudicada definitivamente al aeronauta que la hubiera conservado en su poder durante dos semestres o la hubiera ganado en tres.

La inauguración oficial del Aéreo-Club, fue recogida por toda la prensa[40], tuvo lugar el día 18 de mayo con una fiesta aeronáutica a la que asistió el rey acompañado de las infan-

tas Isabel y Eulalia así como una nutrida representación de personalidades civiles y militares en la que se hicieron cuatro ascensiones libres. El 2º Regimiento mixto de Ingenieros proporcionó los soldados necesarios para inflado de globos y maniobras de despegue. Sigo el relato de Vives: «A las 12h 10m salió el globo Avión, de 450 metros cúbicos, montado por su propietario el Sr. Fernández Duro. A los cinco minutos se elevó el Alcotán, de 1.000 metros cúbicos, propiedad también del Sr. Fernández Duro, yendo como jefe de globo el capitán Gordejuela, del Parque Aerostático, y como tripulante el señor Sánchez Arias. Debía haber ido también el señor conde de Berberana, pero tuvo que quedarse en tierra por haber resultado el globo con poca fuerza ascensional. Tres minutos después hizo su ascensión el globo Vencejo, de 1.300 metros cúbicos, propiedad de los Sres. marqués de Viana y marqués de la Rodriga, llevando como jefe al capitán Kindelán y como tripulantes al marqués de la Eodriga y al Sr. Amézaga. Por último, á, las 12h 20m, o sea dos minutos después del anterior, partió el Alfonso XIII, de 1600 metros cúbicos, propiedad del Aéreo-Club, yendo como jefe de globo el teniente coronel Vives y como tripulantes el marqués de Viana y los Sres. Liniers y Eugama», larga lista de nombres de los que en muchos casos no tenemos recuerdo pero quiero destacar que exceptuando al globo «Avión» pilotado por Fernández Duro, los otros tres iban dirigidos por tres ingenieros del Parque Aerostático de Guadalajara, lo que da idea del carácter aristocrático y militar del naciente R.A.C.E.. De los tres pilotos militares solo Kindelán era socio y vicepresidente del Aeroclub, actuando los otros dos como aeronautas invitados.



Rally Ballon de Madrid 1908. Los globos preparados en el Parque. En primer término el «Reina Victoria» .Foto NUEVO MUNDO, POR CAPUA.

Los globos ascendieron sin problemas, atravesaron Madrid majestuosos en dirección noroeste y luego norte, seguidos según informa la prensa por «Automóviles y no pocos jinetes, y ciclistas, siguieron la ruta de los globos (en dirección a Chamartín de la Rosa), por Ronda de Valencia, y Paseo del Prado, siguiendo unos la Castellana y otros la Guindalera». Aterrizaron los globos en la zona de Barajas, Hortaleza y San Sebastián de los Reyes. Solo el dirigido por Kindelán tuvo complicaciones con la tormenta que se avecinaba y se vio obligado a realizar algunas maniobras, sobrevolar el Jarama y el Molar recorriendo 75 kilómetros en las tres horas veinte minutos que duró el vuelo, descendiendo cerca del pueblo de Valdesotos, provincia de Guadalajara.

El magnífico daguerrotipo de Goñi, fue el origen de mi interés por este tema; siempre me he preguntado ¿De qué color eran los globos que aparecen en grises como los llamativos uniformes de gala de los soldados o los vistosos vestidos de las damas con sus sombrillas? Las revistas de sociedad de estos inicios del siglo XX dan cuenta de la importancia que tuvo la aerostación, junto con la equitación, esgrima, polo, automovilismo o tiro de pichón. La aerostación deportiva comenzaba con ese tono elegante que siempre la caracterizó; en una revista gráfica de 1908 podemos leer «Modas para navegar por el aire. Tan próximos nos hallamos a la fecha en que globos y voladores serán cosa tan corriente como los automóviles, que los modistos y los principales periódicos de moda han lanzado ya los modelos de algunos de los trajes que usarán las señoras elegantes para navegar por los aires», para ese año propone un traje parecido a los que usan las mujeres esquimales.

Rally Ballon de Madrid 1908. Maniobras en globo «Montaña» dirigido por Montojo Foto NUEVO MUNDO, POR CAPUA.

Había nacido el R.A.C.E. que comenzó una actividad desenfrenada de enseñanza, vuelos de recreo, conferencias, competiciones, viajes, participación en competiciones… Su sede social que nació en la calle de Alcalá se trasladó varias veces de sitio hasta acabar en Sevilla 44.

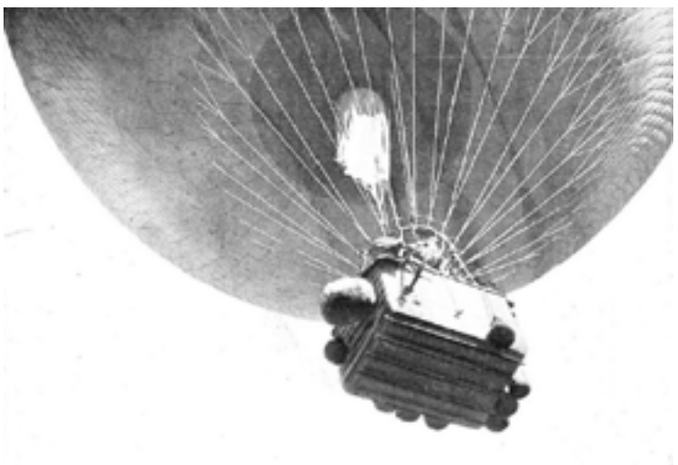
Centrándonos en Madrid y concretamente en el Parque, además de las actividades normales destaca ese mismo año, en el mes de octubre, el Primer Concurso Aéreo-Automovilista. Consistía en un sencillo concurso de distancia, ganando el premio de honor el globo que lograra hacer mayor recorrido. Y los de automóviles los primeros que llegaran a auxiliar a cada globo cuando descendiera. Se inscribieron 21 automovilistas que se reunieron frente al Ministerio de Fomento y seguirían el recorrido de los globos.

En las instalaciones del Aeroclub de la calle Gasómetro había una gran concurrencia «Allí estaba todo el Madrid sportivo y una mayoría muy considerable de damas elegantes y hermosas. El aspecto que ofrecía el parque era magnífico, con los nueve globos hinchados y meciéndose dulcemente impulsándose por dulce brisa. La orden prohibiendo fumar, en evitación de desgracias, era cumplida y hecha cumplir con todo rigor», dice la crónica del de «El Día»[41]. Mientras, en la plaza de la Armería se infló el globo militar «Júpiter», que era el llamado globo piloto y fue soltado a las doce de la mañana. El rey (acompañado entre otros por el teniente coronel Vives que formaba parte del jurado) vieron la salida desde la terraza de la Plaza de la Armería que da a los Jardines del Moro y el resto de la familia real desde el lado que da a la calle Bailén. Al mismo tiempo, desde los Campamentos de Carabanchel se soltó otro globo piloto, el «Mercurio».

Rally Ballon de Madrid 1908. El globo «Montaña» se empieza a elevar. NUEVO MUNDO, POR CAPUA.

Y cuando desde el Parque del Aero-Club vieron ascender al «Júpiter» se dio la salida con pequeños intervalos a los globos que permanecían inflados y con la tripulación prevenida en las barquillas[42]. Todos los globos que despegaban ascendieron sin problemas. El aspecto del cielo, sobre el que se destacaban los once globos se convirtió en pintoresco.

Los periódicos destacan la noticia de que el globo «Aéreo número 2», tripulado por Fernández Duro llegó muy cerca del Escorial y no pudiendo ascender la sierra por falta de lastre[43] se vio obligado a descender. Varios automóviles viajaban desde Madrid siguiendo al globo, el primero en llegar al lugar del descenso fue el rey Alfonso XIII «que tuvo que apartarse de la carretera y atravesar a pie más de un kilómetro de mal camino para poderle auxiliar».

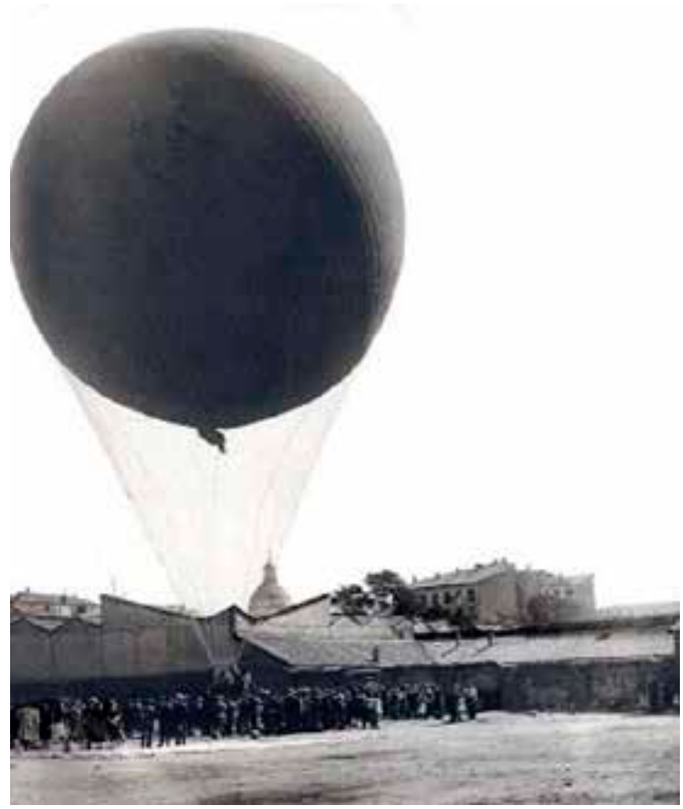


Rally Ballon de Madrid 1908. El «Valencia», de Kindelán, en el aire. NUEVO MUNDO, POR CAPUA.

La distancia más larga fue recorrida por el «Alfonso XII» de Kindelán en un viaje ajetreado del que son las anécdotas de unos campesinos que se agarraron a la cuerda que colgaba del globo y no la soltaban a pesar de las súplicas de los de arriba, que finalmente tuvieron que realizar intimidatorios disparos al aire. Posteriormente desde otro pueblo, ya sobre Portugal, unos «cafres» les realizaron algunos disparos de escopeta aunque sin consecuencias porque estaban a mucha altura y una vez realizado el aterrizaje, mientras recogían el globo se vieron rodeados de un grupo de gente mal encarada armada con escopetas. Los globos aerostáticos todavía no eran demasiado conocidos.

En 1906 el Aeroclub estaba perfectamente consolidado y en mayo organizó una demostración aerostática con motivo de la boda real de Alfonso XIII con Victoria Eugenia de Battenberg, como describe «La Ilustración Española y Americana»[44] entre los agasajos realizados en la ciudad de Madrid figura «la elevación de doce globos que siguieron al globo Júpiter, encargado de fijar el sitio de descenso, animando la atmósfera, con gran temor de los pájaros y placer de los forasteros é indígenas» Incluyendo infinidad de fotografías[45].

La actividad aerostática en el parque del gasómetro pasó de 49 ascensiones en 1905 a casi 100 en 1906. Una de ellas, el 26 de julio de 1906 figura el inflado con gas de alumbrado del «dirigible trilobulado de Torres Quevedo», que había sido construido en el Centro de Ensayos de Aeronáutica (dependiente de la Dirección General de Obras Públicas), cuyas instalaciones estaban en lo que había sido el frontón Beti-Jai. Posteriormente las diferentes pruebas se realizaron en el Parque de Guadalajara[46].

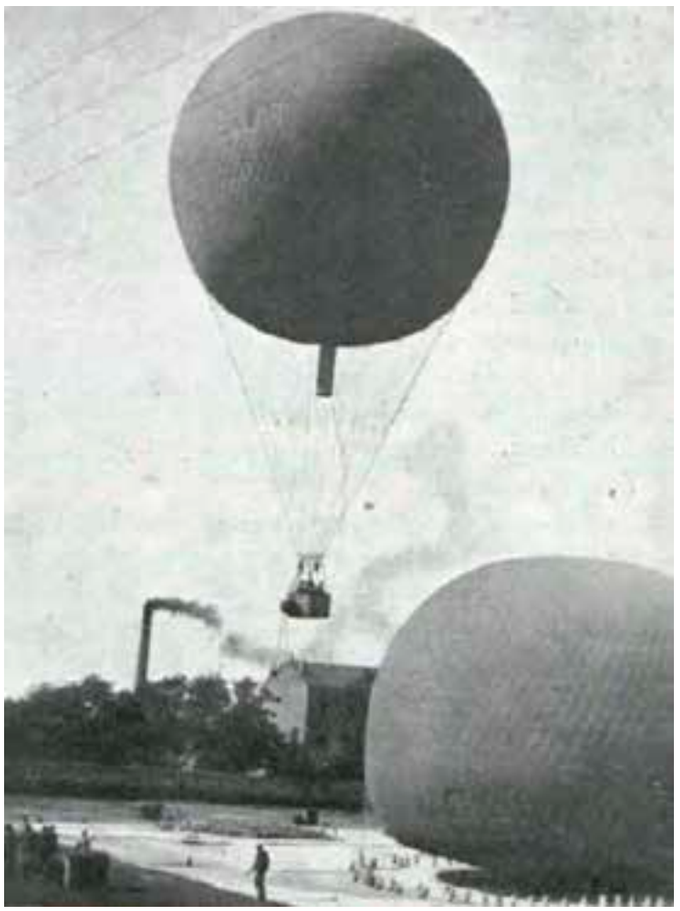


Campo Aerostático del Gas en 1919. Se observa la cúpula de las escuelas Pías, actualmente derruidas.

Ese mismo año, 1906, Fernández Duro se convirtió en el primer aeronauta en atravesar los Pirineos en un vuelo desde Pau a Guadix en Granada, pero ese año perdió la vida a causa de unas fiebres tifoideas. En 1907 las ascensiones desde el Parque empiezan a dejar de ser noticia, que vuelven a activarse con la expectación levantada por el «Rally-Ballón de Madrid», del que en diciembre de 1908 la revista «España automóvil» (que era el Órgano oficial del Real Aeroclub de España) publica un vivido y simpático relato[47] del rally organizado por el Real Aéreo Club disputando la copa del Marqués

de Salvatierra que se celebró el 19 de diciembre de 1908 partiendo del gasómetro. La operación de preparar y llenar los globos comenzó a las ocho de la mañana. Los concursantes comentaron la buena calidad del gas de inflado suministrado ese día. El primer globo en salir a las 11h 30m fue el «Reina Victoria», de 400 metros cúbicos, que era el antiguo «Avión» regalado al Aeroclub por los herederos de Fernández Duro y estaba pilotado por el «sportman» Esteban G. de Salamanca, que según las condiciones del concurso debía ser perseguido y marcar el punto de descenso. Una vez en el aire descolgó el gallardete, para que fuera visible, con una cuerda de cuarenta metros. El premio sería adjudicado al globo que tocase tierra más cerca del guión.

A los diez minutos de salir el «Reina Victoria» se dio suelta al globo «Montaña» (dirigido por Juan Montijo), de 2.200 metros cúbicos; cinco minutos más tarde al «Júpiter,» de 700 metros cúbicos, perteneciente al Parque Aerostático de Guadalajara dirigido por el capitán Gordejuela, posteriormente al «Valencia» (con Kindelán), de 2.000 metros y finalmente el «Gerifalte» dirigido por Oettli[48], de 1.400 metros cúbicos. Se quedan en tierra por problemas otros dos globos que tenían previsto salir. Tomaron dirección S.E. y por ser un día tranquilo pudo vérseles suspendidos en el aire mucho tiempo. Después de dos horas de vuelo, el globo guía, descendió en San Martín de la Vega, junto al Jarama y el «Gerifalte» ancló en un punto cercano ganando la prueba.

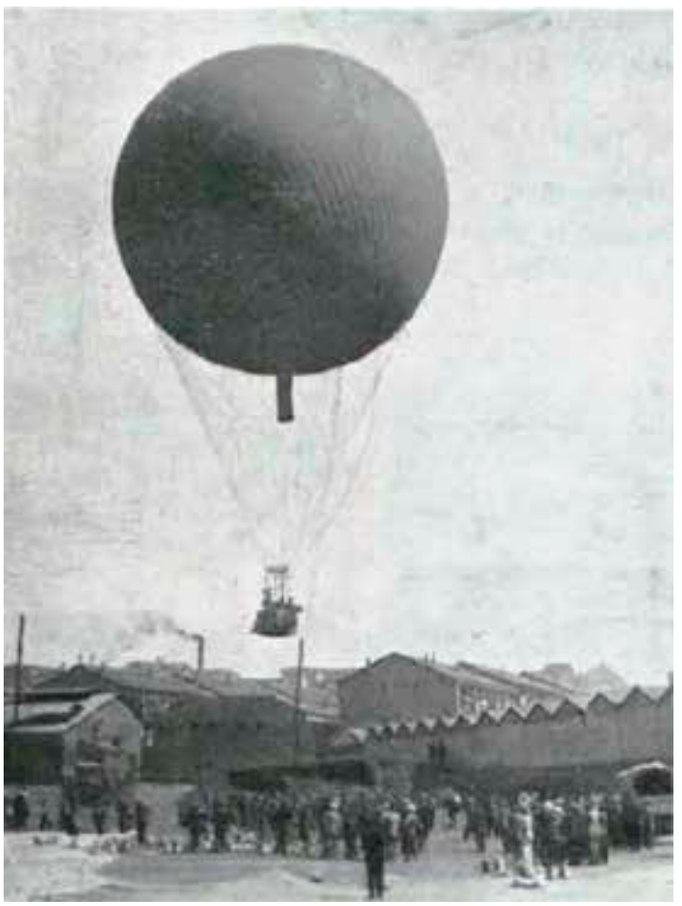


Despegue de un globo participan en 1923 en el Concurso de Aerostación y Automovilismo «Villa de Madrid». HERALDO DEPORTIVO. Obsérvese la chimenea de la fábrica de gas que aún sigue en pie en la actualidad.

El lunes 5 de agosto de 1907 a las ocho de la noche los señores Gutiérrez de Salamanca y Romero Ibarreta, en el globo «Norte», partieron de las instalaciones de Gasómetro, según dicen con mala calidad de gas y empujados por un viento flojo se desplazaron en dirección noreste. Cerca de Pastrana, aburridos con el escaso viento que les tuvo parados, viendo la ciudad por más de dos horas y por miedo a tener que realizar una toma de madrugada (sin luz) decidieron elevarse tirando lastre, con la suerte que al coger altura y estabilizarse a 1.200 metros encontraron una corriente. Como relatan en una entrevista publicada en el ABC de 11 de agosto de 1907, al amanecer pasaban sobre Tendilla y siguieron a buena marcha hacia Calatayud, Zaragoza, Huesca. Vieron la barrera negra de los Pirineos. «Sin decirnos nada nos miramos uno a otro, y tras una mirada de inteligencia nos pusimos a cortar los sacos de lastre que nos quedaban. Eran 13. Número escaso y un tanto de mal agüero… Pirineos es una palabra mágica para cualquier aeronauta». Lograron atravesarlos sobrevolando por encima del puerto de Benasque, de la Maladeta y una vez en la llanura francesa, notando que cambiaba el viento y les devolvía de nuevo a los Pirineos, hicieron una rápida maniobra de descenso, tomando tierra en Urau del término de Sant Gaudens en el departamento del Alto Garona. Habían pasado dos años desde el paso del Pirineo por Fernández Duro, aunque ahora lo lograban en dirección contraria, de sur a norte.

Pero en los años siguientes el interés se va a ir desviando hacia la aeronáutica. La aerostación en el gasómetro sigue funcionando y las experiencias personales de los nuevos aerosteros son tan intensas como las de sus predecesores, aunque ahora cuentan con mayor conocimiento sobre el comportamiento de los globos, gases, atmósfera, etc.

En mayo de 1910 sobrevuela la capital el dirigible «España»[49], que con sus 70 metros de largo y 4.000 metros cúbicos debió impresionar a los madrileños, aunque mayor impresión debió causarlos el vuelo del «Graf Zeppelín LZ127» con sus 105.000 metros cúbicos y 263 metros de largo cuando en 1930 estuvo evolucionando sobre Madrid.

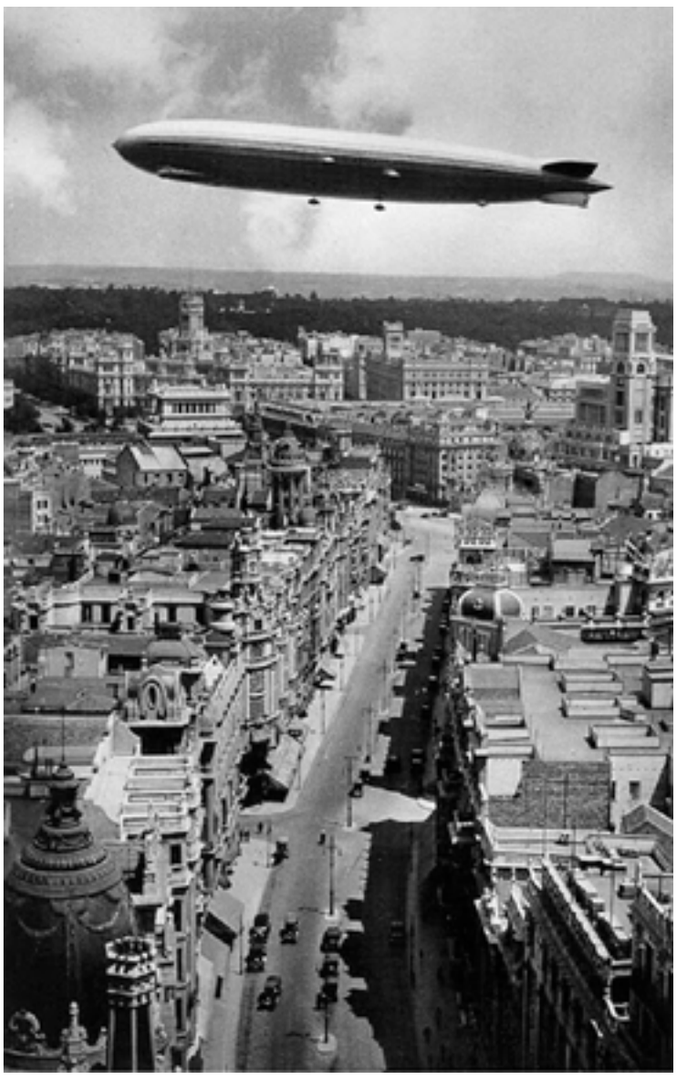


Despegue en el Concurso de Aerostación y Automovilismo «Villa de Madrid» en 1923. HERALDO DEPORTIVO. El crecimiento de Madrid puebla los alrededores Campo Aerostático.

El R.A.C.E., ya en 1912, había modificado el reglamento para dar cabida a los aviones que podían verse volar en Cuatro Vientos.

El Parque Aerostático de Madrid, del Real Aeroclub o del Gasómetro, conocido por cualquiera de los nombres, sin los taquígrafos de la prensa, siguió existiendo aunque no se hablara de él. Así como los grandes globos que flotaban sobre el cielo de Madrid seguían viéndose majestuosos, incluso dibujados en algunas viñetas de los periódicos. Solo en contadas ocasiones encontramos algún artículo que los nombre. Reaparecen en un número extraordinario del «Heraldo Deportivo» en 1923[50] dedicado al Concurso de Aerostación y Automovilismo «Villa de Madrid», organizado, de común acuerdo, por los Reales Clubs de Automovilismo y Aéreo para la adjudicación de las Copas del Ayuntamiento, que a la vez serviría como entrenamiento a los pilotos que participarían en la «Gordon Bennett».

Dice el artículo que la fecha prevista tuvo que modificarse para no coincidir con la entrega por el rey del estandarte concedido a la Aerostación Militar, acto al que fue invitado el R.A.C.E. que participó en la exhibición final con el globo particular «General Vives» pilotado por los señores Ruiz-Ferry y Salamanca.



El «Graf Zeppelín LZ127» sobrevuela la Gran Vía en 1930 con sus 263 metros de largo.

Las reglas del concurso de persecución por coches a globos descritas en el «Heraldo Deportivo» son muy similares a las de los primeros años, aunque ahora los nombres de los globos y de los pilotos son distintos: con 2.200 metros cúbicos: «Polar» y «Jesús Fernández Duro»; de 900 metros cúbicos: «Clío» y «General Vives»; de 540 metros cúbicos «Pegaso». El primero, el tercero y el quinto pertenecían a la Aerostación Militar; el segundo era del Aeroclub, y el cuarto, propiedad particular. Se tuvo que aplazar la convocada salida por algunas averías en la fábrica de gas. Unos días más tarde la fábrica comenzó a funcionar aunque proporcionaba un gas de pésima calidad con apenas fuerza ascensional, por lo que los pasajeros tuvieron que reducirse a la mitad[51].

Las actividades en el Aeroclub continuaron, buena prueba son las pequeñas noticias de algún concurso o la participación en la copa internacional Gordon Benet (en 1907 y 1908 habían participado los capitanes Herrera y Kindelán) en los años veinte figura el globo civil «Fernández Duro» del R.A.C.E., pilotado por Eduardo Madalena en el 22, 23 y 24 (al año siguiente lo pilotó el capitán Joaquín de la Llave en representación del R.A.C.E., ya que habitualmente se presentaba un globo del R.A.C.E., otro de la Aerostación Militar y un tercero de la Aeronáutica Naval). En 1931, con la llegada de la República, el R.A.C.E se disolvió y cuando en 1951 se refundó se trasladó a su sede de Cuatro Vientos. Actualmente, cuando pensamos en el R.A.C.E. nos viene la idea del vuelo de los aviones, al igual que al pensar en los Campos del Gas (ahora totalmente construidos y fagocitados por la ciudad), nos vienen a la mente los combates de boxeo, fútbol, incluso el canódromo antes de trasladarse a Carabanchel y el Parque de Aerostación es solo un recuerdo de alguna foto en blanco y negro.

A modo de recapitulación

No lejos del centro histórico de Madrid, en el cruce de las calle Gasómetro con paseo de las Acacias, estuvo durante el primer tercio del siglo XX el Parque Aerostático del Real Aeroclub de España, donde se guardaban, llenaban de gas y elevaban majestuosos los globos aerostáticos, aunque no quede ninguna pequeña placa en recuerdo de los aerostatos y los pilotos que desde esta zona surcaron los aires.

La aerostación había llegado a España, concretamente a Aranjuez, unos meses después del primer vuelo tripulado por Jean François Pilâtre de Rozier y el marqués François Laurent d'Arlandes sobre París. Manteniéndose unida en el primer periodo a los Reales Sitios (Aranjuez, el Buen Retiro, Palacio Real) mostrando al hombre capaz de desafiar a la ley de la gravedad y que al mismo tiempo estudiaba la atmósfera y sus leyes. Años después se convirtió en un espectáculo, acercándose a las plazas de toros, donde colgados del globo se realizaron complejos ejercicios gimnástico-circenses para regocijo de los espectadores.

Hasta que la guerra franco-prusiana cambió el curso de la aerostación, mostrando las capacidades militares de los globos. Primero al ejército francés del que copiaron las demás naciones, entre ellas España, donde el Arma de Ingenieros racionalizó y divulgó el uso del globo aerostático y sus posibilidades, alejándolo del aire casi mágico con el que intentaban rodearlo los artistas circenses.

Un civil, el asturiano José Fernández Duro, trajo de Francia el amor a la aerostación y la idea de un aeroclub similar al de París y después de entusiasmar con su idea a la burguesía culta y deportista, y con el apoyo del Servicio de Aerostación Militar, se creó el Real Aeroclub de España en 1905, con su Parque junto a la fábrica del gas de alumbrado, dando forma a una nueva forma de aerostación.

El Parque y la aerostación, tuvieron un tiempo de éxito en los primeros años del siglo XX con la atracción de elevarse del suelo, poder contemplar la tierra desde el cielo, batir récords, descubrir instrumentos de medición, fotografías aéreas, etc. Fue un bagaje de aerosteros militares pero también de civiles del que se benefició la aviación de los primeros años, que acabó fagocitando a aquellos complejos globos y a sus aficionados: la burguesía y aristocracia que lo habían apoyado perdió peso en la sociedad y desvió su interés hacia la aviación. Al llegar la República desapareció el Real Aeroclub y

Festival aerostático

su Parque. La aerostación tuvo que esperar para resurgir con mejor material, en zonas más libres y alejadas del centro de la ciudad, mas colorido, nuevos retos, grandes concentraciones llenas de colorido punteando el cielo, como deporte, por ocio, por curiosidad o turismo. Y todos estos aerosteros tienen una deuda con aquellos pioneros que se atrevieron a despegar del suelo para mirar la tierra desde el cielo.

Bibliografía

De Carlos Peña, Alfonso «Comienzos de la aviación en España (1902-1931)» Aula de cultura, el Madrid de Alfonso XIII, Ayuntamiento de Madrid.

Fernández de la Torre, Ricardo «Crónica del Madrid Aeronáutico» Lumberg editores.

Fernández de la Torre, Ricardo. «La Aerostación Militar Española». Revista Ejército. Septiembre 1989.

Fernández de la Torre, Ricardo. «Los globos en la conquista del aire. Notas para la historia de la aerostación en España siglo XX». Aeroplano 4. 1986.

Fuertes Arboix, Mónica «Costumbrismo al servicio de la sátira: El viaje aerostático de Modesto Lafuente y Zamalloa (1847)» Boletín de la Biblioteca Menéndez Pelayo 2007, LXIII.

González Redondo, Francisco A. y Mª Dolores Redondo Alvarado «Los dirigibles de Torres Quevedo en la aeronáutica francesa: la Société de Constructions Aeronáutic» (ASTRA). LLUIL 2008.

Hidalgo Brinquis, Carmen y Peña Calleja, Carmen «Globos de papel. El papel, protagonista de la conquista del espacio: Los hermanos Montgolfier» Actas del XII Congreso Internacional de la historia del papel en la península ibérica (2019).

Lázaro Ávila, Carlos en «La aviación militar española. De los pioneros al poder aeroespacial» (varios autores) Ministerio de Defensa (2018).

Mexía y Algar, José Ignacio «La aerostación militar en España (1884-1934» Conferencia en el CESEDEN en las XII Jornadas de Historia Militar.

Rojas, Francisco de Paula: «Servicio Aerostático Militar» Memorial de Ingenieros 1906.

Rojas, Francisco de Paula «Apuntes de Aeronáutica. Estudio del globo esférico» Memorial Ingenieros 1902.

Romero Tobar, Leonardo «La descripción costumbrista en los viajes aéreos». Compas de letra de la Universidad Complutense.

Sánchez Tirado, Anselmo y García Roure, Jacobo «La aerostación militar» Memorial de Ingenieros de 1887.

Suárez de la Vega y Lamas, José «La aerostación militar» Memorial de Ingenieros de 1887.

Torrebadella-Flix, Xavier «Aventura «Espectáculo y deporte en los inicios de la aerostación en España (1784-1905)» Universidad Autónoma de Barcelona. Revista de História do Esporte Artigo volumen 7.

Vives Vich, Pedro «Real Aero-club de España» Memorial de Ingenieros mayo 1905.

Hemeroteca digital de la BNE, de ABC y La Vanguardia.

NOTAS

1 Los globos aerostáticos fueron denominados Montgoltfier cuando eran por aire caliente y Charterier cuando lo eran por gas.

2 «Continúa la noticia del viaje aéreo del Capitán Vicente Lunardi». Diario de Madrid, 15 agosto 1792.

3 Diario de Madrid 10 de enero de 1793. Sobre los experimentos, indica en el artículo: «Antes de subir, había colocado en la barquilla un termómetro y un barómetro arreglados, como también botellas llenas de agua, todo ello con ánimo de hacer en los aires observaciones relativas a los diversos temperamentos de las partes de la atmósfera; a la elevación o descenso del barómetro, que indica a la altura a que habrá subido, y a los rumbos que le habrán designado las corrientes del aire, trayendo por especial comisión de S.E. una botella del aire superior».

4 En los primeros tiempos, en Madrid se producen muchos fracasos, pues los precarios aeronautas no contaban ni conocían que la presión atmosférica en Madrid es menor que en otras ciudades que están al nivel del mar (o casi) como Roma, París, Londres, Lisboa o Barcelona, Valencia y Sevilla.

5 Por facilidad de lectura y haciendo caso al corrector, se ha corregido algún acento y otras palabras cuya ortografía ha variado, conservándose la literalidad del resto. En el texto de este periódico se llama al aeronauta Bozo en vez de Rozzo como aparece en otros y se acepta en las crónicas de Madrid.

6 «Ascensión aeronáutica», publicada en «EL CORREO DE LAS DAMAS» de 17 julio 1833.

7 Publicado por entregas en el periódico GERUNDIO desde abril de 1837 a junio de 1842, y un libro posterior.

8 Revista española, de 30 abril de1833.

9 Especie de paracaídas que colgaba del globo. Ver grado de la época.

10 El globo 10-12-1883.

11 En realidad se llamaba Luisa Guijón y era viuda del aeronauta francés Poitevin, y al morir este, ella se hizo cargo del espectáculo alcanzando gran fama. En la tercera de las ascensiones realizadas en octubre de 1863 desde el Buen Retiro (entregando a La Beneficencia la mitad del importe de la entrada), los vientos la llevaron a caer en el barrio de Chamberí y los vecinos asustados por algo tan raro casi destruyeron el globo, por lo que la reina autorizó que se realizaran dos ascensiones más para resarcir el arreglo del aerostato.

12 El globo 10-12-1883.

13 La Iberia de 4-4-1888.

14 De 22 junio 1889.

15 Posteriormente, por declararse en bancarrota, fue convertida en la Compañía Madrileña de Alumbrado y Calefacción y Gas, Gas Ciudad, Gas Madrid y finalmente Gas Natural cuando el gas comenzó a importarse, aunque la fábrica fue trasladada a Manoteras. El alumbrado de gas de las calles fue sustituido por electricidad, aunque sigue existiendo consumo en los hogares.

16 «Sport aéreo». Gran Vida, oct. 1903, firmado por Ricardo Ribero.

17 De 1 de septiembre de 1888.

18 En la revista Aeroplano nº 4 se publicó el magnífico artículo de Ricardo Fernández de la Torre: «Los globos en la conquista del aire. Notas para la historia de la aerostación en España siglo XX» que recorría toda la aerostación en España, no circunscribiéndola a la ciudad de Madrid. Para hacer un relato coherente en este artículo sobre la aerostación en Madrid, ha sido necesario volver a repetir algunos puntos tratados en aquel, como la Aerostación Militar o la fundación del R.A.C.E. aunque en la mayoría de las veces con distinta perspectiva, intentado no añadir datos que puedan ser innecesarios para centrar la aerostación en Madrid.

19 La descripción total de lo que se adquirió y sus características técnicas está descrito en el capítulo segundo del libro Aerostación Militar de Suárez de la Vega y Lamas.

20 Parte de este informe está recogido en el magnífico libro del malogrado demasiado joven comandante Rojas titulado «Servicio Aerostático Militar».

21 La gestación y distintas orgánicas son laboriosas con nombres muy parecidos, para más información se puede recurrir a los libros incluidos en la bibliografía como: «La aerostación militar en España (1884-1934», «La aviación militar española. De los pioneros al poder aeroespacial», el artículo de Ramón Salas «Los primeros tiempos de nuestra aviación» en Aeroplano 1 o de Ricardo Fernández de la Torre en «La Aerostación Militar Española», Revista Ejército Septiembre 1989, o a las fotografías publicadas en la revista Blanco y Negro de 14-06-1925 y de 19-09-1908.

22 Señala Pedro Vives en el Memorial de Ingenieros de mayo de 1905: «En nuestro país, en donde las estaciones telegráficas se hallan en algunas comarcas tan distanciadas unas de otras, la comunicación por medio de palomas mensajeras después de los viajes en globo, puede en algunos casos ser de gran utilidad, como lo demuestra el empleo que de ella se hace con muy buen resultado en las ascensiones militares».

23 La atracción se situaba en la zona donde actualmente se cruzan las calles Jorge Juan con Castelló, entonces sin construir.

24 Se situaba en Alcalá 115 frente a lo que luego fueron las escuelas Aguirre. Se podía llegar en los recién estrenados tranvías eléctricos que en ese momento empezaban a sustituir a los tirados por mulas, pero la fiebre inmobiliaria que construía el barrio de Salamanca los obligó a alejarse hasta lo que ahora son los Jardines del Berro (Nuevos Campos Elíseos), donde a la entrada de los jardines todavía se pueden ver las taquillas. Ya no tuvo éxito, probablemente por estar demasiado alejados.

25 «Globos de papel. El papel, protagonista de la conquista del espacio: Los hermanos Montgolfier», conferencia de Carmen Hidalgo Brinquis y Carmen Peña Calleja en el XII Congreso Internacional de la historia del papel en la península ibérica (2019).

26 En los siguientes párrafos me he basado en lo que se describe en los manuales de Aerostación Militar de final de siglo que aparecen bibliografía.

27 El ingeniero francés Gabriel Yon fue un fabricante de globos y otros elementos relacionados con la aerostación como los productores de hidrógeno. Fundador en París de los «Grands Ateliers Aérostatic du Champ de Mars et Établissement Central d´Aérostation Réunis del Ingéniers Gabriel Yon» fue proveedor de la Aeronáutica Militar, suministrando, entre otras cosas el tren Yon igual al que años antes había fabricado para la Aerostación italiana. A través de su yerno y sucesor Surcouf sería el germen de la compañía ASTRA (fabricante del digible España).

28 La Aerostación Militar también contó con el fabricador de hidrógeno Egasse por procedimiento seco.

29 Página 235.

30 Uno de los cuatro lagos que había entonces alimentados por el Arroyo Meaques, situado donde ahora está el aparcamiento del lago.

31 De fecha 28 de junio de 1889.

32 Más tarde, tras la creación del Parque de Guadalajara, sería llevado al mismo.

33 Noticia del Liberal de 11 de febrero de 1905.

34 Con el tiempo se sacaría el «brevet» y formaría parte de la directiva del R.A.C.E.

35 Memorial de Ingenieros, mayo 1905.

36 Esta idea de cooperación queda plasmada en el Reglamento para las relaciones entre el Ministerio de la Guerra y el Real Aeroclub de España de octubre de 1906 que dice en su artículo 1º: «El Aeroclub se considera como la natural reserva y complemento del Parque Aerostático Militar, poniendo a disposición del Ministerio de la Guerra todo su material».

37 Con la figura de Vives, que puso a su disposición uno de sus mejores oficiales como era el capitán Kindelán.

38 Figura en la prensa como Aéreo-club, Aéreo club y posteriormente Aeroclub

39 Por la Vanguardia es denominado Aéreo Club de Madrid (ejemplo 5 junio 1908 página 3).

40 Destaco el artículo aparecido en el semanario Nuevo Mundo de 25 de mayo de 1905 con magníficas fotografías y el firmado por Vives en el muy nombrado Memorial de Ingenieros de mayo de 1905.

41 De 28 de octubre de 1905.

42 El orden de salida fue: «Aireo Club núm. 2», pilotado por F. Duro y Guisasola. «Alfonso XII» con Kindelán y Bugama. «Urano» con (cap.) Maldonado acompañado de Santiag Liniers Martecon, (tte.) Rodríguez y Esteban G. de Salamanca. Avión, tripulado por (tte.) Herrera. «Elfe» (hermoso aerostato de seda barnizada de 1.800 metros cúbicos) de los aeronautas franceses conde de Vauix y Paul Tiasandier. «Vencejo» con (el tte.) Castilla y el señor Olivier. «Funguilif», del famoso capitán Catón. Y finalmente el «Alcotán» con (el tte.) Fernández Mulero y el secretario del RACE Román Sánchez Mulero.

43 El lastre que queda en la barquilla del globo (en estado de equilibrio), al lanzarse produciría una ascensión del globo, por lo que la cantidad de lastre indica la capacidad ascensional que tiene en ese momento.

44 En la Crónica General de 8 de junio de 1906.

45 Gran Vida junio 1906, Ilustración Española y Americana junio 1906 y otros.

46 Revista Aeroplano 2010: Leonardo Torres Quevedo y el Servicio de Aerostación Militar.

47 Firmado por NAETUA, en su número de 30 de diciembre también descrito en Gran Vida del mismo mes.

48 En algunos periódicos nombran al ciudadano suizo como Oetli que fue el ganador del concurso.

49 La Ilustración Española y Americana de 15 y 22 de mayo de 1910 y una infinidad de libros y periódicos.

50 De 25 de diciembre y revista AEREA julio 1923.

51 Los participantes fueron: «Polar»: piloto, teniente de Ingenieros, Félix G. Guillamón, de segundo, capitán de Infantería Pedro Peñaranda; pasajeros: señores Roca de Togores y Pantoja. «Jesús Fernández Duro»: piloto, capitán de Ingenieros, Ortiz de Zarate; segundo, José Sastre; pasajero, Luis Sousa. «Clío»: debía llevar como piloto al teniente de Ingenieros D. Pompeyo García Vallejo, y como pasajero a Joaquín Urrizburu, pero hubo que desembarcar al pasajero y salió solo el piloto.

Una carrera aérea inolvidable. El raid París-Madrid de 1911

Dr. Federico Yaniz Velasco
General del Ejército del Aire (R)
Miembro del CASHYCEA

La carrera aérea de París a Madrid[1] fue una competición internacional con un recorrido de 1.170 kilómetros realizados en tres etapas entre los días 21 y 26 de mayo de 1911. Fue la primera y más importante de las carreras aéreas europeas desarrolladas en el primer semestre de aquel año. Sin embargo, la carrera se vio afectada por el luctuoso accidente ocurrido en el aeródromo de Issy-les-Moulineaux[2] al inicio de la primera etapa. El ganador fue el aviador Jules Védrines, único participante que llegó a Madrid. La carrera estuvo organizada por el periódico «Le Petit Parisien[3]» con la colaboración del Aero Club de Francia y del Real Aero Club de España. Un antecedente inmediato fue la carrera aérea conocida como el «Circuit de l'Est» que se desarrolló en agosto de 1910 organizada por «Le Matin», otro periódico de París.

LA AVIACIÓN A COMIENZOS DEL SIGLO XX

Para entender mejor la importancia y sentido de la carrera París-Madrid es oportuno situarse en la época en la que se realizó. La aviación había nacido a comienzos del siglo XX y en los inicios del segundo decenio se estaba desarrollando rápidamente, aunque todavía estaba en la primera infancia. Es preciso tener presente esa realidad para entender y aceptar la proliferación de accidentes, los frecuentes fallos de motor y otras incidencias que ocurrieron durante el evento considerado. En nuestros días, a principios del tercer decenio del siglo XXI, la aviación está presente en multitud de actividades y proporciona un transporte rápido y seguro entre continentes y países. Es algo habitual que una persona quiera desplazarse desde Madrid a Nueva York y que pueda hacerlo en unas siete horas en una de las compañías aéreas que cubren ese trayecto. La importancia que tiene hoy el transporte aéreo se ha hecho evidente durante la primera fase de la pandemia del Covid-19 cuando el cierre de casi todos los aeropuertos a los pasajeros ha tenido un impacto muy negativo en la economía mundial y en otras actividades.

Los primeros tiempos de la aeronáutica y en particular de la aviación fueron muy duros. Asombra hoy, observar cómo se podía volar en aquellos primitivos aeroplanos y cómo los aviadores derrochaban pericia y valor para lograr recorrer unos cuantos metros. Los accidentes eran frecuentes y por ello es oportuno recordar el sacrificio de muchos de aquellos pioneros que con sus rudimentarios aparatos fueron abriendo caminos en los cielos. Sin embargo, la ilusión por volar de aquellos pioneros era muy grande y con su esfuerzo y constancia hicieron posible que hoy día se pueda disfrutar de un transporte aéreo seguro, eficaz, cómodo y rápido. Por su parte, en el campo de la defensa, los aviones cambiaron el panorama de las operaciones militares. En efecto, el papel de la aviación fue ya muy importante durante la Primera Guerra Mundial y en los años siguientes se hizo prácticamente necesario tener una superioridad aérea local para ganar una

El avión Flyer I de los hermanos Wright en Kitty Hawk, 17 de diciembre de 1903

batalla. En la Segunda Guerra Mundial, la victoria de los aliados no hubiese sido posible sin haber alcanzado una superioridad aérea cercana al dominio del aire. En la actualidad, la defensa de un estado moderno no se concibe sin una Fuerza Aérea bien entrenada y dotada de medios adecuados.

Fueron muchos los aviadores que en el primer decenio del siglo XX dedicaron su vida, con entusiasmo y valor, al progreso de la aviación. Algunos además de pilotar los aviones eran sus diseñadores y constructores. Entre ellos parece oportuno destacar a tres pioneros que contribuyeron más o menos directamente a que en 1911 fuese posible organizar la carrera aérea internacional París-Madrid.

El 17 de diciembre de 1903, Orville Wright fue el primer hombre en lograr que el «Flyer I», un aparato más pesado que el aire, controlable y con motor, se mantuviese en vuelo durante 59 segundos en la playa Kitty Hawk, en Ohio, Estados Unidos. Pese a la controversia producida por haber usado una catapulta externa para lanzar al aire el »Flyer I», los hermanos Wright (Wilbur y Orville) son considerados destacados pioneros de la aviación. En los años 1904 y 1905, los Wright siguieron realizando vuelos cerca de su casa en Ohio. En esa ubicación, fueron los primeros en volar una distancia de más de un kilómetro y también los primeros en completar un recorrido circular. En 1905, llegaron a conseguir permanecer en el aire casi cuarenta minutos completando una distancia en circuito cerrado de cerca de 40 km. Los Wright siguieron su trayectoria en la construcción de aeroplanos y volando con sus aparatos tanto en los Estados Unidos como en Europa, donde crearon una escuela de vuelo en Pau (Francia). Pese a su indiscutible mérito, los hermanos Wright no dieron publicidad a sus primeros vuelos y se llegó a dudar de su realización.

Alberto Santos-Dumont fue un brasileño afincado en París que, tras una brillante trayectoria construyendo y volando dirigibles, a partir de 1906 dedicó sus esfuerzos, ingenio y capacidad económica a la aviación. El 23 de octubre de 1906, con el aparato construido por él, Santos-Dumont ganó el premio Archdeacon por realizar el primer vuelo de más de 25 metros (voló 60 metros) tras despegar, sin ayuda externa y con un tren de aterrizaje fijo al aparato. Pocos días después, el 12 de noviembre, cuando oscurecía, el «14-bis» despegó del campo de Bagatelle (París) y voló poco más de 82 metros. Media hora después, en un cuarto intento, Santos-Dumont se elevó a más de 6 metros de altura recorriendo 220 metros en 21 segundos a una velocidad media de 37,4 km/hora. De esa forma, el pionero iberoamericano de la aviación ganó el premio del Aero Club de Francia para el primer aeroplano que realizase un vuelo de más de 100 metros. El relato de los miembros del Aero Club, que homologaron el vuelo, refleja la emoción de todos los presentes. El constructor y aviador brasileño siguió durante unos años construyendo aviones, entre ellos el excelente «Demoiselle Nº 20» con el que en abril de 1910 hizo una exhibición ante el rey Alfonso XIII en Madrid. Santos-Dumont ha pasado a la historia de la aeronáutica como pionero de la aerostación y de la aviación.

El avión Demoiselle Nº 20 de Santos-Dumont, primavera 1909

Seis años después del primer vuelo de los hermanos Wright, en julio de 1.909, un piloto y constructor de aviones francés llamado Luois Bleriot cruzaba por primera vez los casi 40 km del canal de la Mancha. La travesía fue hecha en un avión «Bleriot XI» y su constructor y piloto ganó el premio de 1.000 libras esterlinas (entonces una suma muy importante) que había ofrecido el periódico británico «Daily Mail». Sin embargo, lo más destacado de aquella histórica travesía fue que marcó un hito en el progreso de la naciente aviación. En efecto, los aviones hasta entonces tan solo volaban en exhibiciones locales, en lugares despejados y sin alejarse

El avión Bleriot XI tras llegar al Reino Unido, 25 de julio de 1909.

mucho del lugar de despegue. Con el cruce del Canal de la Mancha realizado por Bleriot en 1909, los aviones demostraron su potencial para servir como un nuevo medio de transporte que tenía la enorme ventaja de poder superar barreras geográficas antes difíciles de salvar.

Como se ha comentado, en aquellos años se organizaban con frecuencia exhibiciones aeronáuticas en determinados lugares que se consideraban adecuados tanto en ciudades como en sus proximidades. En muchos casos, mecenas aficionados a la aviación (empresarios o magnates financieros) contribuían con su patrocinio a su desarrollo, estimulando con premios la realización de eventos y pruebas con la participación de aviones. En otros casos, las exhibiciones eran patrocinadas por periódicos que aumentaban considerablemente sus tiradas comentando las arriesgadas maniobras de los participantes en los eventos. Por su parte, los pilotos participaban con entusiasmo en las exhibiciones que les daban a conocer y si ganaban, podían conseguir premios y alcanzar la fama. En efecto, numerosos pilotos se dedicaron entonces a hacer exhibiciones con sus primitivos aparatos, no sólo en Francia, sino también en otros países. El piloto francés Julien Mamet realizó en Barcelona, el 19 de febrero de 1910, el considerado primer vuelo en España de un aparato más pesado que el aire. A partir de entonces tuvieron lugar en nuestra Patria numerosas exhibiciones aéreas que coadyuvaron a que el público español se aficionase muy pronto por la aviación. En muchos casos los aviones eran pilotados por franceses, pero pilotos españoles como Benito Loygorri Pimentel[4] participaron también en esas exhibiciones.

Los españoles contribuyeron desde muy pronto al desarrollo de la aviación y desde sus comienzos destacaron en la construcción y pilotaje de aeroplanos. El modisto y aviador español Antonio Fernández Santillana, nacido en Aranjuez en 1886, puede ser considerado como el primer compatriota que pilotó y construyó un aeroplano. En Francia, donde trabajaba, Fernández compró un motor Levasseur y la estructura de un avión de los hermanos Wright, y con esos elementos construyó el aeroplano que llevó su nombre. El primer vuelo del aeroplano «Fernández» se realizó en Niza el 24 de abril de 1909. Antonio Fernández construyó otros dos prototipos y el último se presentó en un stand en el Salón Aeronáutico de París, en septiembre de 1909, con un gran letrero que ponía «A. Fernández». Desgraciadamente nuestro pionero murió en accidente, cerca del aeródromo de Grimaudes en la Costa Azul, el 6 de diciembre de 1909. Otro destacado pionero español fue el ya mencionado Benito Loygorri Pimentel, que fue el primer aviador español que obtuvo el título de piloto. Loygorri hizo sus prácticas de vuelo en la escuela de Mourmelon (Francia) en su biplano «Henry Farman» con motor Gnome. Obtenido el título, Loygorri regresó a España y participó en concursos y exhibiciones en diversos lugares.

La existencia en España de un gran número de aficionados a la aviación e interesados en la práctica y desarrollo de esta pudo influir en que la primera gran carrera europea de aviación tuviese lugar entre París y Madrid.

Participantes en el Circuito del Este 1910.

Aeroplano Fernández Salón Aeronáutico de París, septiembre 1909.

Carreras precursoras

Se suele considerar que la primera carrera aérea fue el «Prix de Lagatinerie» que tuvo lugar el 23 de mayo de 1909. Participaron en la prueba cuatro aviadores con aeroplanos «Voisin» y aunque ninguno completó el recorrido se declaró ganador a León Delagrange que había cubierto la mayor distancia. Ese mismo año hubo otras competiciones aeronáuticas, pero destacó entre todas la «Grande Semaine d'Aviation de la Champagne», celebrada cerca de Reims (Francia) del 23 al 29 de agosto de 1909. El evento estuvo patrocinado por los principales viticultores de la zona. En la Semana participaron veintitrés pioneros de la aviación de varias nacionalidades y asistieron cerca de medio millón de espectadores. En esta Semana hubo por primera vez patrocinadores con fines publicitarios.

Sin embargo, el «Circuit de l'Est» fue el evento que puede considerarse el antecedente inmediato del Raid Madrid-París. El Circuito fue una de las primeras pruebas en la historia de la aviación rea-

lizada campo a través. Los participantes en el Circuito fueron algunos de los aviadores más destacados de la época. Por su pericia y valor son acreedores de nuestra admiración al alejarse de los aeródromos con tan rudimentarios aparatos. Algunos de aquellos pilotos ganaron merecidamente importantes sumas de dinero, con su frecuente participación en concursos, carreras y exhibiciones tanto en Francia como en otros países.

El Circuito del Este constó de seis etapas entre las ciudades de París - Troyes - Nancy - Méziéres - Douai - Amiens - París. Alfred Leblanc[5] obtuvo el premio de 100.000 francos reservados para el ganador de la carrera. Emile Aubrun[6] terminó en segundo lugar. Los dos fueron los únicos que acabaron el circuito cubriendo los 805 km en 12 horas 1 minuto y 1 segundo, a una velocidad media de 66,99 km / hora. Tanto Leblanc como Aubrun volaron monoplanos «Blériot XI», con motor Gnome de 50 CV, el mismo avión con el que, como ya se ha citado, el piloto y constructor de aviones Louis Bleriot cruzó el Canal de la Mancha en julio de 1.909. Para participar en el Circuito se habían inscrito 35 aviadores, pero sólo 10 tomaron la salida en el campo de vuelo situado en Issy-les-Moulineaux. Los datos de participación reflejan la dificultad para completar un recorrido relativamente corto con los aviones de la época.

Ruta de la carrera Paris-Madrid.

PARÍS-MADRID EN AVIÓN

La organización del evento

En el año 1911 todo lo relacionado con la aviación estaba de moda y el público acudía entusiasmado a las exhibiciones en que los protagonistas eran los pilotos, pero también los aeroplanos. Los pilotos, algunos de los cuales, eran también diseñadores y constructores de los aviones, eran admirados por la elegancia de su vuelo y por las arriesgadas maniobras que realizaban. Por su parte, aquellos aparatos maravillaban a los espectadores por su capacidad para volar cada vez más alto y rápido y por sus diseños cada vez más estilizados.

Dos años después de que Bleriot cruzara el canal de la Mancha, el éxito del periódico «Le Matin», en su patrocinio del Circuito del Este, inspiró al periódico «Le Petit Parisien» a organizar una carrera o raid que uniese en vuelo las capitales de Francia y España. El periódico francés dotó inicialmente a la carrera con un generoso premio de 100.000 francos para el vencedor. Para preparar la que fue la primera carrera de la aviación europea se buscó la colaboración de los Aero Clubs de Francia y de España. El Real Automóvil Club de España acogió con entusiasmo la idea de contribuir a la preparación del evento. Sin embargo, en los contactos iniciales se produjeron desencuentros entre los organizadores por no recibir el Real Aero Club de España «*los más precisos elementos*» para contribuir a la preparación de la carrera. En una nota publicada en el diario ABC de Madrid del 29 de abril de 1911, el Real Aero Club de España daba cuenta de la decisión tomada de renunciar a toda intervención deportiva en el raid. Superadas esas dificultades, a primeros de mayo la prensa española daba cuenta de que se habían reanudado las buenas relaciones entre los organizadores. En una reseña publicada en otro diario de la época se señalaba que: «*Reconocida la intervención del Real Aero Club de España y de acuerdo con el Aero Club de Francia, han sido nombrados comisarios deportivos el marqués de Kergarión, Andrés Fournier y José Quiñones de León, designando como comisario suplente a Ramón Irazusta, presidente de la sección de Guipúzcoa del Real Aero Club de España*». La nota continuaba con la designación de varios socios del Real Aero Club para desempeñar otros cometidos durante la carrera.

A nadie se le escapa la importancia del proyecto y la complejidad de su preparación. Se trataba de una carrera internacional, que con sus 1.170 km de recorrido era la prueba aérea más larga de las celebradas hasta entonces. El desarrollo de los preparativos avanzó a buen ritmo, tanto en Francia como en España, celebrándose numerosas reuniones para estudiar los apoyos necesarios a los participantes. Dada la novedad del evento, no se tenían antecedentes sobre la información necesaria para el estudio de las rutas más adecuadas para las distintas etapas. Además, el uso por los competidores de diversos tintos tipos de aviones, con distintas características técnicas, hacía difícil encontrar los puntos de paso más convenientes sobre las cordilleras y montañas. Esta circunstancia era especialmente relevante en la parte de la carrera que se iba a volar en España. Para preparar la etapa entre San Sebastián y Madrid se destacó a los señores Mancisidor y Malla para preparar el tramo San Sebastián-Aranda del Duero y a los señores Izquierdo y Goytre para el tramo final Aranda del Duero-Madrid. En 1911 no había ayudas a la navegación aérea y para facilitar la

Espectadores en Issy-les-Molineaux, 21 de mayo de 1911.

orientación de los participantes se les dieron indicaciones precisas relativas a las carreteras y líneas de ferrocarril que les podían guiar en su recorrido. También se les indicaron los pasos más convenientes entre las montañas para que aquellos frágiles aviones pudiesen evitar peligrosas corrientes de aire que los podían llevar hacia las laderas o contra el suelo. Además, se les proporcionaron planos en relieve del terreno para que los pilotos pudiesen reconocer las perspectivas de los paisajes que iban a ver desde los aviones. Para completar la información necesaria para recorrer con una seguridad razonable el trayecto, se prepararon itinerarios con indicación de los campos que podrían ser usados en caso de emergencias a lo largo del itinerario. Para esos casos, se instalaron también puestos de socorro en las principales localidades con autos y ambulancias situados a lo largo de la ruta.

La carrera se iniciaba en París y terminaba en Madrid y por ello el Real Aero Club prestó especial atención a la preparación de la llegada a la capital de España. Se eligió un terreno llano donde se preparó un campo de vuelo de unos 1.000 metros de largo y 300 metros de ancho, en la quinta de Santa Quiteria y muy cerca de la estación de ferrocarril de Getafe y del Cerro de los Ángeles. Se levantaron con rapidez las instalaciones necesarias para acoger a un público que se estimaba iba a ser muy numeroso. En conjunto, se preparó un excelente aeródromo con todos los servicios necesarios. Se prepararon 14 cobertizos para aeroplanos, tribunas cubiertas y palcos reservados para las autoridades, así como un restaurante, una caseta para los teléfonos y otros elementos necesarios para un evento tan relevante. Para facilitar la asistencia de público se organizó un servicio extraordinario de trenes para cubrir el trayecto Madrid-Getafe y se mejoró la carretera desde la estación al recién creado aeródromo. Además, como en Santa Quiteria se carecía de fuentes se instalaron allí grandes depósitos de agua.

También se atendió a la adecuación de otros puntos de la ruta en España. En San Sebastián se instaló un equipo en el Monte Igueldo para emitir señales luminosas que guiasen a los competidores para llegar al lugar de aterrizaje. El capitán Antonio Gordejuela Causilles, experimentado aerostero, estaba al mando del destacamento que operó aquel proyector. En Burgos se preparó en el Gamonal un campo de vuelo para posibles eventualidades y el periódico «Diario de Burgos» prestó especial atención a la carrera.

Cargando combustible en el avión Morane de Védrines, 21 de mayo de 1911.

Los participantes

El anuncio de la celebración de la carrera París-Madrid fue recibido con gran interés por los pilotos que estaban buscando probar sus aviones en competiciones difíciles, novedosas y bien dotadas económicamente. En un principio, se inscribieron 28, pero dada la confusión causada por el accidente que se comentará más adelante, existen versiones distintas sobre el número de aviadores que finalmente iniciaron la carrera. La información más completa la facilita Rafael González-Granda[7] que precisa que: «*El número de aviadores hasta el día 1 del actual (mayo) era el de 20, además de los aviadores militares franceses que vienen fuera de concurso*». Hay que significar que existen diversas versiones sobre los nombres de los participantes.

El Ministerio de la Guerra francés autorizó en principio a sus aviadores militares a participar fuera de concurso. El Real Aero Club de España que presidía el capitán Alfredo Kindelán, envió una petición al ministro de Estado, al embajador de España en París y al periódico «Le Petit Parisien» para que gestionasen ante las autoridades francesas la autorización para que los aviadores militares franceses pudieran terminar su participación en San Sebastián, final de la segunda etapa. La petición no fue atendida por el ministro de la Guerra Berteaux por «*razones puramente administrativas*» y los ocho militares franceses inscritos solo tuvieron la oportunidad de volar en la primera etapa.

Pilotos[8] inscritos oficialmente en la carrera con indicación del tipo de aparato pilotado:

- Monoplano Morane: Jules Védrines, Leonce Garnier, André Frey y John Verrept

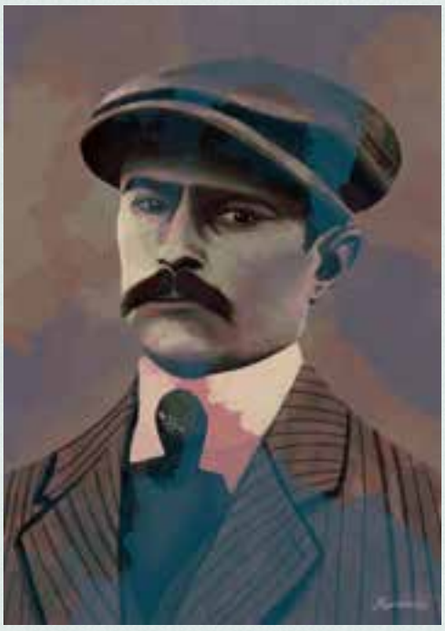
Le Petit Parisien

PARIS-MADRID AEROPLANES (21-28 MAI)

Les héros de l'air s'envolent ce matin

TOUT PARIS LES ACCLAMERA

Los pilotos participantes en el raid París-Madridl.



El aviador Jules Védrines.

- Monoplano Nieuport: Charles Terres Weymann, Louis Chevalier y Joseph Maillols
- Monoplano Blériot XI: Príncipe Edouard Gaston Émile de Nissole, Gilbert Le Lasseur de Ranzay (o Ranssay), Louis Gibert, Roland Garros y André Beaumont (seudónimo usado por el teniente de navío Jean Louis Conneau)
- Biplano Goupy: Pierre Divetain, Émile Ladougne y André Bobba
- Monoplano REP (Robert-Esnault-Pelteri): Julien Mamet y Amerigo
- Monoplano Train: Louis Émile Train
- Monoplano Barillon: Perre-Paul Barillon
- Biplano Farman: Frank Barra

El planeamiento de la carrera contemplaba que los participantes iniciaran el recorrido el 21 de mayo de 1911 en Issy-les-Moulineaux, estando previsto alcanzar la meta, situada en Getafe (Madrid), el día 25 del mismo mes. Las normas de la carrera señalaban la realización de tres etapas para cubrir la distancia entre París y Madrid. La primera etapa se desarrollaría entre París y Angulema; la segunda entre Angulema y San Sebastián y la tercera entre San Sebastián y Madrid. A los participantes se les permitía también hacer paradas intermedias para avituallarse o para reparar los aparatos en caso de necesidad. Hay que tener presente que los aviones del momento tenían frecuentes averías, que los pilotos avezados, en ocasiones además eran sus diseñadores y constructores, podían reparar, en algunos casos.

La primera etapa se iba a desarrollar entre el aeródromo de Issy-les-Moulineaux para llegar a la ciudad de Angulema al suroeste de París, tras recorrer 400 km. La segunda etapa partiría de Angulema y sobrevolando el extremo occidental de los Pirineos llegaría a San Sebastián, tras un recorrido de 335 kilómetros. La etapa final de unos 462 km partiría de San Sebastián y sobrevolando la Sierra de Guadarrama estaba previsto que llegase a Getafe (Madrid), meta final del raid. El premio para el ganador era de 100.000 francos, el segundo de 30.000 francos y el tercero de 15.000 francos. La tragedia ocurrida el día 21 de mayo supuso que muchos pilotos se retirasen de la competición y que se tuviesen que alterar los planes previstos para el concurso.

Un comienzo trágico

La prueba se inició el día 21 de mayo de 1911 para cubrir la primera etapa de la carrera, con salida del aeródromo de Issy-les-Moulineaux (París) y llegada a la localidad de Angulema. A presenciar la salida acudió una multitud cercana a las 300.000 personas, entre ellas muchas autoridades. Estaba previsto que los participantes despegasen a intervalos de cinco minutos a partir de las 05:00 horas. Sin embargo, la actividad aérea comenzó a las 03:45, con la realización por Jules Védrines y AnWdré Frey de cortos vuelos de prueba. El primer competidor en despegar a las 05:10 fue André Beaumont que fue_seguido por Roland Garros. André Frey despegó a las 05:35, hizo un circuito del campo y aterrizó. Después de algunos ajustes intentó despegar de nuevo a las 06:00, pero se había dañado una rueda y tuvo que retrasar su segundo intento de despegue. El siguiente competidor no estaba listo y el que le seguía, Garnier, tuvo problemas al despegar y abandonó. Fue seguido en la salida por Jules Védrines, quien inmediatamente después del despegue tuvo que aterrizar ya que su aparato no funcionaba correctamente.

El piloto Emile Train.

En este punto hay que mencionar que, aunque sólo los aviadores, sus asistentes y los responsables de la organización de la carrera estaban autorizados a entrar en la zona de vuelo, alrededor de las 06:00 de la mañana la multitud comenzó a salir de la zona reservada para los espectadores, pese a que los agentes de la policía y las fuerzas de la Gendarmería y del Ejército trataron de contenerlos y de mantener el orden. El jefe de la Policía ordenó a los coraceros entrar en la pista para desalojar a los espectadores que la habían invadido. Poco antes un grupo de personalidades, incluyendo el presidente del Consejo y varios ministros del Gobierno francés, habían abandonado su tribuna para dar un paseo y entraron también en la pista de vuelo por detrás de los coraceros a caballo.

Védrines, en un esfuerzo por evitar a los espectadores, se estrelló y aunque escapó ileso, su aparato sufrió graves daños. A las 06:22 despegó el piloto Gilbert Le Lasseur de Ranzay y a las 06:30 Louis Train fue llamado a la línea de sa-

El avión del piloto Train tras el accidente, 21 mayo 1911.

El avión del piloto Train tras el accidente 21 mayo 1911, postal.

lida. Train se dio cuenta poco después de despegar que el motor rateaba y decidió tomar tierra. En su descenso, Train logró esquivar a un grupo de coraceros a caballo y sobrevoló la tribuna de autoridades, impactando contra ella y destrozando su monoplano al llegar al suelo. En el accidente el ministro de la Guerra, general Maurice Berteaux, fue golpeado por la hélice y perdió un brazo, además recibió un fuerte golpe en la cabeza que le provocó la muerte mientras era evacuado a un puesto de socorro. También quedaron mal heridos el presidente del Consejo de Ministros Ernest Monis y su hijo, así como el magnate Henry Deutsch de la Meurthe, patrocinador de eventos aeronáuticos. El accidente lo describió Train con detalle:

> *«Tan pronto como despegué, me di cuenta de que el motor no funcionaba bien. Estaba a punto de aterrizar, después de hacer un viraje, cuando vi un destacamento de coraceros cruzando la pista de vuelo. Entonces traté de hacer un viraje cerrado para evitarlos y aterrizar en dirección contraria, pero mi motor en ese momento fallaba cada vez más, y no pude completar el viraje. Levanté el aparato para pasar por encima de las tropas y aterrizar detrás de ellas. En ese mismo momento, un grupo de personas, que habían quedado ocultas de mi vista por los coraceros, se dispersaban delante de mí en todas direcciones. Traté de hacer lo imposible, arriesgando la vida de mi pasajero para prolongar mi vuelo, y para llegar más allá de las últimas personas del grupo. Estaba a punto de aterrizar, cuando el aparato, que se había elevado casi verticalmente, cayó pesadamente al suelo. Salí de debajo del aparato, con mi pasajero, creyendo que había evitado cualquier accidente. Fue sólo entonces cuando me percaté de la terrible desgracia».*

El accidente causó el pánico de la multitud, produciéndose más lesiones entre los espectadores. Émile Train se retiró de la carrera y en un ambiente de consternación se suspendieron las actividades restantes del día 21 de mayo. Por la tarde, se reunió en París el Consejo de Ministros y se acordó declarar luto oficial, pero no suspender la carrera en la que varios pilotos inscritos no habían tomado todavía la salida. Entre ellos estaba Védrines que, como se ha descrito, había abortado la suya el 21 de mayo quedando su aparato inutilizado. El piloto belga John Verrept cedió su avión Morane a Védrines que así pudo seguir en la carrera el día siguiente.

El aviador Amerigo en su monoplano REP Inscrito para la carrera pero no participó.

El aviador Roland Garros llegó a San Sebastián pero no pudo seguir hasta Madrid.

En un principio, estaban inscritos 28 arriesgados participantes incluyendo los ocho aviadores militares que por causas administrativas no pudieron continuar en la carrera. A causa de los dramáticos sucesos del día 21, sólo tomaron la salida ese día: André Beaumont, Garros, Louis Gibert y Gilbert Le Lasseur de Ranzay. El día 22 lo hi-

Védrines y su Morane-Borel.

cieron Jules Védrines y André Frey, pero el príncipe de Nissole no pudo hacerlo por haber capotado su Bleriot XI. Como hemos mencionado Louis Émile Train se había retirado y el resto de los pilotos abandonaron la carrera sin tomar la salida. Los luctuosos acontecimientos ocurridos en Issy-les-Moulineaux, los accidentes y los fallos de los motores motivaron la retirada de muchos de los aviadores participantes. La primera etapa terminó en Angulema siendo Garros el primer clasificado. En el trayecto, Gilbert Le Lasseur se perdió y André Frey cayó al suelo y aunque resultó ileso, su aparato quedó destrozado.

Dos etapas más

Solo tres pilotos tomaron la salida en Angulema para iniciar la segunda etapa, el 23 de mayo a partir de las 07:00: Jules Védrines, Roland Garros y Louis Gibert, que tras recorrer 335 kilómetros llegarían a San Sebastián. Aunque Garros como vencedor de la primera etapa fue el primero en salir de Angulema, Védrines fue el primero en llegar a San Sebastián a las 10:05 horas, empleando 3h:42min en el recorrido. Dos horas más tarde llegó Garros que se había quedado sin gasolina y tuvo que realizar un aterrizaje forzoso en la ladera del monte Jaizquibel. El último en llegar fue Louis Gibert que había tenido que tomar tierra en Bayona.

Roland Garros sobrevolando el Jaizquibel, 23 de mayo de 1911

En la bahía de la Concha se habían situado las cañoneras «Marqués de Molins» y «Mac-Mahón» y varias motoras para socorrer a los aviadores si se producía una caída al mar.

Coincidiendo con la llegada de los pilotos que seguían en el raid, el aviador Marcel Granel, que residía en Biarritz, anunció que volaría hasta San Sebastián esa tarde.

Cerca de las ocho apareció Granel pilotando su aparato sobre la bahía. Cuando estaba a punto de tomar tierra en la playa, Marcel cae al mar a unos diez metros de distancia. El susto y el alboroto de los que observaban el vuelo fueron enormes pues estaba aún reciente el recuerdo de lo ocurrido al comienzo de la carrera. Granel, que resultó ileso pero empapado, salió por su propio pie del avión y con medio cuerpo en el agua se dirigió hacia el borde de la playa. Numerosas personas se acercaron para ayudarle siendo el Sr. Pedro Prieto el primero que le tendió la mano. Granel agradecido se la estrechó y quiso gratificarle con cinco pesetas, cosa que un espectador rechazó.

Louis Gibert había tenido que aterrizar en Bayona por avería del motor y llegó oficialmente a San Sebastián a las 18:52 horas. Su gran retraso le hacía perder toda razonable esperanza de ganar la carrera. Por su parte Védrines, que encabezaba tras la segunda etapa la clasificación de la carrera, manifestó al respecto que «*Mi aparato, como vengo demostrando, es superior a todos en una proporción de cuatro a uno*». «*He venido de París a San Sebastián sin más parada que la reglamentaria en Angulema, y sin "panne" ni debilidad en el motor*». También recalcó que: «*El viaje ha sido duro y fatigadísimo*» y que: «*He tardado desde París, justamente siete horas y veinticinco minutos, y tengo plena confianza en mi aparato "Morane"*».

El día 24 de mayo se había previsto una exhibición de los pilotos participantes en el raid llegados a San Sebastián. Sin embargo, se aceptó que fuese un día de descanso que parecía muy necesario dado que los tres pilotos tuvieron que ser atendidos por la Cruz Roja con evidentes síntomas de hipotermia y agotamiento a su llegada a San Sebastián. Los aviadores aprovecharon el día para revisar sus

El avión Bleriot XI de Garros tras el accidente cerca de Usurbil, 25 de mayo de 1911.

aparatos y recorrer en automóvil parte del trayecto de la tercera etapa. El día 25 de mayo fue especialmente animado en la bella ciudad de San Sebastián. Desde muy temprano miles de personas se situaron en el paseo de la Concha y en las proximidades del aeródromo. A las seis de la mañana se disipa la niebla y da paso a un día despejado y caluroso. Los aviadores despegan en orden inverso a su clasificación en la prueba y a las 06:28 minutos despega Gibert, a las 07:13 lo hace Garros y a las 07:16 lo hace Védrines. Los espectadores donostiarras, muy atentos a las vicisitudes de la carrera despiden a los competidores con aplausos.

Los concursantes tras recorrer 462 kilómetros debían llegar al aeródromo que había acondicionado el Real Aero Club en la mencionada dehesa de Santa Quiteria. La referencia más clara en el itinerario era la línea de ferrocarril que unía Tolosa (Guipúzcoa) con Madrid. La etapa era muy dura siendo uno de los principales obstáculos la travesía de la Sierra de Guadarrama.

Poco después de iniciar la tercera etapa, Gibert y Garros sufrieron sendos percances que les obligaron a abandonar. Gibert, al poco de despegar fue atacado por un águila a la que tuvo que espantar a tiros con un revólver. Una bala dañó al avión, lo que le llevó a aterrizar en Olazagutia y durante la maniobra volcó. El desafortunado encuentro con el águila lo comentó Gibert a varios periodistas que lo recogieron en sus periódicos. Tras el aterrizaje en Olazagutia entre el asombro de los vecinos, intentó buscar un mecánico, pero no lo encontró al ser día festivo. Gibert dejó el aparato en Olazagutia y se fue en automóvil a Vitoria, abandonando la carrera.

Por su parte, a Garros le falló el motor durante el despegue, que tuvo que retrasar unos minutos. Una vez en el aire le volvió a fallar el motor, teniendo que tomar tierra en una carretera (la actual carretera N-634) cerca de Usurbil a unos 12 kilómetros de San Sebastián. Según sus declaraciones chocó con «*un poste conductor de electricidad*» dañando un ala de su «Blériot XI». Con recambios llegados desde la capital guipuzcoana pudo repararla y con conocimiento de los Sres. Azcona e Irazusta de la organización de la carrera, volvió a despegar. Poco después se tuvo conocimiento de que Garros había caído en las proximidades del monte Leizarán y renunciaba a un nuevo intento de continuar en el raid. Garros que había puesto grandes esperanzas en esta competición, achacó su fracaso a deficiencias del motor.

Védrines, que se había quedado como único concursante en la carrera, también sufrió problemas que le hicieron tomar tierra dos veces. La primera en Quintanapalla, municipio burgalés, por avería y la otra en el campo de Gamonal[9], después aeródromo de Villafría, en la ciudad de Burgos. De hecho, no podía seguir sin hacer unas reparaciones que fueron terminadas ese mismo día. Sin embargo, Védrines pensó en posponer la salida dado que había amenaza de tormentas en la ruta que debía seguir y que se estaba aproximando el ocaso. No se ha encontrado referencia a una comunicación del aviador pidiendo autorización para posponer la salida, pero parece que dado que era el único concursante que continuaba en la carrera, se le concedió un plazo generoso para arreglar la avería. Lo cierto es que aprovechó el tiempo para reconocer en coche una parte del itinerario y comprobar que podía guiarse por el trazado de la línea ferroviaria.

Madrid a la espera

La gran atención que la prensa madrileña y la española en general, habían prestado al desarrollo de la carrera hizo que la llegada se esperase con gran expectación. Pese a que sólo continuaban en el raid tres participantes, debido en gran parte por la tragedia del día 21 de mayo, los espectadores siguieron atentos el final de la prueba. El día 25 de mayo se trasladaron por ferrocarril a Getafe miles de personas, pese a lo temprano de la hora en que estaba previsto llegase Védrines. Se estima que unos 40.000 espectadores esperaban el final de la competición. El rey Alfonso XIII y varios miembros de su familia llegaron cerca de las 10:00 de la mañana del día 25 de mayo. También esperaban la llegada el coronel don Pedro Vives Vich, responsable de la Aviación militar, y otras autoridades civiles y militares, así como miembros del Real Aero Club de España. Cuando se conoció la retirada de Garros y Gibert y poco después que Védrines había tomado tierra en Quintanapalla por avería, gran parte del público siguió esperando a que el Morane de Védrines se reparase lo antes posible.

Pasaba el tiempo sin que llegase ningún avión y el coronel don Pedro Vives ordenó que desde Cuatro Vientos[10] saliera hacia Getafe un aeroplano «Henry Farman» que estaba siendo utilizado para la formación de los pilotos militares de la primera promoción. El «Henry Farman» llegó pilotado por el profesor de vuelo Sr. Dufour y llevaba como tripulante al teniente Eduardo Barrón, alumno del curso. El aeroplano militar fue muy bien recibido por el público que aplaudió calurosamente su llegada y su despegue tras ser revistado por el coronel Vives. Como no se conocía si Védrines iba a llegar el 25 de mayo, la familia Real y parte del público abandonó el lugar. Cuando a las seis de la tarde se supo que el piloto francés no saldría de Burgos hasta el día siguiente se produjo una estampida hacia la estación de tren para regresar a Madrid. No obstante, algunas personas permanecieron en la zona para presenciar la llegada al día siguiente. Pese al disgusto sufrido, muchos espectadores regresaron a Getafe al día siguiente.

Védrines llegando a Getafe, 26 de mayo de 1911.

Védrines a su llegada a Getafe. Se puede ver al coronel Vives y al capitán Kindelán, 26 de mayo de 1911.

Védrines despegó desde el campo de Gamonal a las 05:20 del día 26 de mayo. La salida se conoció en Getafe diez minutos más tarde y sucesivamente se tuvo información de los pasos por Aranda del Duero, Buitrago, Somosierra y el Molar. Tras volar dos horas y cuarenta y seis minutos, el avión Morane llegó sin novedad a las 08:06 de la mañana. Pese a lo temprano de la hora, numeroso público esperaba al ganador de la primera carrera internacional de aeroplanos celebrada en Europa. Según el capitán Kindelán, el tiempo total de vuelo usado por Védrines para cubrir las tres etapas fue aproximadamente de dieciséis horas. Otras fuentes reducen ese tiempo en el aire a doce horas y dieciocho minutos.

Védrines, cuyo aspecto al llegar a Madrid reflejaba el esfuerzo realizado y el frío soportado al cruzar la sierra de Guadarrama, fue llevado a hombros hasta el coche que les trasladó a las instalaciones de la Cruz Roja. Desde allí se fue al restaurante donde se sirvió un refrigerio y el capitán Kindelán pronunció unas palabras de bienvenida, como representante de la directiva del Real Aeroclub de España. Védrines contestó emocionado ante el caluroso recibimiento del público y en particular de numerosos socios del Real Aero Club, que se habían unido al acto. A continuación, acompañado por el duque de Santo Mauro y otras personalidades, así como por los capitanes Kindelán y García de Pruneda, se trasladaron al Palacio Real, donde Védrines fue recibido en audiencia privada por el rey. Posteriormente se unieron a la audiencia diversas personalidades y personal de palacio. En esa ocasión, el rey impuso al piloto ganador la Cruz de Alfonso XII por su contribución al avance de la técnica aeronáutica.

Védrines a su llegada a Getafe, 26 de mayo de 1911.

Védrines recibió el premio de 100.000 francos ofrecido por «Le Petit Parisien» y además 5.000 francos donados por el magnate Henry Deutsch de la Meurthe, 2.500 pesetas ofrecidas por el Ayuntamiento de Burgos y 500 pesetas del Ayuntamiento de Aranda del Duero. Además, de los premios en metálico, el aviador francés recibió de manos del capitán Kindelán una gran copa ofrecida por S.M. el rey Alfonso XIII, un mármol del R.A.C. de España y otros recuerdos. Védrines fue recibido también en el Congreso por el conde de Romanones y fue invitado a un banquete con asistencia de ministros, senadores y congresistas en el restaurante «Ideal Room» de la calle de Alcalá. Como correspondencia al trato recibido, el ganador de la prueba realizó, junto al piloto francés Jean Mauvais, una exhibición aérea en Getafe a la que acudieron unas sesenta mil personas, incluidos los reyes y su familia. Védrines realizó el día 28 de mayo un vuelo de Getafe a Cuatro Vientos donde departió con los alumnos de la primera promoción de pilotos de la Aviación militar. Desde Cuatro Vientos voló hacía el Palacio Real sobre el cual realizó diversas maniobras acrobáticas que fueron presenciadas por Sus Majestades los reyes y numeroso público que se encontraba en las inmediaciones. Al día siguiente Jules Védrines regresó por tren a París donde tuvo un recibimiento apoteósico.

Una carrera histórica

Getafe final de la carrera.

La carrera París-Madrid de aeroplanos fue un acontecimiento que supuso un paso adelante en el uso de los aparatos de la época. Sin embargo, el esfuerzo realizado por los organizadores no se vio acompañado por la suerte. En efecto, el terrible accidente ocurrido en Issy-les-Moulineaux marcó negativamente el desarrollo de la prueba. La consternación producida por la muerte del ministro de la Guerra francés y por las graves heridas de otras muchas personas, influyó negativamente en la moral de los pilotos. Esta circunstancia restó competitividad a la prueba y puso de relieve la falta de previsión de los organizadores que no supieron, ni pudieron mantener el orden exigido en actos con asistencia multitudinaria de personas.

HERALDO DE MADRID

EL "RAID" PARIS-MADRID

Vedrines hace su entrada triunfal en el aeródromo de Getafe. Un saludo del héroe á la Prensa española.

El HERALDO DE MADRID y toda la prensa prestó gran atención a la carrera.

Los pilotos inscritos tenían un reconocido prestigio y por su parte la mayoría de los aeroplanos que volaron eran modelos bien probados. Pese a ello, los accidentes y las averías fueron muy frecuentes, contribuyendo al abandono de la prueba de todos los participantes que la iniciaron excepto Védrines.

En los primeros años de la aviación, los constructores de aeroplanos trataban de conseguir aparatos muy ligeros sacrificando para ello la solidez de la estructura. Por otra parte, los motores eran en muchas ocasiones endebles, pues también se intentaba conseguir que fuesen extraligeros. En las exhibiciones que duraban unos minutos, funcionaban bien, pero cuando tenían que volar más de una hora era frecuente que rateasen. El control de calidad de los materiales usados en estructuras y motores fue imponiéndose con el paso de los años, pero en 1911 todavía la preocupación básica era volar con aparatos ligeros y materiales baratos. Las lecciones aprendidas en la carrera París-Madrid ayudaron a que en los años venideros se cuidase más la resistencia de los motores y las estructuras de los aviones. Respecto al precio de los aparatos, el piloto e ingeniero don Benito Loygorri Pimentel, quien obtuvo el primer título de piloto civil de España, decía: *«Los aviones eran caros, carísimos; pues a excepción de los "Antoinette" que desde el primer momento se distinguieron por su calidad, los demás, y sobre todo los biplanos, no tenían valor intrínseco alguno, ya que consistían en unos cuantos listones de madera pulimentados, unidos por cuerdas de piano y forrados de tela vulgar. Sin duda se pagaba el volumen. Lo sensible era que estos francos se convertían en astillas con una facilidad pasmosa».* Don Benito realizó en 1910 numerosas exhibiciones aéreas por toda España con su «Henry Farman». Su conocimiento de los aparatos de aquella época hace que su opinión tenga un gran valor y nos haga admirar aún más a los pioneros de la aviación que volando en aquellos «cacharros» participaron en la carrera aérea París-Madrid.

Issy-les-Moulineaux es una comuna francesa situada en la zona suburbana al suroeste de París, Francia. Está situada en la margen izquierda del río Sena. Es una de las entradas de París y se encuentra a 6,6 kilómetros de la iglesia de Notre-Dame, que se considera el kilómetro cero de Francia. El 1 de enero de 2010, Issy-les-Moulineaux pasó a formar parte de la comunidad de la aglomeración «Grand Paris Seine Ouest», que se fusionó con el «Métropole du Grand Paris» en enero de 2016.

Issy-les-Moulineaux ha trasformado con éxito su antigua economía de base manufacturera al sector de servicios con alto valor añadido. Además, está situado en el corazón del distrito financiero de Val de Seine, el mayor clúster de empresas de telecomunicaciones y de negocios relacionados con los medios de comunicación de toda Francia. En Issy-les Moulineaux tienen su sede la mayoría de las cadenas de televisión francesas más importantes.

Un piloto audaz

Jules Védrines, cuyo nombre completo era Jules Charles Toussaint Védrines, nació el 21 de diciembre de 1881 en Saint-Denis, un suburbio obrero de París. Pasó su infancia en el ambiente de los barrios populares de París y conservó durante toda su vida un carácter seco y un trato rudo. Fue aprendiz en la compañía de fabricación de motores Gnome y en 1910 pasó seis meses en Inglaterra como mecánico de un conocido autor. Volvió a Francia y tras pasar por la escuela Blériot de Pau obtuvo la licencia de piloto número 312 otorgada por el Aero Club de Francia, el 7 de diciembre de 1910. Su fama comenzó cuando ganó la carrera aérea París-Madrid desarrollada del 21 al 26 de mayo de 1911, volando con un monoplano «Morane-Borel».

Ese mismo año, en el Circuito de Carreras de Gran Bretaña terminó segundo y tercero en el Circuito de Carreras de Europa. Al año siguiente, 1912, pilotando un «Deperdussin 1912 Racing Monoplane», fue la primera persona en volar a más de 100 millas por hora (160 km/h). En 1912 también ganó el Trofeo Gordon Bennett[11]. Védrines se presentó en 1912 como candidato socialista a la cámara de Diputados francesa, aunque no fue elegido. El año 1913 realizó un vuelo desde París a El Cairo en un monoplano Bleriot. El libre paso de fronteras en vuelo era entonces objeto de controversia y el vuelo estuvo marcado por la polémica. Cuando llegó a Nancy para iniciar el recorrido, fue retenido y se le advirtió de

Védrines en sellos de 2019.

las consecuencias de atravesar el espacio aéreo alemán. En su ruta, Védrines sobrevoló territorio alemán siendo juzgado por la Justicia alemana y condenado a un año de cárcel «in absentia». El piloto francés contribuyó a la organización de una conferencia sobre la materia el año siguiente. En el vuelo hacia Egipto desde Nancy hizo escala en Praga, Sofía, Estambul, Beirut, Jafa aterrizando al final de su periplo en el campo de polo de Heliópolis, suburbio de El Cairo.

En la Primera Guerra Mundial colaboró con el Ejército francés realizando diversas operaciones clandestinas entre ellas aterrizar detrás de las líneas alemanas para dejar o recoger agentes. En esas misiones utilizaba un «Blériot XXXVIbis» bautizado «La Vache». El 15 de julio de 1915 fue mencionado en la Orden del día del Ejército francés por haber volado más de mil horas en mi-

Jules Vedrines, la vida de un aviador.

siones de reconocimiento para el Sexto Ejército. Su destreza volando fue reconocida por todos y el 19 de enero de 1919 ganó un premio de 25.000 francos al lograr aterrizar en la azotea de las Galerías Lafayette Haussmann de París con un «Caudron G.3». Una lápida recuerda la proeza en el lugar donde se realizó. El 21 de abril de 1919, Védrines falleció víctima de un accidente cuando se trasladaba en «Caudron G.23» de Villacoublay a Roma. Védrines intentó realizar un aterrizaje de emergencia, pero se estrelló contra el suelo en Saint Rambert d'Albon (cerca de Lyon). En el accidente murió también su mecánico Marcel Guillain.

Bibliografía

José Gomá Orduña, *Historia de la Aeronáutica Española*, Madrid 1946.

Ch. Prevost, «Chute mortelle de L'Aviateur Fernández», en *L'Eclaireur* (Nice), 7 de diciembre de 1909, págs. 2-3;

«Mort de L'Aviateur Fernández», en *L'Aerophile* (París), 15 de diciembre de 1909, pág. 557;

A. González-Betes Fierro, *Historia Gráfica de la Aviación Española,* Madrid, COIAE, 1998, pág. 97;

M. García Cruzado, *Los pioneros de la aviación,* Madrid, AENA, 2005;

A. González-Betes y J. Rodríguez-Carmona, *Antonio Fernández Santillana. Constructor de aeroplanos y aviador,* Madrid, Aula Carlos Roa, 2010.

R. González- Granda Aguadé, *Crónicas Aeronáuticas, Tomo III.*

Jules Védrines*, La vie d'un aviateur.* Éditions de l'Officine, 200

NOTAS

1 En los documentos y crónicas de la época la carrera se conoció como el raid París-Madrid. En el diccionario de la lengua de la RAE se recoge la palabra raid cuya primera acepción es: «Prueba deportiva en la que los participantes miden su resistencia y la de los vehículos o animales con los que participan recorriendo largas distancias».

2 Comuna al suroeste de París. Ver cuadro.

3 Prominente periódico francés durante la Tercera República. Se publicó entre 1876 y 1944.

4 Don Benito Loygorri Pimentel fue el primer español que obtuvo el título de piloto aviador concedido por la Federación Aeronáutica Internacional el 30 de agosto de 1910.

5 Pionero francés de la aviación. Nació el 13 de abril de 1869 en París y murió el 22 de noviembre de 1921.

6 Pionero francés de la aviación. Nació el 25 de agosto de 1881 en Brunoy y murió el 14 de noviembre de 1967.

7 Ver Crónicas Aeronáuticas Tomo III página 186 y siguientes.

8 Existen discrepancias en distintas fuentes sobre los apellidos de algunos pilotos participantes. Se han tomado los que recogen más autores y documentos. No existe un 100 % de seguridad en todos los casos.

9 Gamonal es actualmente un barrio de Burgos a 7 kilómetros del centro de la ciudad.

10 En marzo de 1911 se había iniciado en Cuatro Vientos el curso de la primera promoción de pilotos de la Aviación Militar. Los cinco alumnos eran del Cuerpo de Ingenieros y los profesores de vuelo eran los señores Osmont y Dufour. El responsable superior del curso era el coronel Vives.

11 El trofeo Gordon-Bennett aviación era un premio internacional de carreras de aviones donado por James Gordon Bennett, propietario y editor del periódico New York Herald. Fue otorgado por primera vez en 1909 y por última en 1920. Hubo también trofeos con el mismo nombre para automóviles y globos.

Getafe y la aviación
Centenario de la creación de la Base Aérea de Getafe

MARTÍN SÁNCHEZ GONZÁLEZ
Cronista oficial de Getafe

Introducción. Los inicios de la aviación en Getafe

«Alas gloriosas de España, fundamento inspirador del himno del Ejército del Aire, vienen surcando desde hace más de un siglo los cielos de Getafe, escribiendo en el viento la hazaña y la gloria infinita de ser español».

Estas frases, extraídas del estribillo del citado himno, compuesto por el ilustre escritor gaditano D. José María Pemán, parecen apropiadas como introducción de este artículo, para significar el valor y el mérito de aquellos intrépidos aviadores, que con sus «viejos cacharros» cortaban el viento rompiendo el silencio y la quietud de la vida diaria del pueblo de Getafe; de condición humilde, eminentemente rural, que apostó por el desarrollo de la aeronáutica y por un futuro más prometedor.

Así ha sido durante más de cien años. Getafe comenzó su andadura aeronáutica al ser elegida como meta final de la primera carrera aérea deportiva internacional celebrada en el mundo, conocida como el Raid París-Madrid. El 26 de mayo de 1911, un intrépido aviador de origen francés, llamado Jules Vedrines, sobrevoló los cielos entre las ciudades de Issy les Moulineaux (París) y Getafe (Madrid).

Por ello, y para comprender mejor la evolución social, industrial y económica de Getafe, es necesario hacer una mínima referencia a su historia.

Getafe, en aquellos tiempos, era una ciudad agrícola y ganadera, con una topografía suave, estratégicamente situada a 13 km de la capital de España y con excelentes vías de comunicación por carretera y ferrocarril.

En su extenso término municipal (78,74 km^2) había grandes áreas de terreno dedicadas al cultivo de cereales, viñedos y olivares (hoy desaparecidos en su mayoría). En las proximidades del pueblo se observaba una finca de propiedad municipal (la dehesa de Santa Quiteria, de 200.474 m^2) apta, desde el punto de vista de la orografía, para el aterrizaje y despegue de aquellas máquinas voladoras. Por estos motivos, no existían aparentemente obstáculos significativos que desaconsejaran la propuesta realizada por el capitán D. Alfredo Kindelán para instalar en la dehesa de Santa Quiteria un campo de aterrizaje. Además, la propiedad era del municipio y, en consecuencia, más fácil de obtener autorización para realizar un evento de proyección internacional.

Finalizada la Guerra Civil, la aviación continuó su ritmo, y la Base Aérea de Getafe, heredera del primitivo aeródromo, fue testigo de los grandes acontecimientos habidos en el municipio. La implicación, cooperación y excelentes relaciones del Ejército del Aire con las principales instituciones getafenses, en la vida social y administrativa de la ciudad, ha sido y es muy apreciada por el pueblo a lo largo de su historia.

Getafe1977.

Getafe1985.

A continuación, y de manera cronológica, haremos un repaso de los acontecimientos más destacados vividos en Getafe desde los inicios de aquella histórica carrera.

París-Madrid (Issy les Moulineaux-Getafe), 1ª carrera aérea internacional

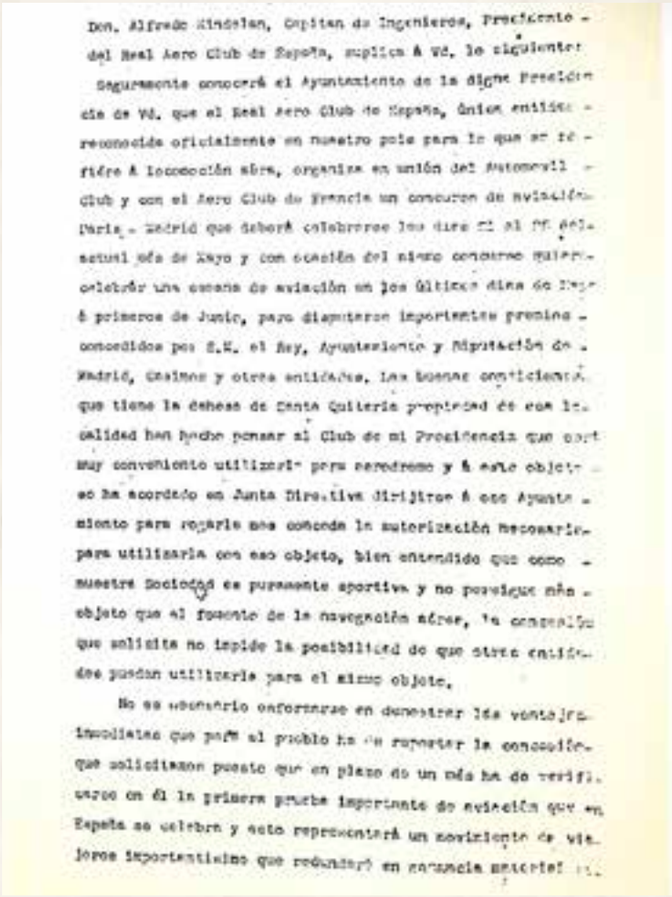
La carrera organizada por el periódico «Le Petit Parisien» bajo el patrocinio y control deportivo del Real Aero-Club de Francia constaba de tres etapas: París-Angulema, Angulema-San Sebastián y San Sebastián-Madrid.

El piloto francés, Jules Vedrines, fue el primer aviador que, tras sobrevolar el cielo de Getafe aterrizó en el aeródromo habilitado al efecto, situado en los terrenos de la citada dehesa de Santa Quiteria, hoy integrada en la Base Aérea de Getafe, resultando ser el vencedor del raid.

Estos terrenos fueron solicitados, el día 1 de mayo, al Ayuntamiento de Getafe por el capitán Alfredo Kindelán, presidente del Real Aero Club de España, como meta de aquel histórico vuelo. Las buenas condiciones de Getafe eran tan evidentes y el momento tan oportuno, que Ramón Abelló y Martí, natural de Reus y residente en Madrid, se adelantó a Kindelán, y el día 27 de abril presentó un escrito al alcalde de Getafe, don Gregorio Sauquillo Oyero, solicitando la dehesa para festivales de aviación y acoger la Carrera París-Madrid y otra Barcelona-Madrid.

El capitán Kindelán alegaba en su petición que las ventajas que este acontecimiento iba a tener para el pueblo eran claras y que el RACE era la única entidad reconocida en España en lo relacionado con la locomoción aérea, por lo que era responsable de la organización y coordinación, en territorio español, de la carrera y de la semana de aviación en los últimos días de mayo y los primeros de junio.

Nunca dijo Kindelán que tuviera el apoyo del rey, del ministro de la Guerra y del Gobierno en pleno, y omitió recordar



Don. Alfredo Kindelan, Capitan de Ingenieros, Presidente del Real Aero Club de España, suplica á Vd. lo siguiente:

Seguramente conocerá el Ayuntamiento de la digna Presidencia de Vd. que el Real Aero Club de España, única entidad reconocida oficialmente en nuestro país para lo que se refiere á locomoción aérea, organiza en unión del Automobil Club y con el Aero Club de Francia un concurso de aviación París - Madrid que deberá celebrarse los días 27 al 29 del actual ó de Mayo y con ocasión del mismo concurso quiere celebrar una semana de aviación en los últimos días de Mayo á primeros de Junio, para disputarse importantes premios concedidos por S.M. el Rey, Ayuntamiento y Diputación de Madrid, Casinos y otras entidades. Las buenas condiciones que tiene la dehesa de Santa Quiteria propiedad de esa localidad han hecho pensar al Club de mi Presidencia que sería muy conveniente utilizarla para aeródromo y á este objeto se ha acordado en Junta Directiva dirijirse á ese Ayuntamiento para rogarle nos conceda la autorización necesaria para utilizarla con ese objeto, bien entendido que como nuestra Sociedad es puramente aportiva y no persigue más objeto que el fomento de la navegación aérea, la concesión que solicita no impide la posibilidad de que otras entidades puedan utilizarla para el mismo objeto.

No es necesario enforzarse en demostrar las ventajas inmediatas que para el pueblo ha de reportar la concesión que solicitamos puesto que en plazo de un más ha de verificarse en él la primera prueba importante de aviación que en España se celebra y esto representará un movimiento de viajeros importantísimo que redundará en ganancia material ...

Carta de Kindelán al Ayuntamiento 1911.

tenerla, un obsequi al pueblo en la forma que á -
ese digno Ayuntamiento le parezca oportuno.
Gracia que no dude alcanzar del magnánimo cora -
zón de Vd. cuya vida guarde Dios muchos años.
Madrid 1º de Mayo de 1911.

Carta de Kindelán al Ayuntamiento 1911.

que la dehesa de Santa Quiteria estaba cedida a favor del Ministerio de la Guerra desde el año 1903. Pero el alcalde Sauquillo, que sin duda estaba al tanto de estas circunstancias, supo leer entre líneas y, el 2 de mayo firmó el escrito de concesión de uso de la dehesa de Santa Quiteria para los fines expresados por Kindelán.

Así las cosas, en el raid se inscribieron 20 pilotos más ocho oficiales seleccionados por el ministro de la Guerra, para seguir y tomar parte en la carrera hasta la frontera franco-española. No todos los pilotos inscritos pudieron tomar la salida, al precipitarse el aeroplano pilotado por el aviador Emile-Louis Train sobre un grupo de personas, que regresaban de observar de cerca algunos de los aparatos preparados en la línea de salida.

Después del accidente se pensó en suspender la carrera, pero fue criterio del Consejo de Ministros que continuara. Tras múltiples incidencias aterrizan en Ondarreta (San Sebastián) tres aparatos con sus pilotos Védrines, Garros y Gibert, que habían superado diversas averías y dos aterrizajes de emergencia, el de Garros, en la carretera del Fuerte de Guadalupe, y el de Gibert en Bayona, para reparar una magneto. Aunque despegaron los tres de Ondarreta para afrontar la última etapa, solamente Vedrines pudo continuar hasta Madrid, eso sí, con aterrizaje de emergencia en Quintanapalla (Burgos), para reparar dos averías que se habían producido durante el vuelo, lo que conllevaba no poder aterrizar en Madrid el día 25, como estaba previsto, sino un día más tarde, el 26 de abril. Sin entrar en más detalles sobre la carrera aérea deportiva, hay que mencionar que el triunfo de Védrines fue un acontecimiento que dio la vuelta al mundo y con él el nombre de Getafe.

Védrines volvió a Getafe al día siguiente para realizar un vuelo sobre Madrid, en el que incluía varias pasadas por el Palacio de Oriente, ante la atenta mirada de S.M. el rey y de toda la familia Real. Después de este vuelo se dispuso a

Védrines aterrizando en Getafe.

Védrines, siendo felicitado por Alfonso XIII en Madrid.

Védrines tras bajar del avión.

desmontar el avión para que fuera trasladado a París, y una vez que recibió los homenajes de asociaciones y entidades, dispuso su regreso a la capital francesa.

Posteriormente, el 3 de junio, coincidiendo con las fiestas de Getafe, se organizó otro festival, en este caso concurso. Se anunciaba la presencia de los afamados pilotos Loygorri, Farman, Mauvais, Sommers, Graells, Laforestier y Tyck. Además de los pilotos Laforestier, Bleriot y Tyck, que vendrían volando desde Madrid.

El domingo día 4 por la mañana se iniciaron las pruebas. La banda de Ingenieros tocaba marchas para alegrar el ambiente. Las asistencias estaban preparadas. Y aproximadamente a las 10 de la mañana apareció sobre el Cerro de los Ángeles la silueta del avión del piloto belga Tyck. El segundo en intervenir fue Mauvais, ya conocido en Getafe por su

participación el día 27 de mayo en el homenaje a Vedrines, quien en una de las pruebas tuvo la mala suerte de derrapar, cayendo sobre un sembrado cercano, lo que alentó al público a acudir en su ayuda. Por fortuna, el valiente piloto salió ileso del accidente.

El jueves, día 8 de junio, tuvo lugar la jornada final del concurso. Las pruebas previstas fueron: velocidad, planeo y duración, que, como ya era casi una costumbre, fueron ganadas las dos primeras por Tyck, embolsándose 4.000 pesetas, mientras que Loygorri obtuvo las 4.000 de la prueba de planeo.

Primera Escuela de Aviación Civil de Getafe (José González Camó)

Fue el 26 de noviembre de 1911 cuando el capitán de Caballería y piloto, José González Camó, con la aportación económica de una suscripción popular, fundó la primera Escuela de Aviación Civil (privada) que vendría a dar un nuevo impulso al espíritu aeronáutico de Getafe.

Atraído por la aeronáutica, durante las vacaciones de verano de 1911 marchó a la Escuela de la Champagne (París) donde realizó el curso de piloto de aeroplano. A su regreso a España, en septiembre, trajo consigo un aeroplano Deperdussin, adquirido en Francia, y aprovechando las instalaciones del aeródromo de la dehesa de Santa Quiteria, realizó vuelos de entrenamiento. Así, el 20 de octubre de 1911, el capitán González Camó fue el protagonista de un acontecimiento aeronáutico que alcanzó un relieve extraordinario. Despegó de Getafe a las cuatro de la tarde y se dirigió hacia la capital. El público que llenaba la Puerta del Sol y las calles adyacentes fue testigo del primer vuelo de un aeroplano sobre Madrid. Camó, a 500 metros de altura, dio varias vueltas sobre la Puerta del Sol, originando un entusiasmo inenarrable entre los madrileños que esa tarde paseaban por la zona.

Jose González Camó 1912.

A principios del año 1912 se tiene constancia de la matrícula del primer alumno de la Escuela de Getafe, que en las pruebas iniciales rompió uno de los tres aeroplanos Deperdussin que disponía. Uno de ellos que había adquirido en Francia cuando estuvo realizando el curso de pilotos de aeroplano, y otros dos idénticos que él mismo construyó con la colaboración del ingeniero Luis Acedo y con la suscripción popular organizada por la revista «Nuevo Mundo».

El 20 de marzo de 1912, González Camó realizó el primer vuelo con uno de los aeroplanos de su fabricación, bautizado «*González Camó*». Posteriormente, el 16 de junio del mismo año, sufrió un accidente del que resultó con heridas leves a los mandos del segundo avión por él construido. Este avión había sido preparado a conciencia, equipándolo con un motor más potente que el del primitivo «Deperdussin». Al parecer, aprovechó parte de la estructura, realizando diversas modificaciones para resistir mejor la potencia del nuevo motor. De acuerdo con la biografía que publica la Real Academia de la Historia, realizada por Adolfo Roldán Villén, este accidente, sumado a la falta de material y la mala suerte, hicieron que la Escuela tuviera una vida efímera y que en 1913 pasara a manos del Estado. El fracaso de González Camó en la Escuela de Aviación Civil de Getafe, frenó en parte la actividad de los aventureros de la aviación.

Alfonso XIII con Wilbur Wright.

En julio de 1912, la Delegación de Hacienda de Madrid comunicó al Ayuntamiento de Getafe la reversión de la dehesa de Santa Quiteria, al no poder cumplir el Ramo de Guerra el compromiso de la construcción de dos cuarteles para la Caballería, con lo cual dejó las manos libres a los responsables municipales para dedicar aquel terreno a algo más productivo, como más tarde ocurriría con las instalaciones industriales. Tan diligentes anduvieron que en el mes de marzo de 1913, el propio Alcalde accidental, Emilio Cervera Alarnes, haciéndose eco de la opinión mayoritaria del Consistorio, lo ofrece al Ministerio de Fomento, que por entonces regía Miguel Villanueva y Gómez.

La Escuela Nacional de Aviación (Ministerio de Fomento)

El ofrecimiento tuvo respuesta inmediata del Ministerio de Fomento que, por Real Orden del 3 de enero de 1913, siendo ministro Rafael Gasset y Chinchilla, aprobó la creación de la Escuela Nacional de Aviación (ENA) en Getafe, entrando en vigor con su publicación en la Gaceta de Madrid, el 4 de enero de 1913. El 25 de agosto de 1913 se aprueba el Reglamento por el que habría de regirse la citada Escuela, publicado en la Gaceta de Madrid n.º 243, de 31 de agosto de 1913.

Alfonso XIII visita ENA Getafe 30-11-1915con Wilbur Wright.

Vista aérea general del aeródromo 1919.

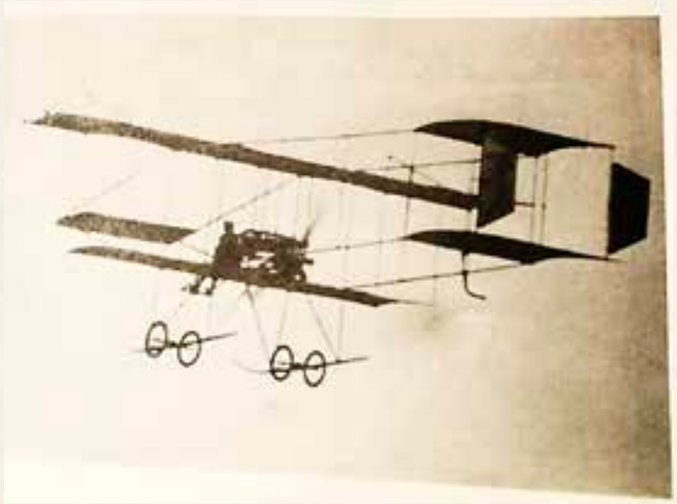
Vista General del Aeródromo en 1916.

La Escuela Nacional de Aviación fue inaugurada el 20 de septiembre de 1913 y organizó su enseñanza en tres ámbitos: La formación de ingenieros aerotécnicos, la formación de pilotos y la formación de obreros especialistas. Lo que podríamos denominar «inauguración oficial» se produjo dos meses más tarde, con motivo de la visita que Su Majestad el rey Alfonso XIII realizó a la Escuela el día 19 de diciembre de 1915.

De nuevo las actividades aéreas de la ENA se suceden en Getafe, ahora bajo la dirección de Luis Montesino Espartero, marqués de Morella y prestigioso ingeniero industrial por la Escuela Central de París, colaborador de Alexandre Gustave Eiffel en diversos proyectos, y más tarde ingeniero de la compañía de ferrocarriles «MZA», siendo el director y proyectista de la estación de Zaragoza. El 14 de octubre de 1913, Montesino obtiene el primer título de piloto civil que se concedía en la ENA.

Tras tres años en la dirección de la ENA en Getafe, ocupó diversos cargos en empresas dedicadas a la construcción de hidroaviones. El rey Alfonso XIII le concedió la línea postal Tolousse-Casablanca en su tramo español, que Montesino traspasó más tarde a su compañero de carrera en la Escuela de ingeniería de París, M. Latecoere, quedando este como único representante en España.

El día 2 de septiembre de 1913, el ministro Rafael Gasset y Chinchilla visitó la ENA y se convirtió en el primer miembro de un Gobierno de España que, junto a Manuel Menéndez, sobrevoló la ciudad de Madrid y los alrededores de Getafe. La Escuela recibe los fondos necesarios para la adquisición de cuatro aviones «Deperdussin» dedicados a las tareas de enseñanza.



Junio1911 Benito Loygorri.

En el mes de enero de 1914, Julio Adaro, piloto de la ENA, despega con un «Deperdussin» para participar en un concurso convocado en Guadalajara, teniendo la mala fortuna que el aparato capotó, por lo que no pudo actuar. Una vez reparado el avión, se produjo el rumor, recogido por la prensa, de que en el vuelo de regreso a Getafe el piloto iría acompañado por una importante personalidad.

Con dicho motivo se preparó en la Escuela un festival para recibir a Julio Adaro y a la personalidad que le acompañaría. A la fiesta acude el nuevo ministro de Fomento, Francisco José Ugarte y Pagés, junto a los profesores y alumnos de la Escuela Militar de Cuatro Vientos.

El ministro visitó detenidamente la Escuela, interesándose por sus actividades. La visita de Ugarte y la noticia difundida sobre el viaje del propio presidente del Gobierno atrajo al campo de Santa Quiteria a un gran número de personas. Sin embargo, las crónicas de la época nos dicen que la visita del ministro Ugarte no trajo buena suerte a la Escuela de Getafe.

Los actos comenzaron con el vuelo y aterrizaje del piloto francés Mauvais, procedente de Cuatro Vientos. Sus piruetas, pasadas y la perfecta toma de tierra llamaron la atención del público. Algo más tarde sobrevoló el campo una escuadrilla de aviones de la Escuela de Cuatro Vientos, realizando atrevidas pasadas.

Por fin se vio la silueta familiar del avión de Adaro, popular en Getafe, sobre la ermita del Cerro de los Ángeles. Los pilotos y alumnos siempre realizaban pasadas rodeando la torre de la iglesia de la Magdalena y la Ermita de la Patrona de Getafe. Pero en vez de traer a la «importante personalidad», quien acompañaba a Adaro era uno de los alumnos de la ENA, el joven Ventura (Buenaventura de la Vega), hijo del sainetero don Ricardo de la Vega, ambos muy conocidos en Getafe. Esto ocurría en febrero de 1914 y, para el mes de julio de 1914, estaba convocado un concurso aéreo en Santander. En este Concurso, como era lógico, los responsables de la Escuela hicieron todo lo posible para participar, con el fin de ganar popularidad y prestigio y así aumentar el número de alumnos.

Del aeródromo de Getafe participaron los mejores pilotos del momento, Salvador Hedilla y Julio Adaro. Salvador Hedilla, despegó de Getafe pilotando su «Vendôme» francés, con un tiempo espléndido, rumbo a la capital montañesa, llegando a Burgos en perfectas condiciones. Hizo la escala normal para abastecerse de combustible y descansar unas horas. Al reanudar el viaje, al poco tiempo de dejar Burgos, se encontró con una niebla cerrada que le complicó el vuelo. Y haciendo honor a su suerte, tuvo que tomar tierra, yendo a chocar contra unas lomas de Bercedo.

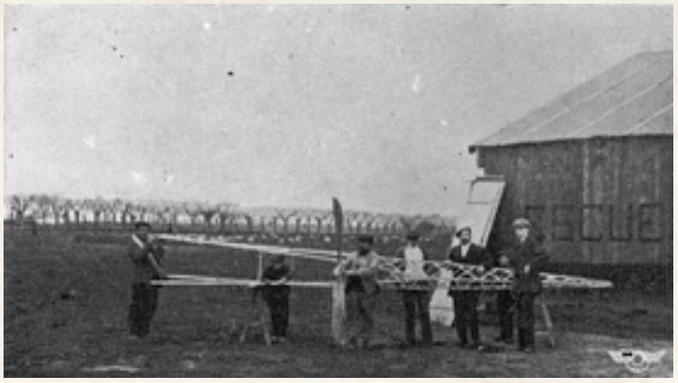
Luis Montesinos Espartero.

Julio Adaro, verdadero aspirante a vencedor en ese festival aéreo de Santander, también tuvo sus problemas. Despegó de Getafe con tan mala fortuna que al pasar la sierra de Guadarrama se desvió de la ruta prevista, por lo que tuvo que localizar la población de Aranda de Duero, en donde tenía preparado el repuesto de combustible y lubrificante. En el vuelo hacia la mencionada ciudad se encontró con la temida «panne» —como definían los primeros aviadores a la falta de gasolina— tomando tierra en una cantera y destrozando de tal forma el aparato que tardó varios días en ponerlo en condiciones de vuelo. Una vez en perfectas condiciones, para premiar a los habitantes de Aranda de Duero, realizó unos vuelos de exhibición, pero con tan poca fortuna que en una de sus maniobras, al aterrizar a una velocidad inadecuada, tropezó con un carro de labranza, saliendo despedido del aparato y cayendo sobre un grupo de personas, hiriendo a varias de ellas. El aparato quedó destrozado, por lo que Adaro finalizó su participación en el concurso.

En septiembre de 1914 la ENA pasaba por momentos de apuros económicos impresionantes. Las subvenciones escaseaban y la prensa especializada señalaba al Ministerio de Fomento culpable de las dificultades por las que pasaba «por culpa de un presupuesto tacaño y ramplón».

Reapertura de la ENA: La Escuela toma un nuevo rumbo (capitán Alfredo Kindelán)

La Escuela pasaba por una alarmante situación económica, al retirarse la subvención presupuestaria. Unos días antes de las gestiones de S. M. con el ministro Ugarte para poner en funcionamiento de nuevo la Escuela de Getafe, hubo una acalorada discusión en el Congreso de los Diputados que quedó reflejada en el periódico local de Getafe, *La Región.* En aquella sesión el ministro Javier Ugarte y Eduardo Dato expusieron los cuantiosos gastos que ocasionaba el funcionamiento de la Escuela, que, según los ponentes, no debían corresponder al erario público, al beneficiarse de ellos un reducido grupo personas.



ENA Escuela de Getafe 1915.

El periódico local *La Región*, en su número del 15 de mayo, publica el siguiente artículo:

El día 5 del corriente (Mayo 1915), D. Javier García de Leániz, como director general de Comercio, dio posesión en la Escuela Civil de Getafe a D. Alfredo Kindelán, como director de la misma.

De inmediato, a partir de la toma de posesión de la dirección, Kindelán nombra a su equipo con los mejores hombres que en aquellos momentos se dedicaban a la aviación: El 30 de mayo *La Región* publicaba la siguiente noticia:

AVIACIÓN

Firmados por S. M., los nombramientos de personal de la E. N. A. fueron favorecidos los siguientes señores:

- *D. Alfredo Kindelán Duany, director.*
- *D. Manuel Menéndez Valdés, profesor,*
- *D. Julio Adaro Terradillos, ídem.*
- *D. Antonio Grancha, ídem.*
- *D. Mariano de las Peñas Mesqui. Ídem.*
- *D. Joaquín Urrizburu y D. Heraclio Alfaro Fournier, auxiliares técnicos.*
- *D. Ricardo Ruiz Ferri, contador.*

Alfredo Kindelán, capitán de Ingenieros y piloto consumado, con el apoyo del rey y del Gobierno, inicia, con la diligencia y eficacia acostumbradas, las gestiones precisas para poner a flote la decrépita Escuela. Una de las primeras cosas que hace es presentar un programa de intenciones de lo que sería la nueva Escuela Civil de Aviación, además de rodearse de un equipo de profesores eficientes. El plan organizativo de la Escuela trataba de unir a las clases de aeronáutica, los elementos precisos de aerotecnia. Para ello proponía la instalación de modernos talleres de motores y construcción de elementos para los aviones y de un laboratorio fotográfico, además de dotar a la Escuela de los servicios precisos. El ministro Ugarte queda satisfecho del proyecto y le promete desbloquear la subvención.

Con la Escuela dotada de oficinas, talleres, hangares, garaje y todo lo necesario para su funcionamiento, y con dotación económica suficiente, se inician las clases en el mes de junio con cuatro aeroplanos dedicados a la enseñanza práctica del vuelo y dos para las clases en tierra.

Dentro del programa de fabricación, al que se dedicó por completo Heraclio Alfaro, estaba la construcción de cuatro biplanos y dos monoplanos tipo «Deperdussin», similares a los utilizados en la anterior etapa, pero con diferentes motores. La Escuela, a instancias de Alfaro, se decantó por utilizar el «De Dion Bouton», igual al adoptado por la Aviación Militar.

La composición del Claustro sale publicada en el Boletín Oficial con la firma de S. M., de la siguiente forma: «*Alfredo Kindelán Duany, Director; Manuel Menéndez, Profesor; Julio Adaro, Profesor; Antonio Grancha, Profesor; Mariano de las Peñas, Profesor; Joaquín Urrizburu y Heraclio Alfaro Fournier, Auxiliares Técnicos, y Ricardo Ruiz Ferry, Contador*».

El nuevo director declaró al periódico local *La Región* que, dentro del plan presentado al Ministerio de Fomento, se construiría lo siguiente: «Dos hangares de 14 metros de luz, dos de 16 metros de luz, edificio-talleres con fuerza eléctrica para mecánica y carpintería, edificio para almacén, oficinas, enfermería, dirección y clases teóricas de planta baja y primer piso», aclarando que algunas de estas obras ya se habían iniciado.

Vista aérea de la Fábrica de la Luz y de hélices de los Mengs.

No había transcurrido un mes desde la toma de posesión de Kindelán como director, cuando ocurre el primer accidente mortal en la ENA. Sucedió como sigue: el 12 de junio de 1915, muy temprano, Heraclio Alfaro realiza el correspondiente vuelo de prueba en el avión dedicado a las clases, un «Deperdussin» dotado con un motor de 50 cv. Una vez que hubo aterrizado, le corresponde el examen al alumno Joaquín Pérez García, que enfundado en su mono de cuero y provisto de casco y gafas, emprende el vuelo con entera facilidad.

La prueba se realizaba con rumbo hacia el Cerro de los Ángeles, sobre la vertical debía realizar un viraje de 360º y enfilar el campo para aterrizar en las marcas, situadas cada vez en lugares diferentes. Cuando le vieron llegar, algo deslumbrados por el sol, comprobaron que el avión hacía unos balanceos anormales que el piloto trataba de compensar. En uno de ellos el avión perdió altura de tal forma que se ocultó a la vista de los instructores, quienes seguidamente escucharon una fuerte explosión. Las asistencias del campo, profesores y alumnos emprendieron una veloz carrera hacia el lugar de los hechos, con la sorpresa de encontrarse los restos del avión colgando de los cables de telégrafo del ferrocarril de Andalucía, mientras que varias personas daban gritos de socorro rodeando al desafortunado piloto. Trasladado a la enfermería del campo, el doctor Emilio Núñez sólo pudo dictaminar su muerte por fractura de la base del cráneo.

José Barcala-Pablo Díaz y la Cierva 1912.

De acuerdo a lo que revela Leopoldo Alonso en sus memorias «Yo vi nacer la Aviación española», la Escuela era también un gran centro de experimentos aeronáuticos. Ingenieros y aficionados deseaban poner en práctica sus ideas revolucionarias en el mejor lugar existente en aquel momento en España.

Con el fin de lograr el pleno funcionamiento de los talleres de la ENA, el Ayuntamiento getafense, el 5 de agosto de este 1915, tomó entre otros el siguiente acuerdo:

«Se autoriza a la Sociedad Electro Harinera de Getafe para el tendido de una red de alta tensión en la calle del Calvario, con destino a la Escuela Nacional de Aviación».

Esta empresa, única suministradora eléctrica de Getafe y algunas poblaciones cercanas, venía generando electricidad desde diciembre del año 1897 bajo el nombre de «Crédito de la villa de Getafe», reconvirtiéndose en la «Electro Harinera» dos años después. A partir de 1917, con la fabricación de hélices para aviones, pasó a titularse como «Electro Mecánica de Getafe», cuyos accionistas mayoritarios pertenecían a la familia Mengs.

Siguiendo con los diseños y proyectos que se llevaban a cabo en la Escuela, el piloto santanderino Salvador Hedilla Pineda construyó un avión enteramente en Getafe, al que bautizó con el nombre de «El Salvador». El aparato en cuestión era designado como «Monocoque» y disponía de un motor Rhonne de 80 caballos.

Hedilla, no estando en la plantilla de la ENA y siendo miembro activo del Real Aero Club de Santander, realizaba una gran actividad en Getafe. Así participó, teniendo a Getafe como base, en el concurso de Granada, en junio de 1914, consiguiendo varios triunfos. Quizá el más conocido fue el viaje realizado para participar en la Copa Montañesa de 1914 en Santander, el 31 de julio, logrando inscribirse a última hora para ser el triunfador absoluto con su «Vendome» de origen francés.

Esta copa, patrocinada por S. M. el rey Alfonso XIII, se otorgaba al piloto que lograra la mayor distancia. Hedilla voló hasta las cercanías de Angulema, un total de 560 kilómetros en cinco horas, con una media de cerca de 112 Km/h.

En las instalaciones de la Escuela existían diversos talleres de construcción mecánica y de madera, y laboratorios de pruebas de motores, hélices y células, además de una sección para el entelado. En uno de los laboratorios se instaló una bancada para la prueba y puesta a punto de motores. Como ya se dijo, a los aviones se les acoplaban motores franceses: «Anzani», «Gnome» y «De Dion Bouton». Para su calibración, una de estas firmas envió al mecánico Julio Gus-

tavo Mercier, quien además enseñaba a los alumnos mecánicos todo lo relacionado con la puesta a punto.

El 26 de octubre de 1915, estando probando uno de estos motores, el mecánico francés ordenó dar gas para comprobarlo a todo régimen en la bancada. No se sabe por qué causa fallaron los estribos delanteros de la bancada, haciendo que el motor comenzase a trepidar de forma impresionante, tanto que el mecánico pensó que pudiera desprenderse del caballete. Mercier, temiendo que la hélice rozara contra el suelo, expulsando trozos a gran velocidad que pudieran lesionar a los alumnos allí presentes, se agachó para cortar el gas, acercando la cabeza a la hélice, que en fracciones de segundo se la seccionó. Uno de los alumnos que quiso atender al mecánico sufrió un fuerte golpe en la cabeza, que afortunadamente no le provocó lesiones graves.

Nuevamente Kindelán tuvo que afrontar la gravedad del suceso informando al ministro de Fomento, quien desde su despacho ordenó abrir investigaciones y realizar los preparativos de las exequias del fallecido.

Visita de S.M. el rey Alfonso XIII a las instalaciones de la ENA

El 19 de noviembre de 1915 quedará en los anales históricos de la aviación en Getafe como el día en que se consolidó su vocación aeronáutica. Mi compañero Manuel de la Peña (q.e.p.d.), también cronista oficial de Getafe, comenta en su libro «MEDIO SIGLO DE LA AVIACIÓN EN GETAFE» las particularidades de la magna visita de los reyes de España, que resumimos a continuación.

Desde muy temprano empezaron a llegar a las instalaciones de la ENA las primeras autoridades. Alfredo Kindelán junto a Ricardo Ruiz Ferry hacían los honores a los invitados.

Los vecinos de Getafe acudieron en gran número para no perderse detalles del importante acto. También los alumnos de los Escolapios y las Ursulinas, formados en filas, se acercaron al remozado campo de aviación. Mientras tanto, los operarios uniformados y los alumnos formaban frente a los pabellones correspondientes.

Alrededor de las cuatro de la tarde llegó el cortejo real, coincidiendo con la aparición en los cielos de Getafe de los

Alfonso XIII en la Escuela de Getafe.

aviones militares de Cuatro Vientos, que se sumaron a la fiesta. Al mando de la escuadrilla figuraba el infante Alfonso de Orleans. Una vez en tierra, los pilotos militares y observadores formaron ante sus aparatos y comenzó la visita a las instalaciones. A S.M. el rey le acompañaban Kindelán, junto a Ruiz Ferry, y a la reina y al resto del séquito, los profesores Menéndez, Alfaro, De las Peñas, Grancha y Adaro.

El obispo de Sión bendijo todo el complejo de la ENA y S. M. el rey dio la orden de la puesta en marcha de las máquinas. Posteriormente los ilustres visitantes pasaron a la sección de los bancos de prueba de motores y demás elementos de comprobación y ensayo de resistencia de materiales. Allí se encontraba también una máquina para lograr el perfecto equilibrado de las hélices, original del constructor vecino de Getafe, Amalio Díaz.

En los hangares, S. M. el rey tuvo ocasión de observar los aeroplanos dedicados a la enseñanza, así como los construidos en la propia Escuela, bajo la dirección de Julio Adaro y de Heraclio Alfaro. En otro de los hangares contempló los aviones diseñados por Hedilla y Alfaro, requiriendo de sus proyectistas las características principales.

Finalizada la visita a las instalaciones, los invitados salieron al campo de vuelo, mientras que los reyes y personalidades pasaban revista a las formaciones de aparatos. Posteriormente se trasladaron a una de las terrazas de las instalaciones, para contemplar las demostraciones aéreas.

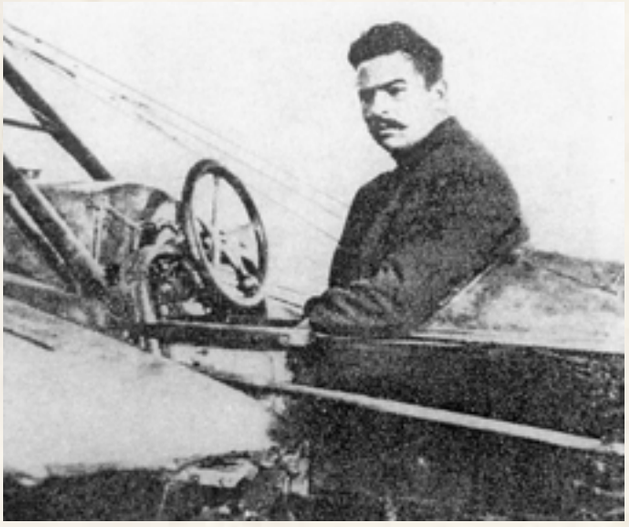
El primero en actuar fue Menéndez Valdés, que con su «Deperdussin» realizó todo tipo de virajes y pasadas a ras del suelo. Le siguió Urrizburu con otro avión del mismo tipo, al que se le había instalado un nuevo motor más potente, de 80 cv, que se probaba en ese instante. Le siguió Alfaro con un «Moranne», finalizando esta parte de las pruebas Hedilla con su mencionado Monocoque bautizado «Salvador», que estaba construido totalmente en madera y equipado con un motor «Le Rhône» de 80 cv. Unos días después de este acontecimiento, Salvador Hedilla se trasladó a Barcelona para dirigir la Escuela y talleres de la empresa «Pujol, Cornabella y Compañía», donde siguió experimentando sobre su Monocoque diversas versiones.

Finalizadas las demostraciones, los invitados fueron obsequiados con una copa de vino español. En un aparte, S. M. el rey y el ministro Espada felicitaban a Kindelán, animándole a continuar la magnífica labor emprendida. En fin, una jornada de amplia actividad aérea con la que terminaba un año de gran importancia para Getafe.

Última etapa de Kindelán al frente de la ENA

La normalidad vuelve al aeródromo de Getafe. Los cursos se desarrollan siguiendo el programa previsto, mientras que Kindelán trata de ampliar las labores docentes.

El 14 de abril de 1916 se concede el primer título de la nueva Escuela al alumno José Martínez de Aragón, natural de Vi-



José Martínez de León primer piloto ENA.

Vista del Aeródromo 1925.

toria (1895-1935), quien realiza los cursos prácticos, volando los sábados y domingos, coincidiendo con la presencia de algún profesor en el campo de vuelo, al no poder prescindir de su trabajo. Martínez de Aragón logró gran fama en Getafe cuando realizó dos «loopings» pilotando un aeroplano «Moranne» sobre el pueblo, causando verdadera angustia entre los que presenciaron sus acrobacias. La ciudad de Vitoria, en 1935 puso su nombre al aeropuerto que tuvo la capital alavesa.

Las instalaciones siguen creciendo de forma paralela a la actividad académica. Se construye una cantina con restaurante, con la idea de ampliar los servicios para el personal de la Escuela y visitantes.

En junio de 1916 se produce en Getafe un hecho de gran relevancia: se pone la primera piedra del monumento al Sagrado Corazón de Jesús en el Cerro de los Ángeles. Son muchas las personalidades religiosas, civiles y militares que acuden a la ceremonia. La Escuela interviene de la mejor forma que lo sabe hacer: volando. En la mitad de los actos, un rugido atrae la atención de los presentes, son tres aviones que se aproximan hacia el cerro evolucionando sobre la ermita y los asistentes. Adaro, Menéndez Valdés y Urrizburu firmaron en el aire el acta que se enterró con aquella primera piedra de lo que sería el más grandioso monumento religioso de España y el que serviría de hito y señal venturosa en sus vuelos a los futuros aviadores destinados en Getafe.

Siguiendo la marcha de la Escuela, en septiembre Jorge Loring Martínez y Pidal Guilhon consiguen pasar las pruebas exigidas para los títulos, homologadas por el Real Aero Club. Jorge Loring, algo más tarde, instalaría una industria aeronáutica en Cuatro Vientos, donde se fabricaría el autogiro de Juan de la Cierva.

Cuando más estaba en auge la labor de Kindelán en la ENA y el pueblo de Getafe volcado con todo lo relacionado con la nueva actividad, y el futuro puesto en las nuevas profesiones abiertas por la aviación, surge un fatídico accidente en el que muere el marqués de Valdecerrato y Castrillo, «Grande de España».

En efecto, el lunes 13 de noviembre de 1916, sobre las ocho de la mañana, Lorenzo Fernández de Villavicencio se dispuso a realizar las pruebas de los «cinco ochos» consistente, cada uno de ellos, en dos virajes sobre testigos puestos en el suelo, por lo que el recorrido dibujaba un ocho o una madeja, debiendo aterrizar lo más cerca posible de otro testigo puesto en el campo.

El marqués se quejaba del comportamiento del motor, hasta que intervino el profesor Julio Adaro, encargado, de la prueba, para decidir el cambio de aparato. Los mecánicos analizaron el problema y al cabo de unas dos horas el motor ya estaba en disposición de funcionar. El propio Adaro alertó al examinando, antes de ponerlo en marcha, sobre lo peligroso que sería seguir realizando la prueba si notaba algún fallo, afirmando, en presencia de los mecánicos y compañeros, que tomaría tierra en cuanto notara la menor irregularidad.

El marqués debió notar algo porque su vuelo no era lo perfecto que solía, alabeando a intervalos sin razón. De pronto, a unos quince metros de altura el motor dejó de funcionar y el avión entró en barrena, quedando el piloto bajo los restos del aparato. En sólo unos minutos, mientras se trataba de sacarlo de aquel amasijo, el joven piloto falleció.

La labor de la Escuela quedó cuestionada, achacándose el accidente a las malas condiciones de aviones y motores debido a su obsolescencia.

Otra etapa de la Escuela (capitán Julio Ríos Argüeso)

No cabe la menor duda de que la muerte del joven Villavicencio influye en la moral de Kindelán, que por otra parte había puesto todo su leal saber y entender en la viabilidad de la ENA. A todo esto, por la Real Orden del 18 de enero de 1917 pasa destinado al Estado Mayor Central, quedando en suspenso las clases prácticas. Como responsable de las instalaciones del campo queda el capitán Julio Ríos Argüeso quien realizó una importante carrera militar. Además el capitán Ríos fue el primer piloto militar del mundo herido en combate.

Durante el tiempo de la dirección de Kindelán la Escuela formó a un total de 35 pilotos. Seis de ellos fueron homologados como pilotos militares en la reserva, lo que indica la calidad de la enseñanza recibida.

Las actividades aéreas continuaron en Getafe, dado que aumenta el número de socios del Real Aero Club y se construyen en el aeródromo unas dependencias rudimentarias, que más tarde se ampliarían a un hangar de dimensiones suficientes para resguardar a un par de aeroplanos.

Las pruebas del Real Aero Club se van realizando sobre los viejos «Depesdusin» dotados con motores de 80 cv, mientras que las de rodaje se hacen en aviones del mismo tipo con motores de 35 cv, que no les permiten elevarse, recibiendo por ello el apodo de «pingüinos».

En 1918, la «Escuela de Aviación Militar» queda oficialmente bajo la dirección del capitán Ríos. Su labor es importante, al iniciarse una nueva etapa en donde va a recibir aspirantes militares y civiles, estos últimos mediante la tutela del Real Aero Club de España.

Panorámica de Getafe. 1935.

En el mes de octubre las actividades estaban a pleno rendimiento. De acuerdo con un informe sobre el funcionamiento del aeródromo, los cinco alumnos del Aero Club van desarrollando su labor a la perfección, destacando entre ellos Luis Angulo, que por entonces había efectuado doce vuelos pilotando un «Deperdussin» y que en breve haría las pruebas para la obtención del título. Bajo la dirección del capitán Ríos y la labor del también capitán Pérez Núñez y del teniente Varela, los alumnos, tanto militares como civiles, realizaban los entrenamientos.

Las primeras pruebas de contacto con un aparato la hacían rodando en el mencionado «Deperdussin» con motor «Anzani» de 35 cv que, como se ha comentado antes, sólo le permitía rodar. De esa forma se familiarizaban con los mandos del motor. De ese avión se pasaba a otro del mismo tipo, con un motor de 50 cv pero con la mitad de la superficie de sus planos sin entelar, donde ya rodaban a velocidades cercanas a los 60 km/h, a fin de acostumbrarles a los mandos de dirección. Cuando cumplía con estas pruebas, el alumno pasaba a un avión dotado con motor de 80 cv y doble mando, donde volaba acompañado de su profesor, hasta darle la «suelta».

Junto a las prácticas, los alumnos recibían clases teóricas sobre aerodinámica y meteorología, además de prácticas en el montaje y reglajes de motores, estas últimas junto a los buenos mecánicos getafenses que fueron adiestrados en la etapa de Kindelán.

Para facilitar la enseñanza a los aficionados pertenecientes al RACE, este concentra sus actividades en la Escuela de Aviación Militar y beca a algunos de sus socios.

El Final de la Guerra Mundial y su influencia en la aeronáutica militar

En el mes de noviembre de 1918 finaliza la I Guerra Mundial. La Aviación dio un salto cualitativo, en especial en las técnicas de la guerra desde el aire. Con la aparición de la artillería antiaérea, el romanticismo de los «caballeros volantes» de los primeros años dejó de existir. Se trató de encontrar medios de defensa: blindajes, armas automáticas, sincronización de los disparos con las revoluciones de la hélice, el cañón a través del eje de la hélice... Por otro lado, aparecieron las operaciones ofensivas bombardeando objetivos militares primero, y civiles posteriormente.

A finales del año 1918 se establecen en Getafe un grupo de aparatos rápidos de la Aviación militar, con la idea de la creación de una Escuela de acrobacia en vuelo, en la que sus pilotos se dedicaban a adquirir experiencia en esa faceta. Entre ellos destacaba el teniente José Martínez de Aragón, aquel joven que se atrevió a hacer dos «loopings» sobre Getafe en el año 1916 y que hizo el curso volando en sábados y domingos. Este piloto ya estaba considerado como un «as» de la aviación para el que, según los cronistas de la época, no tenían secretos toda clase de piruetas, como «loopings», «vrilles», etc.

Finaliza el año 1918 y el aeródromo de Getafe continúa siendo foco de atención, debido a la actividad aeronáutica que se desarrollaba, tanto la impulsada por el Real Aero Club como la de la propia Aviación militar.

Por otra parte la Escuela vuelve a cambiar de manos, en 1918, pasando del Ministerio de Fomento al de la Guerra, con dependencia del Servicio de Aeronáutica Militar.

Actividad aérea y de fabricación en Getafe

Amalio Díaz mantuvo su fábrica en Getafe, incluso cuando se suspendieron las actividades docentes en la Escuela, coincidiendo con el cese del capitán Alfredo Kindelán, construyendo un gran número de hélices empleadas en los aeroplanos civiles y militares, y de otros diseños que eran exportados en gran número al extranjero.

Para el concurso de aviones militares, convocado en 1918, los talleres de Amalio Díaz se afanan en preparar un prototipo de caza, un avión biplano, dotado con motor «Hispano Suiza», y se realizan diversos ensayos en el laboratorio que Kindelán había montado para este tipo de pruebas.

El prototipo de Amalio Díaz participa en un concurso de aviones militares en Cuatro Vientos. El avión fue pilotado por José Piñero, que tuvo un pequeño accidente. Las pruebas continuaron, esta vez pilotado por el francés Papey, al no existir pilotos civiles españoles que dominaran los ejercicios de caza y estar prohibido a los militares participar en este tipo de eventos.

Mayo 1919-Caza de Amalio Diaz en Concurso de aviones militares.

A pesar de la seguridad que la técnica aportaba a la aviación, el riesgo de volar era patente. El día 10 de marzo de 1919 mueren en accidente los capitanes Julio Balseiro y José Carlos Martín. El aparato que pilotaban era un «Moranne Saulnier» de los pertenecientes a la escuadrilla rápida militar allí establecida.

Esta noticia abre nuevamente la discusión sobre las posibilidades de la aviación en general. Son muchas las voces que se alzan alertando de los peligros que la aviación puede traer. Incluso se abre un litigio escrito entre quienes defienden las ventajas de la Marina en contra de la Aviación, a la vista de la recién acabada Guerra Mundial.

No obstante, la industria francesa «G. Latecoere» solicita del Gobierno español el permiso de sobrevuelo para el establecimiento de un servicio de correos entre Francia y sus posesiones en África. Para ello realiza vuelos de prueba, apoyándose en el litoral mediterráneo, a través de Barcelona, Alicante y Málaga.

La compañía, representada en España por Luis Montesino Espartero, marqués de Morella, anterior director de la ENA, realiza el estudio de un nuevo recorrido: el de enlace de Francia con Barcelona, Zaragoza y Madrid. Con ese motivo, el día 11 de abril de 1919 llega a Getafe un aeroplano «Latecoere», pilotado por el aviador René Rodier, procedente de Toulouse. En el tramo de viaje desde la población francesa hasta Barcelona, llevó como viajeros al capitán De Massini y al deportista español, Joaquín Carreras. La duración en tiempo real de vuelo, desde la población francesa a Getafe fue de 5 horas 53 minutos. El avión era un biplano, dotado con motor «Salmson» de 180 cv.

En el mismo mes es el piloto inglés Havilland quien llega al campo de Santa Quiteria, con un aparato que fue montado en los talleres de Cuatro Vientos. De ambas visitas internacionales existe amplia documentación.

El 30 de mayo de 1919 amanece un día espléndido, con las típicas rachas de viento de la estación primaveral. Desde muy temprano se van acercando miles de personas al que se empieza a considerar el centro de España: el Cerro de los Ángeles. Han pasado casi tres años desde aquel junio de 1916 en que se colocó la primera piedra, cuando se inaugura en lo alto de dicho cerro el gran monumento escultórico, del que es autor Aniceto Marinas, dedicado al Sagrado Corazón de Jesús, monumento que en el futuro sería referencia obligada para los aviadores destinados en Getafe.

Inauguración del Monumento al Sagrado Corazón del Cerro.

SS. MM. los reyes, la familia real, parte del gobierno presidido por Antonio Maura, y representantes del clero y de la nobleza española ocuparon puestos destacados. El legado apostólico del papa, Francisco Ragonesi, interviene en los actos religiosos y S. M. el rey lee la consagración de España al Sagrado Corazón de Jesús, intervención que es discutida por parte de ciertos medios políticos y de prensa.

La aviación es protagonista del grandioso acto, quedando el nombre de Getafe grabado en la historia a través de las fotografías tomadas desde el aire, y que fueron publicadas en periódicos y revistas. Precisamente, el 30 de mayo de 2019 se celebró el centenario de la inauguración de este monumento singular.

Aeródromo de Getafe. Internacional

El aeródromo de Getafe aumenta su condición internacional. En el mes de junio de 1919 llega al campo de Santa Quiteria un nuevo modelo de avión francés, el «Caudron», que causa admiración por su original diseño. Pilotado por Boulard, realiza sorprendentes pasadas sobre Madrid y todo tipo de acrobacias, ante la atenta mirada de sus compañeros militares y civiles en el propio campo. En uno de sus vuelos aceptó como pasajera a Eladia Montesinos-Espartero Averly, quien, en un alarde de valor, probó la fiabilidad del moderno aparato, convirtiéndose en la primera mujer que voló de España. El aeroplano, de extraño fuselaje, debió causar sensación entre los responsables de la Aviación militar, porque fue adquirido en un buen número de unidades.

Desgraciadamente, el 19 de septiembre la sangre vuelve a teñir la tierra de la dehesa de Santa Quiteria. Ahora son los capitanes Antonio Rocha Muñoz y José Navarro Martí quienes pierden la vida en un trágico accidente, al estrellarse su «Morane Saulnier» en un ejercicio rutinario de entrenamiento.

A mediados del mes de noviembre de 1919 se organiza, dentro del Ministerio de Fomento, la Dirección de Aviación Civil. Entre las medidas a tomar se encuentran la homologación de las escuelas de pilotos y la matriculación de aeroplanos. El primer director que se nombra es don Mariano de las Peñas Mesqui, nacido en Getafe en 1887, y uno de los primeros profesores de las escuelas de pilotos anteriores.

El año finaliza con la convocatoria de un nuevo curso de pilotos militares, que se iniciaría en el año 1920. Los aceptados son: Adolfo Botín Polanco, José Ureta Zabala, Alfredo Tourné Pérez-Seoane, Andrés Grima Álvarez, Antonio Poo González, Eduardo González Gallarza, Juan Valdés Martell, Ramón Franco Bahamonde, José García de la Peña, José Florencio Perera, Juan Bono Boix, Manuel Martínez Vivanco, Alfonso Gardoqui Recio, Alejandro Gómez Spencer, Eugenio Frutos Dieste, José Alonso Valdés, Mariano Páramo Roldán, Luis Masjuán Moll, Francisco Osuna Mur, Carlos Sartorius Díaz de Mendoza y José Rodríguez y Díaz de Lecea. Como se puede comprobar, muchos de los componentes de esta convocatoria serían protagonistas notables en la historia de la aviación española. Destacados profesores de esta promoción fueron Carmelo de las Morenas Alcalá y Vicente Roa Miranda, ambos generales de Aviación en el año 1969.

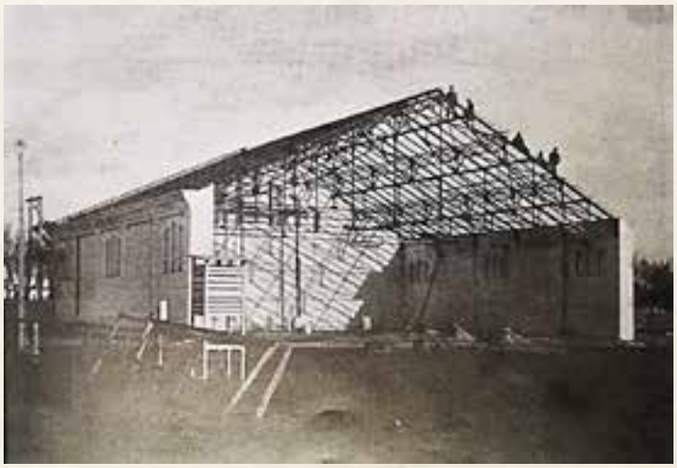
Creación de la Base Aérea

Las instalaciones y dependencias de la ENA se trasfieren a la jurisdicción del Ejército y se hace cargo de la dirección y de la jefatura del aeródromo el capitán José González Stéfani, bajo cuyo mandato se abre una de las etapas más importantes de la aviación en Getafe.

Pero la suerte les era esquiva a los aviadores. El día 16 de enero de 1920, el teniente Camilo Chacón Altamira sufre un accidente mortal cuando, volando en un «Caudron», intentaba realizar la prueba del «círculo», necesaria para la obtención del título superior de piloto.

El célebre ingeniero e inventor, Juan de la Cierva, observando los numerosos accidentes que se producían en las escuelas de vuelo, debidos muchos de ellos a la entrada en pérdida de los aviones en las fases de despegue y aterrizaje al perder velocidad, trabaja en Getafe sobre la idea de un aparato al que no le afectase la pérdida de sustentación y al mismo tiempo en la construcción de un cuatrimotor, que se

Eladia Montesinos 1919.



Hangar construido en 1920.

El mismo hangar en 2020.

malogró por un accidente en el que el prototipo quedó destruido. La solución al problema de la pérdida de sustentación la encontró con la autorrotación de unos planos giratorios que actuaban por la propia velocidad del aparato. De ahí partió la idea genial del autogiro, precursor del helicóptero. Las experiencias que realizaba en Getafe le animaron lo suficiente para iniciar la construcción de un prototipo a escala real.

En el mes de marzo de 1920, sin que se hubiese producido aún la cesión definitiva de los terrenos de Santa Quiteria al Ministerio de la Guerra, la Comandancia Exenta de Ingenieros oficia al capitán de dicho cuerpo Antonio Rodríguez-Martín Fernández, ordenando que inicie el proyecto de un hangar «con dimensiones suficientes para dar cabida a mayores aeroplanos». Este ingeniero había realizado importantes obras en Marruecos y en diversos cuarteles de España. Posteriormente, fue el director de proyecto de la base aérea de Tablada. En estas mismas fechas Getafe pasa definitivamente a convertirse en un aeródromo militar. Eso explica la urgencia del proyecto del hangar.

Los comentarios negativos de la prensa hacia las actividades aeronáuticas hicieron mella en las Cortes. En el mes de abril, el ministro de la Guerra José Villalta Riquelme, logra que una comisión de parlamentarios visite las instalaciones de Getafe, pero un viento huracanado provocó la suspensión de la exhibición preparada con todo esmero por alumnos y profesores.

Unos días después de la visita del ministro ocurre otra desgracia en Getafe. Ahora es el teniente de Infantería Florencio Tadeo quien, volando a una altura de 150 metros entra en pérdida y aunque logra salir de la barrena, en el aterrizaje entra a gran velocidad y capota espectacularmente. El piloto, a pesar de sufrir graves heridas, salva la vida.

En el mes de junio y en plenas actividades de la Escuela, dos de sus alumnos logran salvar la vida en sendos accidentes. El primero de ellos es el teniente de Artillería Luis Masjuán, a quién le ocurre algo parecido al anteriormente citado. Dos días después es el teniente de Caballería Alejandro Gómez Spencer, quien, a pesar de sufrir un tremendo capotaje con heridas por todo el cuerpo, logra salvar la vida.

Estos sucesos vuelven a crear la inquietud entre los miembros del Congreso alentados por las crónicas de los medios de comunicación. El ministro de la Guerra decide comprobar *in situ* lo que sucede y, junto con una reducida comisión parlamentaria, vuelve a Getafe el día 22 de junio. En esta

998 18 Marzo 1920 Gaceta de Madrid.-Núm. 78

Aos de ensayo, servicios meteorológicos y creación del Cuerpo de Pilotos, sino hasta el mutuo enlace y dependencia de unos elementos con otros, han estado a merced de las dificultades de adquisición, creadas por la guerra europea, y de la necesidad de aquilatar las enseñanzas de la misma en un ramo tan modernísimo, que cada beligerante ha empleado con un apremio y con una originalidad que no han sido aún lo suficientemente contrastadas.

Entre las múltiples medidas propuestas y que habrán de ser objeto de disposiciones distintas, algunas de ellas de materia legislativa, y otras de iniciativa gubernamental, las primeras y más urgentes son aquellas que atienden a la provisión de los medios materiales para la ejecución de los servicios en orden a la creación de Zonas o Bases aéreas con el número de escuadrillas, Escuelas, Centros, Aerodromos, cobertizos, depósitos, talleres, tropas y elementos aéreos que se consideren indispensables para el total e independiente cumplimiento de la función técnica en cada una.

En tal sentido, y estudiada convenientemente la distribución territorial de la Península y su reciente organización divisionaria, el Ministro que suscribe, a propuesta del Estado Mayor Central del Ejército, y de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a V. M. el siguiente proyecto de Decreto.

Madrid, 17 de Marzo de 1920.

SEÑOR:
A L. R. P. de V. M.,
JOSÉ VILLALBA.

REAL DECRETO

A propuesta de Mi Ministro de la Guerra, y de acuerdo con el Consejo de Ministros.

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Para la organización y distribución territorial de las fuerzas y servicios de Aeronáutica Militar se considerará dividido por ahora el territorio nacional en cuatro zonas, con la denominación de Bases aéreas, y provistas cada una de los establecimientos, servicios y tropas que más adelante se detallan.

Art. 2.° El Jefe de cada zona será el Jefe u Oficial de Estado Mayor Infantería, Caballería, Artillería e Ingenieros que sea de mayor graduación o más antiguo entre los que presten servicio en ella, con título de Piloto de aeroplano, y de él dependerán directamente todos los Centros, depósitos, dependencias, aerodromos y elementos aéreos que radiquen en la demarcación respectiva, salvo aquellos que expresamente se exceptúen por este Ministerio, ya en el orden administrativo o técnico, como en el de mando.

Tendrá asimismo, y con las atribuciones que las Ordenanzas conceden a los Jefes de Cuerpo, el mando de las tropas que se asignen para los diferentes servicios.

Art. 3.° Por el pronto, y mientras no se desarrollen los trabajos necesarios para acordar la agrupación en unidades superiores de las actuales divisiones orgánicas para el caso de una movilización general, se crean cuatro Bases aéreas, correspondientes a las cuatro zonas citadas con las capitalidades en Madrid, Zaragoza, Sevilla y León, respectivamente, designándose con los nombres de primera o Central, segunda o Norte, tercera o Sur y cuarta o Noroeste, y abarcando las demarcaciones que a continuación se indican:

1.° Las regiones militares 1.°, 3.° y 7.°, menos la provincia de Zamora.

2.° Las regiones 4.°, 5.° y 6.°, exceptuando las provincias de Palencia y Santander.

3.° Abarcará íntegra la 2.° región militar.

4.° Comprenderá la 8.° región, más las provincias de Palencia, Santander y Zamora.

Art. 4.° En una Base aérea existirán los siguientes elementos:

a) La Jefatura a que hace referencia el artículo 2.°, completada con los servicios técnicos, administrativos y sanitarios que se juzguen indispensables.

b) Un taller o fábrica.

c) Un Aerodromo principal con cobertizos para sesenta aeroplanos.

d) Un almacén con repuestos de todas clases.

e) Abrigos subterráneos o blindados para un millón de litros de combustible líquido, cien mil de lubrificantes y quinientas toneladas de bombas.

f) Cuatro escuadrillas (tres de reconocimiento y una de combate).

g) Un grupo de tropas para el servicio de las mencionadas escuadrillas, compuesto de tantas unidades orgánicas, semejantes a la compañía, como escuadrillas constituyan la zona. (Además de estos elementos existirá un número variable de Escuelas distribuídas en su territorio con arreglo a las facilidades de alojamiento y condiciones climatológicas.)

Art. 5.° El conjunto de cada escuadrilla constará de un escalón volante, otro rodado para el transporte, y un destacamento de tropas proporcional al número de aparatos y clases de material, así como también del número de Pilotos y personal especialista o contratado que la práctica aconseje.

Art. 6.° Las Bases aéreas referidas dependerán de la Administración Central en lo técnico y administrativo, considerándose las tropas de este ramo como fuerzas destacadas dependientes del Director de Aeronáutica, pero a las órdenes de la Autoridad militar regional, en cuanto afectan a la inspección, disciplina, empleo táctico y régimen interior.

Art. 7.° La organización dispuesta por este Decreto se implantará sucesivamente a medida que existan los recursos de todo género necesarios, y se arbitren el personal, material y locales precisos, proponiéndose parcialmente por la Dirección de Aeronáutica la creación de cada elemento o servicio con el detalle de las plantillas y créditos disponibles para cada atención.

Art. 8.° Por la citada Dirección se darán desde luego las órdenes oportunas para que la Comandancia de Ingenieros, exenta de fuerzas aéreas, proceda con urgencia a la elección de emplazamientos, redacción de los proyectos de obras necesarios en los puntos que mayores facilidades ofrezcan, acometiéndose también por el mismo Centro las gestiones convenientes para adquisición de material y acoplamiento del personal navegante en las escuadrillas de nueva creación.

Art. 9.° El Ministro de la Guerra queda encargado de dictar las disposiciones oportunas para la ejecución de cuanto se ordena.

Dado en Palacio a diez y siete de Marzo de mil novecientos veinte.

ALFONSO

El Ministro de la Guerra,
JOSÉ VILLALBA

REALES DECRETOS

Con arreglo a lo que determina el caso segundo del artículo 55 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública, de conformidad con el dictamen emitido por el Consejo de Estado en pleno, a propuesta del Ministro de la Guerra, y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al precitado Ministro de la Guerra para que adquiera, por gestión directa, el material de ae-

Gaceta de Madrid 18-3-1920.

ocasión se pueden realizar algunas de las pruebas que se prepararon para la suspendida visita del mes de abril.

El 13 de enero de 1920 se decide que el aeródromo de Getafe tendrá la condición de militar, desapareciendo el concepto de aeródromo civil de forma definitiva el 10 de febrero de ese mismo año. Esta nueva etapa se inauguró con un curso para pilotos al que asistieron 21 oficiales.

La creación de la Base Aérea de Getafe como tal tuvo lugar el 17 de marzo de 1920, como queda reflejado en el Real Decreto publicado en la Gaceta de Madrid el 18 de marzo. El Real Decreto dispone que *«la organización y distribución territorial de la fuerza y servicios de la Aeronáutica Militar se considerará dividido, por ahora, el territorio Nacional en cuatro zonas, con la denominación de Bases aéreas y provincias cada una de los establecimientos, servicios y tropas que más adelante se detallan»* y añade en su artículo 3, *«… Se crean cuatro Bases aéreas correspondientes a las cuatro zonas citadas con las capitalidades de Madrid, Zaragoza, Sevilla y León, respectivamente, designándose con los nombres de primera o Central, segunda o Norte, tercera o Sur y cuarta o Noroeste,…».* El R.D. dejó así definida la dependencia orgánica de esas zonas llamadas también bases aéreas. Por lo tanto el aeródromo militar de Getafe quedaba adscrito orgánicamente a la zona primera o Central de Madrid.

Este año era jefe del aeródromo militar el capitán José González Stefani, quien muere en Getafe en abril de 1923, en un fatal accidente cuando realizaba un vuelo acompañado por el capitán Spencer.

El 24 de marzo de 1920, el papa Benedicto XV, mediante un decreto, declara a Nuestra Señora de Loreto como patrona de todos los aeronautas. Su Majestad el rey Alfonso XIII, el 7 de diciembre de 1920, previa información y petición del vicario general Castrense, pone bajo el patrocinio de Nuestra Señora de Loreto el Servicio de Aeronáutica Militar; desde entonces, hace ahora 100 años, el personal del Ejército del Aire español ha encontrado en Ella el apoyo espiritual y la protección en su trabajo.

La actividad en la base aérea continúa con cierta intensidad durante 1920 y 1921. El 23 de junio de 1921 el general director de la Aeronáutica Militar, don Francisco Echagüe Santoyo, solicita del Ayuntamiento de Getafe que los terrenos ocupados por la base sean cedidos con carácter permanente al Estado, Ramo de Guerra, dado que está próxima a su finalización la cesión gratuita que el 15 de abril de 1915 había decretado el Ayuntamiento de Getafe, por un periodo de 8 años. Considera también en su escrito que en estas condiciones no es posible, ni conveniente, que el Servicio de Aeronáutica Militar dedique importantes cantidades de dinero para las obras y servicios que requiere el aeródromo, debido a la envergadura que va adquiriendo con el paso del tiempo.

El 21 de julio de 1921 se hace público el siguiente anuncio o bando en el Ayuntamiento getafense, *«el Ayuntamiento y Junta municipal de esta villa, en la sesión celebrada con fecha 10 del actual, acordó a instancia de la Dirección de la Aeronáutica Militar ceder perpetuamente al Ramo de la Guerra los terrenos que en la actualidad disfruta el Aeródromo Militar, o sea la dehesa de Santa Quiteria, en la parte que esta comunidad de vecinos corresponde, al solo fin de destinarla al servicio de aviación, y con la condición expresa y terminante de que los pastos de dichos terrenos, cuyo aprovechamiento viene siendo compatible con el servicio de aviación, queden en beneficio del Ayuntamiento, y con la de que la conservación de los caminos con sus atarjeas, que dan acceso al dicho Aeródromo por Oriente y Poniente, sean por cuenta del mencionado centro.*

Lo que se hace público por el presente anuncio, por término de 15 días, durante el cual queda el expediente expuesto al público en la Secretaría del Ayuntamiento, en cumplimiento a lo dispuesto en la Real Orden de 19 de junio de 1901, para que las personas interesadas puedan interponer las reclamaciones que estimen pertinentes».

Getafe a 21 de junio de 1921.

«El alcalde».

El 19 de agosto de 1921 el alcalde don Ángel Vergara de Francisco, encargó a los peritos, don Mariano Butragueño Herreros y don Jacinto Cervera Gómez, un informe sobre los límites y situación de la finca citada, describiéndola de la siguiente forma:

«Norte camino de la Torre; Este, Aquilino Herreros y otros; Sur, camino de las Mezquitas y fincas de don Cándido Zapatero, don Bonifacio Muñoz, doña Carmen García y otros; y Oeste, Cañada de San Marcos. Según los datos obtenidos tiene una superficie de veinte hectáreas, cuatro áreas y setenta y cuatro centiáreas, equivalentes a cincuenta y ocho fanegas, seis celemines y un estadal de la fanega llamada marco de Madrid.

Situación Geográfica de la Base Aérea:

Ubicación: Getafe- Madrid, País España. Elevación: 620 m / 2.017 pies

Coordenadas: 40°17′39″N 3°43′26″O - En decimal 40.294138º, -3.723833º

Tipo de Instalación: Militar.

Operador: Ejército del Aire de España

Longitud: 2.480 m. tierra, 8.136 pies de asfalto y 920 m. 3.038 pies de tierra.

Vista Aérea de la Base Aérea. 1933.

Vista Aérea de la Base 1922.

Vista de la Base 2020.

Acontecimientos destacados acaecidos en la Base Aérea

Desde que se establece que el aeródromo militar de Getafe tiene la consideración de base aérea se suceden múltiples acontecimientos de los cuales me he permitido destacar los siguientes:

En octubre de 1920 se presenta el primer prototipo de autogiro, el C-1, construido por Juan de la Cierva, que no llega a despegar. Tras varios fracasos construye un nuevo modelo, el C-4, que el 17 de enero de 1923, con Alejandro Gómez Spencer a los mandos, consigue elevarse. El 12 de diciembre de 1923, Loriga realiza el primer viaje de autogiro, efectuando el trayecto de 11 kilómetros, entre los aeródromos madrileños de Cuatro Vientos y Getafe, en ocho minutos y 12 segundos de vuelo real.

Autogiro de J. de la Cierva- Getafe 1920.

Anteriormente, el 11 de agosto de 1922, el capitán Gómez Spencer establece el récord nacional de altura con una marca de 7.242 metros, certificada por el comisario del Real Aero Club de España, don Emilio Herrera Linares.

1922 Goémez Spencer con el trofeo del record de altura.

El 3 de marzo de 1923 se constituye la Factoría de Construcciones Aeronáuticas, conocida popularmente como «CASA», que habría de estar muy vinculada al desarrollo de la Aviación Española y a la recién creada base aérea de Getafe. La factoría comienza a construirse ese mismo mes sobre un solar de 16.623 m².

Panorámica Aeródromo de Getafe en 1923. Foto cedida por Ángel Sánchez Serrano.

Este mismo año, González Stefani deja el mando del campo de aviación al teniente coronel Delgado Brankenbury. La Escuela de Aviación militar queda disuelta y los «Caudrons» son dados de baja y se establece el 5º Grupo de Caza, al mando del comandante Joaquín González Gallarza. Mientras tanto, se inicia la construcción del pabellón de oficiales, varias dependencias y la estación de radio.

En 1925 la base aérea pasa al mando del teniente coronel D. Alfonso de Orleáns y Borbón, a quien en 1926 se releva del mando, por ser comisionado a África como jefe de la Escuadrillas que tomaron parte, en colaboración con la aviación francesa, en el desembarco de Alhucemas, regresando a Getafe en el mes de agosto.

A finales del año, de acuerdo con el historiador Jesús Salas Larrazábal, S.M. el rey visita la base aérea y la factoría de Construcciones Aeronáuticas. D. Alfonso XIII pasa detenidamente por las nuevas instalaciones de fábrica, conversando con los operarios. El comandante Gallarza realiza una exhibición de vuelo en un «Breguet». La visita real termina con una histórica fotografía en la que S. M. el rey aparece junto al coronel Alfredo Kindelán, en aquellos días jefe superior de Aeronáutica, los comandantes Ortiz Echagüe, el marqués de Aymerich y González Gallarza, y los capitanes Ruiz de Alda, Souza y Martínez Estévez.

Visita del S.M. el Rey Alfonso XIII a CASA.

El 9 de junio de 1927 se celebra en Getafe la gran «Fiesta de la Industria Aeronáutica», organizada por la Jefatura de Aeronáutica Militar. El pueblo es un hervidero de gentes llegadas de distintos puntos de España, mientras que en el campo se concentran todos los aviones de construcción nacional, unos 150 en total. La fiesta se inicia a las 4 de la tarde, contando con la presencia de la familia real, el Gobierno y numerosas autoridades civiles y militares, entre los que se encontraban además de SS. MM. los reyes y el general Miguel Primo de Rivera, los infantes Javier y Juan, la infanta Isabel, el infante Fernando con su esposa, la infanta María Luisa, el ministro de Marina Mateo García de los Reyes, de Gracia y Justicia Galo Ponte Escartín, de la Guerra Juan O´Donnell —duque de Tetuán—, de Gobernación Severiano Martínez Anido y de Instrucción Pública Eduardo Callejo de la Cuesta.

Las escuadrillas de «Breguet», «Avro», «De Havilland», «Fokker», «Loring», y «Ame 6» habían llegado de Sevilla, Cuatro Vientos, Burgos y León. Y como es lógico, también participaron las de Getafe. El servicio de aerostación instaló dos globos sobre la tribuna real, uno esférico y otro tipo sonda.

A lo largo de la carretera del cerro de los Ángeles quedaron formadas las escuadrillas con sus dotaciones y correspondientes madrinas. Más de dos mil trabajadores de las fábricas de aviones de Getafe, Cuatro Vientos, Carabanchel, Guadalajara y Barcelona desfilaron con pancartas identificativas de las factorías representadas. Finalizado el desfile cívico, hizo lo propio la fuerza de la Aeronáutica Militar al mando del infante Alfonso de Orleáns, a los acordes de las marchas interpretadas por la banda de música de Ingenieros.

La exhibición de vuelo se inició con diversos vuelos acrobáticos y en formación. Por radio se dio la orden de bombardear un objetivo a determinar, que inmediatamente fue seguida por la dotación de cinco aviones. Una vez en vuelo, se fijó como objetivo el centro de la propia base. La escuadrilla enfiló el campo de vuelo, y al llegar al centro lanzó varias bombas de fogueo. Más tarde fueron los paracaidistas Cristóbal Gersol y Tomás Herreros, ambos de Getafe, los que se lanzaron desde sendos aviones, siendo recibidos en tierra con el aplauso del público. El acto finalizó con el vuelo libre de unos de los globos del Servicio de Aerostación.

En julio de 1928 llega a Getafe el primer vuelo de la «Compagnie Générale Aéropostale», que uniría Madrid con Burdeos.

El 15 de septiembre de 1928, una de las avionetas «De Havilland Moth» se convierte en protagonista, al ser pilotada por la primera mujer que en España consigue el título de piloto: María Bernaldo de Quirós, hija del marqués de los Altares.

Este año 1928 se crea una nueva compañía aérea, denominada Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A. «CLASSA», ganadora del concurso de adjudicación de las líneas Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona, atendidas hasta ese momento por «Unión Aérea Española», que al no poder cumplir las directrices económico-administrativas impuestas por el directorio militar debe abandonar el servicio. Los vuelos de la CLASSA se inician con cuatro «Junkers». Su sede central se ubica en la calle Alcalá, n.º 71, de Madrid, considerándose Getafe como su base de operaciones.

La primera línea en explotación fue la de Sevilla, siendo inaugurada el 27 de mayo de 1929, despegando de Getafe el «Junkers G 24» denominado «Sevilla». Fue pilotado por José María Ansaldo, jefe de pilotos, llevando como mecánico a Cayón. El avión llegó a Tablada, Sevilla, a las 19:50 horas.

El 20 de junio se puso en marcha la línea de Madrid (Getafe) a Barcelona, que enlazaba con Sevilla, con otro Junkers igual al citado anteriormente.

A Cartel anunciador de los vuelos de la CLASSA a Barcelona.

La CLASSA también absorbió la línea de Madrid (Getafe) a Lisboa y regreso. Al poco de inaugurarse los precios subieron considerablemente. El vuelo de Madrid-Sevilla y el de Madrid Barcelona fueron aumentados en 25 pesetas por trayecto, lo que suponía un 25 % sobre los anteriores.

A Getafe llega el 8 de junio a las 19:30 horas, en vuelo directo desde Tablada, el «Jesús del Gran Poder», que regresa de su periplo americano siendo escoltado en todo el trayecto por más de un centenar de aviones. Se calcula que el público que llegó a Getafe fue de 30.000 a 40.000 personas, según informaron distintos medios de comunicación.

Panorámica del Centro de Getafe-1930.

En julio de 1929 llega a Getafe el primer vuelo de la Compagnie Générale Aérospostale, que desde Biarritz y Burdeos une Madrid a Europa. También disponía de un autobús que trasladaba a los viajeros a Madrid, a la calle Conde de Peñalver, donde se situaba la oficina de la compañía.

La segunda República Española

En la noche del 14 al 15 de abril de 1931, Niceto Alcalá Zamora resume en una serie de decretos la esencia de lo que sería la II República Española. Decretos que se publican en La Gaceta. Unos días después, en la correspondiente al 23, se exige a los generales, jefes y oficiales del Ejército que en el plazo de cuatro días presten juramento de fidelidad a la República por escrito. El nuevo ministro de la Guerra, Manuel Azaña Díaz, plantea una reorganización del Ejército por la que un buen número de jefes y oficiales dejan la milicia.

Tras la inauguración del aeropuerto de Barajas el día 30 de abril de 1931, las compañías extranjeras que operaban en España deciden utilizar este aeropuerto como base. Esto supuso para Getafe la pérdida definitiva de su condición de aeródromo mixto, civil y militar, aunque algunas de las líneas operadas por la compañía aérea CLASSA, continuaron utilizando sus instalaciones varios meses más, hasta que fue absorbida por la nueva compañía estatal denominada «Líneas Aéreas Postales Españolas» (LAPE), fundada en 1932. No debemos olvidar que en el aeródromo de Getafe, aun teniendo la consideración de aeródromo militar, venían operando en él, por concesión del Estado, diferentes compañías aéreas del momento: Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas (CLASSA) la «Unión Aérea Española» (UAE) y la «Compàgnie Gènèrale Aèropostale», que volaban como sabemos a diferentes destinos que partían de Getafe (Sevilla, Lisboa, Canarias, Barcelona, Burdeos, Biarritz, Madrid, París y Londres).

Durante los años 1931-33, los Grupos de Fuerzas Aéreas de Getafe participan en distintas pruebas. En el mes de abril se celebra una gran fiesta aeronáutica en el nuevo aeropuerto de Barajas. La participación de las aeronaves de Getafe era uno de los platos fuertes de la exhibición. El día 11, cuando se estaba realizando el ensayo general, el teniente Gaspar Tellechea Echevarría, experto acróbata de la Escuadrilla de Experimentación, pilotando uno de los nuevos «Nieuport 52», sufrió un accidente mortal.

El 20 de septiembre de 1931, parte del campo de Getafe la Vuelta a España en Avionetas, que finalizaría el día 30, volviendo a vestir la gala de sus mejores tiempos. Aquí se concentran, junto a los aviadores y familias, curiosos, periodistas y personalidades. Se inscribieron en la prueba un total de 26 avionetas, entre las que se encontraban 8 «D Havilland Moth», 6 «CASA», 2 «Mono-coupe», 2 «Loring», 2 «Fleer», 2 «Roneo» y cuatro más de diferentes marcas. La 1ª Etapa era: MADRID – LEÓN (con tomas de tierra intermedias en Burgos, Valladolid y Monforte de Lemos). La 2ª Etapa: LEÓN – GRANADA (con tomas en Zamora, Cáceres, Sevilla y Málaga). La 3ª Etapa: GRANADA – BARCELONA (con tomas en Los Alcázares, Alicante y Oropesa). La 4ª Etapa: BARCELONA – MADRID (con tomas en Huesca, Zaragoza, Logroño) para terminar la vuelta en Getafe, donde sólo llegaron a clasificarse 10 participantes y la empresa CASA logró un sonado triunfo.

Mientras tanto, el 1 de abril de 1932, aparece una nueva publicación con periodicidad mensual, heredera en parte de «Moto Avión», pues el director de esta última, Luís Maestre Pérez, figura en la plantilla. Su nombre: «Revista de Aeronáutica». Esta publicación va ganando el puesto a las anteriores «España Automóvil», «Aérea», «Alas» y la citada «Moto Avión».

En julio de 1932, durante la entrega de trofeos de la I Copa para Patrullas que organizó la recién creada «Revista de Aeronáutica», en su discurso D. Manuel Azaña, jefe del Gobierno y ministro de la Guerra, anuncia la creación del Arma de Aviación. Por Ley de 12 de septiembre de 1932, el hasta ahora «Servicio de Aviación», pasa a denominarse «Arma de Aviación».

Julio de 1934. El presidente de la República Española, Niceto Alcalá Zamora, en Getafe.

En 1933, los Grupos de Getafe siguen participando en diversas concentraciones aéreas, destacando la de Barajas, con motivo del II Aniversario de la República Española, en abril, donde pierden la vida en accidente el teniente Gobar y el cabo Jiménez.

En 1934 Getafe, con su patrulla de Caza, se alza con la victoria de la III Copa de la Revista de Aeronáutica.

El año 1935 comienza con la inquietud que provocan los continuos sucesos políticos. Sólo la concesión de la Medalla Militar a la Escuadra de Getafe logra un momento de alegría en la base aérea. La recompensa de tan alta condecoración, publicada el 22 de enero, es debida a los extraordinarios servicios prestados con motivo de las operaciones realizadas para la liberación de la provincia de Asturias, durante los sucesos ocurridos en octubre de 1934.

Es la primera distinción a la Escuadra, condecoración que venía a premiar la intensa labor desarrollada en Getafe desde su creación, en el año 1920. No olvidemos que en fechas anteriores el aeródromo sólo fue utilizado como escuela de pilotos.

La empresa Construcciones Aeronáuticas sufría las consecuencias de la crisis industrial tras la finalización de los contratos de los «Breguet». A pesar de la gran ilusión puesta en la avioneta, tampoco existía un mercado con suficiente poder económico para adquirirlas.

A partir de enero de 1931 se iniciaron gestiones para fabricar, bajo licencia, el avión inglés «Vildebeest», muy adaptado en diseño a emplearse tanto en mar, como hidroavión, como en tierra. Gómez Spencer, piloto de pruebas de la empresa, se desplazó a la factoría británica para comprobar sus características.

Previa a la compra de uno de los prototipos ingleses, y adquirida la licencia, se inicia el proceso de fabricación para un pedido de 27 unidades destinadas a la Marina. La anormalidad de los momentos que se vivían hizo que la fabricación sufriera varias demoras que impidieron una entrega regular. Fue ya entrado 1935 cuando se inició el suministro de estos aviones a la Armada española en partidas de dos unidades.

El 12 de abril de 1935 el presidente del Consejo de Ministros, Alejandro Lerroux, acompañado del director de Aeronáutica, Ismael Warleta, visitaron las instalaciones de la base aérea de Getafe. Una escuadrilla de caza realizó un simulacro de combate, terminando con exhibiciones acrobáticas. El presidente se mostró satisfecho del estado de instrucción y disciplina de todo el personal de la base aérea. Finalizada la visita, le fue servida una comida al término de la cual se brindó por los componentes de la unidad.

Dos días después de esta visita, el 14 de abril, y en conmemoración del IV Aniversario de la II República Española, se celebró en la plaza de la Armería del Palacio Nacional una parada militar. El acto fue presidido por el jefe del Estado, Niceto Alcalá Zamora, que impuso la Cruz Laureada de San Fernando a los generales Batet y López Ochoa y a varios jefes y oficiales. El general Cabanellas, previo permiso solicitado al presidente de la República, impuso la Corbata de la Medalla Militar a la Bandera de la Primera Escuadra de Aviación de guarnición en Getafe. Previamente el general pronunció estas palabras: *«Su Excelencia el Presidente de la República, en nombre de la Patria, y con arreglo a la Ley, Os concede la Medalla Militar como premio a vuestro distinguido comportamiento frente al enemigo»*. Entre los diversos jefes y oficiales que recibieron condecoraciones figuraba el teniente piloto Carlos Rute Vilanova, que más tarde, entre los años 1955 y 1957, ya como coronel, mandaría la base aérea de Getafe.

La Sublevación y la Guerra Civil, 1936

La vida de la base aérea continúa sin grandes novedades aunque los rumores acerca de la inestabilidad política son constantes. Por otro lado, la inquietud entre los militares y la población civil es presagio de tormenta. El triunfo del Frente Popular en las elecciones no fue más que el punto de partida hacia un feroz enfrentamiento.

Por entonces Getafe era la base mejor dotada de efectivos de toda España, contando con un plantel de profesionales de gran calidad, tanto de personal de vuelo como de mecánicos y auxiliares. No cabe duda que para el Estado Mayor Central, Getafe era la cabecera de la Aviación española. Al comienzo de la Guerra Civil, el jefe de la Escuadra de Aviación n.º 1, y por tanto de la base, era el teniente coronel del Cuerpo de Intendencia y piloto aviador, D. Antonio Camacho Benítez (1892-1974) quien puso su cargo al servicio del gobierno de la República.

Al igual que el jefe de la base, el del grupo de caza, capitán Manuel Cascón Briega, así como buena parte de los oficiales y suboficiales se mantuvieron fieles a la legalidad gubernamental. Otros aviadores del grupo eran partidarios del alzamiento militar, por lo que fueron trasladados en vuelo a Barajas y desde allí al Ministerio de la Guerra, donde se ordenó su arresto domiciliario.

La Guerra Civil española afecta a Getafe y a sus instalaciones militares de forma notoria. Durante los primeros días del conflicto, la principal misión de la base aérea fue la vigilancia permanente de los puertos de montaña del León y Navacerrada, en la sierra de Madrid, con los aparatos de caza Nieuport 52, de modo que cada piloto efectuaba dos o tres servicios diarios, relevándose cada dos horas, para mantener un caza de vigilancia constante durante toda la jornada, sobrevolando la sierra.

En la noche del 17 al 18 de julio se ordena la salida de tres aviones para efectuar una misión de bombardeo contra los sublevados en África. En Getafe se preparan dos de los «Fokker», más uno de los modernos «Douglas DC 2» que deben dirigirse a la base de Tablada a cargar bombas y desde allí volar hacia Marruecos.

En la madrugada del 18 de julio, el Cuartel de Artillería n.º 1 de Getafe se subleva disparando cañonazos contra las instalaciones de la base aérea que permanecía fiel a la República, consiguiendo destrozar algunas instalaciones. Dos aviones «Breguet» pilotados por Mendiola y Jiménez lanzan varias bombas sobre el cuartel. A estos les sigue un «Nieuport» que pilotaba Andrés García Lacalle, que efectúa un ametrallamiento sobre las instalaciones artilleras. De estos hechos existe una versión escrita por Leocadio Mendiola, que da detalles de la refriega. Los amotinados son detenidos y trasladados a Madrid.

Cuartel de Artilleria 1932.

El día 23 de agosto se efectúa un bombardeo de la base aérea, debido al conocimiento que el ejército sublevado tenía de la existencia de los refuerzos que acababan de llegar, por la declaración de dos pilotos que abandonaron el campo de Getafe con un «Nieuport» y un «Breguet», aterrizando en el campo de Burgos. Los aviones del bando nacional, tres escuadrillas de «JU 52» escoltados por tres «HE 51», llegan a Getafe sobre las 15 horas, lanzando sus bombas sobre las calles de Oriente y Calvario, el campo de aviación y sus aledaños, causando numerosas víctimas. Una de las bombas cae en la factoría SANQUI, que estaba abandonada, y otra en la huerta de Marcelo Cervera, colindante con la base. El 4 de noviembre de 1936, casi sin oposición, las tropas al mando del teniente coronel Tella toman Getafe. Desde entonces hasta el final de la guerra, la base aérea de Getafe se cierra a toda actividad, siendo utilizadas sus instalaciones para acuartelamiento de tropas. La proximidad del frente hace imposible su uso como campo de aviación, al estar al alcance de la artillería gubernamental. No obstante, es utilizado como campo de fortuna por aviones «tocados» o averiados. Justo unos días después de la ocupación, el 10 de noviembre, tienen que tomar tierra dos «Chirris» italianos averiados.

De la Posguerra a la actualidad

A partir de marzo de 1939, vuelve la actividad al histórico aeródromo, y comienza a funcionar como base aérea. Las tareas de reconstrucción y acondicionamiento se realizan a marchas forzadas. Un mes después llega la paz y vuelven los aviones de los campos cercanos que fueron empleados en la contienda. Los primeros en llegar fueron los «Junkers Ju 52» y «Heinkel He111» alemanes, que junto a los «Savoia Marchetti» italianos forman el Grupo de Transporte. Un «Loockheed Electra» confiscado es la representación americana. También llegan los grupos de caza, el 21 formado por los legendarios «Chirris» de García Morato, y el 31 de Asalto de José Muñoz Jiménez, con los «Heinkel 51».

Al frente del aeródromo está el teniente coronel Gerardo Fernández Pérez, quien debe preparar al personal, aparatos e instalaciones para el primer desfile de la Victoria.

En el mes de agosto de 1939 se crea el Ministerio del Aire, nombrándose al general Juan Yagüe Blanco para dirigirlo. El nuevo Ministerio asume la organización del Ejército del Aire con independencia de las otras armas y cuerpos, así como la de la Aviación Civil, e incluso de las complejidades de la diezmada industria aeronáutica.

1919. Cuartel de Artillería Getafe.

Se crea la Dirección General de Material para servir de enlace de los Servicios Territoriales de Industria, siete en total, ubicados en Madrid, Sevilla, Valencia, Barcelona, Zaragoza y Bilbao. La medida obtiene un resultado espectacular, impulsando la industria aeronáutica que logra un ritmo sorprendente en su producción.

El 10 de diciembre de 1939, coincidiendo con la festividad de la Patrona del Ejército del Aire, el embajador de Italia en España, general Gambara, hace entrega al general Yagüe, ministro del Aire, de una gran talla en madera de Nuestra Señora de Loreto, regalo de los aviadores italianos a los españoles. Esa imagen permanece desde entonces en la capilla de la Base Aérea de Getafe.

Entrega de de la imagen de Nuestra Señora de Loreto por los aviadores italianos.

En junio de 1942 se celebra en la base la primera jura de bandera del recién creado Ejército del Aire tras la Guerra Civil. A finales de marzo de 1943, las Academias del Ejército del Aire se reúnen en la base para preparar el Desfile de la Victoria. Llegaron en diversos aparatos de transporte aéreo para realizar en Getafe los ensayos previos a la parada militar.

En el mes de junio de 1943, ante la curiosidad de la totalidad de la plantilla de CASA, despega de la base aérea el primer trimotor «Junkers 52» construido en la factoría getafense. Un mes después, el aparato es probado en vuelo por el jefe del Estado Mayor del Aire, Eduardo González Gallarza, junto al propio Ministro del Aire, Juan Vigón, de pasajero.

En el año 1954 tres nuevas unidades se establecen en Getafe: la 57 Escuadrilla del Servicio Aéreo de Rescate (SAR), la Escuela Central de Automóviles y el Parque Central de Automovilismo (actual Centro Logístico de Material de Apoyo). A primeros de julio de 1955 se crea el Ala 35 de Transporte y en el mes de octubre se establece en la base aérea la 57 Escuadrilla del SAR. Al mando del capitán Ricardo Ferrer se organiza su dotación, cuyos componentes se adiestrarían en los Estados Unidos en el manejo y mantenimiento de helicópteros.

Esta unidad se mantiene en Getafe hasta el año 1971, cambiando su denominación por 803 Escuadrón, trasladándose a Cuatro Vientos; esta Unidad, cuyo primer jefe

fue el comandante Juan Pedro Durán, se distinguió por la profesionalidad, arrojo y valentía de sus componentes.

Entre 1979 y 1992 se constituye en Guinea Ecuatorial un destacamento de dos aviones C-212 «Aviocar», fruto del acuerdo entre el citado país y España en materia de seguridad y defensa. Igualmente se produjo entre 1989 y 1990 el despliegue de ocho aviones en Namibia. El Ala 35 fue la primera unidad de las Fuerzas Armadas españolas que participó en «misiones internacionales» bajo mandato de las Naciones Unidas (UNTAG). Asimismo ha participado en numerosas misiones en el Golfo Pérsico, así como en la misión de Naciones Unidas en Ruanda (UNAMIR), tras los enfrentamientos étnicos entre Hutus y Tutsis. Sería prolijo enumerar la cantidad de destacamentos y despliegues en que ha participado la Unidad y participa; sirva de ejemplo entre 2006 y 2008 el destacamento Alcor en Herat (Afganistán), en el marco de la misión ISAF de la OTAN y en la actualidad el destacamento Marfil con un avión C-295, en Dakar (Senegal), formando parte de la Operación Serval de apoyo a Mali de los franceses y el destacamento MAMBA en Libreville (Gabón) en apoyo también a Francia, con un C-295.

Son muchos y muy importantes los acontecimientos que han acaecido en la base aérea de Getafe y antes en el aeródromo desde hace más de 100 años, los cuales debido a la extensión de este artículo no sería posible detallar con la precisión que hubiésemos deseado. Esperamos que este relato nos ayude a comprender mejor la excelente simbiosis producida entre el pueblo de Getafe y la Aeronáutica durante ese largo periodo.

Reforzar lazos

En la actualidad es muy habitual la asistencia de las autoridades civiles y militares de la ciudad de Getafe a todos los actos castrenses que organizan las diferentes unidades militares asentadas en la ciudad y es reciproco y también habitual la presencia de los responsables de las diferentes Unidades militares en actividades académicas, culturales y sociales que organizan las instituciones locales.

El Centenario de la creación de la base aérea de Getafe significa mucho para la ciudad, historia viva de la unión del pueblo y la aviación. Los innumerables acontecimientos habidos, tanto nacionales como internacionales, han hecho de Getafe la cuna de la aviación española, sin olvidar, sobre todo su vinculación con la aeronáutica y su aportación al progreso de la ciudad, del Grupo Airbus, otrora Construcciones Aeronáuticas.

Son muchos los militares y civiles que han dado su vida por servir a España participando activamente en el desarrollo de la aviación española, desde sus inicios en 1911 hasta nuestros días. Aprovechamos este artículo para rendir un sincero homenaje a todos los fallecidos en la histórica Escuela Nacional de Aviación de Getafe (ENA), volando en aquellos austeros aeroplanos, intentando alcanzar el título de piloto, batir récords o marcas y también a todos los militares que fallecieron en cumplimiento de su deber.

A lo largo de 2020, la base aérea de Getafe y su Ala 35 está cooperando en la recogida y distribución de material sanitario, necesario para controlar la expansión de la pandemia COVID-19, contribuyendo con los aviones C-295 del Ala 35 a la distribución de material sanitario para los diferentes centros hospitalarios de España. El C-295 se puede configurar en versión medicalizada con capacidad UCI que configura y atiende el personal de la Unidad Médica de Aeroevacuación (UMAER). Puede llevar tres pacientes críticos y cuatro pacientes leves contagiados de coronavirus.

Son muchas las actividades previstas para conmemorar este importante evento, no obstante la lucha mantenida contra el COVID-19 ha hecho que se aplacen para concentrar todo el esfuerzo en vencer la pandemia que asola el mundo y en especial a España, algo inusitado hace unos meses pero que está sacudiendo al mundo con fuerza.

Es una guerra diferente, sin un enemigo convencional, pero que debemos acostumbrarnos a enfrentar y prever para estar preparados y no permitir que tenga consecuencias en nuestra forma de vida, en nuestra sociedad.

El esfuerzo realizado por las Fuerzas Armadas, por el Ejército del Aire y por el personal del ALA 35 y Base Aérea de Getafe para controlar la expansión de la COVID-19, ha sido intenso y agotador, compensado por la satisfacción del deber cumplido en favor de nuestros ciudadanos, al haber mitigado los efectos de la pandemia, que todavía está presente en nuestras vidas. A pesar de ello, nuestros corazones se sienten tristes debido a la gran cantidad de personas fallecidas, sobre todo gente de avanzada edad que no han podido ganar la batalla a este enemigo invisible.

Emisión por Correos de un sello conmemorativo de los 100 años de la creación de las primeras cuatro bases aéreas en España.

25 de marzo: CORREOS emite un Sello conmemorativo del Centenario de las cuatro primeras Bases Aéreas de España: Getafe, Tablada, León y Zaragoza

Fecha de emisión: 25/03/2020

Procedimiento de Impresión: Offset

Papel: Estucado, engomado, fosforescente

Tamaño del sello: 28,8 x 40,9 mm

Efectos en pliego: 25

Valor postal de los sellos**:** Tarifa C: 1,55 €

Tirada: 160.000 sellos

El 18 de marzo de 1920, la Gaceta de Madrid publicó el Real Decreto por el cual se creaba la división aérea de España en cuatro zonas denominadas Bases Aéreas, con el fin de organizar y distribuir los destacamentos y servicios de la incipiente fuerza aérea española.

Las cuatro Bases Aéreas se ubicaron en Getafe (Base Aérea Central), Zaragoza, León y Sevilla (Base Aérea de Tablada). Cada una de las bases debía contar con los elementos y servicios técnicos indispensables para su funcionamiento de manera independiente como hangares, depósitos para combustible y munición y talleres, entre otros, con el fin de dar servicio a cuatro escuadrillas de aviones, tres de reconocimiento y una de combate.

El establecimiento de las cuatro bases se considera fundamental para la formación de una estructura de defensa aérea del territorio español que daría lugar, unos años más tarde, a la constitución del Ejército del Aire.

Por otro lado, las bases aéreas dejaron una fuerte impronta en la cultura, sociedad y economía española, tanto a nivel nacional como en las ciudades donde fueron ubicadas.

De manera simultánea se conmemora el centenario de la construcción de la primera torre de mando o señales del aeródromo de Cuatro Vientos. Su diseño se basó en un proyecto redactado en julio de 1919 por el comandante de Ingenieros Leopoldo Giménez, aprobado por una Real Orden del 11 de agosto del mismo año, y desarrollado por Enrique Sierra en sus talleres del Paseo de las Delicias de Madrid. Para desarrollar este emblemático edificio se siguieron las pautas utilizadas en los faros marítimos de la época. Es considerada como la primera torre de control de España y una de las más antiguas de Europa y del mundo.

El sello muestra con un 100 grande para destacar los 100 años en los que cada número contiene la imagen de un elemento: la torre de Cuatro Vientos, la escarapela del Ejército del Aire español, con los colores de la Bandera Española y el logotipo creado para la efeméride. Todo ello enmarcado con un fondo de pista de aterrizaje donde en las bandas blancas aparecen nombradas las 4 bases aéreas.

Fuente: CORREOS, España.

Bibliografía:

- J. Goma Oruña, Historia de la Aeronáutica Española, Madrid, 1946.

- J. Arraras Iribarren, Historia de la Cruzada Española, Madrid, 1984.

- J. Velarde Silió, Aviones españoles desde 1910, Madrid, Fundación Infante de Orleans, 1995.

- R. González Granda Aguade, Crónica Aeronáutica, Madrid, 2004.

- Adolfo Roldán Villén.

- Manuel de la Peña Rodríguez-Martín, Medio Siglo de la Aviación en Getafe, 1998.

- Real Academia de la Historia.

- Revista Aeroplano.

- Revista de Aeronáutica.

- Archivo de la Base Aérea de Getafe.

- Archivo Histórico del Ejército del Aire.

- Correos. España.

- Archivo Municipal de Getafe.

El Bristol 29 M-AAFA, protagonista en Annual

Mariano José García Consuegra
Doctor en historia
Suboficial del Ejército del Aire

Introducción

La buena estrella del general Fernández Silvestre que había iluminado sus triunfos en combate se apagó súbitamente. Esta vez la temeridad de la que hacía gala ante sus subordinados le costaría muy caro, perdiendo la vida junto al grueso de su ejército, en la zona oriental de Protectorado español de Marruecos.

Frente a unos cabileños medianamente desorganizados, un ejército occidental experimentado y bien armado terminó sucumbiendo sin que las armas más modernas como la artillería o la aviación fuesen suficientes para reprimir la violencia desenfrenada de las tribus rifeñas.

La aviación, que había demostrado su autonomía como arma de combate en la guerra mundial, abandonó a las tropas en el momento que más se necesitaba de cobertura aérea. El capitán Fernández Mulero al mando de los seis aeroplanos DH-4 que componían la 2.ª escuadrilla ubicada en el aeródromo de Zeluán (Melilla), mantuvo la rutina sin adoptar ninguna medida extraordinaria a pesar de su arriesgado vuelo en Ben Tieb, donde demostró suficiente coraje para ser reconocido con la Cruz al Mérito Militar. Al día siguiente los defensores del aeródromo quedaron sitiados y los aeroplanos y material de vuelo destruidos. Los aviadores perdieron sus alas con la sola excepción de un aeroplano civil alquilado por el periódico *El Liberal* que aterrizó en el campo de tiro de Rostrogordo pilotado por el oficial inglés De Havilland acompañado del exmilitar y antiguo jefe del aeródromo de Zeluán, José Espinosa Arias, en calidad de reportero.

Francisco Echagüe Santoyo, general jefe del Servicio de Aeronáutica Militar, llevo a cabo el necesario proceso de renovación y modernización de la Aviación Militar tanto en material, personal e instalaciones, para adaptarla al nuevo periodo histórico resultante del fin de la Primera Guerra Mundial. (Historia de la Aviación Española).

El general Echagüe o el renacimiento del Servicio de Aviación

La finalización de la Primera Guerra Mundial impulsó las operaciones militares en las campañas de Marruecos largo tiempo paralizadas. Coincidió en el tiempo con el nombramiento del general de Ingenieros Francisco Echagüe Santoyo como nuevo jefe de la Sección y Dirección de Aeronáutica, que no le impidió continuar ejerciendo como ayudante honorario del rey Alfonso XIII.

El general Echagüe se apodaba *René* por su larga estancia en París, desde el desencadenamiento de la Gran Guerra, como agregado militar de España. Pese a no ser piloto ni observador, conocía profundamente la aviación aliada y, desde su nombramiento, acometió un ambicioso plan de modernización de la aviación militar española en todos sus ámbitos comenzando por la formación del personal aéreo, la apertura de aeródromos y la adquisición de aeronaves. La modernización de la aviación se convirtió en una exigencia lógica para adaptarse a los cambios operados por la conflagración mundial trasladados a las campañas de Marruecos, y su adecuación a la realidad de España, de manera «proporcionada a nuestro medios y a la superficie de terreno nacional que hay que defender, riqueza y vidas que hay que proteger»[1].

El renacimiento de la aviación militar española se concretó con la publicación del R.D. de 17 de marzo de 1920 sobre organización de las fuerzas y servicios de la Aeronáutica Militar. No obstante, los recursos continuaban siendo insuficientes para proporcionar servicios efectivos con que contribuir al éxito de las operaciones terrestres. Paralelamente,

Mapa del Protectorado español de Marruecos, con expresión de los aeródromos existentes en 1921. Elaboración propia a partir de www.wikipedia.es.

aumentaba la afluencia de jóvenes aviadores provenientes de armas muy diversas, que ampliaban las posibilidades de la aviación con renovada voluntad y temperamento, pero en multitud de ocasiones, a costa de mortales sacrificios.

Desde el fin de la Primera Guerra Mundial, una vez superada la neutralidad en el Protectorado español de Marruecos que impedía emprender acciones militares de envergadura por temor a sembrar la desconfianza de los franceses; con el triunfo de estos últimos, y una vez eliminado el obstáculo de Alemania, España impulsó las acciones militares como compromiso de su política territorial que la obligaba a la ocupación efectiva de su zona de responsabilidad.

El Gobierno de España aceleró la adquisición de aeroplanos principalmente de escuela y de bombardeo, adaptados a las condiciones y necesidades del teatro de operaciones norteafricano porque, por encima de cualquier consideración, la principal razón de ser de la Aeronáutica Militar española pasaba por el apoyo a las operaciones del Ejército de Tierra.

Para ello se contaba con tres aeródromos: dos en la zona occidental (Aumara y Sania Ramel) y uno en la oriental (Zeluán). En enero de 1920 se creaba el Grupo de Escuadrillas de África al mando del comandante José María Aymat Mareca, formado por la 1.ª escuadrilla de Tetuán, dirigida por el capitán Apolinar Sáenz de Buruaga (fundamentalmente con aeroplanos Breguet XIV y DH-4), y la 2.ª escuadrilla de Zeluán, compuesta por AME *mixtos* que pronto serían sustituidos por aeroplanos DH-4 coincidiendo con la incorporación a la jefatura del capitán Pío Fernández Mulero. La 3.ª escuadrilla de Larache dirigida por el capitán José Legorburu, se ubicará en mayo en el aeródromo de Aumara (Larache) –que sustituirá al de Arcila–, completando de esta forma el despliegue aeronáutico en Marruecos.

Bajo los cielos de España

La nueva política aeronáutica propiciada por Echagüe, implicaba el acercamiento de la aviación a la ciudadanía; para ello protagonizó episodios como el desplazamiento a mediados de mayo de 1921 de varios aeroplanos desde el aeródromo de Cuatro Vientos (Madrid) a Valladolid, para realizar algunas exhibiciones con motivo de la entrega del mando del Regimiento de Cazadores Victoria Eugenia (22º de Caballería) a la Reina, y de la ceremonia de la colocación de la primera piedra de la nueva Academia de Caballería. Asistió el comandante general de Melilla general Manuel Fernández Silvestre en representación de las unidades de Caballería del Ejército de África que, de regreso a la plaza, gestionó en Madrid con las autoridades políticas asuntos de «gran interés».

A mediados de julio varios aeroplanos se dirigían rumbo al aeródromo de Gamonal (Burgos) al objeto de participar en los actos conmemorativos del VII Centenario de la construcción de la catedral burgalesa, entre los que se incluían varios espectáculos aéreos.

La novedad de este tipo de exhibiciones llamó la atención de gran número de paisanos y foráneos que se acercaron al campo para contemplar directamente las evoluciones en la línea de vuelo y el constante movimiento de aparatos voladores civiles bajo la supervisión de la Sociedad Otie, probablemente contratada para realizar los espectáculos aéreos de las fiestas del VII Centenario.

Entre los aeroplanos aterrizó procedente de Lasarte (San Sebastián) el mayor Hereward de Havilland tripulando un Bristol, siendo muy posible que se tratase del Bristol 29 Tourer núm. 6120 matriculado como M-AAFA. El oficial inglés era muy conocido y apreciado por sus reiteradas exhibiciones aéreas en todos los rincones de España, además había desempeñado otros puestos como profesor de pilotos, taxista aéreo, agente de ventas y probador de aeroplanos. Finalizado su concurso, el próximo destino sería el aeródromo de Cuatro Vientos, aunque el festival de la aviación prosiguió cediendo el protagonismo a la aviación militar.

El broche final de tan fastuosas celebraciones lo cerraría una carrera o «raid» aéreo con el recorrido Burgos-Vitoria-Burgos-Palencia-Burgos que presidiría el general Echagüe. La Aviación Militar quedaría sobradamente representada por once aparatos: dos Breguet XIV, tres Avro 504K, tres DH-4 y otros tres DH-6. El triunfo correspondió a los aviadores Antón, Vaquera y Manzaneque, pero Echagüe excusó su presencia en la entrega de los premios pues se vio obligado a tomar el automóvil y emprender el viaje de vuelta a Madrid. El ministro de Instrucción Pública Francisco Aparicio, abandonó Burgos a la una de la madrugada. El Rey acompañado de los generales Moruelo y Milans del Bosch aplazó su descanso en San Sebastián donde había llegado la jornada anterior, para tomar rápidamente el expreso en dirección a la capital donde sucesos de extrema gravedad exigían su presencia.

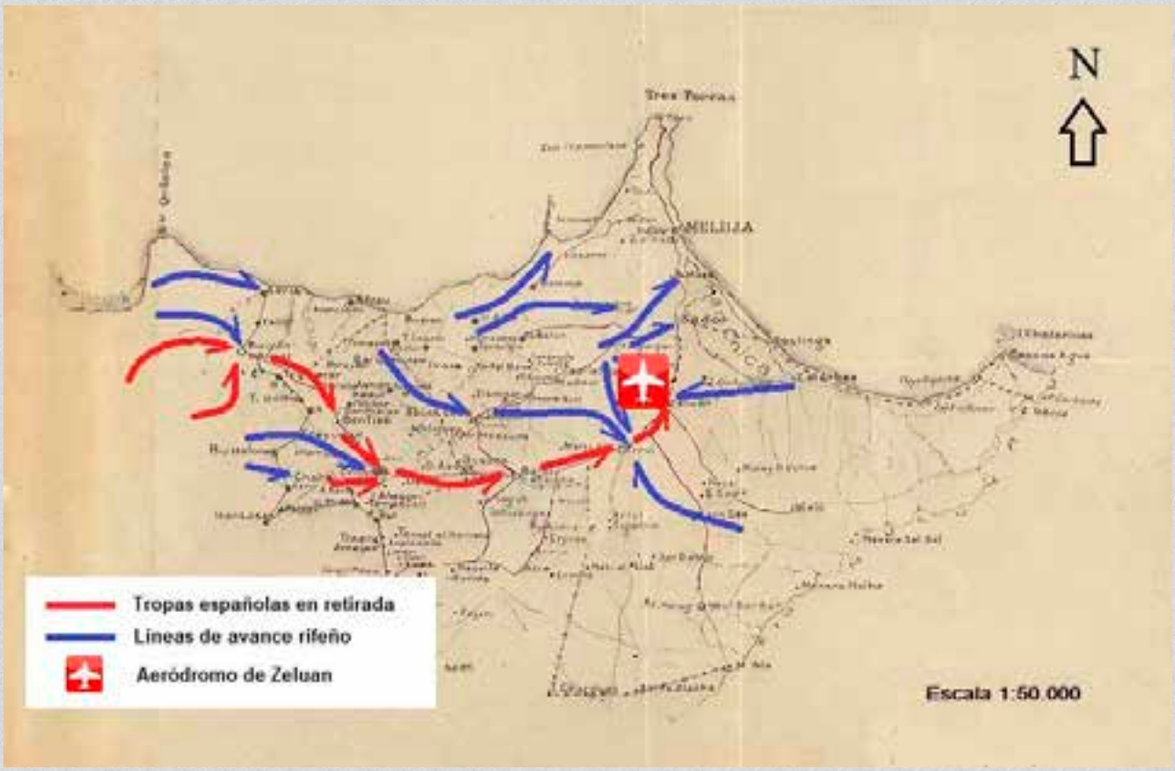
El Bristol 29 Tourer, era la versión civil de F.2b Fighter. Este modelo montaba un motor Amstrong Siddeley Puma de 240 CV. Con unas dimensiones de 12 m de envergadura por 8 m de longitud, desarrollaba una velocidad de crucero de unos 150 km/h y contaba con una autonomía de unos 640 km. Con este modelo la Sociedad Otie pretendía establecer una doble línea aérea regular con la ruta San Sebastián-Madrid para el transporte de personas y correo, requiriendo la utilización de aeródromos de la Aeronáutica Militar y de otros bajo la inspección del Ministerio de Fomento. (Mundo Gráfico).

Volando hacia el desastre

En la práctica, en el ámbito militar, tras el fin de la Primera Guerra Mundial, se retomó un ciclo expansivo con avances en las zonas occidental y oriental del Protectorado español de Marruecos.

En la zona oriental el objetivo era controlar la bahía de Alhucemas. El general Fernández Silvestre nombrado comandante general de Melilla, desde principios de 1920 inició una arriesgada campaña de avance logrando éxitos inmediatos. En 1921 se reanudó el avance por el río Amekran. Silvestre no dejaba de solicitar medios materiales y humanos para afianzar la ocupación del territorio, pero esos recursos –incluidos los aéreos– nunca llegaban. Atravesó la línea roja del cauce del río Amerkan que limitaba el territorio de la cabila de Beni Urriaguel sin resolver las importantes carencias que la acción del ministro de Guerra vizconde de Eza, trató de satisfacer, pero la inestabilidad política de la nación además de su déficit presupuestario crónico, dificultaban la asunción de cualquier compromiso.

A la fallida toma de Abarrán el 1 de junio de 1921 Abd el Krim, líder de los rifeños, respondió rápida y eficazmente. El día 21 sucumbía Igueriben. En Annual, a unos 100 km al este de Melilla, las unidades españolas desplegadas iniciaron un repliegue difícil de organizar por el general Navarro camino a Melilla.



Modificar pie de foto: Gráfico del camino seguido por las tropas españolas en retirada (en rojo), y las tribus cabileñas atacantes (en azul) en dirección a Melilla de julio a agosto de 1921. Elaboración propia a partir de Expediente Picasso (Archivo Histórico Nacional).

En esa ruta se hallaba el aeródromo de Zeluán que contaba con una dotación de seis aeroplanos DH-4. La tarde del 23 su jefe, el capitán Mulero, confiado en la normalidad de la situación ordenó que todos los aviadores –excepto el teniente observador Martínez Vivanco y el alférez Martínez Cañadas al mando de las tropas del destacamento–, regresasen a Melilla. A la mañana siguiente las comunicaciones se cortaron, y el aeródromo, sus hombres y sus aviones quedaron aislados. La alcazaba como el aeródromo, permaneció cercada sin víveres, sin municiones, sin medicinas y sin posibilidad de recibir auxilio a pesar de los 24 km que la distanciaba de Melilla.

Un avión civil en la guerra de Marruecos

Días antes circulaban por las redacciones de los principales periódicos españoles alarmantes rumores relacionados con sangrientos combates ocurridos en la zona oriental del Protectorado por la sublevación de elevados contingentes de rifeños que habían atacado masivamente a las tropas de algunas posiciones avanzadas y blocaos, obligando al general Silvestre a emplear todos los elementos de combate para repeler la agresión.

Las escuetas y genéricas notas de prensa sobre «La acción de España en Marruecos», dieron paso a la sucesión de titulares en las portadas del día 23: «Los graves sucesos desarrollados en la zona de Melilla» (*La Acción*), «Sangriento combate en Melilla» (*La Correspondencia de España*), «Ataques de los moros a Anual e Igueriben» (*La Época*), «Los rumores de ayer y las realidades de hoy» (*La Voz*), que sin complejos anunciaban la muerte en el frente del general Fernández Silvestre.

Oficialmente nada se había confirmado ni desmentido excepto la urgente convocatoria del Consejo de Ministros con la presencia del Rey. Tampoco se encontraban enviados especiales siguiendo las operaciones de avance; Por orden del Ministerio de la Gobernación se estableció el control de la censura en teléfonos y telégrafos respecto a las noticias de Marruecos y a los inminentes movimientos de tropas y buques que mostraba en realidad la abierta ocultación de dramáticos sucesos a los que se evitaba dar público conocimiento.

En un estado de confusión y nerviosismo con la profusión de todo tipo de rumores, los esfuerzos gubernativos para evitar el alarmismo chocaban con los intereses de la prensa dispuesta a informar sin escatimar esfuerzos. Hasta el sábado día 23 el ministro de la Guerra esperó para citar a los directores de los principales medios para confirmar algunos extremos como la retirada de Annual y la desaparición de Silvestre, apelando a la colaboración patriótica de la prensa, es decir, a la autocensura. No obstante, este llamamiento a la sumisión, que se sumaba a la censura (declarada oficialmente el día 25) y al control de las comunicaciones telegráficas, se interpretó en algunos medios como una llamada a la averiguación directa de los sucesos.

Entre estos figuraba el periódico madrileño *El Liberal* que, acostumbrado a las campañas de descrédito, lanzó un número extraordinario a propósito de los incidentes en la comandancia de Melilla, que se agotó conforme iban saliendo los impresos. Impulsado por el éxito de ventas –superior a los cien mil ejemplares–, ignorando previsibles denuncias y apelando al derecho de divulgación, el director y diputado por Huesca, Miguel Moya Gastón de Iriarte, decidió enviar un redactor a Marruecos al objeto de ser los primeros en obtener informaciones fidedignas sobre el terreno. Pero existía un

José Espinosa Arias, oficial del Arma de Infantería, desde muy joven apostó por la aviación tomando parte en el curso de pilotos de aviación junto a destacados aviadores como Felipe Matanza, llegando a ser nombrado jefe del aeródromo de Zeluán en 1916. (Historia de la aeronáutica española).

problema insalvable con las comunicaciones por la imposibilidad de realizar el trayecto en automóvil o en ferrocarril, llegando por exclusión a la posibilidad de trasladarse a Melilla en avión, al modo de los grandes periódicos europeos e inaugurar en España el llamado reportaje «en aeroplano».

Entre los redactores se encontraba José Espinosa Arias, antiguo capitán de Infantería separado del servicio definitivo en 1919 por sentencia de un Tribunal de honor. Se daba la circunstancia que el excapitán Espinosa pertenecía al Servicio de Aviación Militar habiendo obtenido el título de piloto el 4 de septiembre de 1914, de modo que se buscó un aeroplano de alquiler para que pudiera realizar el vuelo. La búsqueda resultó infructuosa pues aunque este servicio comercial se realizaba en el caso de los automóviles, no se ofertaba para los aeroplanos (meses más tarde el aeródromo Bayo lo ofrecerá a sus clientes).

Ante este tipo de limitaciones *El Liberal* valoró desistir de su propósito, pero puestos a vencer dificultades, los periodistas contactaron con el famoso aviador Hereward de Havilland alojado en esos días en el hotel Palace de Madrid. Con cierta tranquilidad y tras sopesar el riesgo de la empresa, el piloto anglosajón se mostró dispuesto a realizar el trayecto, permaneciendo en Melilla el tiempo imprescindible para recopilar la información indispensable y volver rápidamente a Madrid. Se asumieron íntegramente sus exigencias pues no confrontaban con las necesidades del periódico que buscaba esas noticias que con tanta impaciencia esperaban sus lectores y el resto de medios de comunicación de España.

Hereward de Havilland, pionero de la aviación inglesa y hermano menor del ingeniero Geoffrey de Havilland, fue condecorado por su destreza en el combate aéreo como piloto de la RAF durante la Primera Guerra Mundial. Recorrió numerosos países participando en exhibiciones aéreas sobre todo en España, aunque acabó sus días en Australia. (https://es.wikipedia.org/wiki/Geoffrey_de_Havilland).

De Havilland apostaba sobre seguro –o así creía– ya que conocía bien los cielos de la zona oriental del Protectorado pues hacía poco más de un año, en marzo de 1920, pasó unas semanas en Melilla probando los seis relucientes DH-4 recientemente adquiridos. Aunque todavía no realizaban misiones operativas, participaron en acontecimientos con el efectuado el 14 de febrero con varios *mixtos* para dar la bienvenida al nuevo comandante general Manuel Fernández Silvestre.

Como estaba previsto, a las cuatro de la madrugada del domingo 24 de julio, el chofer de *El Liberal* paró el automóvil delante de la sede del periódico para recoger a Espinosa, que no apareció pues había marchado con anterioridad a Cuatro Vientos. Seguidamente recogía a De Havilland. En el campo de vuelo varios soldados sacaban el aeroplano Bristol 29 Tourer M-AAFA del hangar y ultimaban los preparativos del vuelo bajo la atenta mirada de Espinosa quién ya había preparado un paquete con provisiones para el viaje.

El día amanecía espléndido, diáfano. De Havilland efectuó las comprobaciones pertinentes en planos, timones, tensores… Espinosa se acomodó en el puesto del pasajero, se cubrió con el casco, mientras que la hélice comenzó a girar provocando una nube de polvo. El aeroplano despegó para perderse con rumbo Sur. Según el plan de vuelo previsto, sobrevolaron Córdoba y Sevilla, y cruzaron el estrecho de Gibraltar atravesando un mar de nubes hasta Tetuán donde tomaron tierra sin novedad a las nueve de la mañana. El viaje había resultado apacible, sin apenas incidencias más allá del calor sofocante, pero el camino hacia Melilla se presentaba un tanto incierto por la presencia de nubes que no desaparecieron hasta las cuatro y media de la tarde cuando retomaron el vuelo.

Debido al poco fiable comportamiento del motor, descendieron a escasa altura sobrevolando una zona abrupta y accidentada como es el norte de Marruecos, que prefirieron evitar volando sobre el mar para, en caso de avería, amerizar antes que caer en tierra, lastimarse y exponerse a ser capturados por los rifeños. La intranquilidad aumentaba dilatando el tiempo de vuelo. La visión del Peñón de Alhucemas les cambió la cara pues significaba el acceso a la zona bajo control español.

Cuando calcularon que superaban los límites de la cabila de Beni Urriaguel viraron rumbo Sureste, abandonando el mar y sobrevolando las posiciones de primera línea de frente en dirección a Zeluán. A su paso el espectáculo se tornaba desolador: blocaos desiertos, tiendas destruidas, hogueras humeantes…, y cientos de personas en febril actividad que dejaban tras de sí un reguero de material, de heridos y de cadáveres.

El horrible espectáculo que iban presenciando excitó la inquietud del piloto inglés que reiteraba que jamás volvería a repetir un viaje con la amenaza constante de la muerte, olvidando sus servicios en campañas aéreas en Europa y Oriente Medio durante la Primera Guerra Mundial cuando fue condecorado con la Orden del Servicio Distinguido (*Distinguished Service Order*), siendo en ese momento el piloto más joven en recibir la distinción británica.

De Havilland desconocía por completo la magnitud del desastre, mientras que el locuaz Espinosa apenas podía articular palabra. Desde el aire comprobaron la verdadera magnitud de la catástrofe: las posiciones abandonadas, los restos de incendios, los cuerpos sin vida de soldados esparcidos por el camino, el olor a muerte… A través de la hélice divisaron el ansiado campo de Zeluán e iniciaron el descenso.

El piloto inglés era conocido en los ambientes aeronáuticos por la maniobra que acostumbraba realizar antes de tomar tierra, acostando el aparato sobre un plano indicando el encendido de una hoguera para que el humo señalase la dirección del viento. Así actuó, y la inesperada respuesta que recibió consistió en varios disparos de fusil, reaccionando de inmediato elevando el aparato para dirigirse a la alcazaba donde les ofrecieron una bienvenida en términos similares.

Para Espinosa la contemplación de los edificios de Zeluán constituyó un momento de indescriptible pesadumbre pues se acumulaban en su mente los recuerdos de aquel campo donde en tantas ocasiones había despegado, volado y aterrizado a los mandos de aeroplanos como los Nieuport IV-G, y del que llegó a ostentar la jefatura –en concreto del 10 de noviembre de 1916 al 2 de febrero de 1917— cuando sustituyó a su compañero de promoción de pilotos el capitán Felipe Matanza.

La urgencia por tomar tierra impedía cualquier pesadumbre, por ello viraron al Norte, hacia Nador donde esperaban contar con mayor seguridad. La visión de Nador en llamas ni siquiera les movió a intentar la maniobra de aterrizaje, «¡A Melilla!» exclamó Espinosa.

En la plaza no existía ningún campo de aterrizaje pues los servicios aéreos se proporcionaban desde Zeluán. El único espacio vacío que hallaron se disponía junto al fuerte de Cabrerizas Altas, en Rostrogordo, donde definitivamente tomarían tierra en condiciones extremas, rozando con los

planos las murallas de cuartel del Ceriñola, y evitando accidentarse gracias a la enorme pericia del piloto inglés. Al bajar del aparato varios oficiales salieron a su encuentro para interrogarles por sus impresiones al sobrevolar los restos de la tragedia. En la práctica fueron los recién llegados quienes recibieron indicaciones sobre el estado de la comandancia y los asuntos a tratar con los altos mandos.

En la redacción respiraron aliviados al leer el ansiado telegrama: «Hemos tomado tierra en Melilla. Abrazos. Espinosa».

De inmediato, acompañado de un fotógrafo, el periodista marchó a entrevistarse con el general Berenguer quién había desembarcado en la plaza la noche anterior, y apenas disfrutó de un minuto descanso para analizar la situación. En términos estrictamente legales, el lugar donde debieron trasladar a los aviadores era la cárcel pues en esas delicadas circunstancias nadie que no fuese militar, podía pisar una plaza de guerra; pero quizá a las autoridades militares –y políticas– les resultó tan sorprendente la actitud del periódico al objeto de informar verazmente a los lectores, que el ayudante del general, comandante Sánchez Delgado, facilitó el encuentro. En realidad, las trece horas que el periodista permaneció en Melilla fueron monitorizadas por el Gobierno que autorizó las entrevistas y fotografías con los altos mandos general Dámaso Berenguer, general José Sanjurjo (ascendido a comandante general) y coronel Sánchez Monje.

El alto comisario Berenguer accedió a responder las preguntas pese a las presiones y desconcierto del momento, no sin antes confesar que el ministro de la Guerra, vizconde de Eza, le anunció por telégrafo y con cierta extrañeza la visita de un aeroplano con varios periodistas madrileños pero ante la tardanza llegó a temer por cualquier desgracia, sobre todo teniendo en cuenta la inexistencia de campos para su aterrizaje.

Espinosa inició la entrevista con el general preguntando sobre el estado de las posiciones del campo exterior que habían sobrevolado confirmando el sitio del general Navarro en Monte Arruit y comentando las posibilidades para su abastecimiento; y sobre las noticias, versiones e interpretaciones que circulaban en Madrid acerca de los percances que, como no podía ser de otra manera, concluían con la opinión favorable a la evacuación de Melilla. Resultaba inverosímil que la publicación de la conversación fuese permitida por la censura; una de las cuestiones se realizó en este sentido:

- ¿Serán muchos los muertos, mi general? –preguntó el periodista Espinosa.
- Es imposible averiguarlo de momento; ni quizá todavía en algún tiempo. Para ello será preciso contarlos en el campo, y por ahora no dispongo de fuerzas para alejarme de la plaza.

Seguidamente Espinosa conversó con Sanjurjo quien le felicitó por el arriesgado viaje en aras del loable interés por informar –Sanjurjo siempre manifestó su especial simpatía hacia la aviación y los aviadores; paradójicamente, el azar quiso que encontrase la muerte en un accidente aéreo–; y le rogó que portase una carta que había de escribir a su familia. Berenguer le confió otra misiva con el encargo de entregarla a su madre; incluso el comandante Juan Beigbeder, viejo conocido del excapitán Espinosa, redactó a toda prisa otra carta. La noticia del transporte-correo circuló con rapidez en Melilla; y es que civiles y militares hallaron en los textos manuscritos el mejor y quizá único medio para comunicar y tranquilizar a sus seres queridos. Muy diferentes a la última misiva que dirigió Silvestre a Berenguer en la que afirmaba textualmente que: «Todo ha terminado».

Conocieron que en los hospitales se incrementaron las cifras de ingresos y que en el muelle fondearon varios buques desembarcando tropas. Mientras tanto De Havilland conversaba amistosamente con los oficiales de aviación que transmitieron la existencia de bidones de combustible para aeroplanos que desplazaron a Rostrogordo para llenar los depósitos de su Bristol.

En el hotel, a la hora de la cena, contaron con la compañía del capitán Fernández Mulero, jefe de la escuadrilla de Zeluán, cuyas fuerzas se encontraban cercadas en pleno combate. Mulero les comentó las incidencias de su último vuelo el día 23 que se saldó con la lesión de su observador el capitán Luís Montalt, ya que la búsqueda del preciso acierto en los bombardeos contra los cabileños les obligaba a volar bajo. Al día siguiente, cuando intentó trasladarse a Zeluán, a la altura de la segunda caseta, la carretera estaba cortada. En realidad, el asunto que movió a Mulero a buscar a Espinosa fue la necesidad de conocer el estado del aeródromo y de las fuerzas que allí se defendían por el fundado temor de que, ante un asalto, los defensores hubiesen destruido los aeroplanos pues no entraba entre sus planes la remota posibilidad de que los aeroplanos cayesen intactos en poder del enemigo.

Pío Fernández Mulero, capitán de Ingenieros y jefe de la 2ª escuadrilla de Marruecos ubicada en Zeluán (Melilla) desde su creación en enero de 1920 hasta su desaparición en julio de 1921. (http://losnombresdel-desastre.blogspot.com/).

La sola posibilidad de una avería que los obligase a aterrizar al sobrevolar las posiciones abandonadas y ahora en poder de los rifeños, inclinó a modificar la ruta de regreso prefiriendo dirigirse a Armilla (Granada) aunque los bravos expedicionarios tuvieran que atravesar el mar sin ningún apoyo, que a volar hacia Tetuán y caer en zona hostil.

El Bristol 29 Tourer retrasó su despegue de las cinco a las siete menos cuarto de la madrugada del lunes día 25, festividad de Santiago apóstol, patrón de España. Les acompañaron a pie del avión los oficiales de la Aviación Militar atrapados en Melilla. Se estimaba que aterrizarían en Cuatro Vientos hacia las once de la mañana porque seguirían una ruta más directa cruzando el mar Mediterráneo y entrando en la Península a la altura de Adra (Almería), rumbo a los llanos de Armilla (Granada) donde realizar una escala técnica. Esta vez, para prevenir los efectos de un posible amerizaje, se equiparon con dos rollos salvavidas.

Itinerario seguido por el Bristol de Espinosa y De Havilland en su viaje relámpago a Melilla los días 24 y 25 de julio de 1921. Elaboración propia.

En el proyectado aeródromo de Armilla se carecían de medios para la recarga de combustible y aceite retrasando la salida hasta las diez y media y, por tanto, la llegada hasta el mediodía, estimando la hora del aterrizaje entre las doce y media y la una y media. En torno a dos horas y media les llevó completar la distancia entre Granada y Madrid, sin mayores sobresaltos que las elevadas temperaturas al atravesar la llanura manchega sobrevolando Alcázar de San Juan (Ciudad Real), siguiendo desde el aire el camino descrito por la línea de ferrocarril.

Exactamente a la una y cinco minutos Hereward de Havilland apagaba el motor en la explanada de Cuatro Vientos. Antes de atender a los periodistas y personal de aviación que los esperaba, De Havilland y Espinosa se fundieron en estrecho abrazo después de superar momentos angustiosos como testimoniaba el impacto de una bala en el plano inferior izquierdo.

Una hora más tarde, las autoridades gubernativas entraban en la redacción recordando por un lado la obligatoriedad de respetar la ley del descanso dominical impidiendo la publicación antes de las siete de la tarde, y por otro la imposición de la previa censura. Como resultado no pudo editarse otro número extraordinario, debiendo esperar al día siguiente y someterse a los dictados de la censura, especialmente implacable con *El Liberal.* Prueba de ello es el acoso a que lo sometió el gobernador civil de Madrid, Gustavo Ruíz de Grijalba, que a las tres de la madrugada del 26 julio enviaba este oficio amenazante:

> «Con objeto de ahorrar a su periódico todas las posibles molestias al ejercer la previa censura de la prensa, me apresuro a comunicarle que no consentiré la publicación de noticias que difieran de las oficiales, no sólo en el periódico mismo, sino tampoco por medio de trasparentes, carteles extraordinarios, ni en otra forma alguna. Igualmente será prohibida toda noticia relativa al movimiento de tropas.
>
> Todo lo cual comunico a usted para que pueda ajustar a estas instrucciones su tirada de esta noche.
>
> Dios guarde a usted muchos años.
>
> Madrid, 25 de julio de 1921. El gobernador Grijalba[2].»

Mientras, en los andenes de Atocha varios corresponsales de prensa esperaban el tren con destino a Málaga para embarcar rumbo a Melilla. Los más avispados como Gregorio Corrochano (*ABC*) y Eduardo Ortega y Gasset (*La Libertad*) enviaban el mismo día 25 sus primeras crónicas que, por acción de la censura, no se publicarían hasta el día 27. Daban paso a la llegada escalonada de otros expertos corresponsales como Alfredo Ribera (*El Imparcial*), Juan Guixé (*Heraldo de Madrid*) y Tomás Borrás (*El Sol*).

Los pájaros «tontones»

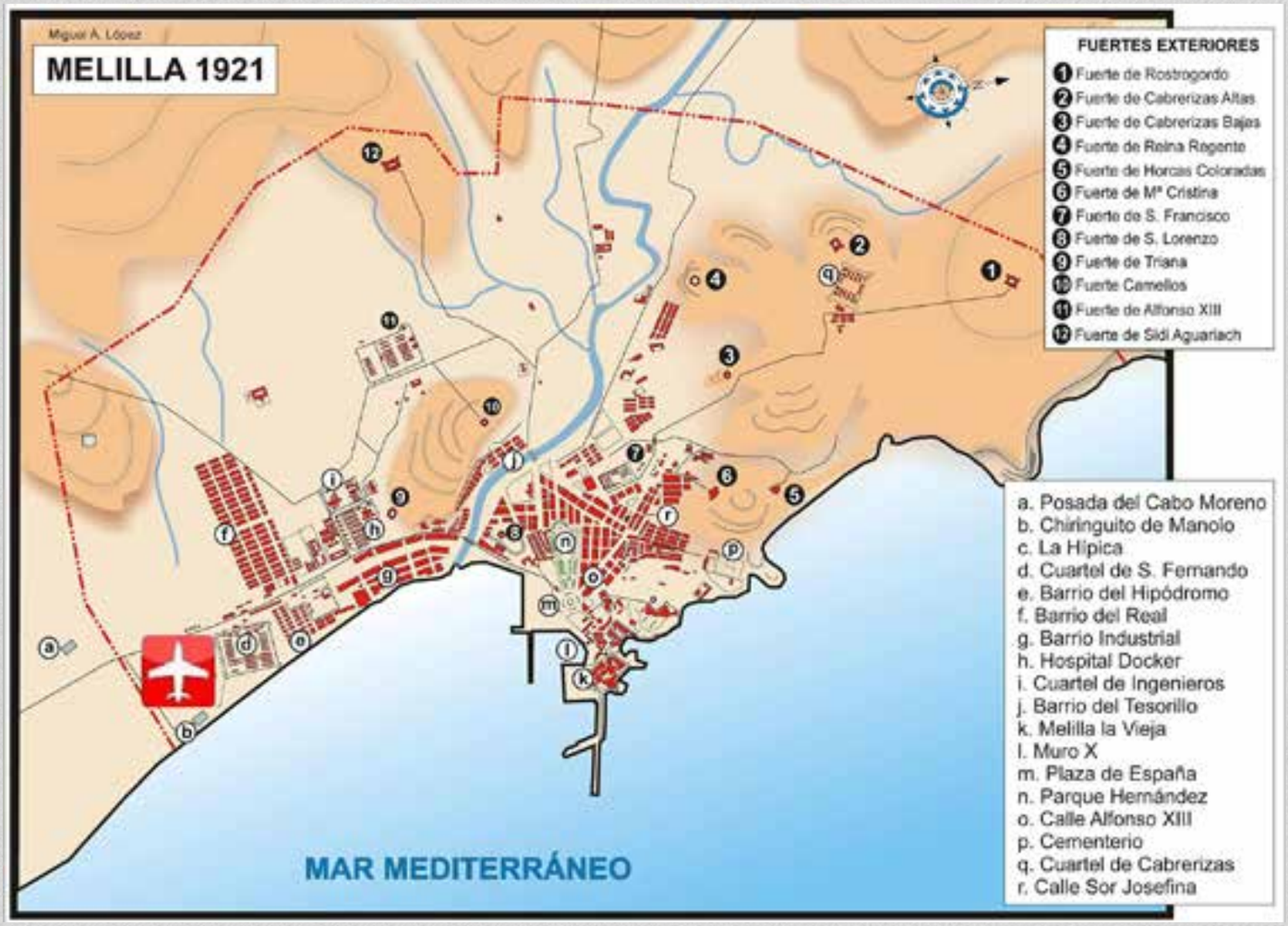
Conocidos los hechos, el general Echagüe trató por todos los medios de enviar aeroplanos a Melilla, pero la ausencia de un terreno para aterrizar lo impediría. La fuerza de los hechos restaría valor a presupuestos relativos a las reducidas dimensiones del hipódromo y a la completa falta de acondicionamiento del terreno para las maniobras de los aeroplanos. Quizá resultase suicida para el tipo de bombardero utilizado por el Servicio de Aviación, básicamente DH-4 y Breguet XIV; pero el aterrizaje y despegue del Bristol Tourer de Hereward de Havilland el 24 y 25 de julio, animó a otros aventureros a intentarlo.

Desde el día 25 no había un solo aeroplano en Melilla; por extensión, la zona oriental del Protectorado en el momento más crítico de su historia, carecía de cobertura aérea. En Zeluán y Monte Arruit miles de españoles sufrían el asedio de contingentes de rifeños dispuestos a aniquilarlos y se carecían de aeroplanos para prestar servicios que verdaderamente cooperasen a salvar a los combatientes: vigilancia, abastecimiento, bombardeo…, sin olvidar el apoyo psicológico de saberse en superioridad. Por el contrario, los cabileños sentían pánico cuando escuchaban el ruido de los aeroplanos pues suponían una amenaza constante ya que podían lanzar su carga bélica en cualquier lugar; aún así, los llamaban despectivamente como los pájaros «tontones».

A kilómetros de allí el escenario cambiaba por completo. En el aeródromo de Cuatro Vientos aterrizaban de vuelta de Gamonal el capitán de Ingenieros Luis Manzaneque Feltrer y el capitán de Artillería José Carrillo Durán. Conocieron los gravísimos problemas que acosaban a las fuerzas de la zona oriental, en especial a las de aviación, puesto que ese mismo día compartieron pista con el Bristol de Espinosa y De Havilland. Después de confirmar que en la plaza no existía ningún campo de aterrizaje para las aeronaves del servicio, y que, con toda probabilidad, se habían perdido los Havilland-Rolls de la 2.ª escuadrilla, comprendieron que algo debían hacer.

Las órdenes de movilización no terminaban de llegar y optaron por tomar una vía alternativa a las reiteradas dificultades para habilitar un campo de aterrizaje. La opinión pública se interrogaba si realmente el Servicio de Aviación disponía de aparatos suficientes y en condiciones adecuadas para prestar servicios eficaces más allá de vuelos de exhibición; una aviación guerrera capaz de hacer frente al enemigo allá donde se quisiese encontrar u ocultar. Hombres y valor no faltaban, pero resultaba complicado de entender porque el general Berenguer no recurrió al apoyo aéreo cuando existía una escuadrilla preparada en Tetuán y otra en Larache.

Echagüe estudiaba alternativas viables para apoyar por aire a los hombres de la plaza sitiada, que tropezaban una y otra vez con la ausencia de un terreno donde aterrizar y despegar. Por su parte, Carrillo, hombre inteligente y de fuerte personalidad, junto a su inseparable amigo Manzaneque, iniciaron gestiones para emprender el vuelo con aeroplanos militares pese a que la imposibilidad real de sustituir la pista de Zeluán chocaba contra cualquier iniciativa; sin embargo, se las ingeniaron para entrevistarse con el mayor De Havi-



Ubicación del aeródromo provisional de La Hípica en el extremo meridional de la plaza de Melilla tras la pérdida de Zelúan. (http://www.guerradelrif.es/mapas/).

lland en el hotel Palace de Madrid donde se alojaba durante sus estancias en la capital española.

De Havilland conocía a los aviadores militares españoles pues había sido profesor de vuelo de la gran promoción, a veces coincidía con ellos en alguna exhibición y solía vender y probar aviones ingleses (Bristol y De Havilland) en España; además, hacía unos días había sufrido en primera persona las dificultades para el manejo de un aeroplano en el complicado teatro de operaciones de la zona oriental, tomando (y despegando) en un espacio diáfano en Cabrerizas Altas. Les informó de la existencia de otros terrenos como el hipódromo de «La Hípica» donde quizá las condiciones fuesen algo mejores. No obstante, lograron un acuerdo –cuyos detalles se desconocen–, que dio como resultado el alquiler, préstamo o compra, del Bristol 29 Tourer M-AAFA, camino ya de convertirse en un aeroplano legendario.

El aeroplano con el núm. 6120 pertenecía a la Sociedad Otie que lo había importado el 6 de julio recibiendo la matrícula M-AAFA, de modo que las gestiones para su empleo por el Servicio de Aeronáutica Militar se realizarían a través de sus máximos representantes, enfocándose con evidente carácter operativo la reunión entre Carrillo y De Havilland.

Finalmente el campo elegido correspondió al conocido como «La Hípica» situado en las proximidades de la primera caseta, cerca de la playa de Mar Chica. Se iniciaron pronto los trabajos de explanación que, a la vista de los resultados, serían insuficientes para garantizar la integridad de aparatos y aviadores. Los inconvenientes del terreno no solo provenían de su pequeña extensión –unos 250 m x 80 m–, sino porque lindaba con la carretera de Nador, de intenso tráfico, y presentaba obstáculos como una línea telegráfica y diseminadas edificaciones que entorpecían las maniobras aéreas.

Al día siguiente (26), sin tiempo para acostumbrarse al pilotaje del nuevo aeroplano, Carrillo y Manzaneque despegaron con rumbo Sur. Hacia las siete de la tarde tomaban tierra peligrosamente en las cercanías de Calzada de Calatrava (Ciudad Real), probablemente a consecuencia del calentamiento del motor por el excesivo calor reinante. Procedentes de Cuatro Vientos se disponían a aterrizar en Melilla transportando documentación del ministro de la Guerra, vizconde de Eza, para el general Berenguer. Los aviadores fueron recogidos por un automóvil enviado por el gobernador civil que los condujo a la capital, mientras que el aparato quedó bajo custodia de la Guardia Civil.

Los ocho aeroplanos que el vizconde de Eza prometió enviar a Melilla quedaron reducidos a dos: un Bristol 29 Tourer civil y un DH-4. El primero estaba tripulado los capitanes Manzaneque y Carrillo, y el segundo por los también capitanes Luís Moreno Abella y Manuel Bada Vasallo. Sin embargo, en el vuelo Cuatro Vientos-Armilla el Bristol fue pilotado por el mayor Havilland con Manzaneque en el puesto de observador. Una vez en Granada Havilland dejó los mandos a Manzaneque ocupando el puesto de pilotaje, mientras que Carrillo, que había llegado en el expreso de Andalucía, ocuparía el puesto del observador. Havilland permanecería en Granada supervisando la reparación del Bristol 47 averiado desde el mes anterior.

La formación que aterrizó en Armilla el día 28 careció de suerte. Se especuló con la posibilidad del surgimiento de sendas averías en los aparatos, aunque la verdadera causa del retraso en la continuación del vuelo a Melilla fueron las condiciones meteorológicas.

El viernes día 29 se volvió a retrasar la salida prevista a las cuatro de la mañana por las desfavorables condiciones meteorológicas. En vista de las circunstancias, el capitán Manzaneque regresó a Granada y telefoneó a Motril y Melilla para conocer el estado de la atmósfera, confirmándole en ambos puntos que el cielo estaba despejado. Finalmente enviaron un telegrama al general Berenguer confirmando el despegue de Armilla a las ocho de la mañana. Cruzaron el mar Mediterráneo con el marqués de Borja señalando el rumbo; y al llegar al continente africano, tanto para animar la moral de los huidos como para obtener información de primera mano, reconocieron visualmente las posiciones de Titustin, Batel y Dar Drius; y sobrevolaron la columna del general Navarro verificando su presencia en el acuartelamiento de Monte Arruit. Evitando los incesantes disparos, aterrizarían en el hipódromo el Bristol Tourer que había utilizado De Havilland unos días antes; seguido del DH-4 que tomó tierra en otro lugar –en el campo de tiro de Rostrogordo–, y debido al mal estado del firme y a las cortas dimensiones del campo, terminó capotando e inutilizándose ya que carecían de herramientas y medios técnicos adecuados para subsanar ese tipo de desperfectos. El azar determinó que, tras una ausencia de apenas quince días para incorporarse a Cuatro Vientos, el atento capitán Bada regresase a su antiguo destino en Melilla.

Los capitanes Manzaneque y Carrillo, auxiliados por el sargento Espinel y un soldado, preparando el Bristol M-AAFA para una nueva misión de abastecimiento a las posiciones sitiadas de Monte Arruit y Zeluán. (José Zegri).

El campo de La Hípica había sido inspeccionado en alguna ocasión por los capitanes Fernández Mulero, García Muñoz y el teniente Luís Arizón, encontrando obstáculos diversos, alguna zanja, y otros condicionantes como la dirección y velocidad del viento, que limitaban su empleo aeronáutico por la cantidad de riesgos a asumir, quizá por ello Mulero mostraba cierta predilección por Rostrogordo.

Supuestamente los dos aeroplanos esperaban en la plaza desde el día 27, pues el ministro de la Guerra en declaraciones a la prensa afirmó que a primera hora saldrían para Melilla, con el fin de colaborar con las tropas españolas que resistían en varias posiciones en Zeluán, Nador, Monte Arruit, Batel-Tistustin y la Intermedia A. El retraso del apoyo aéreo redujo la resistencia a solo tres posiciones: Nador, Zeluán y Monte Arruit.

En Melilla se desconocía que después del aterrizaje, los aviadores del DH-4 volverían a la Península en barco con la orden expresa del general Berenguer de informar al soberano sobre la situación que habían encontrado en la zona oriental del Protectorado, y sobre sus impresiones como aviadores acerca de las posibilidades reales de abastecimiento desde el aire.

Para realizar las múltiples tareas que esperaban a sus compañeros en las próximas jornadas quedó el Bristol civil como único medio aéreo de la plaza a la espera del arreglo del DH-4 y de la recepción de nuevos efectivos pese a que para el día 30 se especulaba con el aterrizaje de dos aparatos de la escuadrilla de Tetuán y algún Breguet XIV procedente de Tablada (Sevilla).

El último reconocimiento aéreo se realizó el día 24 por De Havilland y Espinosa, hacía ya cinco días, y el mando necesitaba corroborar las informaciones que ubicaban la columna de Navarro en Monte Arruit, o mejorar las maniobras de abastecimiento que los aeroplanos, debido a las escuetas dimensiones del campo, obligaban a reducir la carrera de despegue impidiendo que pudiesen portar más de 50 k de carga en cada vuelo, que dividían en paquetes más manejables de unos 10 k. El Bristol Tourer respondió positivamente a las exigencias del mando con incesantes salidas de madrugada –con el fin de evitar el calentamiento del motor–, para efectuar los servicios asignados a diario.

Los aviadores, sobre todo Carrillo y Manzaneque, probaron todo tipo de lanzamientos de agua en barras de hielo, municiones, víveres y medicinas; todo envuelto en arpilleras para que resistiese el impacto contra el suelo; para solucionarlo, realizaron exitosos ensayos con paracaídas. Por otro lado, dadas las características técnicas del Bristol, la carga material que se podía transportar era muy pequeña. A ello hay que unir las enormes dificultades para depositar la carga en el interior del perímetro de las posiciones precisamente por la altura que les separaba y por el fuego de los mortales fusiles rifeños, obligando a realizar los lanzamientos a gran altura y velocidad ocasionando que buena parte de las misiones terminasen en fracaso. Dichas limitaciones perjudicaban lógicamente la operatividad de los aeroplanos militares.

MADRID DÍA 2 DE AGOSTO DE 1921
NUMERO SUELTO
10 CENTS.

ABC

DIARIO ILUSTRADO. AÑO DECIMOSEPTIMO. N.° 5.794
10 CENTS.

MADRID: UN MES, 3 PESETAS. PROVINCIAS: TRES MESES, 8. EXTRANJERO: SEIS MESES, 38 PESETAS
REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: SERRANO, 28. MADRID. APARTADO NÚM. 43

MELILLA. LA AVIACION MILITAR

EL CAPITAN DE INGENIEROS SR. MANZANEQUE (1), PILOTO, Y EL DE ARTILLERIA SR. CARRILLO, OBSERVADOR (2), QUE EN AEROPLANO VIVERES Y MUNICIONES A LA COLUMNA DEL GENERAL NAVARRO, ACAMPADA EN MONTE ARRUIT. (FOTO

Los continuos esfuerzos por la Aeronáutica Militar para abastecer de alimentos, municiones y medicinas a los sitiados utilizando un único aeroplano Bristol, mereció el interés de la prensa llegando a ocupar la portada del rotativo madrileño Abc del 2 de agosto, coincidiendo con el aterrizaje de la esperada escuadrilla expedicionaria de DH-4. (ABC).

La duración estimada del vuelo de Melilla a Monte Arruit era de unos 25 minutos que habían de duplicar en el tramo de regreso. Por otro lado debemos tener presentes las condiciones climatológicas del verano en el Rif, con temperaturas muy elevadas que restaban operatividad al aparato con el presumible peligro de calentamiento, avería y accidente en territorio enemigo. También limitaban las salidas las continuas reparaciones obligadas por los impactos de las balas, además de los inconvenientes para el mantenimiento de los motores y equipo de vuelo careciendo de los mecánicos, las herramientas y los elementos adecuados para ello pues quedaron en el aeródromo sitiado de Zeluán.

Valor sobraba, pero el tiempo se acababa para unos soldados hambrientos, heridos y desmoralizados, sin fuerzas ni útiles para enterrar a los muertos.

Durante la jornada del 30 de julio se efectuaron tres vuelos: el primero de reconocimiento en Monte Arruit, el segundo con alimentos (sacos de pan y chocolate) sobre la misma posición, lanzando también un sistema de señales tierra-aire para enlazar con los sitiados; y el tercero consistente en municiones. El abundante fuego de fusilería y ametralladora con que los rifeños recibían al aeroplano cada vez que sobrevolaba la posición, hizo que al finalizar la jornada el avión presentase numerosos impactos ninguno de los cuales causó heridas a los aviadores pero testimoniaban el peligro que les acechaba en cada salida.

Al día siguiente el Bristol volvió a efectuar tres vuelos, dos para lanzar municiones y medicamentos en Monte Arruit y uno con sacos de pan para los defensores de la alcazaba de Zeluán. Habitualmente los vuelos los realizaba Manzaneque como piloto y Carrillo como observador, sin contar con el concurso del resto de pilotos y observadores de la extinta 2.ª escuadrilla, en principio más habituados a volar en ese escenario aunque se hubiese alterado la naturaleza de las misiones y el tipo de aeroplano. En alguna ocasión el capitán Mulero relevó en los mandos al capitán Manzanaque e incluso ocupó el puesto del observador para apreciar el estado del aeródromo, comprobando la presencia de soldados en las azoteas de los edificios, sin ningún aeroplano a la vista.

El lunes día 1 de agosto no se registró ninguna salida en el diario de operaciones quizá por las adversas condiciones atmosféricas que, a su vez, impidieron el aterrizaje de la escuadrilla de Tetuán. La única buena noticia fue la recuperación para el servicio del DH-4 accidentado hacía unos días y la incorporación del sargento Telesforo Espinel.

En el puerto, el vapor *Vicente La Roda* descargó varios autocamiones y un aeroplano Avro 504K embalado que a la siguiente jornada estaba montado para su empleo. No obstante, en el contexto de máxima tensión en que se desarrollaba el curso de las operaciones, resultaba cuanto menos cuestionable que se enviase un aeroplano de escuela, con autonomía limitada y sin capacidad bélica más allá de utilizarlo como plataforma para servicios fotográficos y de información. A su cargo designaron al capitán Joaquín González-Gallarza.

Por fin se constituyó una escuadrilla de cinco DH-4 con motor Napier a partir de los aparatos de las escuadrillas de Tetuán (3) y de Larache (2)[3]. Durante el trayecto sobre el mar, bordeando la costa, serían apoyados por los cañoneros de la Escuadra en caso de accidente y caída al agua. Las brújulas eran bastante imprecisas y los motores no ofrecían ninguna garantía, por ello la ruta Tetuán-Melilla, de unas dos horas de duración, se realizaba siguiendo la línea de costa. Buen consejo que De Havilland ya había aplicado.

La formación despegó de Tetuán el 2 de agosto, y en poco más de una hora aterrizaba en el campo de La Hípica. Lideraba la escuadrilla el capitán Apolinar Sáenz de Buruaga junto a los tenientes Agustín Hidalgo de Cisneros y Enrique Mateo, y los sargentos Cándido Carpio y Luis Iglesias; como observadores se incorporaran el comandante Aymat –jefe del Grupo de Marruecos–, y los tenientes Ricardo Bellod, Jesús Camacho, Arturo González y José Alonso Valdés. Faltaba por incorporarse el teniente Carlos Sartorius. Consituyeron la popularmente conocida como Primera Escuadrilla Expedicionaria.

Los mecánicos, armeros y diverso material aéreo para el mantenimiento de los aeroplanos llegarían en barco. A la escuadrilla expedicionaria se le unieron en calidad de agregados el teniente de navío Cadarso, el capitán Muñoz, y el teniente Merino ya incorporado de su luna de miel. Carrillo y Manzaneque quedarían igualmente integrados en la escuadrilla a las órdenes de Sáenz de Buruaga.

La tarde del día 2 de agosto, sin tiempo que perder, comenzaron los servicios de abastecimiento ahora concentrados en Monte Arruit. Aprovecharon la salida para sobrevolar el camino hacia Annual comprobando las huellas de la tragedia: cadáveres amontonados, caballerías muertas, vehículos abandonados… También observaron el incendio de los hangares de Zeluán donde se custodiaban la media docena de DH-4 de la 2.ª escuadrilla, al mismo tiempo que sus defensores rendían extenuados la posición a los cabileños ignorando que la muerte les esperaba junto a los defensores de la alcazaba.

Ese día el Bristol 29 Tourer, tras realizar un nuevo vuelo de aprovisionamiento rompió una de las ruedas al aterrizar quedando provisionalmente inutilizado para continuar sus servicios. Poco tiempo después se reparó continuando abasteciendo a los sitiados de Monte Arruit, junto a los DH-4 de la escuadrilla expedicionaria, donde acabaría agregado.

Los esfuerzos por el abastecimiento aéreo

Los aeroplanos abastecieron como mejor pudieron a los sitiados porque restricciones de todo tipo limitaban estas

Reconstrucción idealizada del abastecimiento aéreo de las posiciones sitiadas de Zeluán y Monte Arruit. Por desgracia sus resultados prácticos distaron mucho de los esfuerzos realizados y de los riesgos asumidos. (Aérea).

operaciones, desde las reducidas dimensiones del terreno de La Hípica, pasando por el abundante fuego de fusilería en las maniobras de despegue y aterrizaje con que les recibían los rifeños en cada operación. Al cúmulo de adversidades se unía la variabilidad de las condiciones atmosféricas. Pesaban las reiteradas limitaciones como la pequeña carga que podían transportar y la expresa prohibición de volar por debajo de 500 m que restaba eficacia a este tipo de misiones arrojando fardos de alimentos, municiones y medicinas sin demasiada efectividad, logrando un apoyo más simbólico que real, derivando en propaganda que ocultaba la inacción militar.

En este contexto no era de extrañar la sucesión de accidentes. El día 3 se efectuaron ocho salidas divididas en dos turnos con el objetivo de bombardear los alrededores de Zeluán y abastecer Monte Arruit. Al día siguiente fueron tres los aparatos empleados en cada uno de los turnos; en uno de los vuelos se reconoció la zona del zoco del Arbaa, Monte Arruit, Zeluán, Titustin y la línea del Kert. El resto de jornadas se intensifican las operaciones con la sola idea de abastecer Monte Arruit donde la situación empeoraba por momentos con gran número de heridos, escasas reservas de comida y prácticamente nada de agua con el enemigo acechando para dar el golpe de gracia definitivo. Además se había perdido toda esperanza de rescate desde Melilla.

Dado lo infructuoso de los resultados, los aviadores decidieron improvisar en arriesgadas operaciones sobrevolando sobre el enemigo a menos de 100 m de altura quedando a tiro del fuego de los rifeños: nació el «vuelo a la española» (servicios a poca altura y a tiro del enemigo) que provocó numerosos derribos pero estaba en juego la suerte de los compañeros sitiados. Aquí surgió la famosa frase de «¡Al toro!» acuñada por el capitán José Carrillo quizá desde su asiento en el Bristol Tourer. Análogamente adoptaron sus equipos a las necesidades del momento estableciendo un sistema de abastecimiento escalonado que añadía nuevas lecciones a la doctrina aérea de la naciente aviación de socorro.

Condicionados por la apabullante realidad, los aviadores gozaron de amplio margen para realizar sus operaciones. No obstante el campo de La Hípica adolecía de notables carencias, quizá la más importante era la relativa de la seguridad de las maniobras. Pudo comprobarlo directamente el general Berenguer durante la visita de inspección que realizó el día 3 de agosto, dando órdenes no solo para el refuerzo de su defensa sino para la protección de los aeroplanos con la instalación de tiendas por sistema alemán.

Abandonada toda esperanza de rescate; extenuados y famélicos, a los pobres hombres de Monte Arruit solo les quedaba jugar una carta: la rendición. El general Navarro fue autorizado para pactar la entrega de la posición a Abd el Krim; confiaba que los cabileños se comportasen como un ejército regular y respetasen las condiciones de la capitulación. Los españoles cumplieron entregando las armas pero los rifeños se lanzaron en masa contra ellos asesinándolos sin compasión. Unos pocos hombres y mujeres fueron apartados y retenidos como prisioneros en unas condiciones inhumanas durante 18 meses a la espera de negociar un rescate por su liberación.

El día 10 de agosto solo se efectuaría un vuelo de reconocimiento con el único interés de confirmar la pérdida de la posición. Las ruinas humeantes de los edificios destruidos constituía el último acto de una tragedia de enormes proporciones que provocó la enésima crisis gubernamental y una herida difícil de cicatrizar para el pueblo español.

En los diez días siguientes no se recibió ninguna orden de vuelo.

Políticos y aviadores, censura y aeroplanos

El conocimiento de las matanzas de Monte Arruit, Zeluán y Batel generó una grave crisis institucional en España que señalaba al presidente de Gobierno Manuel Allendesalazar junto al alto comisario general Berenguer, y al ministro de la Guerra vizconde de Eza como los principales culpables del llamado Desastre de Annual. El ministro en una de sus últimas decisiones creó una comisión de investigación presidida por el prestigioso general Juan Picasso González.

La sociedad palpitaba con las noticias que los medios publicaban sobre la barbarie vivida por las tropas españolas, eludiendo la censura previa decretada por el Ejecutivo. Pero había cambios; a diferencia de campañas anteriores cuyo objetivo se limitaba a la ayuda solidaria de los heridos y de las familias perjudicadas por la guerra, en el verano de 1921 el pueblo español consciente de la catástrofe y movido por la necesidad de finalizar la impopular guerra de Marruecos inició campañas que recaudaban fondos precisamente para financiar la guerra. Una de las propuestas partió del capitán de la Guardia Civil José Martínez Vivas. Consistía en la adquisición por suscripción popular entre las provincias españolas de aeroplanos para el Servicio de Aviación, entendida como el arma más moderna y definitoria de la guerra moderna. Cada uno de los aeroplanos llevaría el nombre de su provincia y portaría obsequios para los soldados naturales de las mismas.

Solemne bendición de 17 aparatos Breguet XIV regalados por provincias y particulares en el sevillano aeródromo de Tablada el día 15 de enero de 1922. (Mundo Gráfico).

La campaña de los aeroplanos del pueblo visualizó por un lado, la capacidad de movilización y de acceso al poder de la prensa que contrastaba con su evidente dependencia de la oligarquía y sumisión a los intereses de las élites; y por otro, constituyó una prueba de la confianza de los españoles en el nacimiento de un nuevo ejército formado por jóvenes oficiales de otras armas, agrupados en la Aeronáutica Militar que, pasado el periodo experimental, se configuraba como arma de guerra independiente.

El coraje de los aviadores comenzaba a ser valorado y reconocido por la opinión pública, y las necesidades reales del Servicio de Aeronáutica Militar por el Gobierno que aprobó sucesivos créditos para la Aeronáutica; a pesar de que «en Marruecos no hay ejército ni soldados, sino la derrota, la derrota de España»[4].

¿Y el Bristol de Hereward?

El Bristol Tourer era un modelo que procedía del stock de guerra de la Primera Guerra Mundial; en concreto de los Bristol Fighter F.2b. Estos fiables aeroplanos de combate sufrieron algunas transformaciones para incorporarlos al mercado aéreo civil que básicamente pasaba por acomodar el puesto del ametrallador para uno o dos pasajeros, cubrir o no ese puesto y cambiar el motor original Rolls-Royce Falcon, generalmente por un Puma de 240 CV.

La mayoría de los modelos correspondieron a estos cuatro tipos de versiones, aunque se crearon muchas más:

- Bristol 27 Tourer, con cabina abierta, mantiene el motor Rolls-Royce Falcon.

- Bristol 28 Tourer, con cabina cerrada, fuselaje más ancho y motor Puma, asientos para dos pasajeros, uno al lado del otro.
- Bristol 29 Tourer, es un 27 con motor Puma.
- Bristol 47 Tourer, es un 28 de cabina abierta.

De un total de treinta y tres aparatos, seis se compraron para prestar sus servicios en España, a través de la Sociedad Otie/ Monte Archanda y de Alberto Bayo. A mediados de julio de 1921, se inauguraba en Madrid, en Carabanchel Alto –muy cerca del aeródromo de Cuatro Vientos– un nuevo aeródromo llamado Bayo en honor a su fundador el aviador Alberto Bayo, que nacía con la intención de satisfacer la pasión por volar de muchos aficionados, y de crear una escuela de vuelo donde ofrecer diferentes servicios aéreos de carácter privado. Tanto es así que el teniente de Infantería y piloto Alberto Bayo Giraud solicitó en febrero una licencia por asuntos propios de seis meses (que no disfrutaría en el extranjero como señalaba); y finalizada esta, en julio requirió la baja en el Servicio de Aeronáutica y el pase a la situación B, para centrarse en sus prometedores negocios aéreos: vuelos de exhibición, bautizos aéreos, lanzamientos de paracaidistas… centralizando las operaciones en el aeródromo de Carabanchel.

En el Museo del Aire se exhibe un Bristol F.2b Fighter perteneciente a la escuadrilla ligera que combatió en el Rif colaborado en la campaña de reconquista desde 1922. El modelo es tan similar al Bristol 29 Tourer que, con ligeros retoques y la impresión de la matrícula M-AAFA en uno de los costados, se podrían obtener dos versiones (civil y militar) del mismo aeroplano según el punto de vista adoptado. (www.aviationcorner.net/gallery).

Tabla 1.
Aeroplanos Bristol Tourer vendidos en España en 1921.

Matrícula		Modelo		Propietario	
Inglaterra	España	Serie	Tipo	Nombre	Fecha adq.
G-EAWQ	M-AAEA	6114	28	Alberto Bayo	Abr-1921
G-EAWR	M-AEAA	6112	47	Monte Archanda	21-05-1921
	M-AAFA	6120	29	Monte Archanda	06-07-1921
	M-AFFA	6121	29	Otie	10-10-1921
	M-AAAF	6109	47	Otie	Sep-1921
	M-AFFF	6110	47	Otie	10-10-1921

Fuente: Elaboración propia a partir de http://www.airhistory.org.uk/gy/reg_EC-.html y http://flyingmachines.ru/Site2/Crafts/Craft30128.htm

Previamente, Bayo había adquirido varios aeroplanos, entre ellos un Bristol 28 Tourer tristemente siniestrado en primavera. Sucedió a finales de mayo de 1921 cuando el Bristol inglés G-EAWQ –matriculado M-AAEA– se disponía a viajar en pareja con un Bristol 47 Tourer G-EAWR –matriculado en España por la Sociedad del Monte Archanda como M-AEAA–. El primero volaba a los mandos del teniente inglés Haig Forson, mientras que el segundo lo hacía pilotado por el mayor Hereward de Havilland, también de nacionalidad británica.

El 19 de mayo, el aeródromo de Lasarte (San Sebastián), amaneció cubierto de niebla. Minutos después del despegue de uno de los Bristol, se confirmaron las dificultades del vuelo en medio de una niebla tan cerrada que el piloto se desorientó al intentar regresar al campo de vuelo, chocando mortalmente contra una montaña en las proximidades de Vergara. Se trataba del joven Andrew Haig Forson, quién probablemente en abril trasladó el Bristol 29 con doble mando y matrícula inglesa G-EAVU –que no llegó a matricularse en España–, y que probaría Bayo antes de adquirir el siniestrado en Guipúzcoa.

Continuaron los negocios en suelo español de la *Bristol Aeroplane Company*, la mayor constructora aeronáutica del Reino Unido, especialmente con las sociedades vascas Otie y Monte Archanda; y en julio se preparaba un nuevo lote de aeroplanos compuesto por dos Bristol 29 matriculados como M-AAFA y M-AFFA (núms. 6120 y 6121, respectivamente). Ambos aeroplanos fueron contratados para participar en los actos del centenario de la catedral de Burgos; el primero pilotado por Hereward de Havilland, y el segundo por el joven Percy Douglas Stert Milnes.

Terminados los espectáculos aéreos, Milnes regresó a Lasarte y Hereward pilotó el M-AAFA hasta Madrid. Cabe suponer que De Havilland tomaría tierra en el recientemente inaugurado aeródromo Bayo; pero cuando voló a Melilla junto a Espinosa, el despegue –y aterrizaje– se realizó desde los terrenos de Cuatro Vientos, confirmando que Bayo dejó temporalmente de interesarse por los Bristol prefiriendo los Caudron y los Havilland de escuela.

Hereward de Havilland tras recorrer España realizando espectáculos aéreos, demostraciones, bautizos, pruebas, transportes, etc., y participar en otros negocios de corte aeronáutico, en 1927 se trasladó a Australia para dirigir la primera sede de la compañía de su hermano Geoffrey a la que, desde entonces, unió sus destinos.

José Espinosa que, ni siquiera estaba en nómina de *El Liberal,* después de sus esperadas crónicas sobre el Desastre, continuó ligado al mundo del periodismo especializándose en la aeronáutica, llegando a formar parte de la legendaria revista *Aérea*.

Los capitanes Carrillo y Manzaneque sufrieron suerte desigual. El afable José Carrillo continuaría en primera línea de combate destruyendo el primer –y único– aeroplano Dorand AR2 con el que Abd el Krim intentó formar una fuerza aérea. Ocurrió en 1923, el mismo año que realizó su último vuelo en Xauen. Luís Manzaneque, prolongaría su vida militar hasta su ascenso a general falleciendo en 1972.

El periódico *El Liberal*, con una media de 120.000 ejemplares diarios publicaba una de las tiradas más altas de la época. La cabecera mantuvo la defensa de la libertad de expresión con gran difusión entre las capas populares madrileñas. Las noticias que aportó del Desastre de Annual elevaron

su nivel de credibilidad y su posición preeminente entre los periódicos españoles.

Del Bristol 29 Tourer matriculado M-AAFA, poco podemos añadir. Con sus vuelos a Melilla primero a requerimiento del periódico *El Liberal*, y después para el Servicio de Aeronáutica Militar, merecería doblemente ocupar un puesto de honor tanto en la aviación civil como en la aviación militar española tanto por los servicios prestados a la difusión informativa como por su aportación para la supervivencia de los sitiados.

Sus mandos fueron dirigidos por civiles y por militares; además alcanzó una dimensión internacional por pilotarlo tanto aviadores españoles como foráneos que subrayan su merecido reconocimiento adelantándose a la época de entreguerras con la consecución de los grandes raids de aventuras con los que la Aeronáutica Militar entraba en la historia de la aviación mundial.

Antes de las epopeyas intercontinentales, de los grandes récords que sumaban grandes esfuerzos, nos encontramos con una aventura incierta que rememora el carácter aventurero de la conquista del aire y las múltiples aristas que presenta este desafío.

Desde estas páginas reclamamos la excelencia que un aeroplano civil, sin más pretensiones que las de conseguir buenas ventas, proporcionó sin buscarlo al conjunto de la sociedad española que, comenzando por sus jerarquías aeronáuticas, ha perdido la estela de este aparato del que se ignora su destino una vez concluidos sus magníficos servicios aéreos durante el Desastre de Annual.

FUENTES DOCUMENTALES

Archivo Histórico Nacional (AHN).

Archivo General Militar de Madrid (AGMM).

Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA).

Museo de Aeronáutica y Astronáutica (MAA).

FUENTES DIGITALES

Javier González, http://www.aviationcorner.net/show_photo_en.asp?id=470969

Wikipedia, https://es.wikipedia.org/

Bristish Aviation, http://www.britishaviation-ptp.com/b/bristol_f2b_deriv.html

Golden Years of aviation, http://www.airhistory.org.uk/gy/home.html

Flying Machines, http://flyingmachines.ru/Site2/Crafts/Craft30128.htm

Blog Los nombres del Desastre, http://losnombresdeldesastre.blogspot.com/

Carlos Antón, http://www.guerradelrif.es/mapas/

HEMEROTECAS

ABC

Aérea.

Aeroplano.

El Liberal.

El Pueblo Manchego.

El Telegrama del Rif.

Mundo Gráfico.

BIBLIOGRAFIA

AGUILERA MARÍN, Carlos (2019): «El aeródromo de Zeluán (1914-1921)», en *Aeroplano*, núm. 37. Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, Madrid, págs. 26-39.

GARCÍA-CONSUEGRA, Mariano José (2015): *Los aviones del pueblo: el aeroplano Ciudad Real*. Biblioteca de Autores Manchegos, Diputación Provincial de Ciudad Real, Ciudad Real.

GOMÁ ORDUNA, José (1950): *Historia de la aeronáutica española*. Vol. 1. Parte 4 Prensa Española, Madrid.

GUDÍN DE LA LAMA, Enrique (2017): «Una aviación en la frontera: la aeronáutica militar en la guerra de Marruecos (1912-1927)», en MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, CANTERA MONTENEGRO, Jesús y DE PAZZIS PI CORRALES, dirs.: *Frontera y fortificación.* Ed. Actas, Madrid, págs. 405-425.

HERRERA ALONSO, Emilio (1991): «La Aviación en la retirada de Annual», en *Aeroplano,* núm. 9, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, Madrid, págs. 18-31.

LÁZARO AVILA, Carlos (2001): «La forja de la Aeronáutica Militar: Marruecos (1909-1927)», en *Las campañas de Marruecos 1909-1927.* Almena, Madrid, págs. 165-193.

MONTERO RONCERO, Antonio (2019): «Maestro de maestros: Telesforo Espinel Meléndez», *en Aeroplano,* núm. 37, Instituto de Historia y Cultura Aérea, Madrid, págs. 52-71.

PANDO DESPIERTO, Juan (1999): *Historia secreta de Annual*. Ediciones Temas de Hoy, Madrid.

SALAS LARRAZABAL, Jesús (1986): *Aviones Militares Españoles, 1911-1986*, Instituto de Historia y Cultura Aérea, Madrid.

VELARDE SILIÓ, Jaime (2008): *Aviones españoles del siglo XX*. Fundación Infante de Orleans, Madrid.

VV. AA. (1988): *Historia de la Aviación Española*. Tomo 1. Instituto de Historia y Cultura Aérea, Madrid.

NOTAS

1 GOMÁ ORDUNA, José (1950): Historia de la aeronáutica española. Prensa Española, Madrid, vol. 1, parte 4, pág. 547.

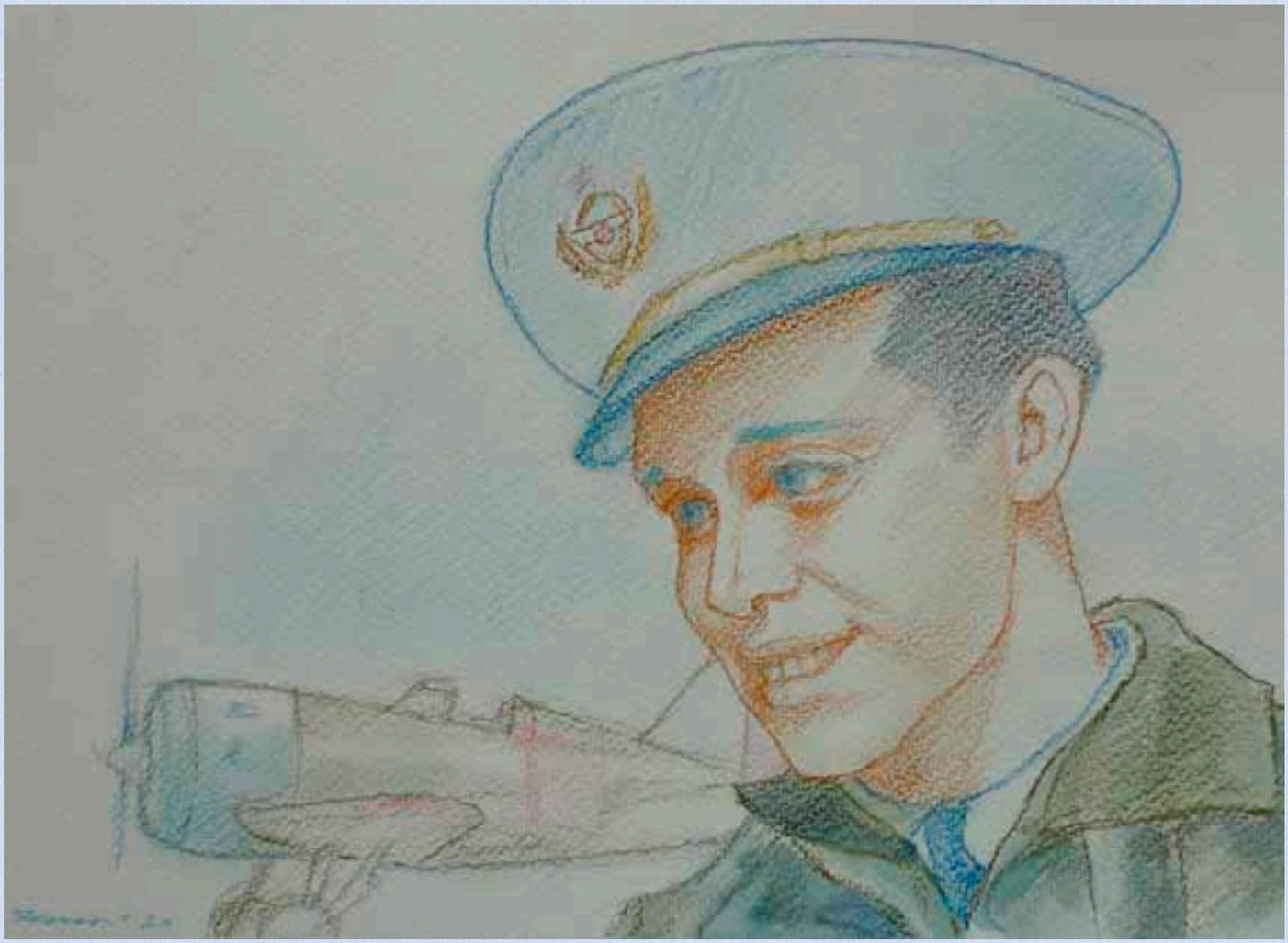
2 El Liberal, 26 de julio de 1921, pág. 3.

3 De Larache procedían los DH-4 pilotados por Hidalgo de Cisneros y Carpio, junto a los observadores González y Bellod respectivamente. Mientras que los de Tetuán vendrían pilotados por Sáenz de Buruaga, Mateo e Iglesias y como observadores Aymat, Camacho y Valdés.

4 Declaración del diputado Cavestany en el Congreso de los Diputados. En El Liberal, 23 de noviembre de 1921, pág. 2.

Eduardo Fernández Prada, un ignorado piloto de Mosca

Por Raquel Fernández García,
según estudio de su padre Fernando Fernández Martín.



Introducción

El presente artículo lo firma Raquel Fernández García en nombre de su padre, fallecido, quien es autor material del mismo, siendo transcrito tal y como él lo redactó. Queda manifestado por escrito firmado por Raquel, dirigido a la Revista AEROPLANO y que se conserva en sus archivos.

Eduardo nació en Madrid el 14 de junio de 1917 en el seno de una familia católica, tercero de cuatro hermanos. Estudió en una escuela pública y posteriormente realizó cursos de contabilidad en una academia privada que le ayudaría a encontrar trabajo en una agencia dedicada a la recogida y facturación de paquetería por ferrocarril (estaciones de Delicias y del Norte de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, MZA), precedente de la actual «mensajería». En términos actuales podríamos considerarle como un emprendedor; tuvo la iniciativa de crear su propia pequeña empresa de seguros, complementaria y en perfecta armonía con la que trabajaba como empleado: firmaba pólizas de seguro de pérdida o deterioro de aquellas remisiones que aceptaban en el momento de su recogida, simultaneándolo así con su propio trabajo en la empresa.

Eduardo aspirante a piloto militar

¿Cuáles fueron las posibles razones por las que Eduardo tomó esta decisión? En mi opinión tuvieron que ser las siguientes:

- Su padre no llegó a devengar pensión alguna, pues falleció a falta de dos meses de cotización de los

diez años de carencia obligatoria en la Sociedad Filantrópica Ferroviaria de Socorro Mutuo. Así que al enviudar su madre, por circunstancias de la vida se convirtió en el «paterfamilias». En consecuencia, necesitaba encontrar una profesión con un buen sueldo que pudiera permitirle atender su obligación familiar presente y futura.

- Tras la disolución del ejército, su sustitución por las milicias de los partidos políticos y sindicatos y la anarquía que supuso ese proceso, Largo Caballero firmó (16 de octubre de 1936) el decreto de creación del Ejército Popular de la República (EPR) y el reclutamiento de levas obligatorias. Dado que en pocas semanas Eduardo iba a ser llamado a filas, no había nada que pudiera satisfacer sus exigencias personales.
- El Ministerio de Marina y Aire comenzó a publicar todo tipo de convocatorias para la formación de pilotos militares, tanto en Escuelas en España[1] (La Ribera, El Carmolí y Lorca, también Reus, Sabadell y, más tarde, San Javier) como en escuelas extranjeras, concretamente en Francia[2] (Agen, Boury-le-Chatelle, Esbly, Orly, Villeneuve-sur-Lot), donde tras seis meses de curso recibían el título básico de piloto militar, y en la URSS[3] (Kirovabad y Járkov en el Cáucaso, actuales Azerbaiyán y Ucrania respectivamente); tanto las escuelas francesas como las soviéticas estaban ligadas a programas de adquisición de medios aéreos por parte de España.

Inicialmente las convocatorias estaban restringidas a personal de aviación, pero las necesidades eran tan grandes que se abrieron a aspirantes civiles. Sin duda, Eduardo, con diecinueve años, debió de pensar que en ese tipo de convocatorias podría encontrar «su oportunidad», esto es, la de conseguir una profesión bien remunerada, rodeada además de un halo de reconocimiento, aventura, romanticismo, etc.

El caso es que, efectivamente, firmó en la primera ocasión que tuvo, y tal fue la publicada en la Gaceta de Madrid, Núm. 258, de 14 de septiembre de 1936, página 1793, en la que, de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del Ministerio de Marina y Aire se decretaba (Decreto de 12 de septiembre de 1936), la realización de un curso de pilotos de aviación en el aeródromo de San Javier (Murcia).

Se desarrollaba un articulado que regulaba el proceso de selección de alumnos piloto: tras la superación de unas pruebas previas a nivel local, se facultaba a la Subsecretaría del Aire para designar «los solicitantes que deban presentarse en el aeródromo de San Javier donde serán sometidos a un reconocimiento médico definitivo. Los solicitantes, físicamente aptos, serán declarados alumnos pilotos, filiándoseles como soldados y devengando su haber más la gratificación de plaza aérea correspondiente». Aparte de otras consideraciones, interesa destacar que la convocatoria restringía la solicitud a aquellos «españoles, mayores de 18 años y menores de 21, que pudieran acreditar su lealtad al régimen mediante certificado expedido por cualquiera de los partidos políticos o agrupaciones sindicales afectos al Frente Popular».

Militancia política o sindical

Eduardo no ejercía militancia política alguna y, además, procedía de una familia católica; entonces, ¿cómo consiguió acreditar su lealtad al régimen? El mecanismo seguido podría derivarse del hecho de que su tío segundo, Conrado Fernández, primo de su padre Ramiro, estaba casado con Abilia Perahita, maestra de escuela nacional y activista republicana, miembro destacado del Comité de Mujeres Antifascistas de Madrid. Abilia podría haberle proporcionado el necesario «certificado de lealtad al régimen» con todo apoyo y efectividad.

Fue admitido a las pruebas selectivas, al superar a nivel local, a mediados del año 1936, el primer examen de conocimientos (celebrado en el Palacio de Comunicaciones de Madrid, actual sede del Ayuntamiento de Madrid), y el reconocimiento médico (en el Hospital Provincial de Madrid-Hospital Clínico de San Carlos, actual sede del Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía). Aquellos que lo superaron fueron convocados a presentarse en la base aérea de San Javier (Murcia), a primeros de diciembre, al objeto de pasar las pruebas definitivas. Fueron alojados en el requisado convento de Los Jerónimos, situado cerca de La Ñora (Murcia). Las pruebas teóricas resultaron bastante asequibles; por el contrario, el reconocimiento médico lógicamente fue muy exigente, pues se trataba del servicio de vuelo: «integridad anatómica y funcional de los aparatos digestivo, respiratorio, circulatorio y locomotor; limitación del peso corporal máximo; y, particularmente, los índices de, agudeza visual a superar en cada ojo sin corrección de lentes, agudeza auditiva y permeabilidad nasal». Los solicitantes aptos fueron declarados alumnos pilotos por la Subsecretaría del Aire, filiándoles como soldados y devengando su haber más la gratificación de plaza aérea correspondiente.

Es de suponer que Eduardo experimentaría un considerable alivio en la presión que venía sufriendo por su responsabilidad familiar, sobrevenida a una edad tan temprana.

Interesa recordar que la Orden Circular de 4 de diciembre de 1936, publicada en La Gaceta de la República Núm. 341, de 6 diciembre de 1936, páginas 907 y 908; regulaba la enseñanza del pilotaje militar en sus diferentes niveles y especialidades, así como las promociones al empleo de cabo (vuelo sin profesor en avionetas elementales en un número de horas no inferior a 15) y al de sargento (vuelo en monomotores de no gran dificultad que, tras las prácticas en doble mando, los alumnos totalicen un mínimo de 20 horas). Terminada la transformación, comenzará la enseñanza en una escuela de la especialidad bajo el siguiente programa: a) Caza. Pilotaje de aviones de dificultad progresiva, terminando con el de monoplazas rápidos, vuelo sin visibilidad exterior y combate contra todo tipo de aviones. La totalidad de las enseñanzas enumeradas se desarrollará en la escuela de Vuelo y Combate, bajo cuyo título se fusionarán las dos escuelas destinadas a dichas especialidades (se refiere a la escuela elemental de Alcantarilla–El Palmar y a la escuela de transformación de La Ribera–San Javier, respectivamente, cuyas instalaciones se encuentran cerca de la ciudad de Murcia). b) Cooperación con el Ejército. c) Bombardeo. d) Hidroaviones. Y establecía que «La finalización de estas enseñanzas permitirá el destino a fuerzas aéreas, dará lugar al título de piloto militar y el tanto por ciento de premio inherente al citado título».

Al día siguiente de la conclusión de los exámenes, los participantes son formados en el claustro de los Jerónimos para dar a conocer los resultados. El capitán Carlos Núñez Mazas, subsecretario de Aviación del Ministerio de Defensa Nacional, lee la relación de los que han de salir de filas y formar aparte, los cuales deben recoger en la oficina su documentación para regresar a sus unidades o lugares de procedencia. Los que permanecen en formación reciben la grata noticia de estar aprobados, unos 200 de 3.000 aspirantes. Aquellos con conocimientos de francés harán el curso de vuelo en Francia y el resto, Eduardo entre ellos, lo harán en la existente entonces URSS.

El viaje a la URSS

El viaje de la primera expedición de alumnos piloto españoles a Kirovabad (actual Gianja de Azerbaiyán) fue descrito, con más o menos detalle, por todos aquellos pilotos de caza que publicaron sus memorias, como Tarazona[4], Bravo[5],

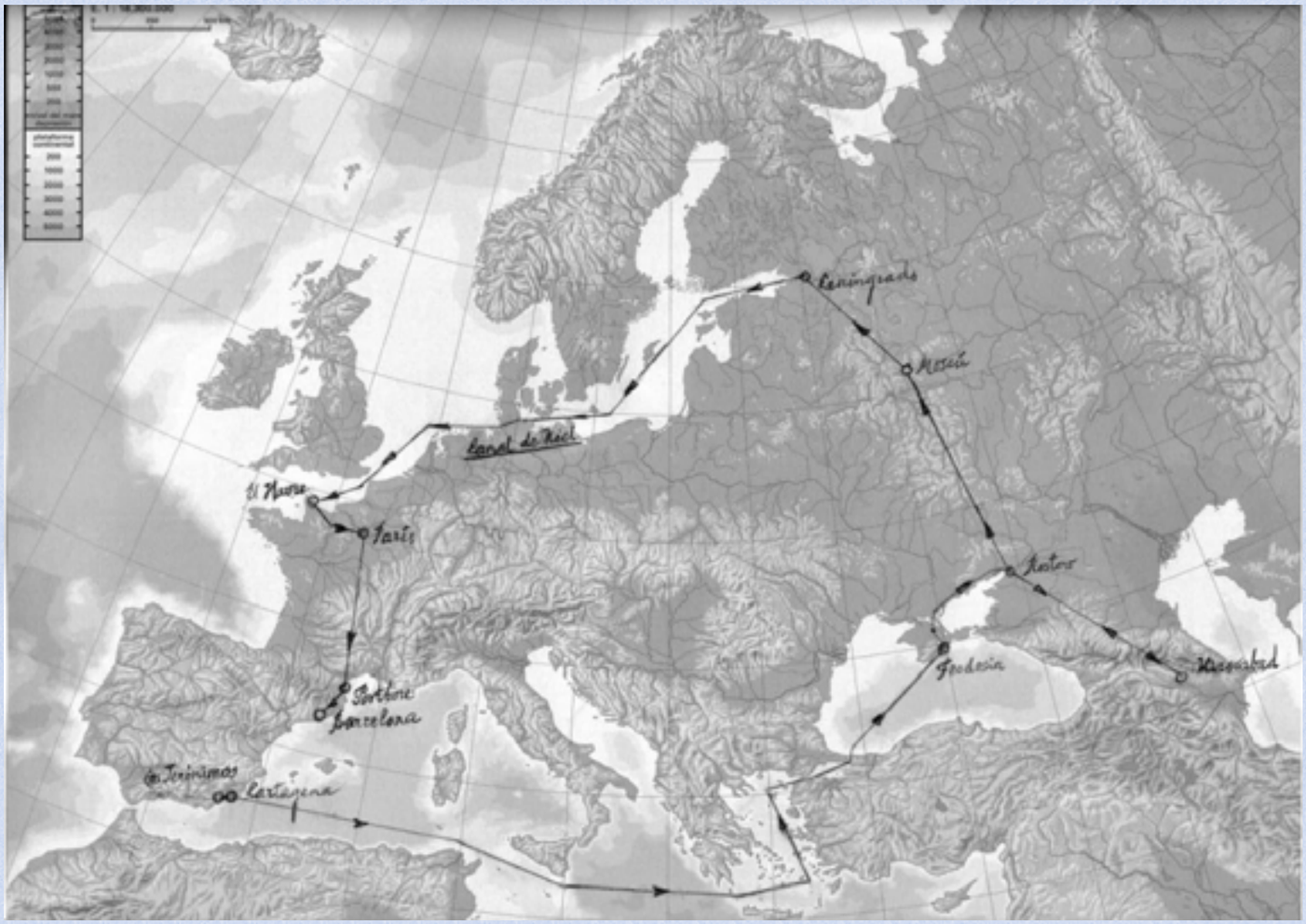


Figura 1 (ruta a la URSS. Diciembre 1936).

Arias, Meroño[6], Flamerich[7] (no se trata propiamente de unas memorias sino de un diario sobre su viaje y estancia en Kirovabad y el regreso a España) o por sus familiares[8].

La ruta seguida se representa en la Figura 1 (trayecto oeste-este) «basada en el esquema «Ruta a la URSS. Diciembre 1936» de la página 11 de las memorias de Tarazona[9], por ser la primera publicación en el tiempo. Personalmente considero muy informativas las que hacen tanto Francisco Meroño[10] en sus memorias como la de los hermanos Antonio e Iván Rioja Scott[11] en la publicación sobre su padre Cayo Rioja García.

La expedición estaba compuesta por los 190 alumnos seleccionados, el comandante Manuel Cascón Briega, al mando, y cuatro capitanes, Isidoro Giménez García (jefe de la Escuadrilla Polikarpov I-16), Aurelio Villimar Magdalena (jefe de la Escuadrilla Polikarpov I-15), Gumersindo Areán Rodríguez (jefe de la Escuadrilla Tupolev SB) y José González Montero (jefe de la Escuadrilla Polikarpov RZ) que, además, serían jefes directos de los alumnos en Kirovabad. Por último se unieron a la expedición profesores de aerodinámica, matemáticas y una profesora de geografía.

El 17 de enero de 1937 viajan desde Los Jerónimos en camiones del arma de aviación con los toldos bajados hacia el puerto de Cartagena donde embarcan en el vapor *Ciudad de Cádiz* (buque insignia de la Compañía Transmediterránea, que había sido requisado y asignado a la Flota de la República como Flota Auxiliar) para cruzar el mar Mediterráneo, en primer lugar. Al atardecer la nave inicia su singladura y avanza en el centro de un triángulo formado por tres destructores de escolta, que allí siguen al amanecer del día siguiente, si bien llega un momento en que viran de rumbo para iniciar su regreso a puerto. Sobre cubierta reciben su primera clase de geografía, «El origen del hombre».

Al cuarto día abandonan el mar Mediterráneo entrando en el mar de Creta, y cruzando parte del archipiélago griego para alcanzar posteriormente el mar Egeo. Después, el mar de Mármara que separa la Turquía europea de la asiática, atravesando los estrechos de Dardanelos (entrada) y Bósforo (salida), pudiendo contemplar la ciudad de Estambul. En distintos momentos de la travesía reciben una serie de conferencias: teoría marxista, astronomía, aerodinámica y otras. Después de quince días de travesía alcanzan el mar Negro, que cruzan en sentido suroeste–noreste, soportando una terrible tormenta durante 48 horas con las consabidas desagradables e incómodas consecuencias para los pasajeros «no marineros». Al parecer estas fueron particularmente intensas para la profesora de geografía. Fue tal la violencia de la situación que hubieron de amarrarse con sábanas a sus camas para no salir lanzados contra el suelo o las paredes del camarote.

A la mañana siguiente se percataron de que el barco estaba anclado, habían arribado a Feodosia (Theodosia) en la península de Crimea, actual Ucrania, donde la temperatura era de 0º C y estaba nevando. Se descuelga la escalerilla de desembarco que queda bajo guardia de un soldado del Ejército Rojo con bayoneta calada, convenientemente equipado para soportar aquella climatología. Tras el almuerzo reciben la primera visita a bordo de un comandante soviético acompañado de una intérprete. Los recibe el comandante Cascón y unos minutos más tarde los alumnos reciben la orden de desembarcar. (A su regreso, *el Ciudad de Cádiz*, cargado de material de guerra soviético, fue hundido en el Mediterráneo por submarinos italianos).

A unos cien metros les espera un largo tren de pasajeros, compuesto de vagones con departamentos de cuatro plazas con butacas convertibles en literas, y un vagón comedor. En otra vía se encuentra apartado un vagón solitario, donde entregan sus ropas de paisano, que usarán al regreso, y se visten de soldados del Ejército Rojo (detalla Flamerich que reciben dos equipos consistentes cada uno de: una «blusa» larga que se lleva por fuera del pantalón, botas altas hasta la rodilla, muy calientes, abrigo enorme forrado interiormente, y un paño que se coloca en vez de calcetines). Los dividen en grupos para subir al tren. Del esquema de Tarazona antes referido se desprende que la línea ferroviaria bordea continuamente el mar de Azov de oeste a este y, cuando alcanzan Dzhankoi, toman la línea férrea que viene de Sebastopol, desviándose unos 90º a la derecha. El caso es que no interrumpen la marcha (comen por tandas en el vagón-comedor donde les sirven platos desconocidos) hasta el segundo día en que alcanzan Rostov-on-Don, cerca de la desembocadura del río homónimo, donde la locomotora reposta y los expedicionarios descienden del tren para contemplar una exhibición que los Coros y Danzas de los Cosacos del Don les dedican. Allí inician una trayectoria lineal de noroeste a sureste.

Al atardecer del tercer día hacen alto en una estación de la línea entre Tiflis (T'bilisi, capital de la actual Georgia) y Bakú (puerto del mar Caspio, capital de la actual Azerbaiyán); está situada en medio de un gran cañón por el que discurre el río Kurá entre los enormes macizos montañosos nevados (montañas Blancas) del Gran y Pequeño Cáucaso, y luego desemboca en el mar Caspio. Es el fin del viaje ferroviario; les recogen unos camiones militares descubiertos para trasladarlos a la escuela situada en la ciudad de Kirovabad (en recuerdo del asesinado político Kirov, jefe del partido comunista en Leningrado y amigo de Stalin), actual Gianja, la segunda ciudad más importante de la República Socialista Soviética de Azerbaiyán después de su capital Bakú.

Kirovabad

Transcribimos aquí lo que Eduardo[12] anotara acerca de su propia experiencia en la escuela de Kirovabad.

- Cuaderno de Navegación: I-2: 19h 11 min; R-5: 1h 55 min; I-5: 4h 34min; UTI-4: 4h 2 min; I-16: 10h 41min; Total, 40h 23min. Terminando el curso con 220 tomas en 51 días de vuelo. (Anotación inferior en unas 6 h respecto a la siguiente).
- Libreta de apuntes en Kirovabad

1. I-2 (Po2): 7-2-1937 a 22-3-1937 # Instructor Ussat # 32 Círculos # 10 Zonas (ascensión y vuelo horizontal a 1000 m de altitud) # 21 vuelos # 12h 47min.
2. I-2 (Po2): 23-3 a 26-3-1937 # Instructor Bulat # 25 Círculos # 5 Tiro aéreo # 12 Vuelos # 3h 53min.
3. R-5: 28-3 a 2-4-1937 # 6 Círculos # 6 Zonas # 5 Vuelos # 2h 32min.
4. R-5: 18-4 a 12-5-1937 # 26 Círculos # 3 Zonas # 13 Vuelos # 4h 24min.
5. I-2: Primera cabina; 2-4 a 5-4-1937 # 31 Círculos # 5 Vuelos # 3h 22min.
6. UTI-4: 15-5 a 24-6-1937 # 25 Círculos # 8 Zonas # 4 Picados # 5 Controles # 1 Rutas # 3 Combates # 14 Vuelos # 5h 2 min.
7. I-16: 21-5 a 13-6-1937 # 13 Círculos # 7 Zonas # 7 Tiro (4 Terrestre y 3 a Conos) # 1 Formación # Observaciones: 4-6-1937, Vuelo a 5000 m, Rotura de un plano # 14h 22min.

En resumen.- Vuelo elemental: 7-2 a 5-4-1937 # 26h 58min. SUELTA en I-2 (Po2) el 2-4-1937. Vuelo especialidad: 15-5 a 13-6-1937 # Doblemando UTI-4: 5h 2min # I-16: 21-5 a 13-6-1937 # 14h 22min. Total especialidad, 19h 24min.

Tiempo total de Vuelo: 46h 22min.

Desafortunadamente, Flamerich no contabiliza los tiempos de vuelo en sus memorias, aunque se pueden contar 74 días de vuelo (la tabla de vuelos a cumplimentar se hacía por grupos de 5 alumnos, por lo que el número individual de días era, realmente, el número del grupo; en el caso de Eduardo fue 51); curiosamente, sin embargo, Flamerich coincide con Eduardo en señalar el día 25 de mayo de 1937 para su primer vuelo con UTI-4 (UTI=Avión escuela), esto es, como inicio de la especialidad de caza. Cayo Rioja[13] también de la 1ª Expedición, parece que exagera enormemente al hablar de que los mejores pasan al UTI-4 para volar al menos 100 horas antes de pasar al I-16. José María Bravo[14] dice que realizaron unas cien horas de vuelo: 10 o 15 en el U-2 (Po2), dos o tres en el R-5 y el R-6, un par de ellas en el I-5 y el I-15 y algunas más en el UTI-4 y el I-16; el problema del aserto es que el cómputo de horas parciales resulta ser alrededor de un tercio del total. Todo parece indicar que estas cifras así como las 90 horas de Rómulo Negrín no se dieron en la 1ª Expedición sino que, más bien, las horas de vuelo realmente fueron del orden de la mitad de las que se dicen, esto es, unas 50 horas en total incluido el vuelo elemental, de las que sólo unas 20 horas correspondieron al vuelo de especialidad.

Detalle de una de las páginas de anotaciones de EFP sobre sus vuelos de especialidad (Polikarpov I-16) del curso en Kirovabad.

Foto regreso 1ª TANDA titulados en Polikarpov I-16.

Finaliza el periodo de escuela y el 15 de junio de 1937 inicia el regreso la 1ª tanda de 23 pilotos de caza titulados en Polikarpov I-16 (4,7 sobre 5 fue la nota media de los 23, dice Flamerich), al mando del capitán Isidoro Giménez García como jefe de la expedición. Esta primera tanda de pilotos fue invitada por la Fuerza Aérea del Ejército Rojo a visitar Moscú durante diez días, viajando de Kirovabad–Rostov–Moscú por ferrocarril, nuevamente vestidos de paisano pero en primera clase, siendo alojados en un cuartel de mecánicos de aviación próximo al estadio del Dínamo de Moscú, donde coincidieron con los alumnos de la primera tanda de la segunda expedición que se dirigían a Kirovabad. La primera tanda de regreso a España correspondiente a la 1ª Promoción de Kirovabad estaba compuesta por 23 pilotos titulados en Polikarpov I-16. El número diecisiete con gorra es el capitán Giménez, el diecinueve es José María Bravo y el veintiuno es Eduardo Fernández Prada.

La ruta que emplearon (Referencia: este a oeste, Figura 1) fue: Moscú-Leningrado por ferrocarril; travesía marítima en el barco soviético María Ulianova por el canal artificial de Leningrado para alcanzar el golfo de Finlandia y entrar en el mar Báltico; toman rumbo hacia el canal de Kiel (la vía marítima artificial alemana, con el mayor tráfico mundial), saliendo por Brunsbüttel al mar del Norte; navegan dejando a babor las costas alemanas, holandesas y belgas, y enfilan el Paso de Calais (estrecho de Dover), y entran en el canal de la Mancha hasta arribar al puerto francés de El Havre; duermen una noche más a bordo antes de desembarcar tras una travesía de quince días. Toman el tren a mediodía para llegar a París de noche; al día siguiente por la mañana pasan por el consulado español para recoger sus pasaportes y después por la embajada para recoger el visado pues han de atravesar el país galo. Toman la línea férrea París–Barcelona vía Port Bou llegando a primeros de julio de 1937 a Barcelona.

Según Arias[15], «En el Ministerio de Aviación somos recibidos por el Teniente Coronel Camacho [Antonio Camacho Benítez, Inspector General Jefe de las Fuerzas y Escuelas, Industria y Material Aéreos]. Nos habló afablemente, pero sus palabras nos dejaron perplejos. Dijo: “el ejército de la República tiene por ahora solucionado el problema de los pilotos, al menos para tres meses...Conocen al general José [alias de Eugenio Sávich Ptujin], experto en el aire y buen organizador en tierra, asesor militar del coronel Hidalgo de Cisneros [Ignacio Hidalgo de Cisneros y López-Montenegro, más tarde General Jefe de la Fuerza Aérea de la República] ”. En Barcelona, al llegar, recibimos la orden de ir a la sastrería del Ministerio para que nos tomaran las medidas para los uniformes y obtuvimos dos semanas de permiso para visitar a nuestros familiares. Después nos reuniríamos en Los Alcázares.

Se terminó el descanso. Busco los medios de transporte para trasladarme a Los Alcázares y El Carmolí. De Madrid regresé en un Potez (avión que tiene los planos ondulados como los cierres de los comercios). En este aparato lento llegamos a El Carmolí. Nos han instalado en la “Torre del Negro”, así llamaban a nuestro hotel. Recibimos los uniformes militares; en los bolsillos de las chaquetas encontramos cariñosas misivas escritas por las sastras, deseándonos mucha suerte en los futuros combates».

Foto Los Alcázares 7-7-1937. 1ª promoción de Sargentos piloto de Caza con el Capitán Villimar.

LA ESCUELA DE VUELO Nº 20 DE KIROVABAD

Se inauguró el 17 de enero de 1937 para recibir a los alumnos de la 1ª Expedición y se desmanteló entre el 28 de marzo de 1939 (cuando se había perdido la guerra y el Gobierno Republicano había huido al exilio) y el 1 de agosto de 1939. En esos 27 meses de actividad, la Escuela incrementó sus efectivos tanto en personal como en campos de aviación y medios móviles, llegando a contar con 416 profesores y personal auxiliar, 87 aviones y 50 vehículos y tractores diversos[16(pág. 43)]. La importancia de estas escuelas soviéticas en la aviación gubernamental fue muy destacada, como se puede observar al comparar la cifra de 800 pilotos titulados frente a los 440 de la escuelas nacionales y los 60 de las escuelas francesas[17 (pág. 113)].

No obstante, existió un controvertido debate sobre la calidad de la enseñanza en Kirovabad. En primer lugar, obviamente, se consideró que las enormes distancias a recorrer y los tiempos tan prolongados a emplear suponían un serio problema para la disponibilidad de pilotos para el frente; las barreras idiomáticas que exigían la intervención de intérpretes, no siempre posible (vuelo), eran una importante dificultad añadida; el curso acelerado que se desarrollaba a «marchas forzadas» no podía proporcionar con eficacia pilotos de combate en tan breve (y carísimo) periodo de instrucción. La opinión de un piloto nada sospechoso como Rómulo Negrín[1] es rotunda al respecto: «Aprendíamos exactamente eso [cocimientos básicos]: a manejar un avión, a hacer unas pequeñas maniobras con el avión, un poco de formación, un poco de navegación y, en cuanto aprendíamos eso, todo lo que se puede aprender en noventa horas y cinco meses que habíamos tenido de entrenamiento, nos mandaban al frente. Sobre todo si tendríamos que enfrentarnos con pilotos de la aviación italiana y alemana que eran, muchos de ellos, ases de la aviación. Y entrar en combate con gente de esa calidad, cuando uno tenía noventa horas de vuelo, pues era prácticamente un suicidio».

La incorporación de los pilotos de I-16 al frente no fue capaz de frenar la superioridad de la aviación de Franco a pesar de que supuso una enorme pérdida de aparatos y bajas de pilotos particularmente en el Frente del Norte y, un año después, en la batalla del Ebro (principio y final del periplo de Eduardo en la guerra aérea). Se les reconoció empeño, valentía y comportamiento heroico frente a los pilotos profesionales del enemigo pero eran unos «bisoños»; habían hecho unas cuantas horas de tiro y acrobacia de combate que no de combate aéreo.

Las críticas a las enseñanzas de Kirovabad y propuestas de modificaciones procedieron tanto de la URSS como de España. Curiosamente nunca alcanzaron al jefe del Arma de Aviación, general Hidalgo de Cisneros, ni en relación con la formación de pilotos ni en cuanto a la operatividad del material aéreo soviético adquirido, de cuyos programas fue el responsable. De particular interés resulta la llevada a cabo por la Dirección de Instrucción del Ministerio de Defensa Nacional a mediados de diciembre de 1938 que, una vez más, recoge Carmen Calvo Jung[2].

LA CALIDAD DE LOS CURSOS EN RUSIA

El capitán Carlos Núñez Mazas, subsecretario de Aviación, hizo un estudio estadístico de los resultados de una encuesta entre 67 pilotos de Kirovabad. Las carencias detectadas se trataron de eliminar/minimizar mediante una serie de propuestas de modificación de la enseñanza: la selección de alumnos-piloto debería hacerse rigurosamente en España y, una vez en la URSS, dar de baja a los que manifiestamente no reunieran las aptitudes oportunas mientras que el resto deberían ser entrenados por más tiempo, ya que «no es lógico ni conveniente que, desde los primeros momentos y sin tener conocimiento del sector, las características del combate aéreo, etc., se emplee a ese personal en servicios al frente». Se estimaba que el tiempo de instrucción de vuelo no debía ser inferior a 125 horas, de las que 50 debían ser de la especialidad, v.g., I-16, I-15 y SB (aviones de guerra, en palabras del presidente Negrín); para lo que se proponía eliminar horas de vuelo elemental (no interesa la formación en RZ si no es en la especialidad).

Para su reentrenamiento deberían ponerse a su disposición los mismos tipos de aviones de su especialidad, Moscas y Chatos, ante lo que se evidenciaba la falta de suficientes medios pues estos I-16 e I-15 se necesitaban con mayor urgencia en el frente. Por ello se proponía que se constituyera en Kirovabad un Cuadro Eventual de Aviación de Caza, de forma que los pilotos no tuvieran que pasar por la Escuela de Alta Velocidad de El Carmolí tan escasa de aparatos. Algunas de estas propuestas se pusieron en funcionamiento con la llegada de la 2ª Expedición.

NOTAS

1 Carmen Calvo Jung. Los últimos aviadores de la República. La cuarta expedición a Kirovabad. Ministerio de Defensa y Fundación AENA: Madrid, 2010, pág. 138.

2 Op. cit., págs. 124 y ss.

Frente del norte

Eduardo y sus compañeros titulados en I-16 de la primera tanda, al mando del capitán Isidoro Giménez García, llegaron de madrugada en ferrocarril a la estación de Francia, en Barcelona, donde les dieron dos semanas de permiso para visitar a sus familiares tras ocho meses de ausencia, y les citaron en el complejo de Los Alcázares. Allí fueron alojados en la Torre del Negro, residencia de la Escuela de Alta Velocidad de El Carmolí (más tarde también cuadro eventual de los Moscas I-16), donde recibieron reentrenamiento, después de ser promovidos al empleo de sargento piloto de caza. Eduardo está destacado con sus iniciales EFP en la foto de la 1ª promoción, y fue destinado a la 1ª Escuadrilla de Moscas al mando del teniente mayor Iván Gueorguevich Devótchenko y su segundo Nikolai Ivánov. Incorporado al servicio, voló con su escuadrilla a Alcalá de Henares, vía Manises (Valencia) para repostar, donde se reunieron las tres escuadrillas de Moscas del recién creado Grupo 21 (Caza y Combate), Escuadra 11, que habían sido dotadas con los cazas Polikarpov I-16. Alcalá fue el aeródromo desde el que fueron enviadas al frente las diferentes escuadrillas de Moscas, a cuyo acto de despedida asistió el propio coronel Hidalgo de Cisneros como jefe de la Fuerza Aérea.

Según Francisco Tarazona[16], parte del primer grupo de pilotos recién llegados de la URSS recibió reentrenamiento antes de salir hacia los frentes, que consistió en vuelos de formación en escuadrilla, vuelos de patrulla, ametrallamiento sobre blancos fijos y sobre conos remolcados por avión, y combates simulados. Finalizado el reentrenamiento, doce monoplanos I-16 despegan de El Carmolí y, en formación de cuña, el jefe de Escuadrilla pone rumbo a Manises para repostar. Reanudado el vuelo, llegan a Alcalá de Henares al cabo de una hora. Les dan tres días de permiso en espera de que lleguen las otras dos escuadrillas de I-16. Al tercer

Los Alcázares, agosto de 1937. De izquierda a derecha: arriba: Fernández Alberdi, Marañón, Molinet, *Tarazona*, Gil, Alarcón, Arias, Ranz, *Prada*, Ruiz, *Saladrigas*. Abajo: Alarcón, *Toquero*, *Frutos*, y *Eloy*. (Indicados en *cursiva* los pilotos que fueron como voluntarios al frente del Norte).

Foto Voluntarios al Norte según Tarazona.

día reúnen a los nuevos pilotos de Mosca, que eran 30 en total, para escuchar a un coronel que, esencialmente, les dice que la situación del Norte es delicada por falta de material de guerra; la Escuadra Naval fascista bloquea el Cantábrico y no llegan suministros a los puertos de Gijón y Santander; respecto a la aviación, hay dos maneras de llegar, la primera es tocando Francia pero se desecha pues las autoridades francesas incautan el material e internan a los tripulantes; la segunda es peligrosa pues consiste en volar sobre zona enemiga y, sorteados los encuentros con su caza y su artillería antiaérea, la llegada al campo seleccionado será con poco combustible, exponiéndose a ametrallamientos y bombardeos durante el aterrizaje. Así que, en el norte necesitamos pilotos pero únicamente irán aquellos que lo deseen, como voluntarios. «La sorpresa dura unos instantes» añade Tarazona, «al cabo de los cuales Toquero, Eloy, Frutos, Saladrigas, Prada y yo nos ponemos en la línea de voluntarios».

Bravo[17] describe en mi opinión un escenario más coherente: «Unos diez pilotos de los que habíamos vuelto juntos [se refiere a la 1ª Tanda], se estableció en El Carmolí, muy cerca de Los Alcázares, el 23 de Julio de 1937. Se trataba de recibir reentrenamiento en presencia de instructores soviéticos, al igual que en Kirovabad. Empezamos con el doblemando UTI-4 para pasar después al I-16 o al I-15. Uno de los profesores era Boris Smirnov, hábil piloto y magnífico instructor con el que practicamos acrobacia, combate y formaciones». Según Bravo «El Mando de la Aviación Republicana, probablemente la Jefatura de Fuerzas Aéreas en Los Llanos, eligió un pequeño grupo de nosotros para ir al norte a volar en las escuadrillas de Moscas que ya estaban allí desde diciembre de 1936. Entre otros fueron elegidos Francisco Tarazona, Eloy Gonzalo, Restituto Toquero, Ramón Saladrigas, Daniel Ranz, Juan Huerta y [Eduardo Fernández] Prada».

Tenían como misión relevar a pilotos que en ese momento llevaban actuando sin descanso, con un nivel de pérdidas, tanto de pilotos como de aviones, muy elevado, y enfrentados cada día a bombardeos, ametrallamientos y evacuaciones continuadas de los campos propios, muchas veces en presencia casi a la vista del enemigo. Parece lógico que el instructor del reentrenamiento de esos ocho pilotos de Moscas fuera, efectivamente, el ruso Boris Alexandrovich Smirnov a fin de que pudiera formar a su manera su propia escuadrilla para combatir en el frente del norte.

Juan Lario Sánchez narra el viaje hacia el norte

Juan Lario Sánchez[18] coincide con Bravo al describir el «raid» de los cazas republicanos hacia el frente norte y dice «De 32 pilotos que llegaron a Alcalá bajo mando de Pligunov [alias de guerra de Smirnov] para trasladarse al Norte fueron designados solamente ocho: Frutos, Tarazona, Gonzalo, Prado, Huerta, Saladrigas, Toquero y Ranz», coincidiendo con la versión de Bravo (excepto el nombre de Prada, equivocado aquí). Quedó así constituida la «Escuadrilla Vasca de Moscas», nombre popular de la Escuadrilla Smirnov, que realmente era un destacamento autónomo de la 1ª de Moscas, con inclusión de algunos pilotos de la 2ª y 3ª escuadrillas.

El vuelo, desde Alcalá de Henares a La Albericia, de la escuadrilla de Moscas del día 18 de agosto de 1937 fue guiado por un Katiuska pilotado por Alexander Senatorov, jefe de la 1ª Escuadrilla rusa de Tupolev SB Sofia, ya que los Moscas carecían de instrumentos de navegación a bordo. No tomó tierra pues necesitaba un campo más grande y, por otra par-

ALAS Piloto de Caza.

te, el campo de aviación había sido recién bombardeado y todavía no había podido ser reparado.

Conocemos por Tarazona[19] la subida al ¡Terrible Norte!, esto es, los detalles del vuelo a Santander desde Alcalá. «Mi mecánico me hace señas de que el Katiuska empieza a rodar. Despegamos. Después nos vamos acercando sedosamente al bimotor, que enfila hacia Madrid. Antes de dirigirnos hacia el norte, rumbo a Santander, describimos un gran círculo que nos permite hacer altura antes de "meternos" en terreno enemigo. La formación de vuelo queda cerrada. Bella mañana. Una vez que traspasamos los 4.000 metros la vista es verdaderamente hermosa. El azul infinito no delata la guerra que hay abajo, donde los hombres se destruyen sin piedad. Después de un rápido ascenso, nos nivelamos a 7.000 metros. A esta altitud, un frío de 30º bajo cero empieza a congelar el pensamiento y la sangre. El frío e inmovilidad, unidos a la inquietud del que se enfrenta por vez primera a lo desconocido, me hacen temblar».

«Transcurridos treinta minutos del despegue, la tranquilidad del vuelo de la pequeña formación cesa. Unas explosiones ocurridas delante nos ponen a la expectativa. El suave deslizamiento por la atmósfera se transforma en una carrera a toda velocidad sobre una superficie empedrada. La artillería antiaérea enemiga ha removido, al hacer explosión, la quietud de aquella altura y, con la expansión de las ondas, los zarandeos son terribles. Pero no pasa nada. Mis nervios están tranquilos dentro de lo que cabe. Sobre Burgos, empezamos a descender. La costa del norte de España comienza a delinearse ante nosotros cuando el desagradable temor de un encuentro con la caza enemiga aumenta en nuestra mente, a medida que nos acercamos a la meta. Estamos sobre el mar Cantábrico. Hace apenas una hora y diez minutos que hemos despegado de Alcalá. Por debajo de los 3.000 metros se empieza a disfrutar de un calorcillo agradable. Los rojos tejados de Santander, rodeados por la verde campiña, resaltan, rematado todo por el azul inquieto del mar norteño y por la bruma incolora al fondo. Las calles del puerto aparecen a ramalazos ante nuestra atareada vista. No debemos perder el contacto con Pligunov, Jefe de la Escuadrilla».

La escuadrilla de Smirnov tomó sin novedad en la Albericia, un campo destrozado unas horas antes

«De improviso, desfila bajo nuestra mirada una superficie llena de agujeros. Unos hombres, corriendo, despejan de herramientas el campo de La Albericia. Restos humeantes de camiones-tanque de gasolina y esqueletos de aviones en posiciones grotescas son la señal de que ha sido bombardeado. Los embudos hechos por las bombas, con sus radios negros por la ardiente metralla, confirman nuestros temores. Pligunov, con el tren de aterrizaje abajo, enfila una recta que delimita en su mente ante los cráteres de las bombas. Con gran habilidad posa el caza en tierra no sin antes haber tenido que sortear un gran agujero al final del recorrido. ¡Bueno!, eso está bien para Pligunov pero, ¿y nosotros, pobres bisoños entrenados únicamente al aterrizaje en retaguardia y en campos grandes? Los I-16 aterrizan a 160 km por hora y hacerlo en aquel callejón lo juzgo francamente imposible. Con una bandera en la diestra, Pligunov ordena el aterrizaje y a pesar de la tensión nerviosa de los pilotos, todo sale bien. Puede decirse que ha sido una operación segura, dados los elementos contrarios que en ella intervinieron. Así nos lo hace saber, una vez en tierra, el Jefe de Escuadrilla». (En mi opinión, esta versión está tomada de la publicada por el propio Smirnov[20] unos 30 años antes).

Los recibe el coronel Antonio Martín Luna Lersundi, jefe de las Fuerzas Aéreas del Norte quien, ante la pregunta de cuántos medios aéreos dispone, contesta que unos 20-30 aparatos anticuados, de distintos modelos y procedencias, de diferente y baja velocidad, sin repuestos,… («El Circo Krone», en recuerdo metafórico del gran circo alemán que disponía y exhibía un gran número de animales. Esta expresión fue erróneamente atribuida a Tarazona). Tarazona[21] también relata la integración de la Escuadrilla en su primer servicio: «Pligunov con Eloy y Prada, primera patrulla; Mijailov con Tarazona y Huerta, segunda patrulla; Querenco y Saladrigas, tercera patrulla. Ocho Moscas en total. Hoy, no más. ¡Contra 250 aviones!».

Foto del carné de Piloto Militar de Caza.

Salas, sobre los combates en la zona norte desde agosto 1937

Jesús Salas Larrazábal[22] publica una excelente obra sobre la guerra aérea y, en relación con el norte, dice: «En los últimos días de agosto se desarrollan cuatro combates aéreos, en los que la Legión Cóndor consigue abatir cuatro aparatos enemigos». A continuación transcribimos el relato que de dos de ellos

hace Tarazona en su libro «Sangre en el Cielo». Se refiere al relato de Tarazona[23] sobre el derribo de Pligunov y Prada, en el que dice: «En la caseta de mando nos espera la noticia de que Prada ha sido derribado por la artillería antiaérea; que pudo saltar del avión, pero que el paracaídas no se le abrió. Es nuestra primera baja en combate». Lo cual no es correcto, Eduardo murió un año después (15 de agosto de 1938) en combate con la Legión Cóndor en la batalla del Ebro. Dicho error introdujo un elemento perturbador en el relato de la vida de Eduardo; así, por ejemplo, Patrick Laureau[24], Juan Arráez Cerdá[25], Estanislao Abellán Agius[26], y Patrick Laureau, Juan Arráez Cerdá, Stéphane Soulard y Gilber Duranthie[27], en su obra colectiva francesa, recogen el mismo episodio del fallo del paracaídas, dando así por finalizada la historia de Eduardo Fernández Prada en la guerra aérea. Un blog[28] sobre el caso que nos ocupa relata una detallada y correcta descripción sobre la Escuadrilla Smirnov pero no cita incidencia alguna relacionada con ningún piloto, « Norte: Se constituyó el 7 de agosto de 1937 bajo el mando del teniente mayor [Starshiy Leytenant] Boris Smirnov "Pligunov" que voló desde Alcalá de Henares a La Albericia (Santander) con los jefes de patrulla Mikhailov y Kerenko y los pilotos Eloy González Obarro, Juan Huertas, Tomás Saladrigas, Eduardo Fernández Prada y Francisco Tarazona. Allí se unen bajo las órdenes de Smirnov con Andrés Rodríguez Panadero, Luis de Frutos, Restituto F. Toquero, y Daniel Ranz de Artacoz llegados más tarde, algunos procedentes de la 3ª Escuadrilla como Nicolás Sardina Pérez y Andrés Rodríguez Panadero dirigidos por Yevseviev (Yevsiéez) con Kusnetsov y Demidov. Tras la caída de Santander, Smirnov, Mikhailov, Kerenko y los mecánicos soviéticos abandonan el norte». (Según el propio Smirnov[29], en Asturias se hacían de 3 a 5 servicios diarios).

Merece comentarse, por otra parte, que la denominación «Prada», parece apropiada para diferenciarle de otros pilotos de la primera promoción de Kirovabad cuyo primer apellido era también Fernández –se desconoce su nombre en versión rusa, pero con toda seguridad fue derivado de su segundo apellido Prada–, fue distorsionada con diversas variantes tanto en género como en número, por ejemplo, por parte de sus propios compañeros, Prado[30], Pradas[31, 11(pág. 57), 27(pág. 385)], Prados[7(pág. 219)] y Prades[28(pág. 156)], que, aunque en tono menor, también introdujeron otro elemento perturbador en el relato sobre Eduardo.

Posteriormente, pasado el tiempo, cabe resaltar que Jesús Salas Larrazábal[32] publica los cuatro tomos de su obra magna de la Guerra Aérea 1936/1939 dónde de manera sorprendente, cambia la versión correcta anterior[33] que había transcrito directamente lo escrito por Tarazona[34], anotando ahora[35] (sic) «En los I-16 volaban los rusos Eiseiev, Demidov y Kuznetsov en una escuadrilla[36] y Smirnov, Mijailov y Kerenko en la otra, así como los españoles Rodríguez Panadero, veterano del Norte desde marzo de 1937, y los que acababan de arribar: Frutos, Eloy Gonzalo, Huertas, **Pardo**, Ranz, Saladrigas, Tarazona y Toquero, todos ellos citados por Tarazona (quien transforma a Pardo en Pradas), y Flamerich y Massanellas a los que no alude Tarazona, posiblemente por formar parte de la otra escuadrilla». Resulta cuanto menos sorprendente que Salas cite la página 128 de la publicación de Laureau, la cual pertenece al capítulo decimoquinto (Santander y Gijón), cuando cinco páginas antes (pág. 123) comienza este capítulo, como hemos citado expresamente más arriba indicando que Laureau había participado de la teoría de la artillería antiaérea y el fallo del paracaídas con la muerte del piloto.

Foto EFP y Boris A. Smirnov, La Albericia, Santander, Agosto 1937.

Interesa resaltar, no obstante, que el autor francés escribe Pradas, y no escribe Pardo. Asimismo, en el Anexo 28, BAJAS DE I-16 EN EL NORTE, Salas[37] anota «2 (Smirnov y **Antonio Pardo Iglesias**)», en lugar de Boris Smirnov y Eduardo Fernández Prada. Obviamente, Salas Larrazábal continúa arrastrando este cambio de pilotos en sus siguientes publicaciones sobre «la caza rusa en España», según su Diario de Operaciones[38]; concretamente en el volumen primero[39],«Iban mandados por Smirnov y entre ellos formaban Luis de Frutos, Eloy Gonzalo, **Antonio Pardo**, Tomás Saladrigas, Francisco Tarazona, Restituto Toquero, y dos jefes de patrulla rusas, que él llama Mijailov y Kerenko. En avión de transporte subieron Juan Huertas y Daniel Ranz, citados por Tarazona, así como Flamerich y Jesús Massanellas, que no lo son».

Confusiones entorno a un nombre

Como se ha expuesto anteriormente, Salas Larrazábal en 2003, fruto de una equivocación, omite a Eduardo Fernández Prada como componente de la escuadrilla Smirnov y su participación en el frente del norte. Y persiste en el error cuatro años más tarde, en 2007, lo cual sorprende dada su reconocida actividad investigadora, y que tuviera a su disposición el magnífico libro de Abrosov[40], el diario «oficioso» de las operaciones de la Aviación Republicana publicado en 2003, en el cual, página 173, se cita la relación nominal en ruso y español de los ocho pilotos españoles de I-16 que se desplazan al norte con Smirnov, en la que figura "Эдуардо Фернандес Прада (Eduardo Fernández Prada)», con lo que queda demostrada su presencia en el Norte. En la página 174 se describe el combate aéreo que tiene lugar entre el 22-24 de agosto de 1937, en el que ambos, Smirnov (jefe de la escuadrilla) y Eduardo Fernández Prada (junto con Eloy en su primera patrulla, según Tarazona) son derribados con resultados diferentes. En la publicación de Abrosov textualmente se puede leer: «Puede que Eduardo Fernández Prada pereciera en el combate», remitiéndose a la referencia «[111]» que cita una publicación rusa del propio Smirnov[41] en la que queda claro que Eduardo recibió heridas graves pero no murió.

Emilio Herrera Alonso[42] le da por muerto en combate con Fiats CR-32 de la Aviación Legionaria « En otro combate que tuvo lugar aquel día [se refiere al día 22 de agosto de 1937] entre los Ratas de Pligunov y una formación de Fiat CR-32, fueron derribados el sargento **Gonzalo Prada** (nombre compuesto erróneo derivado de los correspondientes a los dos puntos de Smirnov, Eloy Gonzalo y Prada), que murió, y el propio Pligunov que logró llegar a La Albericia con el motor casi parado, sufriendo un capotaje en la toma de tierra del que salió ileso, pero dejó el avión destrozado. Al día siguiente, 23, en un servicio de protección al "Circo Krone" que ametrallaría con éxito a una columna italiana que marchaba por la carretera de Ontaneda, combatieron los Ratas contra Fiats y Messerschmitt, siendo derribado Pligunov que, aunque salvó la vida arrojándose con el paracaídas, resultó con graves lesiones».

Esta versión de la muerte de «Gonzalo Prada» la da también Estanislao Abellán Agius[43] seis años más tarde, sin duda por haberla tomado del entonces coronel Herrera Alonso, director del Archivo Histórico del Ejército del Aire, Villaviciosa de Odón, Madrid, «Al siguiente día 19 [se refiere a la llegada de la escuadrilla Smirnov a La Albericia el día 18 de Agosto de 1937] entraron en combate los monoplanos de Boris Smirnov contra

los Fíat italianos y, al regreso, se observó la falta del Mosca tripulado por **Gonzalo Prada** que, alcanzado en la lucha, debió de saltar en un paracaídas que no se le abrió, y el propio Smirnov llegaría el último a La Albericia con el motor parado, resultando con magulladuras al capotar en el aterrizaje».

A este respecto, consultado el libro de Alcofar Nassaes. «La aviazione legionaria en la guerra española». Editorial EUROS S.A.: Barcelona, 1975, no aparecen derribos de I-16, solo se computan cazas I-15 «Chatos», por lo que el aserto del coronel Emilio Herrera Alonso sobre los Fíat no coincide, quien recupera la teoría del fallo del paracaídas en una publicación posterior[44] a la citada más arriba.

Sea como fuere, los historiadores establecieron que la vida de Eduardo acababa en el Frente Norte, a pesar de disponer del Diario Oficial Núm. 263, pág. 136, de 10 de octubre de 1938 (el año siguiente) donde se da cuenta de su muerte en combate en el Frente del Ebro y su ascenso a teniente a título póstumo.

Un estudio exhaustivo sobre lo acaecido a Eduardo Fernández Prada y el error a la hora de transcribirlo

Habiendo reflexionado sobre todo ello, un planteamiento esquemático de la posible causa de los errores sobre la muerte de Eduardo Fernández Prada sería el siguiente: i) Consultado el índice onomástico por la entrada P (Prada) se encontró Pardo Iglesias, Antonio; ii) Pardo también era sargento piloto de I-16 (1ª Tanda) y también subió al Norte, pero no lo hizo con la escuadrilla Smirnov pues voló I-15 (seguro que por falta de cazas I-16); iii) Pardo murió en combate en Agosto, el 22 de agosto de 1937, fecha en la que es ascendido a teniente a título póstumo; fatídicas fechas en las que Abrosov (pág. 174 ya comentada) anota los derribos de Smirnov y Eduardo en los mismos combates, en los que erróneamente algunas referencias dan por muerto a Eduardo. iv) Resulta del mayor interés el Parte Oficial de Guerra del Bando Republicano[45] del 23 de agosto de 1937, en su Sección de Parte del Ministerio de Marina y Aire, que dice: «Los cazas leales sostuvieron otro combate con el enemigo, consiguiendo derribar a éste un monoplano. Fueron abatidos dos cazas nuestros. Los pilotos se lanzaron en paracaídas. Uno se salvó. El otro resultó muerto al no haber funcionado el [46]paracaídas». Ciertamente parece que Antonio Pardo Iglesias fue el piloto que murió por fallo del paracaídas en el norte el 22 de agosto de 1937, fecha en que fue ascendido a teniente a título póstumo. El coronel Emilio Herrera Alonso[34] anota la muerte en combate de Antonio Pardo Iglesias aunque la fecha es errónea, en el 15 de agosto de 1937. Asimismo Estanislao Abellán Agius[4724] dice (sic) « el día 15 siguiente, resultó derribado en combate sobre Santander el Chato tripulado por el sargento Antonio Pardo Iglesias, que abandonó el avión al saltar en paracaídas», que, como anteriormente, parece que se basa en lo expuesto por el coronel Emilio Herrera Alonso, al menos en parte. v) Siguiendo con el esquema, por otra parte, aunque su hipótesis pudiera ser considerada como plausible en una primera aproximación, no parece probable que Tarazona, testigo directo, se pudiera equivocar de piloto, si bien lo dio por muerto. «Derribado por la artillería antiaérea pudo saltar en paracaídas pero no se le abrió».

En cualquier caso, se produjo una serie de coincidencias de datos (hechos y fechas) entre ambos pilotos que muy probablemente contribuyó a que se confundiera a Eduardo con Antonio Pardo Iglesias.

Varios investigadores posteriores se limitaron, a transcribir lo reflejado por Salas sin preocuparse de validarlo en los archivos oficiales. En orden cronológico, este es el caso de Rafael Permuy López, prolífico en publicaciones sobre el tema aéreo; así, en su serie «Ases de la Aviación de la República»[48], presenta la lista de la «Escuadrilla del Starsy Leytenant Boris Smirnov y los Sargentos, Eloy Gonzalo Obarro (fallecido), Luis de Frutos González, Tomás Saladrigas Guardia (herido), **Antonio Pardo Iglesias** (fallecido), Francisco Tarazona Torán, (herido), Juan Huertas García, Daniel Ranz Díaz de Artacoz (fallecido), Restituto Felix Toquero Burillo», que tuvo, a su vez, algún seguidor[49].

Carlos Saiz Cidoncha[50], publica una extensa obra de 1123 páginas, dividida en 3 tomos. Contiene una información muy documentada, con gran cantidad de referencias (incluida la del Abrosov) y notas explicativas, donde el caso Eduardo Fernández Prada puede que fuera una excepción. En todo el pasaje en el que Tarazona nombra a Prada, Cidoncha aplica automáticamente la permutación por **Antonio Pardo Iglesias**[51]; para lo que emplea el mismo argumento de Salas pero sin citarle expresamente, que dice sobre Eduardo es la de su muerte en combate en la batalla del Ebro[52].

He dejado para el final el caso de Arias[53] que presenta la lista del norte con el nombre de **Pardo** en lugar de Prada; además, en las fotografías de la parte superior de las páginas 116 y 119 referentes a pilotos de la 1ª escuadrilla de Moscas no nombra a Eduardo en ninguno de los dos casos. Por otra parte, en la página 219 dice «Allí [se refiere al Frente del Norte] perecieron en lucha sin igual, **Prados**, Panadero, Eloy Gonzalo y Daniel Ranz de nuestro grupo de Kirovabad». Adicionalmente, en el Índice Onomástico hace constar lo siguiente: «Pardo Iglesias, Antonio. Jefe de patrulla de moscas, págs. 11, 204, 213, 234, 245, 252, 256, 275, 276». Finalmente, en pág. 443 (Índice Onomástico relacionado con pilotos del Grupo 21) aparece Antonio Pardo Iglesias como superviviente a la guerra, a pesar de que desgraciadamente fue muerto en combate en el Frente del Norte el 22 de agosto de 1937.

El piloto de caza, segundo jefe de grupo, capitán J. BRAVO. 1938

El piloto de caza, sargento M. FERNANDEZ (abatido en el Ebro el 21 de agosto de 1938)

De izquierda a derecha: los pilotos de caza M. SANCHEZ (cayó al mar durante los vuelos en el Carmolí en julio de 1937 a causa de un sabotaje en el avión), A. MEDINA (falleció el mismo día y por la misma causa), teniente F. A. JACOBO y sargento J. RUIZ (abatido en Levante en marzo de 1938)

Meroño 10 (pág. 36).

Conviene precisar que, efectivamente, **Pardo Iglesias** obtuvo la especialidad de Polikarpov I-16 en Kirovabad y que fue integrante de la primera tanda de regreso de los 23 pilotos de I-16, pero subió al norte tripulando I-15 –Simón Fiestas Martí, piloto de la Escuadrilla 2/26, en la pág. 68 de su publicación «Vivencias de un Piloto-aviador 1936-1939 y otros relatos históricos. Edición propia (no comercializada): Terrassa, Barcelona, 2006», proporciona una relación de pilotos de I–15 donde se puede leer «Pardo Iglesias, Antonio # Fallecido # 15-07-37 # Santander».

Volviendo a Arias, en esta misma página 443 anota «**Fernández Prada, Eduardo†»,** y **«Prada†»** en la 445, con lo que parece mostrar una cierta confusión. En cualquier caso, existen bastantes interrogantes respecto a sus manifestaciones, entre otros: i) En la contraportada se puede leer «Redacción y revisión de José Mª Bravo», pero Bravo en su libro «El seis Doble» habla de Prada como integrante de la Escuadrilla Smirnov, y no de Pardo Iglesias.

Agosto de 1937: la verdad reconstruida.

El 17 de agosto de 1937 nueve aviones de la Fuerza Aérea de la República Española I-16 de la 1ª escuadrilla del 21 Escuadrón, conducido por el futuro as y héroe de la Unión Soviética, Boris Smirnov, llegaron a la Albericia, procedentes de Alcalá de Henares. La unidad estaba compuesta por los siguientes pilotos:

- Teniente mayor Boris Smirnov (jefe de Escuadrilla).
- Sargento Eloy Gonzalo Obarro (muerto el 19 de septiembre de 1937).
- Sargento Luis de Frutos González (muerto en enero de 1938 en el frente de Teruel).
- Sargento Tomás Saladrigas Guardia (herido en acción posteriormente).
- Sargento Eduardo Fernández Prada (herido y posteriormente muerto en otro frente).
- Sargento Francisco Tarazona Torán (herido en acción posteriormente).
- Sargento Juan Huertas García.
- Sargento Daniel Ranz Díaz de Artazcoz (muerto en acción posteriormente).
- Sargento Restituto Félix Toquero Burillo.

Este fue el último esfuerzo por reforzar el frente norte una vez que la ofensiva enemiga en las provincias del norte había comenzado.

Desgraciadamente, Juan Huertas García murió en combate en la batalla de Levante el 7 de octubre de 1938 con la 6/21, y Eduardo Fernández Prada murió en combate el 15 de agosto de 1938 en la batalla del Ebro con la 3/21. Por tanto, de los ocho sargentos piloto del norte solamente tres sobrevivieron a la guerra aérea.

Breve historial de Eduardo Fernández Prada

A modo de conclusión y de forma esquemática la participación de Eduardo Fernández Prada en la guerra aérea de la Guerra Civil española fue la siguiente:

-Sargento piloto de Caza y Combate según D.O. Núm. 182, pág. 227, de 30 de julio de 1937; es destinado a la 1/21, 1ª Escuadrilla de Moscas de Devótchenko e Ivanov.

-Antes de incorporarse al servicio fue seleccionado para formar parte de la Escuadrilla de Moscas de Smirnov para ser destacado al Frente del Norte, desde Alcalá de Henares a La Albericia el 15 de agosto de1937. Voló de punto junto a Eloy Gonzalo Obarro en la primera patrulla. Fue derribado junto con Smirnov y herido en combate por la Legión Cóndor.

Una vez franqueadas las controversias históricas en torno a la muerte de Eduardo, su actividad como piloto de Mosca continuó de forma frenética para combatir en los distintos frentes donde se le necesitaba. Se desconoce quién pudo recuperar en tierra a Eduardo y cómo pudo llegar a su campo de La Albericia, pero lo cierto es que fue evacuado por medios aéreos sobrevolando el mar Cantábrico para llegar vía Pirineos al Hospital de Aviación de Barcelona, probablemente en el último DC-2 que salió de La Albericia el mismo día 24 de agosto.

A primeros de noviembre se reincorpora a la 1/21 de Aguirre en Caspe (Zaragoza) y presta servicio hasta mediados-finales de dicho mes (episodio de Castejón del Puente, Huesca) en que es hospitalizado en el Hospital Quirúrgico de El Vedat (Torrente, Valencia).

A primeros de enero de 1938, tras reentrenamiento en El Carmolí es destinado desde el Cuadro Eventual a la 4/21 de Zarauza en Villafamés (Castellón). Pasa por los aeródromos de Reus (Tarragona) y Sarrión (Teruel).

Posteriormente, a petición propia («por sentirse enfermo», escribe en su Cuaderno de Navegación) es destinado temporalmente a la 2/26, 2ª Escuadrilla de «Chatos», Grupo 26 de Caza y Asalto, de Morquillas en Barracas (Castellón) el 25 de enero del 1938. Pasa por los aeródromos de Villar del Arzobispo (Valencia), El Toro (Castellón), Los Llanos (Albacete), Madridejos (Toledo), Caspe (Zaragoza).

A primeros de marzo pasa a la Casa de Reposo de Villa Aérea (Valencia) y a mediados de mayo es destinado a El Carmolí, primero para reentrenamiento y después prestando servicio de protección de costas.

El día 11 de junio de1938 recibe orden de incorporarse a la 3/21 recién recreada por Bravo con pilotos de la 1ª de Kirovabad, pasando por los aeródromos de Sagunto (Valencia), Liria (Valencia), El Carmolí (Los Alcázares, Murcia), Rabasa (Alicante), Villagordo del Cabriel (Valencia), Camporrobles (Valencia), Vendrell (Tarragona), Valls (Ta-

rragona) y Plá de Cabra (Tarragona). El día 15 de agosto de 1938 es derribado y muerto en combate por la Legión Cóndor en la batalla del Ebro, frente de Gandesa, estrellándose con su Mosca tipo 10 CM-201 en el término municipal de Miravet. En septiembre de 2014 se le erigió un monolito memorial en el Cementerio Municipal de Miravet.

Por lo tanto participó en la guerra aérea durante un año, combatiendo en distintos frentes desde el norte, Teruel, Aragón, Levante y Ebro. En conjunto realizó 214 días de servicio activo, de acuerdo con su hoja de servicios y tuvo un aterrizaje forzoso con tren plegado por parada de motor cerca de su base de Castejón del Puente (Huesca), requiriendo cirugía mayor en el Hospital de Aviación de El Vedat.

Fue derribado dos veces por La Legión Cóndor: En el norte, con heridas graves fue evacuado al Hospital de Aviación de Barcelona; en el Ebro con su muerte en combate.

Finalmente, fue ascendido a teniente a título póstumo según D.O. Núm. 263, pág. 136, de 10 de octubre de 1938.

NOTAS

1 Rafael de Madariaga Fernández. Las Escuelas de Caza Republicanas: La Ribera, Kirovabad, El Carmolí y Lorca. AEROPLANO 12, 60-79 (1994).

2 Juan Arráez Cerdá. Las Escuelas de Caza de La Gloriosa. Soldiers Raids 29, 44-49 (1998).

3 Carlos Lázaro Ávila. Diario de un piloto de caza en Kirovabad. La formación de aviadores españoles en la URSS. Cuadernos de Aviación Histórica. Dossier 3. Ediciones Campomás S.L.: Valencia, 2003.

4 Francisco Tarazona. Yo fui piloto de caza rojo. Fermín Uriarte Editor: Madrid, 1968. (La publicación tuvo un antecedente editado en México, donde Tarazona vivía exiliado desde que consiguió salir del Campo de Concentración de los republicanos en Gurs, Francia, dada su ciudadanía mexicana; Francisco Tarazona. Sangre en el cielo. Costa-Amic Editores México D.F.: México, 1967.)

5 José María Bravo Fernández-Hermosa y Rafael de Madariaga Fernández. El Seis Doble. Bravo y los Moscas en la Guerra Civil española y en la II Guerra Mundial. Craftair/Agudín: Madrid, 2007.

6 Francisco Meroño. En el cielo de España. Editorial Progreso: Moscú, 1979. (Se publicó también en ruso). Edición propia: Madrid, 1999.

7 Laureano Flamerich Sancho. Memorias de mi viaje a la U.R.S.S. Inédito. Pdf, 39 páginas.

8 Antonio e Iván Rioja Scott. Nuestro padre: Piloto de la Segunda República. Edición propia: Madrid, 1999.

9 Tarazona, op. cit.

10 10 Meroño, op. cit.

11 Antonio e Iván Rioja Scott. Nuestro padre: Piloto de la Segunda República. Edición propia: Madrid, 1999.

12 Eduardo Fernández Prada. # Tipo de aparatos # Fechas # Clases de vuelo # Tiempos: h y min. # Instructor #. Apuntes inéditos. 1937.

13 Op. cit., pág. 38.

14 Op. cit., pág. 57.

15 Op. cit., págs. 66-68.

16 Op. cit., págs. 31 y ss.

17 Op. cit., pág. 59.

18 Juan Lario Sánchez. Habla un aviador de la República. Editorial Gregorio del Toro: Madrid, 1973.

19 Op. cit., págs. 43-46.

20 Boris A. Smirnov. Nebo moei molodosti (El cielo de mi juventud). Military Publishing: Moscú, 1990.

21 Op. cit., pág. 48.

22 Jesús Salas Larrazábal. La guerra de España desde el aire. Dos ejércitos y sus cazas frente a frente. Ediciones ARIEL: Esplugas de Llobregat, Barcelona, 1969, pág. 241.

23 Op. cit., págs. 54-55.

24 Patrick Laureau. L'AVIATION REPUBLICAINE ESPAGNOLE (1936-1939). Collection Docavia. Volum 8. Editions Lariviere: París, 1978. (Hubo una versión española: Patrick Laureau con la colaboración de Santiago Capillas y Enrique Pereira. LA AVIACIÓN REPUBLICANA ESPAÑOLA 1936 1939. Editor: P. Laureau, 1980, pág. 123.

25 Juan Arráez Cerdá. L'AVIATION DE CHASSE DE LA RÉPUBLIQE ESPAGNOLE 1936/1939. Hors Série Avions nº 3. Editions de la Presse: Boulogne sur Mer, 1983, pág. 81.

26 Estanislao Abellán Agius. Los Chatos (II). La Escuadrilla Vasca. AEROPLANO 8, 51-64 (1990), pág. 61, cuadro 3; y Estanislao Abellán Agius. Los cazas soviéticos en la guerra aérea de España 1936-1939. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica: Madrid, 1999, pág. 58.

27 Patrick Laureau, Juan Arráez Cerdá, Stéphane Soulard et Gilbert Duranthie, POLIKARPOV I-16. L'histoire d'un avion révolutionnaire. Édité par J. Kytka: Praga, Republique Tchèque, 2001, pág. 21.

28 Puntadelanza_blog.

http://puntadelanza.net/Foro/phpBB3/viewtopic.php?f=5&t=4511&start=105

29 Op. cit.

30 Op. cit., págs. 136-137.

31 Op. cit., pág. 41.

32 Jesús Salas Larrazábal. GUERRA AÉREA 1936/1939. Tomo I: La Batalla Aérea por Madrid. Tomo II: La Campaña del Norte. Tomo III: Guerra en los Cielos de la antigua Corona de Aragón. Tomo IV: El Desenlace. SHYCEA: Madrid, 2003.

33 Op. cit., pág. 241.

34 Op. cit., págs. 31 y ss.

35 Op. cit., pág. 240.

36 Op. cit., pág. 128.

37 Jesús Salas Larrazábal. Guerra Aérea 1936/1939. Tomo II. La campaña del Norte. SHYCEA: Madrid, 2003, pág. 341.

38 Jesús Salas Larrazábal. Caza Rusa en España, según su «Diario de Operaciones». Volúmenes I y II. Ministerio de Defensa: Madrid, 2007.

39 Op. cit., vol. 1, pág. 37.

40 Sergei Abrósov. Vozdushnaya Voyna V Ispanii: Khronika Vozdushnykh Srazheniy 1936-1939 Gg (Guerra Aérea en España: Crónica de las batallas aéreas de 1936-1939). Moscú, 2003.

41 Op. cit.

42 Emilio Herrera Alonso. ALAS SOBRE CANTABRIA. Crónica Aeronáutica. Torre Angulo Arte Gráfico: Santander, 1993, pág. 230.

43 Op. cit., pág. 58.

44 Emilio Herrera Alonso. GUERRA EN EL CIELO DE CANTABRIA. Ministerio de Defensa: Madrid, 1999, pág. 66.

45 Partes de guerra nacionales y republicanos. Memorias de la Guerra Civil Española. Introducción de César Vidal. Belacqua: Barcelona, 2004.

46 Op. cit., pág. 218.

47 Op. cit., pág. 55.

48 Rafael A. Permuy López. Ases de la República. Pilotos de la Aviación republicana en la Guerra Civil Española. GALLAND Books Editorial: Valladolid, 2008, pág. 15; Rafael A. Permuy López. Spanish Republican Aces. Osprey Publishing: Oxford, 2012, pág. 31.

49 Guillermo Tabernilla y Julen Lezamiz. El informe de la República por la pérdida del Norte. Monografías de la Guerra Civil en Euskadi, Nº 8. Ediciones Beta III Milenio SL: Bilbao, 2013, pág. 269.

50 Carlos Saiz Cidoncha. AVIACIÓN REPUBLICANA. Historia de las Fuerzas Aéreas de la República Española (1931-1939). Tomo I: Desde el alzamiento hasta la primavera de 1937. Tomo II: Desde la ofensiva de Vizcaya hasta las ofensivas de Levante y Extremadura. Tomo III. Desde la batalla del Ebro hasta el final de la Guerra. Apéndices. Almena Ediciones: Madrid, 2006.

51 Op. cit., tomo III, págs. 550-551, 575, 580.

52 Op. cit., tomo III, pág. 793.

53 Antonio Arias Arias. Arde el cielo. Memorias de un Piloto de Caza participando en la Guerra de España (1936–1939) y en la Gran Guerra Patria de la URSS (1941–1945). Edición de Adela Delgado: Silla (Valencia), 1995. Existe una versión rusa anterior, «A. Arias. Ognennon nebo. Minsk, Bielorusia, URSS, 1988», pág. 26.

Luis Antonio de Larrauri y Mercadillo

Un ingeniero aeronáutico SOBRESALIENTE

BLAS VICENTE Y CARLOS MALLENCH
Miembro del CASHYCEA *Historiador Militar*

Nuestra historia aeronáutica reciente está repleta de nombres propios de pilotos cuyas gestas han trascendido a los libros. Pero pocas, muy pocas veces, se ensalza la figura de otro tipo de personal relacionado con nuestra aviación.

En esta ocasión, vamos a intentar sacar a la luz la azarosa vida de un ingeniero aeronáutico al que tocó vivir duros periodos de nuestra historia reciente. Sirva este artículo como homenaje a todos los ingenieros aeronáuticos españoles.

Su servicio en la milicia y formación como ingeniero

Luis Antonio de Larrauri y Mercadillo nació un 7 de agosto de 1902 en San Sebastián, hijo de D. Luis de Larrauri y Lopetegui y de doña Ana Mercadillo y Plaja. Larrauri es, sin duda alguna, uno de los ingenieros aeronáuticos más sobresalientes a los que tocó desarrollar su actividad profesional durante la Guerra Civil.

El padre de Luis era abogado, y junto a su esposa, tuvieron 11 hijos, de los cuales fallecieron en la infancia 3. Luis fue el segundo en orden de nacimiento, aunque era el mayor de los que sobrevivió.

Foto familiar en la que podemos ver a varios de los hermanos Larrauri: Luis Antonio es el mayor; el de pantalón corto es Ignacio Larrauri y la de trenzas es Ana Belén y el de pelo rizado con corbata es Pepe Larrauri, que en la Guerra fue aviador. Archivo familiar.

Perteneciente al reemplazo de 1923, ingresó en filas el 1 de julio de 1924, siendo destinado al Regimiento de Artillería nº 3 con Guarnición en su ciudad natal. Fue promovido al empleo de cabo en fecha 30 de septiembre, y a partir del 1 de octubre pasó a efectuar «servicio reducido», posiblemente por estudios.

El 1 de julio de 1925 de nuevo se incorporó a su Regimiento, donde permaneció hasta agosto en que fue licenciado.

Durante los siguientes años completó sus estudios como Ingeniero de Minas, y con fecha 30 de junio de 1928 se le expidió el título de Ingeniero de Minas. El día 5 de noviembre, su Majestad el rey le nombró, por concurso entre Ingenieros de Minas, «Ingeniero del Instituto Geológico y Minero de España».

Recorte de prensa conservado por la familia. En él hay una nota manuscrita que señalando a la foto de la parte inferior derecha dice: "aparato proyectado por mí para disminuir…". Archivo familiar.

Pero las inquietudes de nuestro protagonista iban más allá de las minas, y el espíritu de la milicia que ya había prendido en él, le hizo presentarse a una beca en 1929 ganando, por oposición, una de las plazas de la Escuela Superior de Aerotécnica.

Justo fue en este año, concretamente el día 4 de marzo, que contrajo matrimonio con doña Cristina Ros y Ros en la iglesia parroquial de la Concepción de Madrid.

Primeros diseños

La preparación en los años siguientes fue dura, pero Luis Antonio consiguió terminar sus estudios con altas califi-

Foto familiar en la que podemos ver a un joven Luis Antonio Larrauri con su esposa Cristina, muy posiblemente tomada recién casados.

caciones, concediéndosele el título de especialista en aeromotores con fecha 19 de enero de 1932 (GM de 20 de enero de 1932) y el título de especialista en aeronaves con fecha de 13 de enero de 1933 (GM 14 de enero de 1933), la obtención de ambos le supuso la concesión del título de ingeniero aeronáutico con esa misma fecha y publicado en la misma Gaceta.

En 1933 puso a prueba su ingenio, diseñando un rudimentario sistema para enfriar el motor mediante evaporación[1]. Este sistema de refrigeración fue utilizado con éxito en junio de ese mismo año, en el motor Hispano Suiza de 650 caballos del famoso avión «*Cuatro Vientos*» (se trataba de un Breguet XIX «super-bidón»), protagonista de la travesía del Atlántico entre Sevilla y Camagüey (Cuba) por Barberán y Collar. Al parecer, este sistema sólo se había estudiado en Inglaterra, por lo que el trabajo de nuestro protagonista nos da una idea de lo avanzado de su preparación.

La expedición a Ifni

En los años siguientes, de nuevo su vida giró hacia la minería, siendo nombrado el 21 de febrero de 1934, por el Sr. director general de Minas y Combustibles, como ingeniero y vocal del Instituto Geológico y Minero de España.

Componentes de la expedición a Ifni en la que participó Larrauri, en el centro de la imagen, con bigote. Foto tomada del libro de Javier Lobón-Cerviá y Jorge Morales: "Notas para la historia reciente del Museo Nacional de Ciencias Naturales".

Sin duda, la primera mitad del siglo XX es una época en la que todavía prevalecía el desconocimiento de lo que nos rodeaba y todavía teníamos la imperiosa necesidad de enviar expediciones a lo desconocido.

Precisamente en una de estas expediciones partió nuestro joven protagonista, quizás necesitado de aventura y simplemente embargado por lo romántico de un viaje hacia lo desconocido.

En la primavera de 1934, se preparó una expedición científica a Ifni para cuantificar las posibilidades económicas del territorio. Hay que tener en cuenta, que el coronel Osvaldo Capaz, tomó posesión de Ifni, en nombre de España, el 6 de abril de 1934, por lo que la preparación de dicha expedición era un paso posterior a la toma del territorio.

La constitución de la Comisión Científica tuvo lugar en el Laboratorio de Geología del Museo Nacional de Ciencias Naturales dónde se realizaron diversas reuniones preparatorias. Los expedicionarios fueron un total de nueve (Eduardo Hernández-Pacheco y Estevan, naturalista; Arturo Revoltós Sanromá. Teniente coronel, ingeniero geógrafo; Carlos Crespí Jaume, topógrafo; Luis Lozano Rey, catedrático de Vertebrados; Arturo Caballero Segares, catedrático de Fisiografía Botánica; Francisco Hernández-Pacheco de la Cuesta, catedrático de Geografía Física; Fernando Martínez de la Escalera Goróstegui, intérprete; Manuel García Llorens, preparador taxidermista del Museo Nacional de Ciencias Naturales; y nuestro Luis Antonio Larrauri y Mercadillo, como ingeniero de Minas, y entonces vocal del Instituto Geológico y Minero de España.

Fotos de Larrauri tomadas en Smara en 1934, junto a un oficial y en el estribo de un avión. En Smara localizó fósiles del devónico de gran interés. Archivo familiar.

Entre los días 2 y 7 de junio partió la expedición y se realizaron una serie de prospecciones sobre yacimientos de fosfato y otros recursos. El grueso de la expedición regresó el 17 de julio tomando tierra en Ceuta el 18. La misión fue considerada de «carácter nacional», y sin duda adelantaba el «carácter aventurero» de nuestro protagonista, quién al parecer, pasó más tiempo entre los militares destacados en la zona que entre los científicos de la expedición.

Nos resulta curioso que en el retrato al óleo que se conserva en la casa familiar, Luis porta en la bocamanga de su guerrera una Medalla Colectiva de Ifni.

Luis Antonio de Larrauri y Mercadillo.

La Guerra Civil

A Larrauri le sorprendió el estallido de la Guerra Civil en Hernani (Guipúzcoa) y ante lo peligroso de la situación se escapó a la montaña dejando atrás a mujer e hija. Ambas

La vida en los talleres y las visitas para comprobar los resultados de las bombas, se convirtieron en su tónica durante la contienda. Archivo familiar.

La vida en los talleres y las visitas para comprobar los resultados de las bombas, se convirtieron en su tónica durante la contienda. Archivo familiar.

La vida en los talleres y las visitas para comprobar los resultados de las bombas, se convirtieron en su tónica durante la contienda. Archivo familiar.

fueron condenadas a muerte en el mes de agosto y se salvaron milagrosamente. Cuando huyó de la zona republicana lo hizo en unión de su hermano José, al que tuvo que llevar en brazos parte del camino ya que este enfermó durante la huida. José, más tarde, sería piloto de la Aviación Nacional.

Son momentos muy duros para Larrauri que vive en el campo escondiéndose de sus posibles perseguidores hasta el 7 de agosto de 1936 en que con mucho esfuerzo consigue cruzar las líneas personándose en campo nacional, concretamente en Arano (Navarra). Es ingresado en el hospital y mientras se recuperaba del cansancio de las pasadas jornadas, notificó al general José Solchaga todo cuanto pudo averiguar de los movimientos republicanos en el sector de Pamplona.

Su esposa también pasó por diversas vicisitudes, escapando con su hija de 4 años de un fusilamiento casi «cantado».

Larrauri, tras tres días de hospital, se presentó voluntariamente en el arma de Aviación en la plaza de Burgos, el 11 de agosto, siendo destinado a las Unidades del Aeródromo de Agoncillo (Logroño) como ingeniero aeronáutico.

Durante el resto del mes de agosto y hasta el 1 de noviembre, efectúa diversas misiones de guerra como tripulante en aviones de bombardeo tipo Fokker y Dragón Rapide, y sobre los sectores de San Sebastián, Ochandiano, Bilbao, Éibar. En esta época, y según diversos testimonios, su buen hacer se pone de manifiesto en invenciones inverosímiles de rampas lanzabombas que acopla a los aviones civiles militarizados. En total, durante esta época, efectuó 12 servicios de guerra en los que empleó 15 horas y 32 minutos de vuelo. Por su incansable trabajo, el jefe del Aeródromo de Agoncillo le instó a estampillarse de capitán.

El día 1 de noviembre de 1936, pasa a desarrollar su actividad en los «Servicios Técnicos» de la Jefatura del Aire en Salamanca, como inspector jefe en Getafe. Y el 9 del mismo mes, y por Oficio nº 705 del Excmo. Sr. General Jefe del Aire, fechado en Salamanca, es destinado a las Fuerzas Aéreas del Centro, dónde se incorporó el día 1 de enero de 1937.

El 11 de enero de 1937 y según el Boletín Oficial Nº 85, se le concedió la asimilación y empleo de capitán del Arma de Aviación.

En esta época, y hasta junio de 1937, aparte de las funciones propias de su rango, actuaba como agregado a «*Servicios Técnicos*» e ingeniero de las Casas «Ericción», «Sánchez

Foto del Savoia S.79 28-46, avión usado por Larrauri para hacer pruebas de sus diseños, tomada en la vertical sobre Albentosa (Teruel), en Julio de 1938. SHYCEA, Ref. 117774-01.

Quiñones» y «Amalio Díaz» de Getafe, según nombramientos efectuados por el propio general jefe del Aire.

Es a partir de este momento en el que la capacidad de nuestro protagonista se pone a prueba, saliendo sus cualidades como ingeniero aeronáutico a relucir en su plenitud.

Debemos tener en cuenta que en este momento la España Nacional tenía un grave problema con la munición de bombardeo. Escaseaban las materias primas para la fabricación de Bombas (hasta la caída del frente Norte y la fiscalización de la industria siderúrgica del sector, este problema no empezó a subsanarse), y no sólo las bombas, sino que no hay carga explosiva para ellas ni espoletas eficaces para hacerlas detonar.

Uno de los problemas más acuciantes fue el de las espoletas[2], y Larrauri, como experto ingeniero, puso todos sus conocimientos en solucionar esta carestía, diseñando una serie de ellas. Fue tanto el tesón puesto, que él mismo, partió en muchas misiones de bombardeo a fin de probar estos nuevos diseños y comprobar los efectos que producían las bombas.

Así, en junio de 1937, marchó a Mondragón a realizar la primera de las espoletas de su invención: la **S-1**[3] (todos sus diseños llevan una S inicial en alusión a Santiagomendi[4]) dónde proyectó y realizó la misma, aplicable a las bombas «negrillas» (de origen alemán) de 10 kg.

El día 12 de julio, probó con éxito la **S-3** en Logroño; el 24 del mismo mes, proyectó en Salamanca la **S-4** (bomba de 50 kg) y salió a probarla; el 12 de agosto probó la **S-5** en Logroño, lanzándola desde un avión Fokker.

El trabajo de nuestro ingeniero comenzaba a trascender. Así, el día 9 de septiembre, propuso en Soria al Excmo. Sr. general Kindelán, jefe del Aire, su espoleta de retardo **S-5 A**. Tan buena impresión causó en el jefe del Aire, que le encargó la fabricación de forma inmediata.

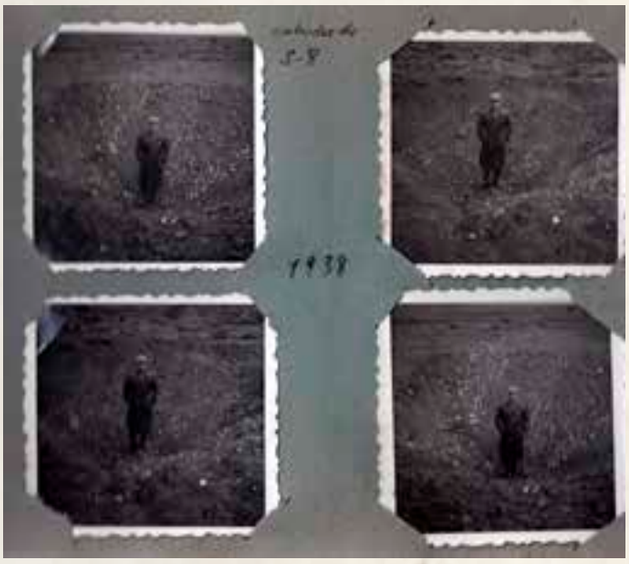
Durante el resto del año, Larrauri se afanó en el perfeccionamiento de las espoletas y él mismo partió en todas las misiones de prueba de las mismas, en esta época, ya con modernos y veloces aviones italianos de la Brigada Aérea Hispana del modelo Savoia S.79 (normalmente en los numerales 28-36, 28-34 o 28-46, todos ellos pertenecientes al grupo 3 G28 de la Segunda Escuadra de la citada Brigada), completando un total de 2 horas de vuelo y cincuenta y seis minutos.

Comenzó 1938 de igual forma que terminó el año anterior, inmerso en numerosas misiones de bombardeo en las que probaba sus ingenios.

En febrero, el día 7, el propio SAR Alfonso de Orleans, en carta dirigida al jefe del Aire D. Alfredo Kindelán[5], exponía lo importante y necesario que era el uso de bombas con «*espoleta de gran retardo*» (señalando que los ingleses ya las usaron con gran éxito en Waziristan en 1920), y la importancia de empezar a usar las Bombas de Larrauri con espoletas de retardo contra los puertos de Barcelona, Cartagena

Nuestro protagonista con un oficial italiano y el jefe del Aire, Alfredo Kindelán, en una demostración de uno de los diseños. Archivo familiar.

La comprobación de los efectos de las bombas era realizada muchas veces por el propio ingeniero, como muestran estas fotografías conservadas en los álbumes familiares.



La comprobación de los efectos de las bombas era realizada muchas veces por el propio ingeniero, como muestran estas fotografías conservadas en los álbumes familiares.

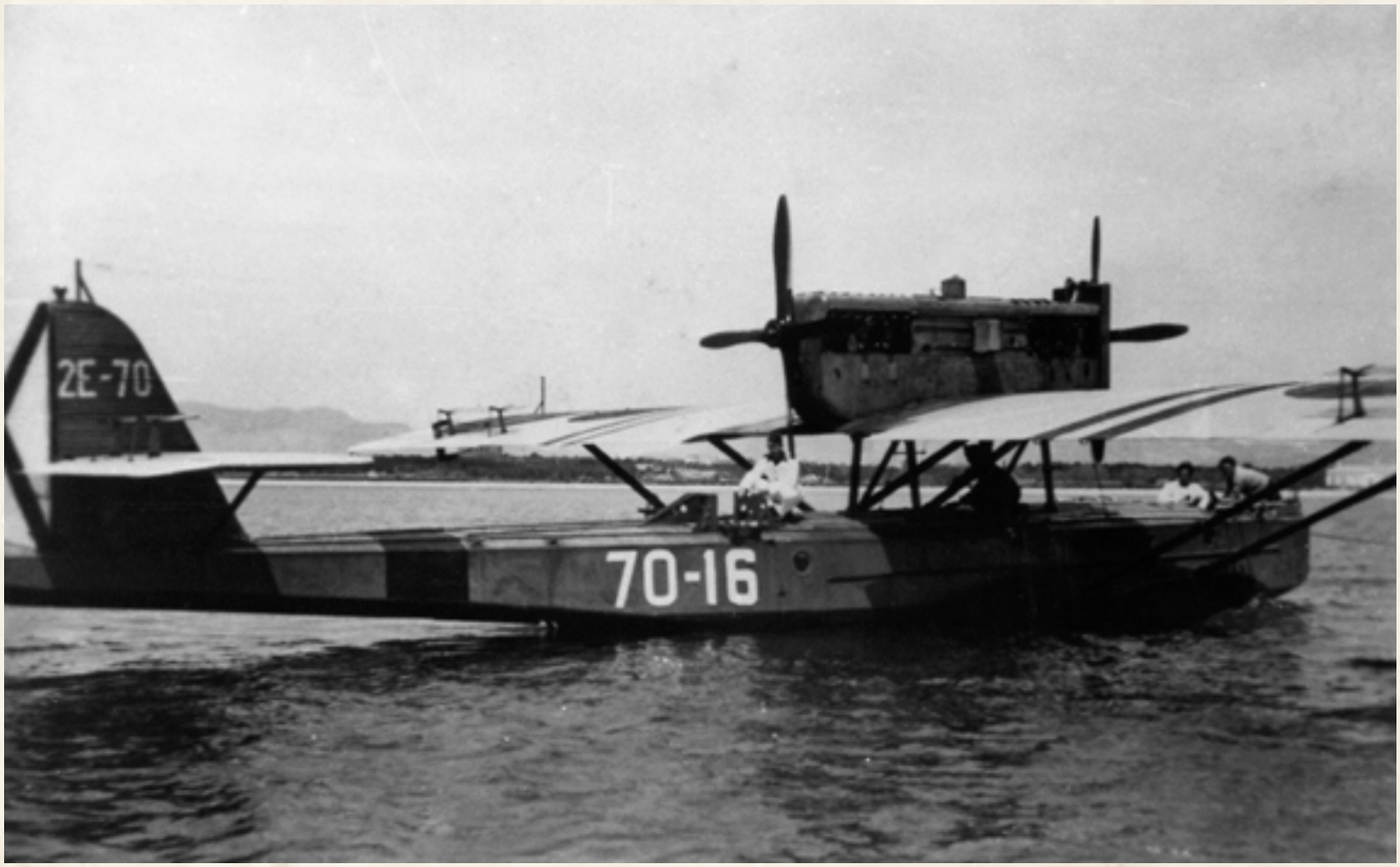
y el Grao, a fin de conseguir con ellas, explosiones en días sucesivos al bombardeo, que frenasen, por el miedo a las mismas, la entrada de barcos extranjeros. El 13 de febrero, el SAR recibió una nota comunicándole que iba a comenzar la producción de estas espoletas.

En marzo actuó en bombardeos sobre Cifuentes; el 8 de abril, sobre Morella y Pobleta, y un último vuelo de prueba en el que lanzaron la S-7. El día 18 probó el S-6 (silenciador con apagallamas, posiblemente para ametralladora de avión) con muy buen resultado, marchando seguidamente a Eibar a continuar la fabricación en serie de uno de sus ingenios, la S-5 R, cuya producción concluyó el día 24 de mayo.

El día 4 de junio proyectó la Bomba S-8, fabricándose las 100 primeras. El día 17 efectuó un vuelo de prueba con S-1 y S-7; el día 20 efectuó dos pruebas con la S-5 R en la laguna de Gallocanta; el día 29 probó la S-4 y S-5 R y el 30 actuó sobre Sarrión-Albentosa con las S-4 y S-5 R.

Todo no salía siempre bien. En el mes de julio, el día 7, en un bombardeo en el sector de Albentosa (Teruel) recibió su avión dos impactos de la artillería antiaérea republicana -DECA-, no teniendo, por suerte, que lamentar daños personales.

El 13 de julio, en una nueva carta, D. Alfonso de Orleans comunicaba a D. Alfredo Kindelán que había en-



Dornier Wall 70-16 de la escuadrilla 2E-70, uno de los preparados para lanzar bombas por nuestro protagonista.

tregado al general alemán Volkmann una espoleta de Larrauri desmontada en una caja y con instrucciones para su montaje, indicándole también que había interés en que fuesen usadas estas espoletas por los He 59 alemanes basados en Palma de Mallorca que bombardeaban la costa mediterránea. Ofreció también al general alemán que se personase su inventor, Larrauri, para explicarles el funcionamiento.

Sabemos, por referencias familiares, que al parecer los alemanes sí probaron sus inventos, pero lo hicieron en Chipre ya que estaban muy interesados en la forma de dispersión de los efectos que tenían las bombas.

Durante agosto, actuó en alguna ocasión en bombardeos en el sector de El Ebro, pero en septiembre destaca el día 27, que tras probar S-8 y S-9, marchó a Baleares a preparar al Dornier Wall 70-16 basado en Pollensa, con bombas S-8 con espoleta S-5 R.

No sabemos si la desaparición del avión de Ramón Franco pudo estar relacionada con la carga de algún tipo de bomba de las ingeniadas por Larrauri, pues muchas de las espoletas eran ultrasensibles y cabe la hipótesis de una explosión fortuita que desintegrase su Cant Z-506 con numeral 73-1. Además de hipótesis, contamos con el testimonio de su viuda[6] que vale la pena reproducir: «*El último día 28 de octubre de 1938. Dos años largos de una guerra que no acaba. Está amaneciendo. En la base de hidros de la aviación nacional, en Pollensa, el sol apenas asoma entre los densos nubarrones de una tormenta cercana . Se lanzarán unas bombas rompedoras especiales, las Santiagomendi, de 250 kilogramos de trilita. Las inventó el ingeniero Larrauri. La clave está en el detonador, una cápsula de porcelana conteniendo ácido sulfúrico que actúa sobre fulminato de mercurio. La bomba se entierra al caer y luego estalla. La compresión es tremenda y multiplica el efecto rompedor. Las grúas, almacenes, depósitos y muelles del puerto de Valencia han de ser destruidos para terminar de colapsar los suministros que por mar recibe el Ejército republicano.... Ramón, el jefe de la Base, aparca su pequeño automóvil y recibe la novedad del oficial de guardia. Ha llovido toda la noche y hay tormenta. El teniente Hevia da la novedad a su jefe. Él mismo ha dirigido la delicada operación de la carga de bombas en los Cant Z-506. Dos de ellos permanecen preparados en la bahía*».

En octubre y noviembre realizó diversos viajes para visitar talleres en Sevilla, Tetuán, Jerez, etc.

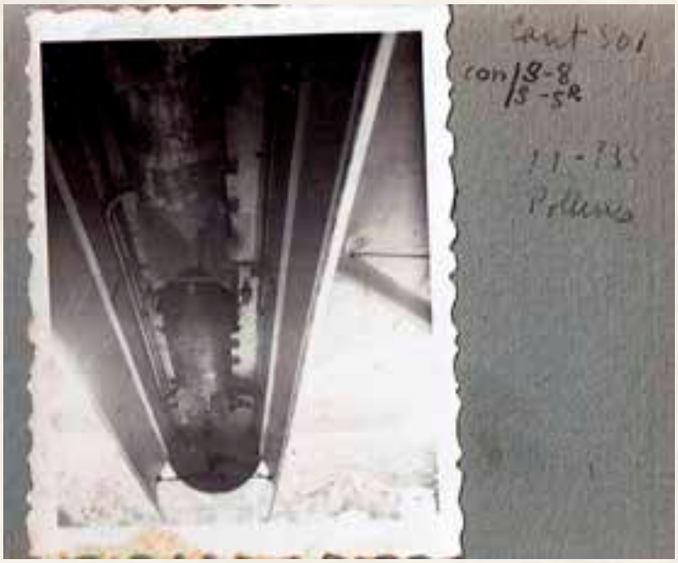
Llegó diciembre, y el día 10 marchó a ponerse a las órdenes de S.A.R. Alfonso de Orleans.

Secuencia de imágenes tomadas en la base de Alfamén (Zaragoza) en 1938 en las que podemos ver a D. Luis de Larrauri preparando una de sus invenciones. Probablemente se trata de una bomba de 250 kilos "negrilla", copia de las alemanas. En la última imagen se ve a propio Larrauri con una de sus espoletas en la mano. Archivo familiar.

Para finalizar el año, el día 29, realizó 12 pruebas con S-4.

Comenzó 1939 con nuevas pruebas de sus bombas y espoletas, probando las bombas S-8 con espoletas S-5 R.

Secuencia de imágenes tomadas en la base de Alfamén (Zaragoza) en 1938 en las que podemos ver a D. Luis de Larrauri preparando una de sus invenciones. Probablemente se trata de una bomba de 250 kilos "negrilla", copia de las alemanas. En la última imagen se ve a propio Larrauri con una de sus espoletas en la mano. Archivo familiar.



Montaje de una bomba S-8 en una espoleta S-5r en la estiva de un Cant-Z 501 en Pollensa. Archivo Familiar.

El Caproni Ca.310, un avión que llegó tarde a nuestra guerra y dio numerosos problemas con los lanzabombas, algunos de los cuales solucionó Larrauri. Archivo Juan Arráez.

Pero lo más destacable de estos primeros compases de 1939 es su modificación de los lanzabombas instalados en el material italiano que se había incorporado recientemente, los Caproni Ca-310, en los que, al parecer, al despegar, y después de estar bien enganchadas, se caían las bombas o, lo que era peor, se quedaban colgando. Curiosamente, el primero de los dos grupos creados con estos aviones (16 en total) fue el 8 G18, que mandó por corto período de tiempo el hermano de nuestro protagonista, el Capitán José Larrauri, pues su verdadero comandante, Félix Bermúdez de Castro «El Chilín», estaba convaleciente de unas heridas recibidas todavía cuando mandaba el grupo 6 G15 de «pavos». Estos aviones, los Ca-310 debían ser francamente malos, pues los pilotos y tripulantes españoles los bautizaron de inmediato «cabronis»[7].

También le dio tiempo a diseñar los siguientes ingenios: la espoleta ultrasensible S-1; la espoleta ultrasensible S-2, adaptable a la bomba legionaria de 12 kilos; la bomba S-3 de 10 kilos; la bomba S-4 de 55 kilos (a las que podían montársele espoletas S-1, S-5 R, y S-9); el lanza bombas múltiple que dio en llamar S-7; la bomba S-8 de 250 kilos para espoletas S-5 R; la propia espoleta de gran retardo S-5 R; el silenciador y apagallamas S-6; y la espoleta neumática de 1/2 S retardo denominada S-9.

Durante la guerra, no sólo realizó vuelos de bombardeo, sino que también realizó numerosos informes de comprobación de los mismos, cosa habitual cuando había fallos de bombas o no se habían conseguido los objetivos determinados. Conocemos alguno de ellos, firmados en Zaragoza por D. Jacinto Ruiz Ayllón, del Estado Mayor de la 1ª Brigada del Aire.

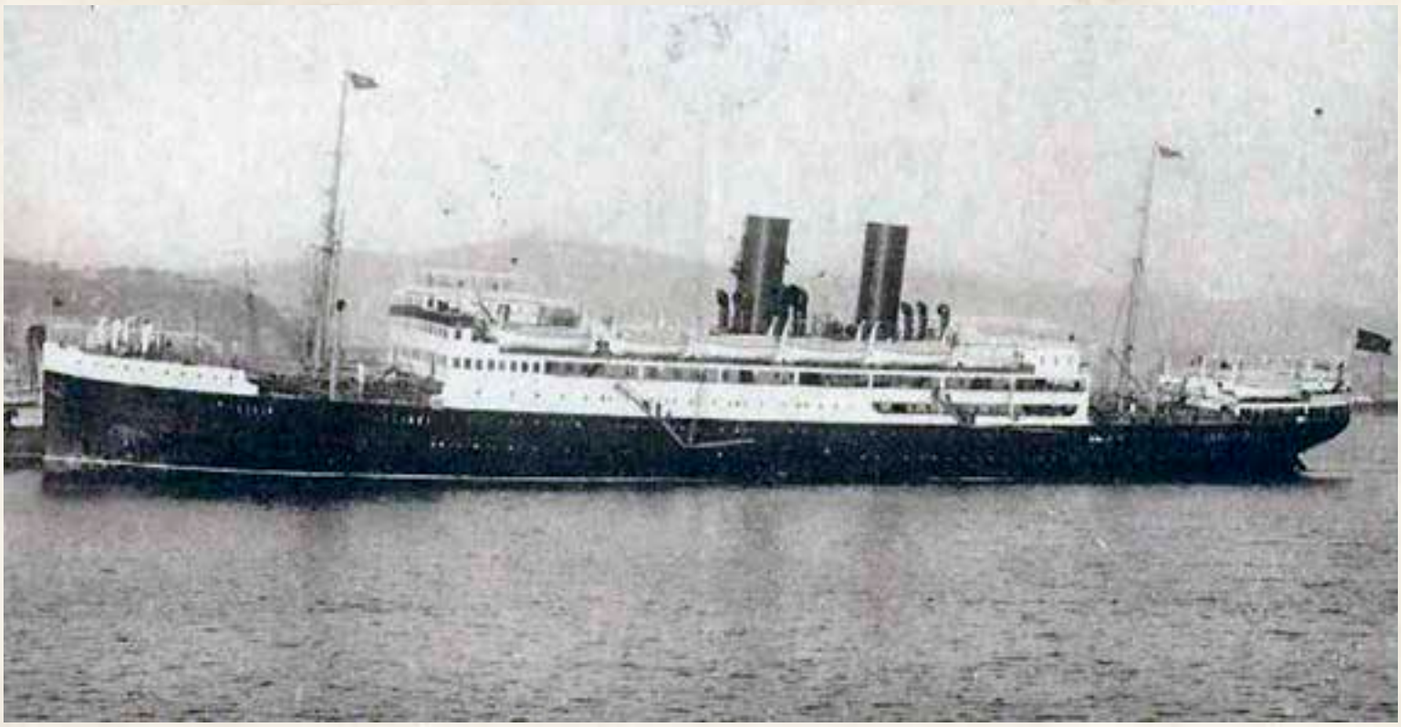
Una posguerra de exitos y sinsabores

Finalizada la contienda, el primero de mayo de 1939, y siguiendo órdenes del jefe de los Servicios Técnicos del Aire[8], pasó agregado a la Jefatura Industrial Zona Norte, dónde actuó como jefe de la Delegación de Guipúzcoa y Navarra, destino en el que continuó desarrollando su actividad.

El 13 de febrero de 1940, le fue concedida una Medalla de la Campaña, una Cruz Roja del Mérito Militar con distintivo rojo y una Cruz de Guerra, por sus méritos durante la pasada contienda civil.

Pero todo no iban a ser alegrías. El día 26 de febrero de 1940, y cumplimentando las órdenes recibidas según oficio nº 6697 del Sr. jefe Industrial de la Zona Norte, fue gravemente herido cerca de Monforte de Lemos. Al parecer, el coche el que viajaba fue tiroteado por unos desconocidos. Al intentar hacerles frente, resultó herido él y su chófer. Nos han referido que incluso le dieron dos «tiros de gracia» para rematarlo, pero que la boina que entonces llevaba le salvó la vida al desviarse los tiros. Las heridas recibidas (cinco

Larrauri en Montblanch (Tarragona) con un tanque de origen ruso T-26 a sus espaldas. Colección familiar.



Vapor "Magallanes" que solía hacer la ruta España-América. Foto tomada de una postal de época.

impactos de bala, dos leves en la cabeza, uno en la ingle de pronóstico reservado, otro en el hombro derecho y otro en el pecho de pronóstico grave) le hicieron recalar en el del Instituto de Medicina Aeronáutica de Madrid, donde permaneció hasta que fue dado de alta el 25 de marzo, pasando convaleciente a su domicilio[9].

Siguió nuestro protagonista el resto del año compaginando su trabajo como ingeniero vocal del Instituto Geológico y Minero de España con sus tareas como ingeniero aeronáutico del Ejército del Aire.

El día 25 de mayo, presentó una memoria descriptiva para solicitar una patente a su favor de «*Un procedimiento de producir la explosión al final de su trayectoria de bombas en general y en especial las de aviación*».

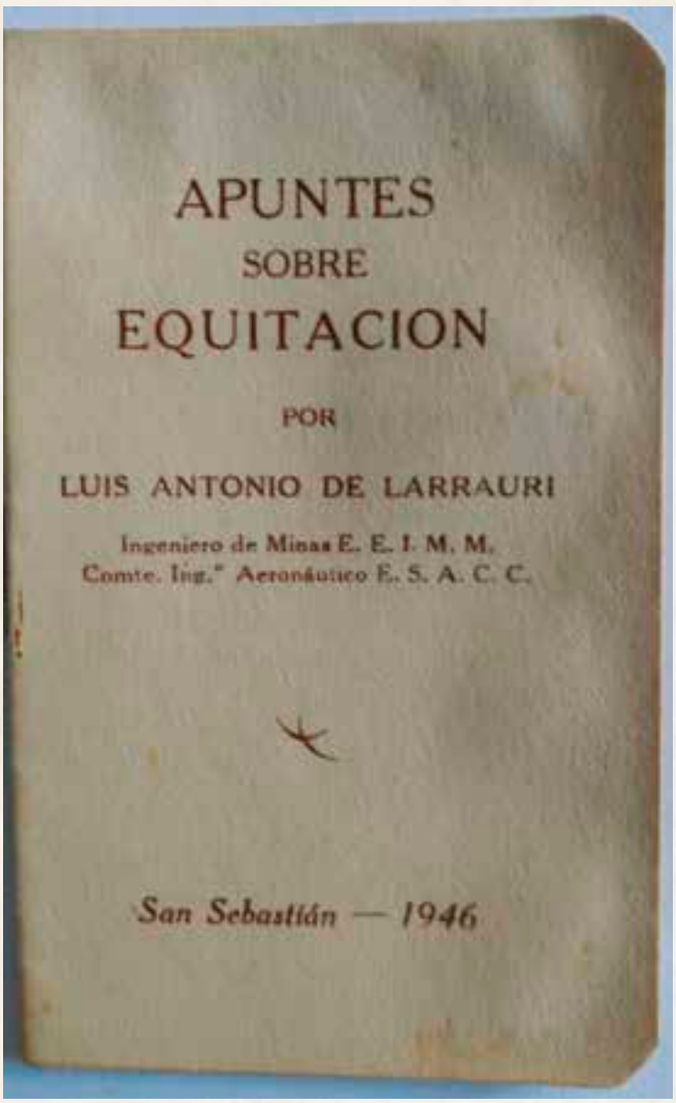
Y el día 9 de noviembre, fue nombrado para realizar una misión de tres meses de duración a la isla de Cuba. En la isla debía asistir al estudio del funcionamiento de los talleres de aviación del aeropuerto de Columbia. Partió hacia aquel país el día 18 de noviembre en el vapor *Magallanes* y para cumplir la misión, solicitó una licencia de tres meses al Ministerio de Industria y Comercio, el cual la concedió según orden de 5 de noviembre firmada por Muñoz Rojas. Ilmo. Sr. director general de Minas y Combustibles. La misión, que estaba prevista para tres meses, se prolongó hasta el 4 de abril de 1941, fecha en la que desembarcó en el puerto de la Coruña.

En Cuba realizó tareas propias de su empleo y misión, y además fue uno de los representantes españoles, junto con el encargado de Negocios de España, en la inauguración del Obelisco a la memoria de los aviadores españoles Mariano Barberán y Joaquín Collar que tuvo lugar en Camagüey el día 19 de enero de 1941.

Durante su estancia en Cuba, concretamente el día 11 de marzo de 1941, ingresó según el B.O.A. nº 32, en la Escala del Cuerpo de ingenieros aeronáuticos con el grado

de capitán Profesional.

Lamentablemente, todo no eran buenas noticias. Al parecer, se volvía a resentir de las heridas recibidas y fue hospitalizado el día 12 de abril en el Instituto de Medicina Aeronáutica de Madrid, para posteriormente (el 22 de dicho mes) ser transferido al Hospital Militar de San Sebastián, dónde no fue dado de alta hasta el día 28 de junio de 1941.



Portada de su estudio sobre equitación. Archivo familiar.

Hasta el 13 de noviembre según el Boletín Oficial del Ministerio del Aire nº 135, de 13 de noviembre de 1943, el capitán don Luis Antonio Larrauri Mercadillo, y con antigüedad de 29 de enero último, continuaba en situación de reemplazo por herido en la Región Aérea Atlántica, pasando a la situación de «Disponible forzoso», de la Región Aérea Central a la Atlántica, el ya comandante del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, don Luis Antonio Larrauri Mercadillo con fecha 6 de noviembre de 1944.

El 11 de diciembre de 1945, pasó destinado con carácter forzoso a la Maestranza de León, y de allí a la Zona Territorial de Industria nº 5, el 26 de diciembre de 1946.

Que Larrauri era una «mente inquieta», ya habrá podido comprobarlo el lector. Pero esta circunstancia queda refrendada por su publicación, en San Sebastián, durante este año de 1946, de un panfleto titulado «Apuntes sobre Equitación». Al parecer era un gran amante de la hípica y dedicó tiempo a esta afición, incluso diseñando puertas en el hipódromo.

finaliza su carrera militar pero no la vida de sus diseños

En 1947 solicitó dos meses de licencia por enfermo (desde el 8 de septiembre), y posteriormente, 6 meses de «asuntos propios» para marchar a Cuba y Estados Unidos.

Los años pasaban para nuestro protagonista que iba siendo destinado de una región Aérea a otra, hasta llegar a la Región Aérea Atlántica, dónde el 22 de julio de 1948 fue ascendido a teniente coronel del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos.

Al año siguiente, cesó en su situación de «Disponible Forzoso» pasando a la situación de «Reemplazo por enfermo» en la citada Región Aérea Atlántica. Esta situación duró hasta 1951 en la que de nuevo paso a ser «Disponible forzoso» hasta noviembre de 1952 que pasó destinado a la Dirección General de Industria y Material.

Justo ese año, en 1952, concretamente el 14 de mayo, los ingenios de nuestro protagonista volverían a tener relevancia. En esa fecha, el coronel jefe de la Sección Técnica del Ejército del Aire, don Gabriel Peña Márquez, solicitó al teniente-coronel jefe de la Sección de Servicios de Armamento, E. Lorenzi de la Vega, muestras de todos los tipos de espoleta «Santiagomendi» (tres de cada), en especial de las de Gran Retardo «químico», así como un recuento de las que todavía estaban en bases como León, a fin de ser usadas[10]. En la contestación se adjunta un recuento que llama la atención por la cantidad de las existentes:

- Región Aérea Central
  - Nº 1 ..... 12.546
  - Reformada..... 2.548
- Región Aérea del Estrecho
  - S-1 Exterior 10.424
  - S-1 Interior 474
  - S-Mendi..... 9
- Región Aérea Pirenaica
  - S. M. Roca Int. Mod. 17 ..... 89.093
  - S.M. Roca Ext. Mod. 17 ..... 29.900
  - S.M. Antigua Mod. 17 ..... .73
- Región Aérea del Atlántico
  - S. Mendi 55

Llama poderosamente la atención que en 1952 hubiese tal cantidad de bombas y espoletas tipo «Santiagomendi».

Continuando con la vida de nuestro ingeniero, el 11 de noviembre de 1953, y tras otros 6 meses de licencia por «asun-

·4320· de Larrauri
Luis Antonio
y Mercadillo
ARMA O CUERPO
Ingenieros Aeronautico
EMPLEO Comandante
Ascendido en 12 de Noviembre
43 B.O. 135

Ficha del comandante Larrauri. Archivo Histórico del Ejército del Aire.

Nuestro protagonista en plena contienda, posando con diversas bombas y con un S.79. Archivo familiar.

tos propios» para viajar a USA y Cuba (entre 29 de diciembre de 1952 y 24 de abril de 1953), y según el B.O.A. nº 128, causó baja en el Ejército por «inutilidad física».

Pero no acabó aquí su servicio a la Patria. En 1957 de nuevo le requirieron sus servicios pidiéndole que fabricase 20.000 bombas con retardo utilizando su espoleta. Larrauri conservaba los planos y las mandó fabricar a la fundición de Hijos de Juan de Garay en Oñate (Guipúzcoa), coordinando la fabricación de la misma en estrecho contacto con el gerente Víctor Perosterena. Larrauri no quería cobrar nada por el trabajo, pero aun así le dieron 25.000 pesetas de las de la época. Seguramente estas bombas se fabricaron para la guerra de Ifni.

Tras esta época, poco más dio de sí. El día 23 de enero de 1963, y la temprana edad de 60 años, falleció nuestro protagonista. Sin duda, uno de los ingenieros aeronáuticos españoles más notables del pasado siglo.

Cuadro resumen de los «Ingenios» de Larrauri durante la Guerra Civil.

DENOMINACION	DESCRIPCION
S-1	Espoleta ultrasensible
S-2	Espoleta ultrasensible adaptable a bomba legionaria de 12 kg.
S-3	Bomba de 10 kg.
S-4	Bomba de 55 kg. –puede montar espoletas S-1, S-5 R y S-9-
S-5 R	Espoleta de gran retardo.
S-6	Apagallamas y silenciador.
S-7	Lanza Bombas múltiple.
S-8	Bomba de 250 kg. –puede montar espoletas S-5 R y S-9.
S-9	Espoleta neumática de 1/5 segundo de retardo.

Funcionamiento de las espoletas «santiagomendi» de larrauri

Lleva el lector rato leyendo sobre las espoletas diseñadas por nuestro protagonista, pero ha llegado el momento de decir que son todo un misterio hoy en día. Hasta este momento sólo se ha localizado físicamente tres espoletas diseñadas por Luis Antonio Larrauri, dos de ellas se encuentran entre los fondos de Museo del Aire y la tercera ha sido recientemente localizada expuesta en el «Museo Bunker El Cuetu», situado en la asturiana localidad de Lugones.

Todas estas espoletas, aunque funcionan de la misma manera, presentan diferencias entre sí, lo que hace suponer, que se trata de prototipos que muestran la evolución del artificio hasta su diseño definitivo.

Espoletas S-1 expuestas en el Museo del Aire.

Las expuestas en el Museo del Aire, llevan marcado en su cuerpo «S 1», que corresponde, según aparece en la Hoja de Servicios de Larrauri, a la «Espoleta ultrasensible Santiagomendi-1», pero presentan varias diferencias. La más significativa es que poseen distinto paso de rosca lo que supone que no puedan ser utilizadas en las mismas bombas. Una de ellas se adapta perfectamente a la bomba alemana de 10 kilos mientras la otra lo hace, con algo de dificultad, en la bomba Hispana modelo A5 de 12 kg.

Bomba alemana de 10 Kg SD 10 con espoleta Santiagomendi S-1 con la hélice-seguro extendida.

Bomba Hispana A-5 con espoleta Santiagomendi S-1 con la hélice-seguro en seguridad.

Además, en la espoleta que ajusta en la bomba alemana, la pieza donde van unidas las aletas, está fabricada en aluminio sin pulir, mientras que la otra, la que pudiera ser usada en la Hispana A5, es de hierro niquelado sin pulir.

Espoletas Santiagomendi S-1. A la izd. esquema, en el centro, la fabricada de hierro y a la derecha de aluminio.

Otra diferencia existente entre ellas es la forma y diseño de la anilla de sustentación usada para ser colocada en el lanzabombas del avión.

Pese a estas diferencias, el funcionamiento es, como ya se ha dicho, idéntico. Cuando la bomba es lanzada del avión, ya libre de los elementos de seguridad, la acción del aire hace girar la pieza donde están situadas las aletas de la hélice, pieza denominada por Larrauri como «hélice-seguro», que, por efecto de su paso, se desliza por la varilla roscada hasta su tope, quedando libre el percutor que, por inercia al choque cuando la bomba impacta sobre el objetivo, incide en la cápsula iniciadora y provoca la reacción explosiva.

Se trata, como hemos visto, de una espoleta de funcionamiento muy sencillo, libre de complicados mecanismos que puedan dificultar su funcionamiento. Es, además, una espoleta extremadamente sencilla de fabricar, que no requiere una maquinaria compleja que dificulte su producción y es,

En la parte superior, espoleta S-1 en seguridad, abajo la misma espoleta, con la hélice-seguro roscada hasta su tope, dispuesta para la detonación.

por último, una espoleta muy económica de elaborar, ya que está conformada por muy pocos elementos, motivos todos ellos que la hacen muy ventajosa, sobre todo en tiempos de guerra.

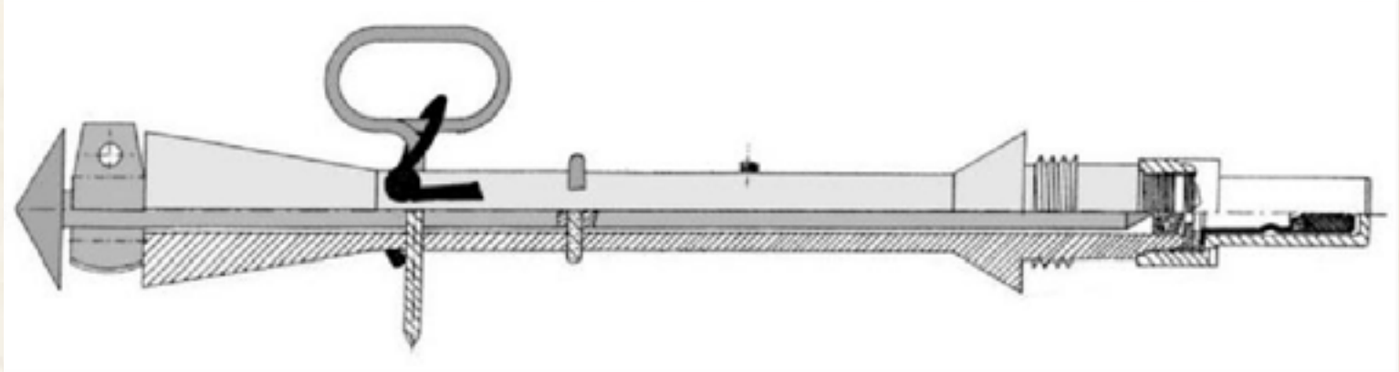
Pero esta espoleta presenta otra característica que las diferencia de las otras utilizadas durante la guerra. Debido a que, al girar la hélice, la pieza denominada «hélice-seguro» se desliza a lo largo de la varilla roscada, la espoleta aumenta notablemente su longitud, por lo que se consigue que cuando la punta de la espoleta impacta contra su objetivo, el cuerpo de la bomba todavía está en el aire. De esta manera, cuando se desencadena la reacción explosiva y el cuerpo de la bomba se fragmenta creando una gran cantidad de metralla, la bomba todavía está en el aire y esa metralla que se genera sale en todas direcciones sin que parte de ella se pierda al enterrarse la bomba.

En la patente presentada por Luis Antonio Larrauri el 25 de mayo de 1940 lo explica «*…cuando la explosión total de la bomba se efectúa la proa de ella no había llegado todavía a tierra, no produciéndose por tanto embudo alguno».*

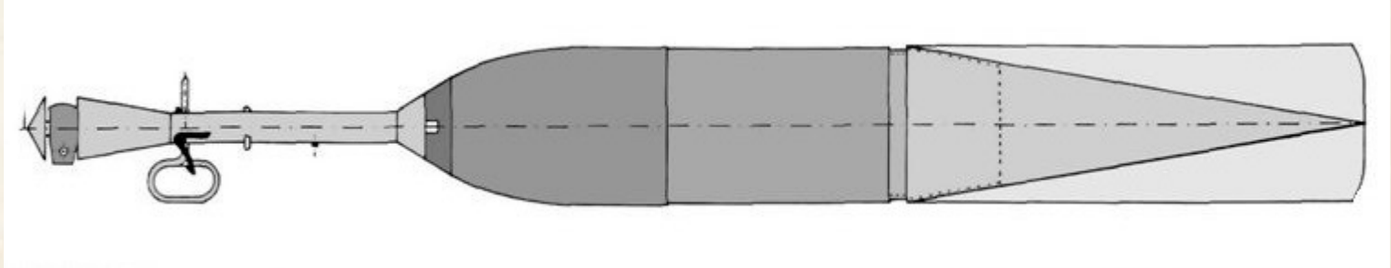
Este sistema de colocar en las bombas de aviación espoletas alargadas para que la detonación de la bomba se produzca antes de que esta se entierre en el suelo ya fue utilizado por la aviación francesa durante la 1GM. Diseñaron una espoleta extremadamente simple, con un cuerpo muy alargado, a la que denominaron *22mm Canton Modele long*, con la que conseguían que la bomba explosionara antes de tocar el suelo.

El sistema era eficaz en bombas contra-personal, generando gran cantidad de metralla que se extendía alrededor del punto de su detonación, pero no fue demasiado práctico, no por el concepto, sino por su diseño ya que al alargar excesivamente la longitud de la espoleta resultaba un tanto engorroso su colocación en los lanzabombas existentes.

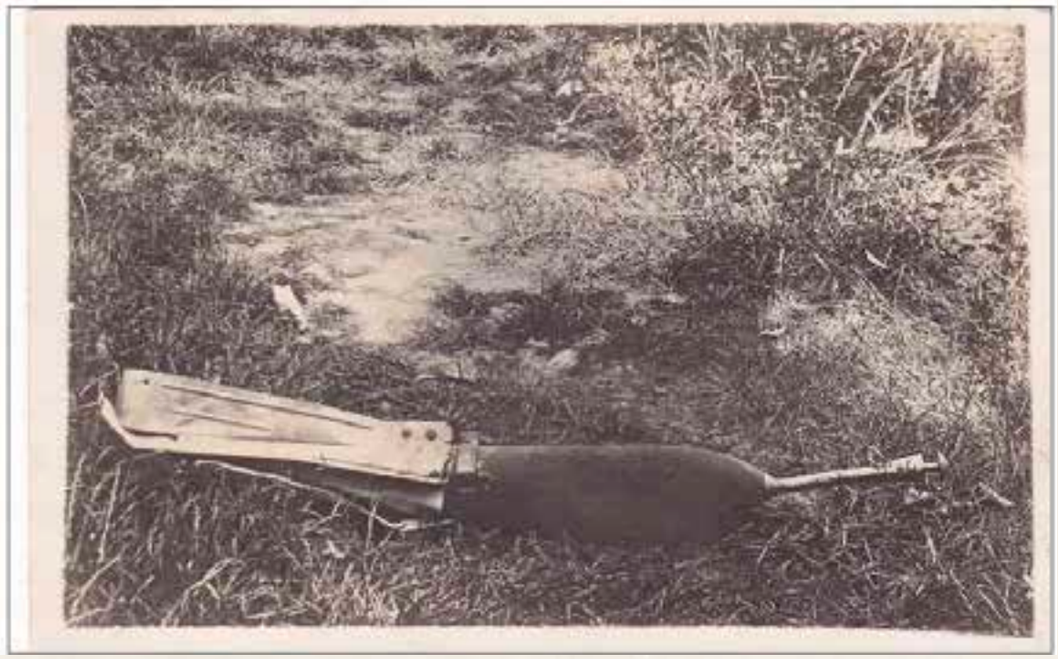
El sistema ideado por Larrauri, utilizando el mismo concepto, es decir, que la detonación de la bomba se



Espoleta francesa 22mm Canton Mle long en una bomba de 10 kilos.



Espoleta francesa 22mm Canton Mle long en una bomba de 10 kilos.



Espoleta francesa 22mm Canton Mle long en una bomba de 10 kilos sin explosionar durante la 1GM.

produjera antes de enterrarse en el suelo consiguiendo así mayores efectos contra-personal, tenía la ventaja de que el alargamiento de la espoleta se producía cuando la bomba había abandonado el avión y se encontraba en el espacio, permitiendo así, utilizar los lanzabombas convencionales.

Según su hijo Luis, el funcionamiento era el siguiente: Al parecer al caer la bomba, se liberaba una cantidad de ácido sulfúrico, que tras corroer una lámina de papel o similar, reaccionaba con una sustancia que provocaba la detonación de la bomba. El tiempo de retardo variaba en función del tiempo que el ácido atacaba al papel (o celulosa). La única sustancia que se ha podido identificar con su nombre es el ácido sulfúrico. Suponemos que la sustancia con la que reaccionaba sería el clorato potásico, que con el sulfúrico genera calor, lo que podría iniciar los explosivos iniciadores. También podría ser el propio fulminato de mercurio, que detona directamente ante la presencia del sulfúrico con pureza superior al 98 %. Y también apunta don Luis, como dato curioso, que al parecer ideo un sistema para evitar que, una vez estuviera la bomba en el suelo, pudiera ser levantada, ya que si se levantaba más de 45º, el ácido sulfúrico se ponía en contacto directamente con la otra sustancia y se producía la detonación de la bomba.

***Nuestro agradecimiento a la familia Larrauri (en especial a los hijos del protagonista, Luis, Margarita, Ana e Isabel) por aportarnos las fotografías y muchas de las informaciones que aparecen en este texto. También, como no, a Antonio Alonso y a Javier Bermúdez de Castro, verdaderos "alma" y "corazón" de este artículo, sin los cuales nunca hubiese visto la luz.**

Documentación y bibliografía

- Hoja de servicios y declaración jurada, consultadas en el Archivo Histórico del Ejército del Aire. Ref. P-15.330.

- Archivo Histórico del Ejército del Aire, Colección Kindelán, Referencia N2728-2

- Archivo Histórico del Ejército del Aire, 3ª Sección, 10ª División, Armamento, Ref. 4873.

- Agudo Sánchez, Francisco (1975). «El maquis en España». Editorial San Martín. Madrid.

- Alonso Rodríguez, Antonio y Bermúdez de Castro y de Francisco, Javier (2017): *«Catálogo de bombas y espoletas del Museo del Aire (1913-1939)».* Ministerio de Defensa.

- Díaz, Carmen (Vda. de Franco) (1981): *«Mi vida con Ramón Franco».* Editorial Planeta.

- Lobón-Cerviá, Javier y Morales Jorge (2009): *«Notas para la historia reciente del Museo Nacional de Ciencias Naturales»,* CESIC, Madrid.

- Román y Arroyo, J. Mª (1993): *«Tres escuelas y veinte promociones de ingenieros aeronáuticos»,* Madrid.

NOTAS

1 Herrera, Emilio: «Los problemas actuales de la aviación: la refrigeración de los motores», revista MADRID CIENTÍFICO, pág. 374.

2 El bando nacional usaba las espoletas Hispana (reglamentaria antes de la guerra), e Hispana Reformada (que sustituía a la AZ C10 mecánica de relojería alemana), pero carecía de espoletas para bombas de más de 100 kilos (la bomba más pesada de origen español era la Hispana A6 de 100 kg), teniendo que usar las legionarias (italianas) o negrillas (alemanas), de elevado coste. Así, pese a fabricar cuerpos de bombas de 50 y 250 kilos negrillas tenía que usar la espoleta eléctrica alemana que costaba 65,6 pesetas por unidad (un alférez provisional ganaba 333,33 pts mes). (los alemanes vendieron un total de 427.913 espoletas de este tipo).

3 Por la cantidad de veces que repitió la palabra «varilla» en esta patente, le apodaron "Varillamendi, una fusión de Varilla y Santiagomendi.

4 La denominación de «Santiagomendi» a todos su inventos es como homenaje por la toma, a primeros de septiembre de 1936, de ese monte por las tropas del bando Nacional, como paso previo a la ocupación de San Sebastián.

5 AHEA, Colección Kindelán, Referencia N2728-2.

6 Díaz, Carmen: «Mi vida junto a Ramón Franco».

7 Existen dos artículos básicos sobre estos aviones, uno de Kanario Azaola en la Revista Aeroplano número 15 de 1997 titulado «Capronis en el cielo», págs. 120-125 y otro de Juan Arráez, en la Revista AIR MAGAZINE titulado «Los Caproni Ca.310 españoles», ambos imprescindibles para saber más sobre estos aviones y su participación en la Guerra.

8 En este momento, en los Servicios Técnicos del Ejército del Aire había militares como Luis Arias Martín, Francisco Fenech Caudellot, Felipe Lafita Babio, Eusebio Calvo Aguirre, Manuel de la Sierra Bustamante y José Martín Montalvo Gurrea (en la Región Aérea Sur estaban Eduardo Barrón R. de Sotomayor y Carlos Mayer Alessandri). Datos obtenidos de la Escalilla del Ejército del Aire de 1 de febrero de 1939.

9 Según la versión de Agudo Sánchez, el 26 de febrero de 1940 cuando viajaba en un vehículo oficial entre Monforte de Lemos y Chantada sorprendió a una partida del Maquis, dirigida por David Álvarez Fuentes, alias El Velasco, atracando un autobús de línea y al enfrentarse a ellos junto a su conductor, fueron dejados por muertos tras recibir este dos disparos y cinco Luis Larrauri que le afectaron la cabeza (le salvó la vida el llevar puesta la gorra ya que el tiro de gracia que le propinó uno de los maquis solo le rozó el cuero cabelludo), el hombro derecho, la ingle y el pecho. Tras recibir estas gravísimas lesiones su vida profesional se vio enormemente afectada, pasando a situación de reemplazo por enfermo en varias ocasiones, hasta que en noviembre de 1953 causa baja en el Ejército por «inutilidad física» con el grado de teniente coronel. AGUDO SÁNCHEZ, Francisco. El maquis en España. Madrid. Editorial San Martín. 1975. Pág. 666. Este «Velasco» fue abatido por la Guardia Civil en 14/04/1941 junto a dos de sus compinches. Misma fuente página 664.

10 Puede consultarse estos oficios en el Archivo del Ejército del Aire. Documentación relativa a la 3ª Sección, 10ª División, Armamento, Ref. 4873.

Loring R.III, el gran desconocido

José Antonio Martínez Cabeza
Ingeniero aeronáutico
Miembro de número del Consejo Asesor del SHYCEA
Fotografías Archivo Histórico del Ejército del Aire y colección del autor

Dos aviones de reconocimiento destacaron de manera especial en la Aeronáutica Militar española de los años veinte y treinta: el Breguet XIX y el Loring R.III. Las hemerotecas muestran que la atención que recibieron en los medios de la época fue notoriamente dispar, siendo el primero de ambos, adquirido primero a la empresa constructora francesa y después fabricado bajo licencia como bien es sabido por Construcciones Aeronáuticas, SA, CASA, el más asiduo en los medios especializados de la época, de ahí el epígrafe elegido. ¿Las razones? Dejemos que tras la lectura de este artículo el lector extraiga sus propias conclusiones al respecto.

Jorge Loring, Eduardo Barrón y Fokker

Para conocer los orígenes del R.III es preciso viajar en el tiempo hasta los días del concurso de aeronaves convocado por el Ministerio de la Guerra el 3 de noviembre de 1922[1], donde también tuvo su principio la historia del Breguet XIX en la Aeronáutica Militar española, como ya se explicó en su día en las páginas de *Aeroplano*[2]. El 10 de noviembre siguiente quedaron establecidas las bases del concurso[3], que previsto en principio para el último tercio de enero de 1923, hubo de ser retrasado de modo que las demostraciones de los aviones no empezaron hasta el día 14 de febrero. El presidente de la junta técnica de valoración sería el comandante de Ingenieros Emilio Herrera Linares, mientras el presidente de la junta calificadora sería el también comandante de Ingenieros José Ortiz-Echagüe Puertas.

Aquel febrero de 1923 fue especialmente adverso climatológicamente hablando, y no todos los aviones pudieron llegar dentro del plazo establecido a Cuatro Vientos, el lugar donde se desarrollaría el concurso. Sin ir más lejos el Farman F.60 Goliath estuvo detenido en el aeródromo de Gamonal de Burgos por la imposibilidad de atravesar en vuelo la Sierra de Guadarrama. El De Havilland DH.9B llegó cuando ya habían comenzado las pruebas y, aunque el Fokker de caza llegó a tiempo, el Fokker C.IV de reconocimiento arribó a Madrid por ferrocarril el 23 de febrero, cuando se había cerrado ya el capítulo de las pruebas en vuelo.

Precisamente el Fokker presentado al concurso en el apartado del avión de caza sufrió un accidente en las primeras horas de la mañana del 12 de febrero, dos días antes de comenzar las pruebas oficiales; resultó por fortuna ileso su piloto, Horter, pero el avión quedó totalmente destruido y eliminado como consecuencia. Los escasos testigos del percance coincidieron en declarar que cuando estaba a unos 800 m de altitud y bastante alejado del campo, se apreciaron *os-*

cilaciones en el fuselaje tras las cuales el avión inició un fuerte descenso y se estrelló. Las causas no fueron aclaradas, al menos de manera oficial. Mejor suerte tuvo el Fokker C.IV que a pesar del retraso ya antes explicado fue admitido al concurso, y voló en Cuatro Vientos equipado con un motor Napier Lion de doce cilindros en W y 450 CV a 2.000 rpm el 28 de febrero.

El monoplano de reconocimiento presentado por Eduardo Barrón en el concurso de aeronaves de febrero de 1923.

Eduardo Barrón Ramos de Sotomayor, el único representante español en liza, preparó para el concurso de aeronaves un monoplano de reconocimiento desarrollado a toda prisa, equipado con un motor Hispano Suiza de 300 CV. No se conoce dónde se construyó ese avión, ni los medios lo aclararon. Sí está perfectamente acreditado que compareció en Cuatro Vientos y debía ser pilotado por el teniente Escribano. Todo parece indicar que no llegó a volar, al menos eso se deduce del breve comentario que le dedicó *España Automóvil y Aeronáutica*:

> «*Hubiéramos querido ver evolucionar el aparato del comandante Barrón, para poder felicitar de nuevo –como ya lo hicimos hace cuatro años– a este brillante y tenaz ingeniero; pero su aparato, no terminado aún, ha fracasado en sus intentos de volar*»[4].

Concluido el concurso, y aludiendo a informaciones *off the record*, circuló la noticia de que la propuesta de la junta técnica sería declarar desiertos los premios de caza y bombardeo, y dejar pendiente la resolución del premio de reconocimiento a expensas de la realización de pruebas complementarias de los aviones de Breguet, Fokker y De Havilland «*con la misma fuerza de motor*». Las bases del concurso no habían unificado la potencia de los motores de los aviones candidatos, tan solo estipulaban que su potencia sería de 300 CV o superior, y deberían cumplir respecto a su posible fabricación en España las mismas condiciones que el resto del aparato. El Breguet XIX A2 había volado con un motor Lorraine Dietrich 12Dc de doce cilindros en V y 370 CV, mientras el DH.9B lo había hecho con un motor Eagle VIII, también de doce cilindros en V y 360 CV; como se dijo antes el Fokker C.IV empleó un motor de 450 CV. Conocido es que en cuanto a los apartados de caza y bombardeo los rumores se confirmaron enseguida[5].

La firma italiana Ansaldo, que había presentado un biplano de reconocimiento con motor Fiat A.12 de 300 CV, reaccionó de manera muy airada ante la eliminación de su avión, y dirigió un largo y desabrido escrito el 19 de marzo al ministro de Estado, Santiago Alba Bonifaz, donde especialmente arremetía contra la participación del Fokker C.IV y señalaba a De Havilland sin citarla de forma expresa, diciendo que «*investigaciones no comprobadas del todo, pero sí bastante justificadas y que incluso en ciertos elementos son notorias, dejan ver la existencia de un grupo dentro del cual no son ajenos ciertos elementos pertenecientes a la misma Aeronáutica Militar, que favorecen a la referida casa inglesa*»[6].

Así pues la admisión a concurso del Fokker C.IV y su ulterior preselección estuvieron en el centro de las polémicas. Fue preciso esperar unas semanas, hasta el mes de mayo, para obtener una declaración oficial al respecto, además de otros pormenores sobre los resultados y consecuencias del concurso. Se aclaraba en ella que «*tocante a la admisión al concurso de ciertos aparatos que llegaron algo retrasados, hubo una reunión de concursantes que habían llegado con tiempo, y en ella se redactó un acta que todos firmaron, en la cual se tenían en consideración las razones de interés del Estado español para esperar a aparatos que su llegada con algún retraso podía muy bien considerarse como debida a fuerza mayor, y por lo tanto legalmente admisible*»[7].

En cuanto a las principales actuaciones de los aviones objeto de nuevas evaluaciones –con los motores empleados en el concurso– fueron las siguientes:

- *Breguet XIX (370 CV)*: velocidad máxima 218,46 km/h; velocidad mínima 76,55 km/h; tiempo de subida a 1.000 m de altitud 5 minutos; subida a 2.500 m en 14 minutos.
- *Fokker C.IV (450 CV)*: velocidad máxima 227,04 km/h; velocidad mínima 97,44 km/h; tiempo de subida a 1.000 m de altitud 3 minutos; subida a 2.600 m en 8 minutos.
- *De Havilland DH.9B (360 CV)*: velocidad máxima 199,67 km/h; velocidad mínima 79,71 km/h; tiempo de subida a 1.000 m de altitud 5 minutos.

La eliminación del avión de Ansaldo se había debido a que superó el máximo establecido para la velocidad ascensional, tardando seis minutos en alcanzar los 1.000 m[8]; otros registros de ese avión fueron una velocidad máxima de 197,67 km/h, una velocidad mínima de 79,07 km/h, y una subida a 2.500 m en 16 minutos.

También se confirmó que, en efecto, se había decidido en su momento realizar pruebas adicionales en igualdad de potencia con los aviones de Breguet, Fokker y De Havilland usando el motor Rolls-Royce Eagle VIII debido al buen resultado obtenido hasta entonces en España con él, pero no se clarificó con un mínimo de detalle cuántas ni cuáles. El DH.9B se había añadido a los aviones de Breguet y Fokker porque había efectuado sus pruebas del concurso con ese motor y ello no suponía coste adicional alguno, pero era ya evidente que la decisión se tomaría entre los aviones de Breguet y Fokker. Sabido es que como resultado final el Breguet XIX A2 fue el receptor del premio del concurso, según apareció en la *Gaceta de Madrid* del 19 de junio de 1923[9].

La CETA publicó un anuncio por vez primera en Aérea *en su edición n.º 5 de octubre de 1923, coincidiendo con la compra de aviones Fokker C.IV por la Aeronáutica Militar. Nótese que el nombre de Loring no aparece en él.*

La fábrica Loring en Las Cambrijas, término municipal de Carabanchel Alto. hacia el otoño de 1925.

Al igual que José Ortiz-Echagüe vio en el concurso de aeronaves la oportunidad para culminar su aspiración de crear una industria aeronáutica, que se concretaría en la fundación de CASA y posteriormente en la firma de un acuerdo de licencia de fabricación con Breguet, Jorge Loring Martínez tras sus escarceos en el campo de la construcción aeronáutica dirigió sus pasos en similar dirección. Loring se aproximó a Fokker y estableció con esa empresa un acuerdo de licencia para la fabricación del C.IV al parecer hacia febrero de 1923, por lo que se habría anticipado al acuerdo entre Breguet y CASA. Es posible que en esa decisión tuviera alguna influencia la sorprendente real orden de finales de 1922, muy posterior por tanto a la convocatoria del concurso, que autorizaba la compra de aviones Breguet y Fokker entre otros[10]. Por la fecha Loring no podía saber qué avión sería el vencedor, y por ello el acuerdo de licencia era más un brindis al Sol que otra cosa. ¿Tal vez lo firmado con Fokker tenía como condición sine qua non para su entrada en vigor que hubiera de por medio un contrato de la Aeronáutica Militar? Sea como fuere Loring tenía en mente un segundo proyecto de importancia ligado de hecho a la creación de una industria aeronáutica, cual era obtener la concesión de una escuela de pilotos de acuerdo con el concurso que se había convocado en noviembre de 1922[11].

Como consecuencia del Real Decreto de julio de 1921 acerca del establecimiento de la línea postal aérea Sevilla-Larache[12], el 1 de agosto de 1921 la Dirección General de Correos firmó con Talleres Hereter, SA, cuyo director técnico era Jorge Loring, la correspondiente concesión. Fue un contrato precedido de polémica, porque según parece la comisión técnica establecida para decidir la compañía concesionaria se había decantado por la oferta de la Compañía Española de Transportes Aéreos presidida por Manuel Aznar, pero esta elección fue descartada en el Ministerio de la Gobernación en beneficio de la oferta de Talleres Hereter, SA, entre otras cosas por la «*dependencia francesa*» de aquella.

Sin embargo Talleres Hereter, S.A., estaba en quiebra; en abril precedente se había visto en la necesidad de vender sus principales propiedades a la Aeronáutica Naval. Por ello Loring, con el fin de salvar la concesión, movió sus fichas para fundar una empresa que la subrogara, y así nació la Compañía Española de Tráfico Aéreo, CETA, escriturada en junio de 1921 en Madrid[13], en cuyo nombre estableció en su momento la oferta para crear la escuela de pilotos a la que aspiraba. En marzo de 1922 la CETA recibió la autorización del Ministerio de Fomento para operar la línea Sevilla-Larache[14]. Loring consiguió que Eduardo Barrón, a quien conocía desde años atrás, aceptara convertirse en el director técnico de la CETA. Ello no pudo ser de inmediato, fundamentalmente por las consecuencias a nivel militar del desastre de Annual, pero una vez que le fue concedida la situación de supernumerario Barrón pudo incorporarse de pleno a su puesto en la CETA a partir del 1 de enero de 1923.

Conseguida la colaboración de Eduardo Barrón se daban ya las condiciones que Loring consideró necesarias para poner en marcha sus propósitos. Y lo hizo apostando fuerte y aceptando un gran riesgo. La prensa especializada de la época indicaba tiempo después que fue a comienzos de 1924 cuando adquirió en Carabanchel Alto una extensión de terreno de 120 hectáreas lindante con el Aeródromo de Cuatro Vientos, para proceder en ella a la construcción de una fábrica de 6.500 m² de superficie cubierta y un aeródromo. La realidad es que Loring había comenzado la construcción de su fábrica en el verano de 1923, en unos terrenos entonces arrendados en Las Cambrijas, ubicados al oeste-suroeste del término municipal de Carabanchel Alto entre este y el aeródromo –que adquiriría en 1924, en efecto–, sin tener el respaldo económico de unos contratos que justificaran una inversión que se valoró en 1.275.000 pta. en su momento[15]. Las dimensiones del campo de vuelo una vez completamente establecida la fábrica, resultaron ser de 1.080 x 630 m, es decir, 680.400 m² (68,04 hectáreas).

En octubre de 1923 la *Gaceta de Madrid* publicó un real decreto donde se autorizó la compra de una veintena de aviones Fokker C.IV, que forzosamente deberían ser construidos por Loring como poseedor de la licencia, pero con una peculiaridad, cual era que la adquisición se realizaría sin motor porque este lo suministraría a posteriori la Aeronáutica Militar[16]. Por una afortunada coincidencia en la misma edición de la *Gaceta de Madrid* una real orden circular adjudicaba una escuela de pilotos a la CETA[17]. En un solo día la arriesgada apuesta de Jorge Loring había ganado por partida doble. La escuela de pilotos de la CETA se puso en marcha en los primeros meses de 1924 y funcionó hasta diciembre de 1926[18].

Loring adopta el concepto estructural Fokker

La fábrica Loring de Carabanchel tendría que acoger de manera simultánea las actividades de producción de aviones y de enseñanza de pilotos, que comenzaron en cuanto se dispuso de las instalaciones mínimas necesarias. Eduardo Barrón tomó a su cargo desde el principio la dirección de la factoría y la jefatura de diseño. Tanto él como Jorge Loring se propusieron ejercer una loable españolización de la producción de aeronaves, y así se describió en las páginas de *España Automóvil y Aeronáutica*[19]:

> «*Las maderas utilizadas para la construcción de las armaduras de las alas se fabrican en estos talleres con haya y pino del país, convenientemente ensambladas.* [...] *Los aceros, por ejemplo, son suministrados por la fábrica que la sociedad Española de Construcciones Babcock & Wilcox posee en Galindo (Vizcaya).* [...] *Incluso los tornillos son construidos en los mismos talleres.* [...] *La mayor parte de las máquinas herramientas utilizadas son de construcción española, lo que demuestra que se producen muy buenos útiles para poder fabricar perfectamente productos que compiten y superan en calidad a los mejores del extranjero.* [...] *Todos los operarios y demás empleados que trabajan en la fábrica Loring son españoles, componiendo un número total de 250*».

Aviones Fokker C.IV construidos por Loring destacados en tierras africanas.

La producción de los veinte Fokker C.IV fue el cometido que sirvió para la *puesta a punto* de la fábrica. La elección de su motor se hizo en su momento y recayó en el Rolls-Royce Eagle VIII de 360 CV, el tipo utilizado en las evaluaciones que siguieron a las pruebas oficiales del concurso de aviones. Los resultados obtenidos por el Fokker C.IV en aquella ocasión correspondían a un motor Napier Lion de 450 CV como ya ha quedado dicho, de modo que las actuaciones de los Fokker C.IV producidos en la factoría de Carabanchel con motor Eagle VIII hubieron de ser necesariamente muy inferiores; en especial la velocidad ascensional hubo de ser un talón de Aquiles del avión.

Anuncio de la escuela de pilotos de la CETA publicado en España Automóvil y Aeronáutica *edición de la segunda quincena de diciembre de 1925. El avión mostrado es un Loring R.I.*

Las primeras unidades de Fokker C.IV construidas por Loring fueron entregadas a mediados de 1924 y asignadas a la escuadrilla de Tetuán mandada por el infante Alfonso de Orleáns y Borbón. En diciembre de ese mismo año ya estaban operativas dos escuadrillas mandadas por los capitanes Eduardo Azcárraga Montesinos y Eduardo González-Gallarza[20]. La fabricación de los Fokker C.IV quedó terminada en marzo de 1925. Existe evidencia documental de que se construyó un Fokker C.IV adicional equipado con motor Lorraine Dietrich de 450 CV con fines experimentales, que fue ensayado en Cuatro Vientos con un radiador de fabricación nacional desarrollado por la firma Ricardo Corominas[21]:

> «*Radiador n.º 1309 para aparato Fokker C.IV: Este fue colocado en el aparato Fokker n.º 21, con motor Lorraine Dietrich 450 CV, utilizándose en 17 vuelos con una duración total de 7 h 45 min, no habiendo rebasado nunca la temperatura de 60°, ni haberse notado anormalidad alguna durante este tiempo, siendo su funcionamiento muy perfecto*».

La producción del C.IV introdujo a Loring y Barrón en la tecnología aeronáutica de Fokker, que a su vez se había gestado de la mano de Reinhold Platz. En el artículo sobre el Breguet XIX aparecido en esta publicación en 2014 se aludió muy de pasada a las diferencias entre las configuraciones estructurales de ese avión y del Fokker C.IV. En el cuadro n.º 1 se incluye un resumen detallado del concepto de cons-

Cuadro n.º 1: el concepto Fokker

Es en general ventajoso emplear materiales simples y de uso corriente. Fundamentalmente porque ello facilita las reparaciones en el transcurso de un viaje, pues no exigirá mano de obra cualificada, y también porque permitirá aumentar rápidamente la producción en tiempo de guerra o en otras circunstancias que la necesidad imponga. Se debe evitar el empleo del duraluminio y de los aceros especiales, que no se encuentran en cualquier parte y exigen métodos de trabajo especiales. En definitiva, es más aconsejable emplear madera y acero dulce.

El material adecuado para la construcción de las alas es la madera, por el hecho de que se comporta de una manera completamente satisfactoria respecto a la fatiga con una resistencia adecuada. En los arriostramientos los cables serán sustituidos por tubo de acero.

Sin embargo esa ventaja de la madera no es tal en lo que se refiere al fuselaje, por ser, junto al tren de aterrizaje y la cola, los elementos que sufren más a causa de las maniobras en tierra. En particular la acción dañina que ejercerían sobre un fuselaje de madera el aceite del motor, la gasolina, el agua, el barro y la humedad en general es suficiente argumento para dar preferencia a la construcción metálica con acero en esas partes del avión. Su protección es fácil con una capa de pintura y, en el peor de los casos, el proceso de oxidación es tan lento que no presenta ningún peligro salvo en el caso de negligencia absoluta. En cuanto al problema de la fatiga, cuyo estudio no data de más de una quincena de años, lo que se conoce muestra que el límite de fatiga de las aleaciones ligeras es muy bajo comparado con el de otros metales como el acero.

La estructura resistente del fuselaje se conformará empleando tubos de acero unidos con soldadura autógena. Mediante ese sistema se obtiene la ventaja de que no hay uniones por donde pueda penetrar la humedad, y como el conjunto de la construcción está herméticamente cerrado, la pequeña cantidad de aire contenida en los tubos no puede ejercer ninguna acción nociva. En general esa estructura se complementará con un revestimiento de entelado que permitirá una accesibilidad rápida para inspecciones.

Aunque a juicio de Fokker el comportamiento del duraluminio en cuanto a corrosión y fatiga podía reservar muy desagradables sorpresas a los constructores, se reconocía que en el caso de los hidroaviones solo había dos posibilidades, construcción de madera o construcción de duraluminio; en particular en el caso de los hidroaviones de gran tamaño se consideraba indispensable este último, que debería ser utilizado con un máximo de precauciones contra los efectos de la corrosión mediante protección y luego inspecciones.

trucción mixta que Fokker adoptó para el diseño y la construcción de sus aviones, los cuales ocuparon un lugar muy destacado en la aviación de los años veinte[22].

Fokker concedía, eso sí, que los avances en la tecnología podrían imponer con el paso del tiempo un uso más generalizado de las aleaciones ligeras, sin duda porque el avance de la década de los veinte estaba mostrándolo. Fue precisamente con el inicio de los años treinta cuando su filosofía se vino abajo con estrépito. Sucedió cuando el 31 de marzo de 1931 el Fokker F.Xa matrícula NC999E de Transcontinental and Western Air, Inc., se estrelló en Bazaar (Emporia, Kansas) falleciendo los dos pilotos y los seis ocupantes mientras volaba en una intensa tormenta de nieve. La investigación mostró que la causa de la catástrofe había sido la rotura completa del lado derecho del ala. Con toda probabilidad el avión había entrado en pérdida por acumulación de hielo sobre los planos, y las maniobras inducidas por los pilotos en sus intentos de recuperarlo hicieron que los esfuerzos en la estructura de madera del ala superaran la carga última. El hecho de que uno de los ocupantes fuera una estrella del fútbol americano elevó la carga dramática del accidente en los medios, y la Civil Aeronautics Authority retiró el certificado al F.X. A partir de ahí se generó un rechazo al ala de madera y a los aviones comerciales de Fokker que culminaron con su desaparición del mercado estadounidense.

Huelga indicar que la producción los 21 Fokker C.IV era a todas luces insuficiente para justificar la existencia de la fábrica de aviones erigida por Jorge Loring. Era indispensable obtener nuevos trabajos, y Loring se inclinó por crear productos propios en una época en la que todavía no existía a nivel gubernamental estímulo alguno para ello. Vio así la luz el Loring R.I, donde Eduardo Barrón aplicó en toda su extensión los criterios de Fokker que había conocido a fondo en la construcción del C.IV; se trataba de un biplano biplaza de reconocimiento y bombardeo ligero.

Es muy poco lo que se conoce del Loring R.I, que aparentemente estaba orientado a ofrecer a la Aeronáutica Militar un avión de diseño nacional complementario del Fokker C.IV. La fecha de su primer vuelo es una incógnita pero todo indica que tuvo lugar a mediados de 1925, coherente con el hecho de que la construcción del R.I comenzara una vez finalizada la fabricación bajo licencia de los Fokker C.IV allá por marzo de ese año, como antes se ha indicado. Desde luego no se cometió el error de equiparlo con un motor de potencia inferior a la necesaria, puesto que el Loring R.I se concibió y construyó con un Lorraine-Dietrich 12Eb de cilindros en W y 450 CV.

Como sucediera con los Fokker C.IV, el primer destino de los Loring R.I fue Marruecos. Una comparación entre Fokker C.IV y Loring R.I muestra que Barrón concibió un avión ligeramente mayor con algunos cambios externos notorios y con la idea de obtener mejores actuaciones que las de los C.IV de la Aeronáutica Militar, cosa que no debió resultar demasiado difícil contando con 90 CV de más. El R.I presentaba unos modestos aumentos en la envergadura (12,90 m en el C.IV y 14 m en el R.I), y la longitud (9,2 m en el C.IV y 9,7 m en el R.I). Los datos de actuaciones del R.I más dignos de crédito son una velocidad máxima de 216 km/h, un alcance de 800 km y una velocidad ascensional de unos 170 m/min[23].

Lo relatado hasta ahora muestra que existía un déficit de información sobre las actividades de la empresa de Jorge Loring, que sería una constante en años sucesivos, y del que no sería justo culpar a los medios en exclusiva. No conocemos la existencia de comunicados de prensa, ni de la distribución regular de documentación informativa sobre sus actividades. Se pudieron contar con los dedos de una mano los reportajes sobre la empresa y sus productos que vieron la luz en ellos. ¿Fue tal vez fruto de una actitud defensiva del propio Loring? Algunos medios y camarillas le deparaban una indisimulada animadversión desde los acontecimientos que rodearon a la concesión de la línea Sevilla-Larache y la fundación de la CETA. Se han encontrado evidencias de hostilidad abierta al menos en la publicación especializada quincenal *Alas* –de indisimulada influencia francesa–, y ello le habría aconsejado evitar que la difusión de información sobre las actividades de su empresa se usara de forma sesgada en su contra.

La que parece que fue primera aparición pública de Loring separando la fabricación de aviones de las actividades de la CETA tuvo lugar en la IV Exposición del Automóvil, de la Aeronáutica y de los Deportes celebrada en Barcelona del 20 de mayo al 1 de junio de 1925, donde el sector aeronáutico estuvo representado, además de por Loring, por la Aeronáutica Militar, la Aeronáutica Naval, la línea Latécoère, la Peña del Aire y el Real Aero Club de Cataluña.

Loring presentó en su exhibición un Fokker C.IV, sin duda cedido por la Aeronáutica Militar, que llegó en vuelo a Barcelona desde Madrid. En el cartel que le acompañó se podía leer que sus características eran una velocidad de 214 km/h, un peso útil transportable de 900 kg, y la capacidad de ascender a 1.000 m en 3 min y 40 s. Allí se decía, como era cierto, que el motor era el Rolls-Royce Eagle VIII. Si las actuaciones indicadas respondían a la potencia de este motor, en especial la velocidad ascensional, es algo que entra en el terreno de la duda.

Jorge Loring (1) dialogando con el rey Alfonso XIII (2) frente a la Fokker Pander presentada en la IV Exposición del Automóvil, de la Aeronáutica y de los Deportes de Barcelona.

Misteriosas eran también las presencias, en paneles en un caso y físicamente en el otro, de un avión biplaza de escuela y turismo designado E.I y de un Fokker D.XI de caza. Del primero se indicaba que era un avión de enseñanza, con motor de 60 CV, una velocidad de 125 km/h, una velocidad mínima de 55 km/h, un radio de acción de 500 km y un consumo de 18 l/100 km. En cuanto al Fokker D.XI de caza, se decía que «*se construye en España bajo las patentes Fokker*», con motor de 300 CV, velocidad de 260 km/h y subida en 15 min a 5.000 m de altura. Se afirmaba también que había llegado a Barcelona desde Madrid en vuelo[24].

En ambos casos las informaciones no respondían a la realidad. El auténtico Loring E.I fue un monoplano volado en 1929 creado por Eduardo Barrón para participar en la Daniel Guggenheim Safety Competition. El Fokker D.XI nunca fue construido en España. Probablemente el biplaza de escuela y turismo E.I era un avión de papel que no pasó de ser una idea, mientras que el D.XI tal vez formó parte en algún momento de una negociación entre Loring y Fokker para su construcción bajo licencia en España que no llegó a buen término. Como tampoco lo fue la llevada a cabo con la avioneta Fokker Pander como protagonista. En este caso sí compareció en la muestra una Pander llegada a Barcelona desde La Haya con escalas en Rotterdam, Le Bourget, Dijon, Aviñón y Perpiñán sin el menor incidente.

Se citó antes de pasada la especial animosidad hacia Loring de la revista *Alas*. Muestra clara de ello fueron las únicas líneas dedicadas en ella a la presencia de Loring en la exposición de Barcelona[25]:

> *«El stand de Jorge Loring es un saldo de aparatos de distintas marcas, fabricaciones y procedencias, porque en él se ve una avioneta "Pander", construida en los Países Bajos, que sirve para acrobacia y turismo individual; unos "Fokker" (el constructor alemán durante la guerra y holandés cuando esta se perdió), que son dos aparatos de guerra, y un cuarto avión, que el expositor llama, él sabrá por qué, de escuela.*
>
> *De aviones de línea comercial no vi ninguno.*
>
> *Unos cartelitos sin importancia hacen un "réclame" [sic] que a nadie convence».*

Por las fechas resulta totalmente lógico que el Loring R.I no apareciera «*en persona*» en la exposición barcelonesa, pero tampoco hubo mención alguna a él en la crónica que se ha mencionado y en la que apareció en el diario *ABC*, lo que se debe atribuir a que Loring obvió suministrar cualquier tipo de información al respecto. Sí es sorprendente que la Aeronáutica Militar comprara a Loring 30 unidades del R.I que se entregaron entre 1925 y 1926, y que no apareciera esa operación de manera explícita ni en la *Gaceta de Madrid* ni en el *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra*.

El R.III entra en escena

En julio de 1926 una real orden del Ministerio de la Gobernación adjudicó el concurso de la línea aérea postal Sevilla-Tetuán-Larache a Jorge Loring[26]. Previamente otra real orden de agosto de 1925 había dispuesto que a partir del 15 de octubre siguiente se diese por terminada la vigencia del contrato de la línea postal Sevilla-Larache concedida a la CETA, si bien esta empresa continuaría prestando el servicio en las condiciones establecidas en su momento hasta que se celebrara un nuevo concurso.

Cinco habían sido las ofertas ahora presentadas, que la real orden listaba con indicación expresa del coste mostrado en cada una de ellas. Resultaba así que la oferta presentada por Jorge Loring valoraba el coste en 3,48 pta. por kilómetro de línea y viaje. No había sido la más barata, pues la oferta de Antonio Marín Hervás en nombre de la Compañía Española de Aviación era de 3,20 pta. por los mismos conceptos. La redacción de la real orden explicaba que la junta calificadora establecida para resolver el concurso había estimado «*como más favorable para los intereses del Estado*» la oferta de Loring.

Loring publicó este anuncio en la edición de Aérea *de julio de 1926, con la primera fotografía de un R.III, sin duda el n.º 1 de los construidos. Fue de alguna forma su «presentación oficial».*

Todo apunta a que por encima del precio del servicio, la junta calificadora presidida por Mariano de las Peñas y Mesqui, ingeniero jefe del Servicio de Aeronáutica Civil, había primado el ofrecimiento de cubrir la ruta usando aviones tipo R.III construidos en España por la empresa de Loring, una vez que se obtuviera el dictamen pertinente de la Jefatura de la Aeronáutica Militar. Tampoco podía sorprender, porque el Gobierno del Directorio civil del general Primo de Rivera había orientado su política en el sentido de favorecer a la industria nacional. De hecho el pliego de bases establecido para la contratación del servicio en la línea Sevilla-Tetuán-Larache priorizaba expresamente el empleo de aviones diseñados y fabricados en España en su apartado VII[27]:

> *«Los aviones y su motor o motores deberán ser de modelo conocido y acreditado, dándose preferencia a los construidos en España; serán por lo menos biplazas y con velocidad superior a 140 km/h a 1.000 m de altitud, con sitio y carga útil para el correo de 300 kg y con un radio de acción a plena carga y velocidad de más de cuatro horas».*

Loring R.III expuesto en la Exposición Nacional de Aeronáutica de 1926. En el cartel de presentación se resalta que está construido con materiales nacionales y que su motor es de 500 CV.

La real orden exigía que «*en un plazo brevísimo a partir de la inauguración de la línea, se elevará a seis por lo menos el número de aviones que habrán de prestar servicio*». Es la primera vez que sepamos que el R.III apareció de manera pública y oficial, un avión que siguiendo la política de Loring había sido concebido rodeado de confidencialidad. Eduardo Barrón no solo tenía ya desarrollado el proyecto cuando la susodicha real orden vio la luz en la *Gaceta de Madrid*, sino que el primer R.III ya había volado entonces o estaba a punto de hacerlo. En otro orden de cosas la decisión fue objeto de un furibundo ataque en la revista *Alas*, incluso con descalificaciones personales contra Loring, que desde luego no eran de recibo bajo ningún concepto[28].

En práctica coincidencia cronológica, el Ministerio de Hacienda aprobó un presupuesto extraordinario de diez años cuyo objetivo declarado en su preámbulo era «*acometer, con fuerte tensión y acelerado ritmo, un conjunto de obras de reconstrucción nacional que ha largo tiempo viene demandando el país, y que solo por circunstancias aciagas, que no son del caso exponer, ha podido demorarse hasta el presente*»[29]. El hecho de que ese presupuesto adjudicara 120.000.000 pta. «*para adquirir los aparatos necesarios para elevar a 1.400 los 450 hoy disponibles, permitiendo que al hacerlo la industria nacional se ponga en condiciones de poder hacer frente a las necesidades*

de una campaña», iba a ser decisivo a corto plazo para el futuro del neófito Loring R.III, cuya presentación oficial con presencia física incluida se produjo en la Exposición Nacional de Aeronáutica de 1926, organizada en Madrid por el Real Aero Club de España del 25 de octubre al 4 de noviembre, en coincidencia con el Primer Congreso Iberoamericano de Aeronáutica. La exhibición de Jorge Loring se ubicó en el Palacio de Cristal del parque de El Retiro, compartiendo tan espectacular recinto con la Aeronáutica Naval y La Hispano.

El acontecimiento permitió conocer la existencia de otros proyectos de la empresa, pero de nuevo entre algún que otro equívoco. La publicación *Aérea* le dedicó la inmensa mayor parte de su edición del mes de diciembre de 1926, y en el apartado dedicado a Loring se mencionó de pasada un avión R.II del que se habría derivado el R.III. No existe constancia alguna de que existiera físicamente tal; muy posiblemente fue un derivado del R.I concebido sobre el papel para dar mejores actuaciones, que en un momento dado se abandonó en beneficio del R.III. Apareció allí también el llamado Loring T.I, descrito como «*un avión especialmente estudiado para turismo y escuelas de transformación, con tres plazas y motor de 180 CV sustituible por otro de 300 CV con el que tendrá una velocidad máxima de 222 km/h*».

En los días del Primer Congreso Iberoamericano de Aeronáutica y de la Exposición Nacional de Aeronáutica circuló la especie de que Loring había vendido aviones, se supone que R.III, a un país sudamericano, convirtiéndose en la primera empresa española que exportaba aeronaves[30]. Es posible que Loring y ese misterioso país, ¿tal vez Argentina?, sostuvieran alguna forma de negociación, pero sea cual fuere el caso no se supo más de esa pretendida operación, como tampoco se conoce de qué fuente partió la noticia.

Fabricación de la estructura de las alas del Loring R.III.

Ante la aprobación del presupuesto extraordinario de julio de 1926, la Aeronáutica Militar había puesto manos a la obra para comenzar la cumplimentación de los objetivos asignados en cuanto a la industria aeronáutica y el aumento de su flota de aviones. A principios de noviembre fueron destacados en comisión de servicio de treinta días de duración al Reino Unido, Dinamarca y Alemania el comandante Alejandro Gómez Spencer y el capitán Manuel Bada Vasallo, mientras el comandante Alejandro Arias Salgado y el capitán Arturo Álvarez Buylla lo eran con destino a Francia, Bélgica, Holanda e Italia. El objetivo común de los comisionados era estudiar los tipos de aviones de caza y bombardeo de dichos países. El propio jefe superior de Aeronáutica, coronel Alfredo Kindelán Duany, se uniría a ellos en los puntos del recorrido en los que considerara más necesaria su presencia[31]. La comisión de servicio sería posteriormente extendida en cuatro días en el caso del coronel Kindelán, y ampliada en siete días al comandante Arias Salgado, en seis al capitán Álvarez Buylla, en trece al comandante Gómez Spencer y en cinco al capitán Bada Vasallo[32].

Se ha escrito ocasionalmente sobre un llamado concurso de aviones de 1927, pero su ausencia en la *Gaceta de Madrid* y en el *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* abonan en el sentido de que no fue convocado como tal. Ahora bien, las comisiones de servicio mencionadas confirman que la Aeronáutica Militar había puesto en marcha un proceso interno para seleccionar tipos de aviones para el servicio de Aviación; el carácter internacional de aquellas hace pensar que los posibles contratos de nuevos aviones que hubieran surgido habrían supuesto la construcción bajo licencia en España, para cumplimentar el propósito de adecuar la industria nacional y ponerla en condiciones de hacer frente a una campaña.

Ensayo de las alas del Loring R.III. Nótese que están en posición invertida, de manera que los sacos aplican el efecto de la sustentación con el correspondiente factor de carga.

Fue en ese contexto donde Loring intentó conseguir infructuosamente que su avión de caza C.I fuera contratado. Huelga decir que en el C.I se repitió una vez más la ausencia de información, aunque la existencia de alguna foto del avión muestra que se construyó y muy probablemente voló, eso sí, en fecha desconocida. Su motor era un Hispano Suiza 12Hb de 500 CV y es indudable que se derivó del Loring R.III, lógico si se tiene en cuenta que su desarrollo debió realizarse en un corto plazo de tiempo. Finalmente el elegido sería el Nieuport 52 muy a posteriori, pues su compra se autorizó en abril de 1928 en un total de 82 unidades que serían producidas por La Hispano; se equiparían también con motores Hispano Suiza 12Hb de 500 CV[33].

El avión de caza Loring C.I.

La adquisición masiva de aviones que dio pábulo al pretendido concurso de aviones de 1927 apareció en la *Gaceta de Madrid* a principios de mayo de ese año, cuando se aprobó la compra de 15 De Havilland DH.9, 77 Breguet XIX A2 (la segunda serie de aviones de ese tipo, contratada el 5 de mayo), 17 Dornier Wal, 40 motores Hispano Suiza de 300 CV, 205 motores Hispano Suiza de 450 CV, 134 motores Elizalde de 450 CV y 110 Loring R.III. Se especificaba, como por otra parte resultaba evidente, que todo ello sería con cargo al presupuesto extraordinario aprobado el 6 de julio de 1926[34].

Poco después de su vuelo inaugural, que debió de suceder como se dijo antes a finales de junio o principios de julio de 1926, y aprovechando la preceptiva evaluación por el Servicio de Aviación para que pudiera ser utilizado en la línea Sevilla-Tetuán-Larache previo un dictamen favorable, el Loring R.III fue escudriñado por la Aeronáutica Militar debido al parecer al interés existente en disponer de un segundo avión de reconocimiento, que fuera complementario del Breguet XIX. Es seguro que detrás se encontraba de nuevo el interés del Gobierno del general Primo de Rivera en impulsar la industria nacional.

Las pruebas del Loring R.III estuvieron a cargo de la unidad de experimentación en vuelo de Cuatro Vientos, y debieron comenzar escasas semanas después del primer vuelo. Es posible que la ulterior decisión de emplearlo en un *raid* a Guinea Española formara parte de su valoración específica como avión militar de reconocimiento. En el reportaje sobre la Exposición Nacional Aeronáutica que publicó *Aérea* en diciembre de 1926 se daba cuenta sucinta del estado de cosas en aquellas fechas en cuanto a la situación del Loring R.III[35]:

> «*Este aparato* [el Loring R.III] *ha sido adoptado por la Aeronáutica Militar para los tres años próximos por la Dirección de Correos para el servicio Sevilla-Tetuán-Larache, y elegido para el vuelo a la Guinea Española, que ejecutarán tres aparatos mandados por el comandante Pastor, y un aparato en vuelo directo, tripulado por los capitanes Barberán y González Gil que, despegando en Sevilla, aterrizarán en Fernando Poo, cubriendo en un solo vuelo los 4.600 km de desierto de Sahara y de selva africana*».

En efecto, el vuelo de los tres aviones, aludidos habitualmente como la *escuadrilla terrestre*, seguiría la estela del viaje realizado por los Dornier Wal de la patrulla Atlántida, y se complementaría con un vuelo directo de Sevilla a Guinea Española a cargo de los capitanes Mariano Barberán y Arturo González Gil de Santibáñez. No hay documentación que acredite cuáles fueron los cuatro aviones implicados en el que luego sería fallido *raid* a Guinea, pero parece evidente que se trataba de los cuatro primeros R.III salidos de la factoría de Carabanchel, puestos a disposición de la Aeronáutica Militar para que efectuara el proceso de aceptación en Cuatro Vientos, y que una vez completado este, pasarían a la ruta Sevilla-Tetuán-Larache. Así pues el *raid* habría servido para un triple fin, validar definitivamente el R.III para su empleo civil, explorar sus posibilidades como avión de reconocimiento militar, y hacer un viaje que se consideraba muy interesante puesto que, según se escribiría en *Alas*, los aviones de la escuadrilla terrestre del comandante Pastor «*habían de ir a la Guinea española y realizar en ella importantes trabajos topográficos por medio de fotografías verticales, al propio tiempo que se daba a los indígenas una sensación de poderío y progreso*».

Uno de los cuatro primeros Loring R.III salidos de la fábrica de Carabanchel Alto.

En el registro de aeronaves los cuatro R.III destinados a la ruta Sevilla-Tetuán-Larache figuraron con los números de fabricación 1 al 4 y las matrículas civiles M-CAAA, M-CABA, M-CAAB y M-CBAA respectivamente asignadas con fecha 10 de junio de 1927. El M-CAAB causaría baja por el accidente que sufrió el 4 de junio de 1930. Había despegado de Larache con destino a Sevilla a las 16:00 de ese día pilotado por el teniente Vela Sáinz, y fue dado por desaparecido al no llegar a la capital sevillana a la hora prevista. A la mañana siguiente salieron dos aviones de la CETA para explorar la ruta que debía haber seguido el avión, pero hubieron de regresar una vez alcanzada la desembocadura del río Guadalquivir debido al fuerte temporal reinante; reanudaron la exploración por la tarde con resultado negativo.

En la noche del día 9, según informó la edición de Andalucía del diario *ABC*, el teniente de carabineros de Zahara entregó en la Comandancia de Marina de Cádiz una cartera de hule rescatada por un pesquero, donde se contenía una documentación cuya procedencia era inequívocamente del Loring R.III desparecido. El día 20 se encontró en una playa gaditana un salvavidas que se supuso procedía de él. Todo indica que el avión cayó al mar y se hundió en medio del fuerte temporal que estaba azotando la zona.

Los M-CAAA y M-CABA fueron dados de baja el 4 de junio de 1930, y el M-CBAA lo fue el 21 de abril de 1931[36]. El hecho de que el M-CAAA fuera identificado en el registro con el número de fabricación 1 hace pensar que se trataba precisamente del «*prototipo*»; usualmente en aquella época el primer avión salido de la fábrica hacía el oficio de prototipo del modelo[37]. Al parecer los cuatro aviones habrían sido convertidos en algún momento en Loring T.I mediante su remotorización con motores de 300 CV y adaptación para transportar al piloto y dos pasajeros[38].

En cuanto a los vuelos a Guinea se refiere, todo había quedado en agua de borrajas. A las 18:00 aproximadamente del 17 de diciembre de 1926 aterrizaba en Tablada con bastante retraso sobre el horario previsto el primero de los tres Loring R.III de la *escuadrilla terrestre*, tripulado por el comandante Bellod, quien había salido alrededor de las 12:00 de Cuatro Vientos y se había visto obligado a aterrizar en Daimiel por falta de aceite en el motor, para despegar de esta última localidad a las 16:00. Siguieron unos vuelos con origen y destino en Tablada en los que Ángel Pastor Velasco y Ricardo Bellod Keller evaluaron las características del avión, fundamentalmente el consumo. En concreto se supo de un vuelo en el que se hizo el recorrido Tablada-Granada-Córdoba-Cádiz-Tablada de cinco horas de duración en números redondos. El 24 de diciembre el avión retornó a Cuatro Vientos.

Barberán y González Gil partieron el 19 de diciembre también de Cuatro Vientos a eso de las 10:30, en presencia de los coroneles Castejón y Kindelán, gran cantidad de público y representantes de los medios, y con destino a Sevilla, desde donde iniciarían su vuelo al día siguiente o, como muy tarde, el 21. Las fechas habían sido escogidas con el fin de realizar la travesía nocturna del Sahara auxiliados por la luz de la luna llena. En caso de no poder cumplir esas fechas se consi-

Fotografía de fecha 25 de noviembre de 1931 que muestra al Loring R.III n.º 109 en vuelo.

El Loring R.III n.º 43. Obsérvese el aumento de tamaño del mando de dirección. Sin duda se encontró necesario incrementar su superficie en todos los aviones a partir de los datos obtenidos en las pruebas en vuelo.

deraba que se debería esperar a que de nuevo se diera esa circunstancia. Sin embargo el vuelo acabó muy pronto, pues se vieron forzados a aterrizar en Torrejón de Velasco debido a una rotura en el motor. Se sabía que el motor llevaba ya bastantes horas en vuelos de pruebas, por lo que estaba previsto cambiarlo en Sevilla antes de partir hacia Guinea[39].

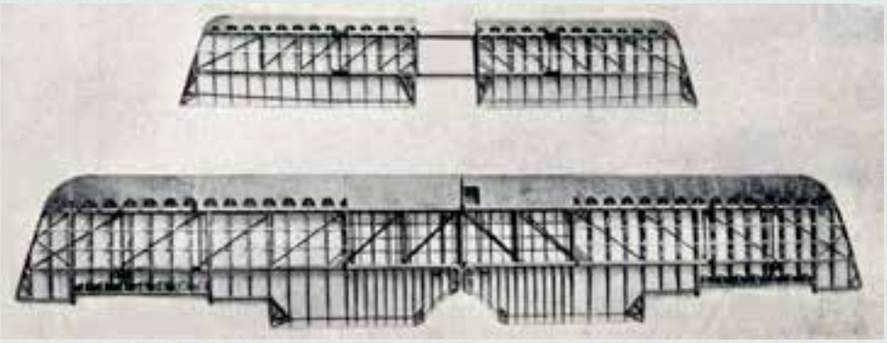
De izquierda a derecha, Arturo González Gil, Eduardo Barrón, Jorge Loring y Mariano Barberán ante el Loring R.III en el que González Gil y Barberán se proponían realizar el vuelo Sevilla-Fernando Poo en diciembre de 1926 (cortesía de Álvaro González Cascón).

Lo que siguió después fue la cancelación de ambos vuelos en condiciones confusas. Se escribió que «*el presidente del Consejo de Ministros, después de asesorarse de los organismos técnicos y de estudiar los informes del gobernador de Fernando Poo, ha decidido suspender definitivamente el vuelo directo y el de la escuadrilla terrestre a Guinea*». La razón dada era que en los primeros días de enero comenzaría la época de lluvias torrenciales, lo que haría imposible operar a los aviones en semejante meteorología adversa y con campos encharcados. Se habló también de un accidente de los comandantes Pastor y Bellod con un Loring R.III en Tablada –del que nada se sabe–, en el que habían resultado levemente heridos[40]. Sí parecía quedar claro que tanto ellos como Barberán y González Gil habían continuado comprobando las cualidades del R.III y evaluando las posibles mejoras hasta donde fue posible, se supone que con autorización de la Superioridad. Los datos recabados en ese proceso habrían sido decisivos a la hora de tomar la decisión sobre la compra del centenar largo de aviones en mayo de 1927.

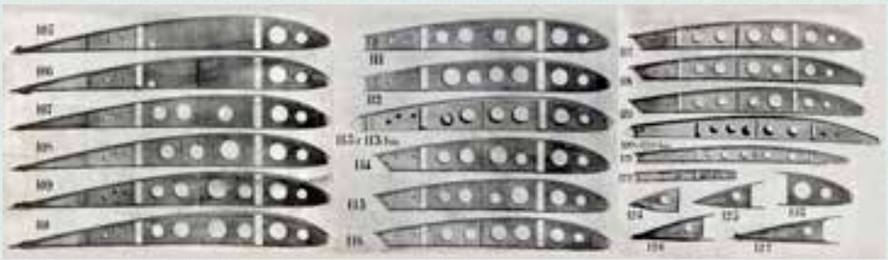
Características del Loring R.III

Resulta curioso comprobar que las contadas –y por añadidura sucintas– reseñas técnicas del R.III que aparecieron en los medios son calcadas entre sí, lo que parece responder a la difusión de una escueta descripción redactada por Loring con motivo de su presentación en la Exposición Nacional de Aeronáutica de 1926. Esas reseñas ya denotaban que Eduardo Barrón aplicó de nuevo el concepto Fokker de construcción mixta en el Loring R.III.

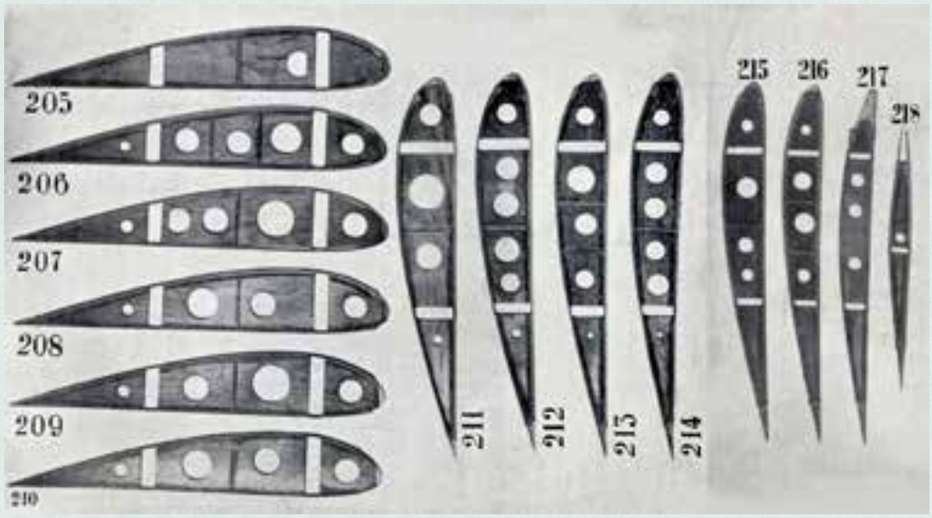
El Loring R.III era descrito como un biplano de reconocimiento biplaza construido «*a base de hierro y madera, sin recurrir al empleo del duraluminio, al sistema de cuerdas de piano ni a materiales especiales*». Se afirmaba que por lo tanto hacía uso de materiales disponibles en España. En su diseño se había previsto la posibilidad de adaptarle diversos motores de hasta 800 CV de potencia; sus características de alta maniobrabilidad –se decía– eran tales que le asemejaban en actuaciones a un avión de caza.



La estructura de madera de las alas del R.III.



Grupo de costillas del ala superior del Loring R.III. La posición de las aberturas rectangulares para el paso de los largueros muestra que estos estaban situados aproximadamente al 23 y al 60% de la cuerda.

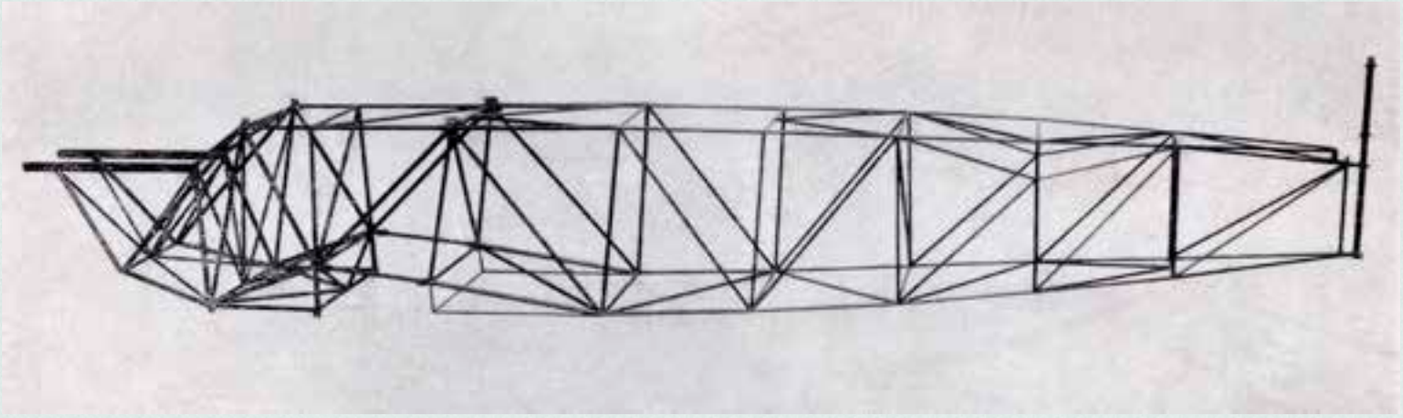


Grupo de costillas del ala inferior del Loring R.III. Sus largueros estaban situados aproximadamente al 18 y al 62% de la cuerda.

El ala superior estaba formada por dos semialas prácticamente simétricas con estructura resistente de madera formada por dos largueros, anterior y posterior, y costillas. Ambas se unían a la altura del plano de simetría mediante herrajes; los del intradós iban unidos además a seis riostras de unión al fuselaje situadas por delante del puesto del piloto, cuatro unidas al larguero anterior y las dos restantes al posterior. En el interior del conjunto del ala, en la parte central y entre los largueros, estaban situados cuatro depósitos de combustible independientes de 150 l de capacidad cada uno, por lo tanto dos en cada semiala, sujetos a la estructura resistente sin contacto con el revestimiento mediante unos flejes de acero guarnecidos con fieltro. En la zona de los depósitos el revestimiento inferior del ala era de contrachapado reforzado por listones que hacían el oficio de *larguerillos de madera*.

El ala inferior era de una sola pieza, unida al fuselaje mediante herrajes con cuatro pernos y su estructura era también bilarguera, con largueros continuos a lo largo de la envergadura y costillas, todo realizado con madera. Las riostras de unión entre alas y al fuselaje eran de tubo de acero provisto de reglaje en uno de los extremos para ajuste al montaje.

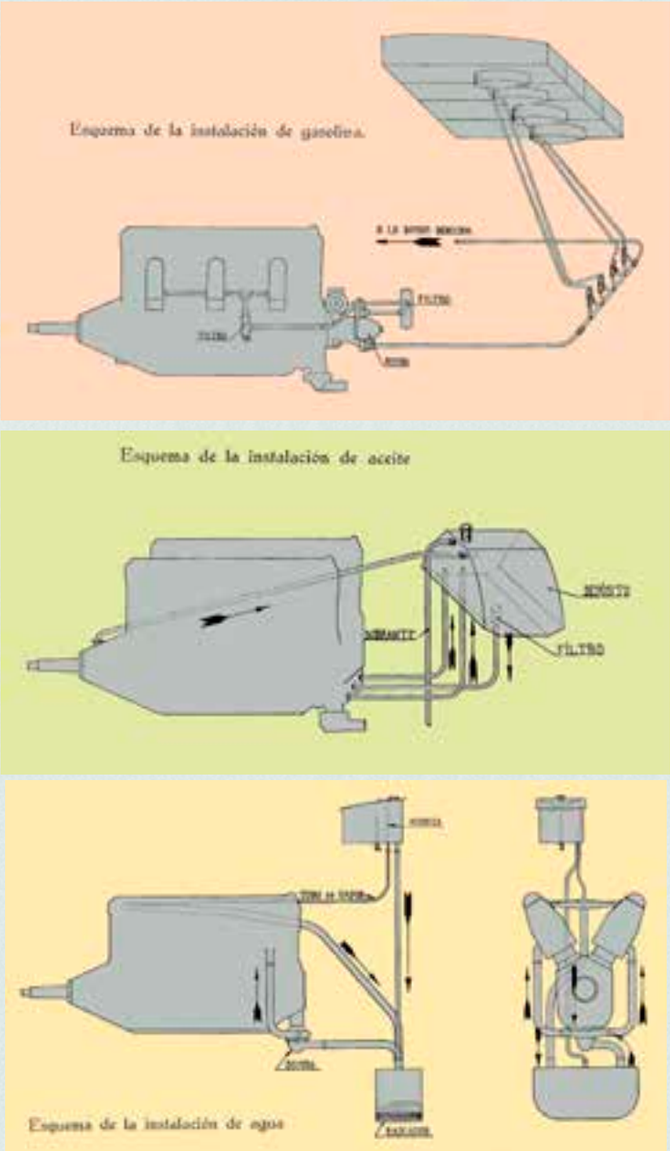
Esta fotografía fechada el 19 de enero de 1933 permite apreciar con claridad como el ala superior del R.III estaba unida directamente al fuselaje con seis riostras en total, cuatro unidas al larguero anterior y dos al larguero posterior.



La estructura resistente de tubo de acero soldado del R.III. A la izquierda se aprecian las dos vigas horizontales que constituían la bancada del motor.

La estructura resistente del fuselaje estaba constituida por tubos de acero unidos mediante soldadura autógena, de manera que en cada punto de unión coincidieran tres tubos para asegurar su integridad. La bancada destinada a recibir el motor situada en su extremo anterior estaba constituida por dos vigas horizontales de sección rectangular, unidas a la estructura también por tubos. Sobre ese conjunto resistente se montaron formeros –identificados con el nombre de arcos de forma– para fijar el revestimiento de entelado, salvo en la zona delantera ocupada por el motor, donde se dispuso un capó metálico que lo cubría totalmente y en su interior, por detrás del motor, figuraba un mamparo cortafuegos de acero.

Los asientos de los puestos del piloto y del observador eran abatibles y ajustables en altura. La palanca de mando del piloto era regulable en dos posiciones, una más alejada del asiento que la otra para permitir una mejor adaptación a su estatura. Era posible montar doble mando en el puesto del observador, cuyo asiento se podía colocar en cuatro posiciones para adaptarlo a la misión que hubiera de realizar –observación, fotografía, comunicaciones radiotelegráficas, tiro con ametralladora–, una de ellas era la de totalmente tendido para permitirle manejar un visor de bombardeo. El suelo de ambos puestos estaba construido con contrachapado reforzado con listones de madera.



Las instalaciones de gasolina, aceite y refrigeración del motor tal y como estaban esquematizadas en el Catálogo del aparato de reconocimiento Loring R.III.

Eduardo Barrón previó desde un principio el uso del Loring R.III para misiones de combate, de ahí que existiera la posibilidad de equiparlo con dos ametralladoras sincronizadas con la hélice para ser disparadas por el piloto, con otras dos en el puesto del observador y una quinta preparada para disparar hacia abajo a través del fuselaje.

Inmediatamente por detrás del tren de aterrizaje el fuselaje disponía de un departamento destinado al transporte de bombas cuyas dimensiones eran 0,8 x 0,9 x 1,1 m, donde se podían alojar 40 bombas de 11 kg o bien 8 bombas de 50 kg; La ubicación del departamento estaba junto al centro de gravedad del avión, con el fin de que cualquiera que fuera la carga de bombas su influencia en el centrado fuera pequeña. Existía la opción de colocar un depósito adicional de combustible de 750 l en ese departamento para aumentar de manera notable el alcance.

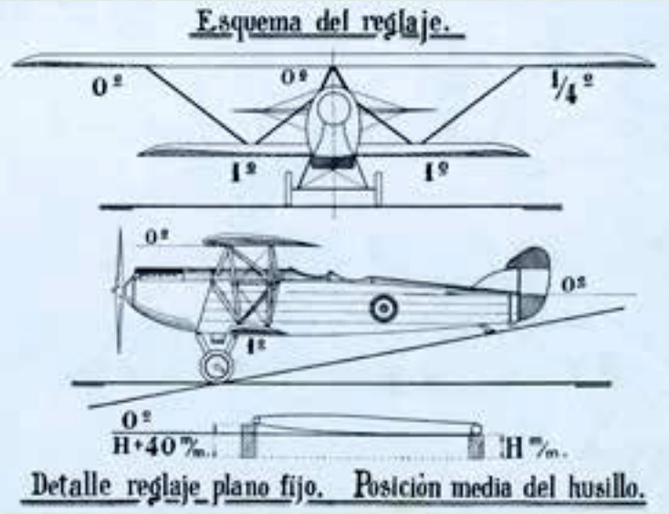
Para misiones de reconocimiento fotográfico existían en el puesto del observador las provisiones necesarias para la instalación de una cámara, que se ubicaría por delante y ligeramente a su derecha, evitando cualquier tipo de interferencia cuando se volara con doble mando. Para su manejo bastaba con colocar el asiento del observador en posición retrasada.

Los estabilizadores y sus superficies de control tenían estructura interna de acero. El horizontal era regulable en incidencia durante el vuelo mediante una rueda situada al alcance del piloto para adaptar su calado al centrado del avión. El mando de altura era de una sola pieza, al igual que el mando de dirección, de dimensiones este último bastante superiores a las de la pequeña deriva que se prolongaba por delante de él.

El tren de aterrizaje estaba fijado al fuselaje mediante sendas V izquierda y derecha construidas con tubo de acero y arriostradas con dos cruces de tirantes. El eje de las ruedas iba situado en el vértice de las V; ambas estaban enlazadas mediante un eje común protegido con un canal de chapa de acero sobre el que iba un carenado de aluminio de forma aerodinámica para reducir la resistencia. El tren era elástico lateralmente con el fin de facilitar el aterrizaje con viento de costado. Los amortiguadores de goma del tren iban dispuestos de manera que se podían cambiar en pocos minutos. El patín de cola era de madera e iba unido al fuselaje por medio de un amortiguador. El extremo del fuselaje estaba protegido para que en el caso de una rotura del patín de cola no se produjeran daños en él ni en el mando de dirección.

Cuadro n.º 2: Datos técnicos del Loring R.III

Envergadura, ala superior	14,80 m	
Cuerda, ala superior	2,60 m	
Envergadura, ala inferior	8,90 m	
Longitud	9,75 m	
Altura	3,40 m	
Superficie alar total (dos alas)	46,50 m²	
Envergadura del mando de altura	4,62 m	
Peso vacío	1.400 kg	
Peso del combustible	280 kg	
Peso del aceite	40 kg	
Peso del agua de refrigeración	60 kg	
Dos tripulantes y equipo	200 kg	
Carga útil	400 kg	
Peso máximo	2.380 kg	
Motor	**Hispano Suiza de 450 CV**	**Hispano Suiza de 600 CV**
Velocidad máxima a 0 m	215 km/h	235 km/h
Velocidad mínima a 0 m	82 km/h	82 km/h
Separación de velocidades	133 km/h	153 km/h
Tiempo de subida, 0 a 1.000 m	4 minutos	3 minutos
Tiempo de subida, 0 a 5.000 m	33 minutos	22 minutos
Techo práctico	7.000 m	8.000 m
Tiempo de subida, 0 m a techo práctico	1 hora	1 hora
Radio de acción	900 km	900 km



Esquema de reglaje en la instalación de alas y estabilizador horizontal del Catálogo del aparato de reconocimiento Loring R.III. *La torsión de ¼° en la semiala izquierda tenía como fin compensar el par motor.*

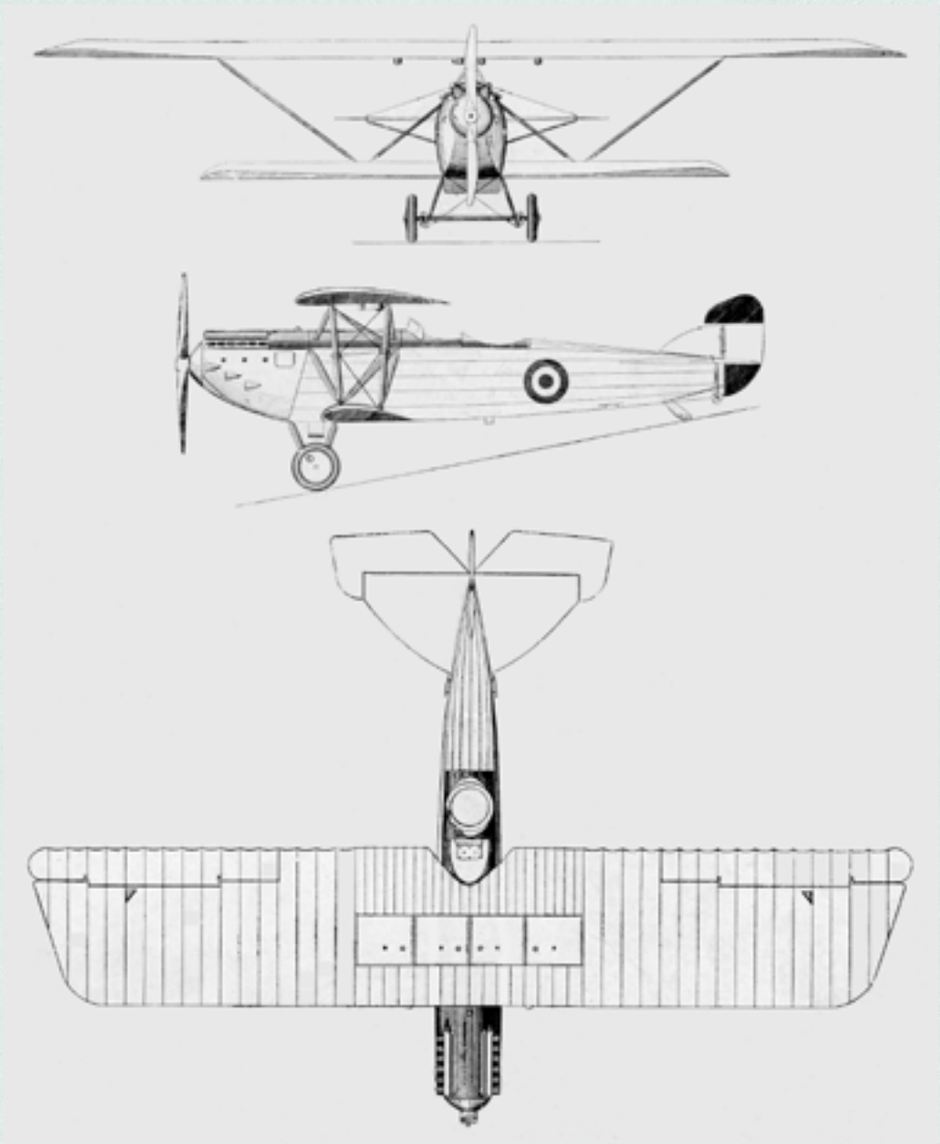
El montaje del motor sobre las dos vigas horizontales que constituían su bancada se realizaba con unos amortiguadores de madera. El depósito de aceite estaba colocado directamente en el fuselaje por detrás del motor; en su parte superior llevaba adaptado un radiador muy simple formado por un tubo helicoidal expuesto al flujo de aire durante el vuelo. El sistema de refrigeración tenía el radiador del agua situado en la parte inferior del fuselaje a la altura del tren de aterrizaje; las tuberías eran de goma reforzada y la regulación de la temperatura se conseguía mediante una persiana colocada a la salida del radiador.

La instalación de gasolina funcionaba por gravedad gracias a la posición de los cuatro depósitos. La tubería de alimentación de cada uno de ellos iba hasta el puesto del piloto a cuyo alcance estaban sendas llaves, que permitían así regular el suministro de manera individual. A partir de ahí las cuatro tuberías confluían en un colector común que distribuía la gasolina a las bombas y al filtro antes de pasar a los carburadores.

En el cuadro n.º 2 se desglosan los datos técnicos conocidos del avión de acuerdo con lo descrito en el *Catálogo del aparato de reconocimiento Loring R.III*, desprovisto de fecha[41]. Conviene aclarar que en aquellos años se concedía gran relevancia a la maximización de la «*separación de velocidades*», que era la diferencia entre las velocidades máxima y mínima de vuelo. Era lógico que se prestara gran importancia a ese parámetro, pues en una época en que los aviones no disponían de dispositivos hipersustentadores, era un indicativo de la bondad del diseño aerodinámico del avión.

Un examen un poco más detallado del dibujo tres vistas incluido en el catálogo y que se presenta en estas páginas, muestra que el mando de dirección es más pequeño que el mando que se puede apreciar en las fotografías de aviones R.III en servicio con la Aeronáutica Militar, pues en estos últimos está sensiblemente alargado por encima de la pequeña deriva. Ello parece indicar dos cosas, una que por alguna razón se encontró necesario aumentar su superficie a partir de los datos obtenidos en las pruebas en vuelo, otra que el catálogo en cuestión fue publicado en época temprana, antes de que los aviones comenzaran a ser entregados al servicio de Aviación.

Esta sería también la razón por la que se especificaban dos tipos de motor. El montado en principio en los aviones R.III de la Aeronáutica Militar fue el Hispano Suiza 12Hb de 500 CV, pero como se verá enseguida hay evidencias de que parte de esos aviones recibieron en algún momento motores Hispano Suiza de 450 CV, posiblemente de la versión 12Ha. Está también acreditado que en los fallidos vuelos a Bata y Fernando Poo los cuatro aviones tenían precisamente motores Hispano Suiza de 500 CV, con los que se supone que habrían estado volando en las pruebas de la unidad de experimentación en vuelo de Cuatro Vientos. Se debe hacer notar, que los pesos deberían haber variado algo con el tipo de motor instalado, al menos el peso vacío y, como consecuencia, el peso máximo, aunque probablemente en una proporción pequeña. Para ser totalmente riguroso el catálogo debería haberlo reflejado y no fue así; es otro indicio más en el sentido de que fue editado en una fase temprana del «*programa*»[42].



Dibujo tres vistas incluido en el Catálogo del aparato de reconocimiento Loring R.III.

Una corta vida operativa

No existe certeza de la fecha en la que los Loring R.III, cuya adquisición fue autorizada en mayo de 1927, comenzaron a ser entregados. Se ha escrito que ello vino a suceder hacia 1929-1930, y que los primeros R.III fueron asignados a la Escuadra de León[43], es decir, hubo una importante demora en relación con la fecha de aprobación de la compra para lo que no se ha encontrado explicación. Evidencias documentales encontradas apuntan a que, en efecto, esa escuadra pudo ser pionera en el empleo de los R.III, pero no permiten profundizar más en su distribución ni en fechas.

A efectos cronológicos el único dato acreditado que se ha localizado guarda relación con Burgos, y con la 1.ª escuadrilla de reconocimiento del Grupo 33 de León destacada en el Aeródromo de Gamonal. En un principio había contado con aviones De Havilland DH.9, cuyo reemplazo paulatino con aviones Loring R.III se inició con la llegada el 4 de enero de 1930 de tres aviones procedentes de Cuatro Vientos. Indicaba el *Diario de Burgos* de esa misma fecha que se trataba de los aviones n.º 48, pilotado por el capitán García López y el teniente Botija; n.º 49 pilotado por el capitán López y un mecánico, y n.º 51, pilotado por el capitán Villalba.

También el *Diario de Burgos*, en su edición del 30 de septiembre de 1930, daba cuenta del desplazamiento hasta Talavera de la Reina de sendos grupos de siete y nueve aviones Loring R.III desde los aeródromos de León y Gamonal respectivamente para realizar allí ejercicios prácticos. Los DH.9 de Gamonal habían sido parcial o totalmente reemplazados por R.III en aquellos días.

Anuncio publicado en Ícaro *de febrero a diciembre de 1930 en el que se menciona una serie de 160 aviones de reconocimiento en construcción por la firma de Jorge Loring.*

La reorganización de noviembre de 1931[44] dividió la Escuadra n.º 1 entre León y Getafe, y supuso la supresión del Aeródromo de Gamonal dejando en él la fuerza mínima indispensable para su custodia y conservación. Otra consecuencia fue una distribución de aviones Loring R.III que asignó tres escuadrillas a Tablada y dos a Tetuán, Larache y Nador[45].

En diciembre de 1930 se autorizó la compra de 25 aviones Loring R.III junto con dos lotes de repuestos para ese mismo avión. Además el real decreto dictado al efecto incluía «*un aparato de caza Loring*», que tal vez se trataba del C.I ya mencionado con anterioridad[46]. La operación nunca llegaría a consumarse, al menos en lo que a los aviones R.III se refiere, muy probablemente debido al cambio de estrategia propiciado por la proclamación de la II República en abril siguiente, que además acabó suponiendo la derogación del presupuesto extraordinario de 1926. Esa anunciada y finalmente fallida compra, y la aparición desde febrero hasta el final de 1930 en la revista *Ícaro* del escueto anuncio que se adjunta en esta página, donde se decía que la fábrica de Loring tenía en construcción 160 aviones de reconocimiento, tal vez pudieron tener alguna relación entre sí.

Ya en el periodo de Gobierno republicano se hicieron inversiones para los Loring R.III en cantidades apreciables, las cuales tienen además la virtud de demostrar –como antes se adelantó– que en algún momento un número indeterminado de R.III se equiparon con motores de 450 CV. Véase un resumen de ellas:

- Adquisición de repuestos por un valor de 118.305,80 pta., *Gaceta de Madrid* n.º 308 de 4 de noviembre de 1931.
- Subasta para adquirir diversos lotes de hélices de madera de nogal, reservada para empresas nacionales, entre ellos uno de 100 hélices para motores Hispano Suiza de 450 CV de Loring R.III al precio límite de 775 pta., *Gaceta de Madrid* n.º 153 de 1 de junio de 1932.
- Reparación de los aviones R.III números 20, 21, 65, 70 y 74, por valor de 112.444,57 pta., *Gaceta de Madrid* n.º 201 de 19 de julio de 1932.
- Adquisición de repuestos por valor de 121.185,63 pta., *Gaceta de Madrid* n.º 148 de 28 de mayo de 1933.

Tres aviones R.III en vuelo de formación, fotografía fechada el 8 de junio de 1931.

Grupo de aviones R.III y personal en una ubicación no identificada.

Aviones Loring R.III en Tablada.

- Subasta para adquirir diversos lotes de hélices de avión, uno de ellos formado por 63 hélices de motor Hispano Suiza de 450 CV de Loring R.III al precio límite de 852,50 pta., total 53.707,50 pta., *Gaceta de Madrid* n.º 265 de 22 de septiembre de 1933.
- Aprobación de los pliegos de condiciones para contratar el suministro de radiadores para aviones. Figuran 15 radiadores de agua con persiana para motor Hispano Suiza de 450 CV en avión Loring R.III, por un importe unitario de 1.243,00 pta. y un valor total de 18.645 pta., *Gaceta de Madrid* n.º 249 de 6 de septiembre de 1933.

Un Loring R.III fue triste protagonista de un accidente acaecido en Madrid, cuyo dramatismo le convirtió en uno de los sucesos aeronáuticos más mediáticos de su tiempo en España. Sucedió el 15 de abril de 1933 durante la Fiesta de la Aviación celebrada en el Aeropuerto de Barajas, como uno más de los actos conmemorativos del segundo aniversario de la proclamación de la II República. Aproximadamente a las 16:00 horas un Loring R.III cayó sobre la casa del n.º 29 de la calle Claudio Coello. Según los testigos presenciales el avión cayó verticalmente sobre la finca; uno de los tripulantes se había lanzado en paracaídas, pero el segundo se había estrellado con el avión. El superviviente era el piloto del avión, el cabo Andrés García Lacalle; el fallecido era el sargento Tomás Garrido Barrero.

Según explicaría el cabo García de la Calle, su avión volaba en una formación de nueve aparatos procedentes de Tablada con destino a Barajas muy cerca del jefe de ella. «*Inopinadamente oyó un ruido muy extraño en el motor, y entonces Andrés tiró de la palanca y vio que en el aparato se había producido una avería de importancia. Tan rápido se produjo el descenso del avión que no le dio tiempo más que para quitarse el cinturón y lanzarse al espacio en el paracaídas. Fue a parar sobre el tejado de la antigua Casa de la Moneda, que da a la calle de Serrano*»[47]. El impacto del avión provocó un incendio en el inmueble afectado que se extendió también a la finca de la calle Claudio Coello n.º 31, y fue en una buhardilla de esta última donde resultaron gravemente heridas tres mujeres que fallecerían más tarde.

Al parecer el accidente sobrevino cuando debido a la proximidad al avión del jefe de la formación, capitán Riera, la hélice del aparato del cabo García de la Calle hizo contacto con su alerón izquierdo. El capitán Riera pudo conservar el control de su avión y llegó hasta Cuatro Vientos, pero no sucedió así en el caso del avión siniestrado.

Los Loring R.III tuvieron una presencia importante en los concursos para patrullas militares instituidos por *Revista de Aeronáutica* en 1932, su primer año de publicación. En esa primera edición celebrada los días 30 de junio y 2 de julio de 1932, participaron nueve patrullas de tres aviones, cada una identificadas con las letras A, B, C, D, F, G, J, L y N. Las patrullas D y J, pertenecían al Grupo 22 de Sevilla y a las Fuerzas Aéreas de África (Tetuán) respectivamente; estaban equipadas con aviones Loring R.III con motor Hispano Suiza de 500 CV. Las restantes siete patrullas estaban formadas con aviones Breguet XIX (con motor Elizalde de 450 CV). De las dos patrullas de Loring R.III, la J, cuyo jefe era el teniente Calderón, quedó eliminada en el trayecto Madrid-Sevilla del 30 de junio, por avería precisamente de su propio avión, que se vio forzado a aterrizar cerca de Cazalla. La patrulla D, cuyo jefe era el teniente Pina Alduini, quedó clasificada en cuarto lugar y recibiría por ello la copa Hispano Suiza.

Vuelo en formación de un grupo de Loring R.III.

Un R.III sobrevolando la Sierra de Gredos.

El segundo concurso de patrullas militares de *Revista de Aeronáutica* se desarrolló durante los días 1, 2 y 3 de junio de 1933. En esta ocasión participaron ocho patrullas de reconocimiento de tres aviones cada una, identificadas como A, B, C, D, F, G, J y L y se añadieron tres patrullas de caza. De las patrullas de reconocimiento tenían Loring R.III con motor Hispano Suiza de 500 CV la A de las Fuerzas Aéreas de África liderada por el jefe de patrulla teniente Uriarte, y la D del Grupo 22 de Sevilla cuyo jefe era el capitán Reixa. La patrulla D quedó clasificada en segundo lugar, mientras la patrulla A quedó eliminada debido a las dificultades meteorológicas, como también sucedería con las C, G y J.

En el tercer concurso de patrullas militares de *Revista de Aeronáutica*, que dio comienzo el 27 de junio de 1934 entraron en liza 14 patrullas de reconocimiento y cinco de caza, es decir, un total de 57 aviones a razón de tres por cada patrulla. Tres de las patrullas de reconocimiento, todas procedentes de Sevilla, estaban formadas por aviones R.III. En esta oportunidad ninguna de ellas consiguió clasificarse.

La baja de los Loring R.III en el Arma de Aviación iba a llegar no muchos meses más tarde. Fue precisamente *Revista de Aeronáutica* quien daría la noticia de forma lacónica, desde el pie de una fotografía de tres aviones R.III en vuelo publicada en su edición de febrero de 1935. La falta de información sobre las fechas exactas de entrada en servicio y de retirada de los Loring R.III, no es un obstáculo para poder afirmar que la importante cantidad de unidades construidas no guardó proporción con su corta vida en servicio, que fue de cinco años en números redondos.

La falta de información que acompañó a los Loring R.III a lo largo de su existencia, impide disponer de elementos de juicio objetivos que permitan establecer las causas de esa anómala circunstancia de una manera incontestable. Es preciso moverse en el terreno de las hipótesis, y en él cabe opinar que en el origen de todo estuvo la posible disconformidad con su comportamiento general. Otra clave pudo muy bien ser la preferencia por el Breguet XIX, del que CASA acabó construyendo 203 unidades, adquiridas en 1924,1927, 1929 y 1934. En este caso particular la razón se encontraría en el propio concepto de la aeronave; en los años treinta el avión metálico era ya prevalente en la aeronáutica tanto civil como militar, y el Loring R.III respondía a una configuración en evidente decadencia. Como escribió José Ortiz-Echagüe en las páginas de *Revista de Aeronáutica* en 1933[48]:

> *«Los hechos tienen una elocuencia definitiva: hace doce años un 80 por 100 de la producción mundial era de madera; actualmente, y haciendo una estadística a base de los últimos anuarios, vemos que de cada 100 aviones se encuentran 73 de estructura totalmente metálica; 15 de sistema mixto, generalmente fuselaje metálico y alas de madera, y solamente el resto, de 12, es casi totalmente en madera».*

NOTAS

1 Real Decreto de 3 de noviembre de 1922, *autorizando al ministro de este departamento para que, sin las formalidades de subasta y mediante el correspondiente concurso, proceda a la adquisición de 30 aeroplanos de reconocimiento, 30 de caza y 10 de bombardeo, de los tipos que elija la Aeronáutica Militar, Gaceta de Madrid* n.º 308 de 4 de noviembre de 1922, pág. 447.

2 *El Breguet XIX y los primeros años de CASA*, José Antonio Martínez Cabeza, *Aeroplano* n.º 32, año 2014.

3 Real orden circular, *disponiendo se ajuste a las bases que se insertan el concurso para adquirir 30 aeroplanos de reconocimiento, 30 de caza y 10 de bombardeo para la Aeronáutica Militar, Gaceta de Madrid* n.º 319 de 15 de noviembre de 1922, págs. 590 a 592.

4 *El concurso de aviones de la Aeronáutica Militar, España Automóvil y Aeronáutica,* 1 de marzo de 1923, pág. 72.

5 Real Orden de 23 de marzo de 1923, *declarando desierto el concurso de aviones, por lo que se refiere a los tipos de caza y bombardeo, Gaceta de Madrid* n.º 84 de 25 de marzo de 1923, págs. 1039 y 1040.

6 *El concurso de Cuatro Vientos*, *España Automóvil y Aeronáutica*, segunda quincena de marzo de 1923, págs. 86 a 88.

7 Explicaciones sobre el concurso de aeroplanos de la Aeronáutica Militar, *España Automóvil y Aeronáutica*, primera quincena de mayo de 1923, págs. 138 y 139.

8 Las bases del concurso fijaban para los aviones de reconocimiento el ascenso en Cuatro Vientos hasta 1.000 m en menos de cinco minutos, una velocidad máxima superior a 180 km/h y una velocidad mínima inferior a 100 km/h.

9 Real Orden de 14 de junio de 1923, *adjudicando a la casa Breguet el premio del concurso de aviones celebrado en el Aeródromo de Cuatro Vientos, Gaceta de Madrid* n.º 170 de 19 de junio de 1923, pág. 1086.

10 Real Decreto de 27 de diciembre de 1922, *por el que se autoriza al ministro de la Guerra para que por el Servicio de Aviación se efectúe, por gestión directa, la adquisición de 40 aviones Breguet, 40 Havilland D.H.9, 20 Nieuport y 20 Fokker; repuestos para los mismos; 90 motores Hispano Suiza 300 H.P. con sus repuestos; seis hidroaviones; cuatro canoas con sus accesorios y repuestos y material fotográfico, Gaceta de Madrid* n.º 362 de 28 de diciembre de 1922, pág. 1315.

11 Real Orden de 4 de noviembre de 1922, *disponiendo se anuncie a concurso, con arreglo a las bases que se publican, entre las sociedades y particulares, para el establecimiento y explotación de una o varias escuelas de aviación en que se eduquen los pilotos que necesite la Aviación Militar, Gaceta de Madrid* n.º 312 de 8 de noviembre de 1922, págs. 506 y 507.

12 Real Decreto de 5 de julio de 1920, e*stableciendo la línea postal aérea entre Sevilla y Larache, Gaceta de Madrid* n.º 190 de 8 de julio de 1920, págs. 99 y 100. En su artículo 3.º se estipulaba que «*por su situación en la zona polémica y por su carácter postal militar, la concesión de estas líneas postales ha de ser hecha precisamente a una empresa o entidad españolas*».

13 Según publicó *España Automóvil y Aeronáutica* en su edición de 30 de noviembre de 1921, pág. 16, la CETA, concesionaria de la ruta Sevilla-Larache inaugurada el 15 de octubre, era una sociedad con un capital de 1.000.000 pta. cuyo Consejo de Administración estaba formado por: presidente Marqués de Benavite; vicepresidente vizconde de Priego; consejeros marqués del Llano de San Xavier, Jorge Silvela y Álvaro Muñoz; consejero delegado Jorge Loring, y secretario Felipe Comabella. Su flota estaba formada por aviones De Havilland DH.9 con motores Siddeley-Puma de 240 CV –seis cilindros en línea– y capacidad para tres viajeros. El pasaje ordinario costaba 200 pta. y el de ida y vuelta 300 pta.; a los militares se les hacía un descuento del 50 %. Las mercancías se cobraban a 5 pta./kg y la correspondencia tenía un suplemento de 0,50 pta. sobre la franquicia ordinaria.

14 Real Orden de 22 de marzo de 1922, *concediendo la autorización solicitada para que la Compañía Española de Tráfico Aéreo efectúe el transporte de pasajeros y mercancías por vía aérea entre Sevilla y Larache*, *Gaceta de Madrid* n.º 90 de 31 de marzo de 1922, págs. 1318 y 1319.

15 *Jorge Loring, la pasión por la aeronáutica,* Luis Utrilla y Carlos Herráiz, parte III-1, Ediciones El Viso, S.A., Madrid 1998.

16 Real Decreto de 16 de octubre de 1923, *autorizando al Ministerio de la Guerra para que, por el Servicio de Aviación, se efectúe por gestión directa la adquisición de 20 biplanos Fokker de reconocimiento, sin motor, Gaceta de Madrid* n.º 290 de 17 de octubre de 1923, pág. 216.

17 Real Orden Circular de 26 de octubre de 1923, *adjudicando una escuela para la enseñanza de los pilotos militares a cada una de las sociedades Compañía Española de Tráfico Aéreo y Compañía Española de Aviación, Gaceta de Madrid* n.º 290 de 17 de octubre de 1923, pág. 219.

18 *Fábrica nacional de aeroplanos de D. Jorge Loring*, *España Automóvil y Aeronáutica*, primera quincena de noviembre de 1925, pág. 365. Hasta esa fecha se habían formado en ella unos 60 pilotos; tenía 14 aviones destinados al aprendizaje, y había siempre cuatro o cinco en vuelo de enseñanza. La Aeronáutica Militar tenía contratada la enseñanza completa en 7.800 pta. por piloto, incluidos los posibles desperfectos por accidentes e incidentes. Los pilotos particulares pagaban 5.000 pta., pero tenían que sufragar los posibles desperfectos causados en las aeronaves.

19 Ibid. págs. 363 y 364.

20 *Alfonso de Orleáns y de Borbón, Infante de España y pionero de la aviación española*, Cecilio Yusta Viñas, Fundación Aeronáutica y Astronáutica Española, Madrid 2011, págs. 174 y 175.

21 *Aérea* n.º 44, enero de 1927, pág. 14. Reproducción facsímil de un informe de la Aviación Militar fechado en Cuatro Vientos el 17 de marzo de 1926, firmado por Emilio Herrera Linares, jefe del Laboratorio.

22 *La construcción aeronáutica Fokker, Motoavión* n.º 49, 25 de abril de 1930, págs. 22 a 28, y n.º 50, 10 de mayo de 1930, págs. 30 a 33.

23 El artículo presentado en el número de la primera quincena de noviembre de 1925 de la publicación *España Automóvil y Aeronáutica* (ver la notas 18 y 19), mencionaba que el Loring R.I estaba en periodo de pruebas y había llegado a alcanzar una velocidad de 211 km/h. Se adelantaba además que en el «*difícil terreno de Marruecos se esperaba que fueran confirmadas las excelentes impresiones causadas por el nuevo avión*».

24 *Establecimientos aeronáuticos Jorge Loring*, *España Automóvil y Aeronáutica*, segunda quincena de junio de 1925, págs. 216 y 217.

25 *La Aeronáutica en la Exposición de Barcelona*, Antonio de Lezama, *Alas* n.º 69, 1 de junio de 1925, pág. 200.

26 Real Orden de 8 de julio de 1926, *disponiendo sea adjudicado a D. Jorge Loring Martínez el concurso para el servicio de transporte de correspondencia pública, por vía aérea, entre Sevilla, Tetuán y Larache, Gaceta de Madrid* n.º 191 de 10 de julio de 1926, págs. 226 y 227.

27 Real Decreto de 15 de abril de 1926, *aprobando el pliego de condiciones, que se inserta, que ha de servir de base para la celebración del concurso y contratación del servicio de transporte de correspondencia pública por vía aérea entre Sevilla, Tetuán y Larache, Gaceta de Madrid* n.º 106 de 16 de abril de 1926, págs. 325 a 328.

28 *La aviación postal en España, Sevilla-Tetuán-Larache, Alas* n.º 96, 15 de julio de 1926, pág. 272.

29 Real Decreto-Ley de 9 de julio de 1926, a*probando el presupuesto extraordinario del plan de obras y servicios a realizar en un plazo máximo que terminará el 31 de diciembre de 1936, Gaceta de Madrid* n.º 197 de 16 de julio de 1926, págs. 346 a 357.

30 *Anuario de Aeronáutica 1929*, edición oficial de la Dirección General de Navegación y transportes aéreos, pág. 111.

31 *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* n.º 253 de 10 de noviembre de 1926, pág. 449.

32 *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* n.º 17 de 22 de enero de 1927, pág. 227.

33 Real Decreto de 30 de abril de 1928, *autorizando al ministro de este departamento para que por el servicio de Aviación Militar se adquieran por gestión directa 82 células para avión Nieuport tipo 52, Gaceta de Madrid* n.º 123 de 2 de mayo de 1928, pág. 636.

34 Real Decreto n.º 809 de 29 de abril de 1927, *autorizando al ministro de la Guerra para adquirir por gestión directa material de aviación que se indica, Gaceta de Madrid* n.º 123 de 3 de mayo de 1927, pág. 788.

35 *Aérea* n.º 43, diciembre de 1926, págs. 31 y 32.

36 Aeronaves civiles matriculadas en España que se hallan actualmente en servicio, *Aérea* n.º 56, marzo de 1928, pág. 8, y http//www.airhistory.org.uk/gy/reg_EC-.html.

37 Una identificación expresa del concepto de prototipo apareció en la Real Orden n.º 41 de 10 de febrero de 1931, *relativa a la reglamentación de ensayos estáticos a que se han de someter todos los aviones prototipo, Gaceta de Madrid* n.º 43 de 12 de febrero de 1931, pág. 829. La real orden adoptaba para esos ensayos la reglamentación al respecto del Bureau Veritas, pero como se trataba de unas normativas de índole puramente civil, disponía que se promoviera la creación de un organismo que unificara y centralizara lo referente a ensayos estáticos de prototipos en su triple aspecto de civil, militar y naval.

38 *Historia del transporte aéreo en España*, *1919-1940*, Luis Utrilla y Julián Oller, pág. 236, Fundación ENAIRE, SAE y Fundación Aérea de la Comunidad Valenciana, Madrid 2017.

39 *ABC,* 21 de diciembre de 1926, pág. 17.

40 *Alas* n.º 108, 15 de enero de 1927, pág. 19.

41 *Catálogo del aparato de reconocimiento Loring R.III,* sin fecha, J. Loring Fábrica de Aeroplanos, Archivo Histórico del Ejército del Aire, signatura N-001219-002.

42 A título meramente comparativo se puede indicar que según el A*nuario de Aeronáutica 1929*, edición oficial de la Dirección General de Navegación y transportes aéreos, pág. 99, los motores Hispano Suiza 12Ha y 12Hb, de 450 y 500 CV respectivamente, tenían un peso en seco de 415 kg, mientras que el 12Lb de 600 CV pesaba en seco 430 kg. Todos ellos eran de configuración 12 cilindros en V a 60°. Los consumos respectivos eran 228, 220 y 220 g/CV.h.

43 La reorganización de la Aeronáutica Militar dictada mediante el real decreto de 23 de marzo de 1926, *disponiendo que los servicios de la Aeronáutica Militar queden constituidos en la forma que se indica, Gaceta de Madrid* n.º 83 de 24 de marzo de 1926, págs. 1533 a 1535, y su reglamento establecido mediante el real decreto de 13 de julio de 1926, *aprobando el reglamento orgánico de la Aeronáutica Militar con las plantillas correspondientes a su jefatura y servicios, y la clasificación inicial e inclusión del personal de Aviación en las escalas del mismo, Gaceta de Madrid* n.º 200 de 19 de julio de 1926, págs. 465 a 480, crearon una nueva organización de las unidades que formarían las fuerzas aéreas. Una de ellas era la Escuadra de León, formada por un grupo de combate (dos escuadrillas) y dos grupos de reconocimiento (cuatro escuadrillas).

44 Circular de 11 de noviembre de 1931, *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* n.º 257, 15 de noviembre de 1931, págs. 424 a 430.

45 *Historia de la Aviación Española*, IHCA 1988, pág. 165.

46 Real Decreto n.º 2801, *autorizando al ministro de este departamento para que por el servicio de Aviación Militar se adquieran por gestión directa, un aparato de caza Loring, 25 aviones R.III y dos lotes de repuestos para avión R.III, Gaceta de Madrid* n.º 354 de 20 de diciembre de 1930, pág. 1822.

47 *ABC*, 16 de abril de 1933.

48 *Orientaciones actuales en las construcción de aviones*, José Ortiz-Echagüe, *Revista de Aeronáutica* n.º 10, enero de 1933.

Otra mirada al Cuartel General del Aire

JAVIER LERALTA.
Escritor y periodista.
Especializado en historia de Madrid

La arquitectura no solo nos acompaña desde el nacimiento, también nos ilustra y puede condicionar nuestras conductas. Nacemos entre cuatro paredes, bajo el techo de un paritorio, vivimos en un hogar, estudiamos en un colegio, trabajamos en un centro con ventanas y luz natural, viajamos para ver un monumento, paseamos rodeados de construcciones y disfrutamos del tiempo libre dentro de un edificio, en un museo o en un bar de copas acompañados de amigos. Vivimos rodeados de arquitectura y sin embargo no le prestamos la necesaria atención, no solo en su aplicación diaria sino en su influencia emocional. El ser humano aprendió a convivir con el paisaje dentro de las cuevas donde se refugió y pintó escenas cotidianas. Con el tiempo la arquitectura fue ocupando un lugar más relevante en la vida de las personas. Se levantaron grandes pirámides para enterrar riquezas y recordar las grandezas de los gobernantes; se levantaron acueductos para facilitar una vida mejor y se construyeron enormes templos para adorar a los dioses y proyectar poder y sumisión.

La arquitectura siempre ha cumplido la misma función: adaptarse a las necesidades del hombre para facilitarle sus sueños. Sueños de todo tipo, tangibles e intangibles. Y aquí entra en juego el propósito de este artículo: el Cuartel General del Aire (CGEA) y su relevancia en la vida de Madrid. Existen varios estudios y una amplia bibliografía sobre este magno edificio, como la publicación de Francisco José Portela, por lo que poco podríamos añadir en este trabajo, al estar todo dicho sobre su construcción. Por ello he querido desviar la atención hacia lo imperceptible, lo que realmente representa esta obra arquitectónica más allá de su función administrativa e institucional. Sobre todo en el plano urbanístico y su influencia en el planeamiento de la zona en la que se asienta, el distrito madrileño de Moncloa-Aravaca.

Madrid antes del Ministerio del Aire

Cuando se rompieron las cadenas de la cerca de Felipe IV a partir de 1868, la ciudad empezó a crecer por todos los lados menos por poniente debido a la presencia del río Manzanares, de la Casa de Campo y de la posesión real de la Florida. A lo largo del último tercio del siglo XIX y primeros años del XX las construcciones se fueron extendiendo como un tsunami por el norte, sur y este con el único control de unos desarrollos urbanísticos poco exigentes. El solar sobre el que se asienta el CGEA formaba parte del Real Sitio de la Florida y Moncloa desde finales del XVIII por un capricho de Carlos IV que quiso crear un pasillo ambiental que uniera el Palacio Real y El Pardo a lo largo de la margen izquierda del Manzanares. Hasta ese momento el lugar estaba lleno de huertas, tierras de labor y casas de campo pertenecientes, en algunos casos, a la alta nobleza como la duquesa de Alba o los marqueses de Castel Rodrigo, la familia que vendió las primeras tierras al monarca, en concreto la finca de la Florida donde se encontraba la extensa posesión de la Montaña del Príncipe Pío, origen del barrio de Argüelles.

En este plano de José Pilar (1866) se aprecia la primera fase de la urbanización del barrio de Argüelles y el recorrido del arroyo de San Bernardino, con nacedero en los altos de Chamberí. Sus aguas aún recorren el vecino parque del Oeste y es posible que tengan algo que ver con las inundaciones que a veces se producen en el subsuelo del CGA.

El nuevo sitio real tuvo una corta vida, apenas un siglo, hasta el 12 de mayo de 1865, cuando una ley permitió que una parte relevante del patrimonio de la Corona pasara a manos del Estado por razones económicas. Esta historia merece la pena ser contada para entender la importancia del lugar y de aquella decisión. Aquel año el país se encontraba en una situación preocupante desde el punto vista del Tesoro Público. Las arcas del Estado estaban prácticamente vacías. Era presidente del Gobierno el general Ramón María Narváez (1799-1868) quien para paliar la situación propuso a la reina Isabel poner a la venta bienes de la Corona para conseguir algo de liquidez, idea bien recibida por S.M. a cambio de reservarse el 25 por ciento de las ventas. Dentro de los bienes enajenados se encontraban aquellas propiedades innecesarias para el buen funcionamiento de la Casa Real como tierras de labor, acequias o grandes espacios como el Real Sitio de la Florida. Si bien la medida podría considerarse como un acierto del Gobierno y así se intentó vender a la opinión pública, también hubo voces discrepantes que levantaron una auténtica polvareda. Entre ellas destacó la de Emilio Castelar y Ripoll (1832-1899) que se quejó públicamente en el periódico *La Democracia,* órgano de expresión personal del que era propietario y director.

En un par de duros artículos, uno de ellos titulado «El Rasgo», publicado el 25 de febrero de 1865, el profesor Castelar criticaba duramente «*el rasgo de generosidad*» de la reina al considerar que los bienes reales formaban parte de la nación. Las repercusiones del artículo fueron tan demoledoras que al poco tiempo el país cambió de gobierno y hasta de modelo político al arrastrar a la reina al exilio tras la Revolución de 68 ¿Y todo esto por dos artículos? Así es. Las acusaciones periodísticas dieron paso a las iras del Gobierno que puso en marcha toda la artillería del Estado para destituir de su cargo al docente por haber sido desleal con la jefatura del Estado. Don Emilio, que ha pasado a la historia política de este país como uno de sus grandes oradores, sería nombrado presidente de la Primera República años más tarde.

En aquella época el país vivía en un permanente movimiento sísmico donde todos los actores de la vida pública —sobre todo la clase política y la prensa— mantenían un pulso feroz de ideas y maneras de gobernar. Don Emilio era catedrático de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Central de Madrid e impartía clases de Historia crítica y literaria. El ministro de Fomento de entonces, Antonio Alcalá Galiano, de quien dependía curiosamente la universidad, pidió al rector el cese fulminante del docente por su atrevimiento. La primera intentona fue frenada por el rector Juan Manuel Montalbán amparado en la libertad de cátedra, pero la segunda vez ya no pudo con el aparato ministerial. El rector fue sustituido en el cargo por Diego Manuel Baamonde, marqués de Zafra, quien tomó posesión del cargo el 10 de abril de aquel mismo año. Lo que ocurrió después fue el germen de una catástrofe nacional que ha pasado a la historia con los nombres de «Noche de San Daniel» o «Noche del Matadero».

Un joven, de nombre Benito Pérez Galdós, fue testigo de los acontecimientos que tuvieron lugar en la Puerta del Sol y alrededores y así lo recogió en «*Memorias de un desmemoriado*»: «*Por la calle de Sevilla y Carrera de San Jerónimo había pasado la tragedia, dejando en las baldosas huellas de sangre. Los que allí perecieron, no eran gente díscola y bullanguera, sino pacíficos señores que en nada se metían; iban a sus casas; salían del Casino o del café de la Iberia, pensando en todo menos en su fin inminente…*». Estudiantes y vecinos protestaron por la decisión ministerial y la Guardia Veterana a caballo disolvió la concentración con extrema dureza. El resultado: catorce muertos y casi ciento cincuenta heridos. Fue el detonante de lo que vendría días después: el cese del gobierno moderado del general Narváez y la vuelta al poder del general O'Donnell.

Detalle del plano de José Pilar donde se observa la gran superficie que ocuparía el barrio de Argüelles, desde el Cuartel de la Montaña hasta el arroyo de San Bernardino.

La formación del barrio de Argüelles

En 1831 el rey Fernando VII segrega una parte de La Florida y se la entrega a su hermano pequeño, el infante Francisco de Paula. Se trata de la Montaña del Príncipe Pío donde surgiría el barrio de Argüelles, así llamado por Agustín de Argüelles, tutor de Isabel II. El primer proyecto urbanístico se realizó con los dineros de la Casa Real con el objetivo de sacar provecho económico a las tierras de la Florida. El encargado de diseñar el primer planeamiento urbanístico de la zona fue Carlos María de Castro, el arquitecto e ingeniero que tiempo después se encargaría de elaborar el Anteproyecto del Ensanche madrileño (1858) que daría origen a los distritos de Salamanca, Chamberí, Retiro y Arganzuela.

Aquellas primeras alineaciones estuvieron formadas por dieciséis manzanas trapezoidales y diez calles, cinco longitudinales y el resto transversales. Una de esas vías longitudinales fue la calle de la Princesa (antaño paseo de San Bernardino) que sirvió de acceso principal al barrio. El proyecto fue firmado el 5 de febrero de 1857, un mes antes de la aprobación del Ensanche. Por este motivo en los planos del nuevo Madrid no aparecían el

futuro barrio de Argüelles ni el de los Jerónimos (junto al parque de El Retiro), creado este último al amparo de la Ley de 1865. Finalmente se integraron sin problema en el proyecto definitivo del ensanche madrileño una vez destituido de su cargo el señor Castro tras la revolución de la Gloriosa (1868). El hecho de que fuera apartado del cargo acarreó cambios sustanciales en el desarrollo del nuevo Madrid. Pero esa es otra historia.

Y así, poco a poco, se fueron colonizando las nuevas parcelas. En 1862 ya estaba terminado el cuartel de la Montaña, obra del comandante Carlos Berdugo y del capitán Federico Echevarría, ingenieros que tuvieron que ordenar el desmonte de ingentes cantidades de tierra para levantar el imponente cuartel de Infantería, de tres plantas y dos enormes patios. Paralelamente se habían levantado la Estación del Norte (en el solar donde estuvo la finca de la Florida), cabecera de la compañía *Caminos de Hierro del Norte de España,* y lógicamente todas las infraestructuras vinculadas a la gran obra, como el puente de los Franceses, diseñado por ingenieros franceses, de ahí el nombre. Hay que pensar que aquella primera estación era un conjunto de vías y barracones, nada que ver con la actual de hierro, inaugurada en 1882.

Posteriormente fueron levantándose el convento e iglesia del Buen Suceso, hacia 1864, el pequeño barrio de Pozas —frente a la iglesia—, donde daba la vuelta la primera línea de tranvía, inaugurada en mayo de 1871, y la ampliación de Argüelles hasta los terrenos que ocupan el CGEA, todo ello a partir de 1874 tras finalizar el Sexenio Revolucionario. La calle de la Princesa (por la infanta Isabel de Borbón, hija de Isabel II, princesa de Asturias, popularmente *la Chata,* con casa-palacio en el barrio) se prolongó hasta la plaza de Moncloa donde empezó a levantarse la Cárcel Modelo en 1878. Se terminó cinco años después y fue llamada «El abanico» por la forma radial de su planta, diseñada por Tomás Aranguren y Eduardo Adaro, arquitecto que participó en el proyecto del edificio del Banco de España.

La configuración casi definitiva del barrio de Argüelles aparece por primera vez en 1880 una vez integrados los terrenos de la Moncloa en la ciudad. Por cierto, el nombre de Moncloa procede del condado de la Monclova, con casa-palacio en el municipio sevillano de Fuentes de Andalucía y llega a Madrid a través de Antonio Portocarrero de la Vega, primer conde de la Monclova cuyos descendientes fueron dueños de la extensa finca agraria donde se levantaría la futura sede de la Presidencia del Gobierno. La última propietaria fue la XIII duquesa de Alba, Teresa Cayetana de Silva y Álvarez de Toledo —la célebre musa de Goya—, que al morir sin descendencia permitió a Carlos IV adquirir la finca en 1802.

Pues bien, una vez abierto el proceso de enajenación del patrimonio de la Corona, la finca real pasó a manos del Ministerio de Fomento en 1868 y años después empezaría el proceso urbanizador que integraría el casco viejo con la nueva zona. Así, llegarán una serie de transformaciones fundamentales para la definición paisajística del barrio como los derribos de los cuarteles de San Gil (1910) y de la Montaña (años 40), la formación de la plaza de España, la apertura de la Gran Vía, la creación del parque del Oeste y la construcción del futuro Ministerio del Aire. En el solar dejado por el Cuartel de la Montaña se previó levantar la Casa del Partido o de la Falange para completar el *skyline* de la ciudad junto a la catedral de la Almudena y el Palacio Real, pero el gigantesco proyecto de 70.000 metros cuadrados y de aspecto similar al Monasterio de El Escorial no salió adelante por varios motivos, entre ellos la pérdida de influencia de la Falange en la vida pública del gobierno, tanto en lo político como en lo económico.

Ideas para un nuevo concepto de ciudad

Cuando Luis Gutiérrez Soto recibió el encargo de diseñar un edificio administrativo para el Ejército del Aire, en su cabeza solo albergaba una idea: una construcción funcional, bien organizada por dentro, que fuera a la vez representativa y operativa. Nada más y… nada menos. Nada menos porque la petición carecía de detalles fundamentales y por eso el

Imagen de la Cárcel Modelo donde se levantaría el Ministerio del Aire. Como se puede ver, el parque del Oeste está en pleno proceso de crecimiento. La fotografía se debió tomar a finales de los años veinte cuando ya estaba en uso el Cuartel del Infante Don Juan y empezaba la fotografía aérea. Cuartel General del Aire.

propio arquitecto propuso un concurso, pero la ausencia de una memoria concreta desaconsejó la idea. En el número 20 de la *Revista Nacional de Arquitectura,* de 1950, el autor comentaba lo siguiente sobre sus influencias estéticas a la hora de enfrentarse al proyecto: «No me he inspirado para ella en ningún tipo determinado. Ha surgido del sentido común».

Pero el sentido común no es solo el resultado de una formación intelectual, profesional, experimental o académica, a veces el sentido común está condicionado por unas ideas emocionales que luego se trasladan a los trabajos de manera espontánea, natural e inconsciente o bien por obligación del momento social y político. El tercer tramo de la Gran Vía (plaza del Callao-plaza de España) se terminó en los años 40 y 50 y nada tiene que ver con los anteriores desde el punto de vista arquitectónico. David Pallol, en su guía de la arquitectura franquista, recuerda las palabras pronunciadas por Gutiérrez Soto en la I Asamblea de Arquitectos celebrada en Madrid a finales de junio de 1939: «…recordó en un discurso que la arquitectura era un vehículo privilegiado para plasmar la ideología y los valores del nuevo régimen. Debía demostrar la gloria y la fuerza del bando vencedor, que miraba con envidia al Reich nazi y estaba, en consecuencia, ávido de colosalismo y necesitado de espacios ordenados para sus liturgias colectivas».

Por tanto, el desprecio a los movimientos modernos y la vuelta a la tradición fueron las dos líneas de intervención seguidas por los arquitectos afines. De esta manera lo reconocía el propio Gutiérrez Soto años más tarde: «*Por eso volvimos a revivir las frías y pétreas portadas herrerianas, las torres y tejados de pizarra de traza escurialense, las plazas porticadas y los escudos con águilas, yugos y flechas*». Precisamente y en contradicción con las palabras del arquitecto, el coronel Francisco Vives —director general de Infraestructura del Ejército del Aire— defendía una opinión diferente como se verá más adelante.

Este relato sería incompleto si antes de continuar con la línea argumental que inspiró la construcción de la sede ministerial no se explica el motivo que impulsó al coronel Vigón a solicitar un edificio propio para el Ejército del Aire. Y la explicación es bien sencilla. Sin irme muy lejos, todo empezó con la compra de un extenso terreno en la zona de Cuatro Vientos, entonces perteneciente al pueblo de Carabanchel Alto. Intervienen en la operación el capitán Alfredo Kindelán y los coroneles Julio Rodríguez y Pedro Vives, impulsor del Servicio de Aerostación Militar en 1896, embrión del actual Ejército del Aire. La idea era construir el primer aeródromo militar de España para la formación de aviadores. El futuro Ejército del Aire iría tomando forma con la creación del Cuerpo General de Aviación (1931) y de la Dirección General de Aeronáutica (1933), órgano encargado tanto de la aviación civil como de la militar. En aquellos momentos la rama de Aviación Militar dependía del Ejército de Tierra y era necesaria una modernización y adaptación a los nuevos tiempos, donde la aviación militar estaba adquiriendo un gran protagonismo como se pudo comprobar en las anteriores guerras.

Las dependencias administrativas y orgánicas estaban ubicadas en la calle del Barquillo, posiblemente en la actual sede del Cuartel General del Ejército de Tierra, por aquellas fechas Ministerio de la Guerra. Así pues, el fin de la guerra alumbró la creación del Ministerio de Aire y la formación de las estructuras del Ejército del Aire, todo ello en 1939, bajo el mando de Juan Yagüe Blanco, general del Ejército de Tierra, quien estuvo al frente del ministerio menos de un año, siendo sustituido en junio de 1940 por Juan Vigón Suero-Díaz (1880-1955), general del arma de Ingenieros y con una preparación más acorde a las exigencias y necesidades del nuevo ministerio. Y entre esas necesidades había una prioritaria: la de disponer de una sede propia, amplia y espaciosa, donde poder desarrollar las funciones que le correspondían al Ejército del Aire, en creciente desarrollo. La siguiente secuencia fue la colocación de la primera piedra de la futura sede ministerial, el 10 de diciembre de 1943, día elegido a propósito por ser la festividad de la patrona, Nuestra Señora de Loreto.

Este plano de Facundo Cañada de 1900 recoge la situación urbanística de la plaza de Moncloa y alrededores con la cárcel modelo en pie y el gran solar de la plaza de la Justicia -al oeste- donde se construiría el Cuartel del Infante Don Juan en los años veinte. Esta plaza fue utilizada durante un corto espacio de tiempo como lugar de las últimas ejecuciones públicas.

Propaganda de piedra y ladrillo

Así nació la necesidad, el proyecto, y ahora quedaba darle forma. Y ahí vamos. En este punto es importante hablar de Ernesto Giménez Caballero (1899-1988), el ideólogo del Régimen franquista en los primeros años junto a Rafael Sánchez Mazas (1894-1966), periodista, escritor, académico y socio fundador de la Falange. Contrario a la arquitectura funcionalista de años anteriores, Giménez Caballero quiso proyectar el ideario político de la dictadura en las obras públicas del momento para que fueran utilizadas como elementos de propaganda. No era nada nuevo. Todo gran edificio es en sí mismo un elemento de transmisión de valores y emociones: admiración, grandeza, poder, riqueza, fe, odio, belleza, sorpresa, etc., y el futuro Ministerio del Aire estaba llamado a ser el edificio escaparate del Régimen, como si se tratara de un gigantesco anuncio de neón donde se reflejaran los principios básicos del nacional-catolicismo.

En esta misma línea de pensamiento, Sánchez Mazas hacía una declaración de intenciones lapidaria: «*Defenderemos las parroquias de aldea con más tesón que las universidades*». Y el arquitecto y urbanista Víctor D'Ors (1909-1994), hijo del filósofo y escritor Eugenio D'Ors, ya se había adelantado unos meses antes a los planes arquitectónicos del nuevo gobierno, y en 1938 pronunciaba estas palabras: «*Es necesario formar una España absolutamente nueva de continente y de contenido, entroncada exclusivamente con la vena auténtica de nuestra tradición. Con estilo y aspiración imperial. Jamás en país alguno, en ninguna época, habrá basamento con mayor alegría y mayor firmeza el edificio de su Imperio*». Edificio e Imperio, dos palabras que irían de la mano durante muchos años.

Hay que recordar que la propaganda en los edificios públicos era un método muy antiguo.

Los romanos ya utilizaron las grandes obras públicas, como los acueductos, para que el pueblo viera la grandeza del Imperio. Y en nuestro país, Felipe IV destacó por su habilidad en el uso del marketing de la época y para ello adornó el Salón del Trono del Palacio del Buen Retiro con lienzos de sus hazañas bélicas más exitosas, entre ellas *Las lanzas* de Velázquez y *La defensa de Cádiz* de Zurbarán. Y lo hizo para que los embajadores e invitados extranjeros vieran el poderío del reino y la importancia del suelo que pisaban. ¿Y qué decir de la cara exterior de la Puerta de Alcalá, la que mira al Parque de El Retiro? Es más rica y muestra mejores adornos que la interior para que fuera el reflejo del Imperio español: grandeza, riqueza, poder.

Así pues, cualquier disciplina artística es una magnífica herramienta de propaganda si se sabe utilizar adecuadamente. Giménez Caballero puso en marcha una retorcida maquinaria para relacionar materiales y principios donde la pizarra, el granito, la caliza, el mármol y el ladrillo tendrían un papel relevante en cada uno de los elementos clave de las edificaciones. De esta manera el ladrillo debía estar enmarcado por impostas de piedra natural, no solo para ennoblecer el edificio sino como lectura política del momento. El ladrillo, identificado con el pueblo llano, debía aparecer sometido al granito y a la caliza, materiales nobles que representaban a las clases burguesas y poderosas.

El entonces consejero nacional de Falange utilizaba estos términos para explicar la corriente de pensamiento en esta materia. En sus escritos empleaba palabras como «*encuadramiento, jerarquización, ennoblecimiento, falangización de la masa roja ladrillar*», etc., términos que definían perfectamente la mentalidad de aquellos primeros años del Régimen donde «masa roja» y «jerarquización» cobraban mayor énfasis por todo lo sucedido durante la guerra. Relacionaba la pizarra con la dinastía de los Austria o Habsburgo, un referente nacional debido al glorioso pasado del Imperio español; en cambio, el ladrillo era un subproducto natural, una mezcla humilde de «*tierra, polvo, marga, pueblo mismo en su lucha secular contra la piedra dominadora, aria*», comentaba Giménez Caballero en sus apuntes teóricos.

Imaginaba una especie de manual de identidad corporativa donde la arquitectura recogiera «*los principios clásicos cristianos, catolicistas e imperiales, susceptibles de ser expresados a través de una arquitectura desnuda, masiva y proporcional*» y donde la primacía del Estado fuera «*la primacía de lo arquitectónico*». Con estas premisas había que ir creando un estilo propio, nacional, una vuelta al pasado, mirando de reojo a los tiempos renacentistas y neoclásicos de Juan de Herrera y Juan de Villanueva que tanta fama dieron al país. Incluso, yendo más allá, un estilo similar al de las grandes potencias fascistas del continente, por ello el general Juan Vigón, propuso a Gutiérrez Soto un viaje por Alemania e Italia para empaparse de las grandes construcciones administrativas con el fin de tomar notas que le pudieran servir para el proyecto militar. Lo cierto es que aquellos viajes le sirvieron de muy poco al arquitecto por la indefinición del encargo oficial y porque ambas naciones se encontraban en plena guerra mundial y se preocuparon de ocultar las dependencias estratégicas para que no pudieran ser mostradas al enviado español.

Aun así, la expedición sí contagió a Gutiérrez Soto de algunas ideas que plasmaría en los anteproyectos del ministerio, incluso el viaje propició la visita a Madrid de Ernst Sagebiel y Paul Bonatz para echar una mano en el proyecto. El primero había construido la sede berlinesa de la Luftwaffe, la fuerza aérea alemana, y era el arquitecto personal del mariscal Hermann Goering; y el segundo se había convertido en uno de los arquitectos más influyentes y respetados de la Alemania nazi, tal vez el técnico extranjero que proyectó más luz al trabajo final de Gutiérrez Soto. Bonatz era célebre por algunos de sus trabajos como la Estación Central de Stuttgart, el Ayuntamiento de Hannover o el Museo de Arte de Basilea. Su pragmatismo y lógica constructiva seguro que influyeron en el trabajo definitivo del arquitecto madrileño, especialmente en el acabado del pórtico de honor como sostiene Lluís Domènech en su obra *Arquitectura de siempre. Los años 40 en España* (1978).

Después de estos viajes y otro que hizo por el norte de África, el arquitecto diseñó dos proyectos tal como se lo comentó en 1971 al arquitecto Juan Daniel Fullaondo (Premio Nacional de Arquitectura): «… *al proyectar el Ministerio tuve grandes dudas, prueba de ello (…) son los dos proyectos que presenté al general Vigón, entonces ministro del Aire; se diferenciaban esencialmente en la cubierta escurialense y en las torres, y un diferente tratamiento de fachadas; a la vista de estos dos proyectos, el general Vigón eligió sin dudar el actual, con cubierta de pizarra y los cuatro chapiteles, por considerar era lo más genuinamente español y madrileño, ya que, en definitiva, la plaza de la Moncloa con su Ministerio del Aire, debería ser una muestra de la arquitectura estatal de aquel momento*».

Tampoco era una novedad que las miradas se dirigieran a la arquitectura imperial porque el proyecto de los Nuevos Ministerios (1934-1936), de Secundino Zuazo y Eduardo Torroja, tuvo precisamente su punto de partida en El Escorial como se puede comprobar en la gran lonja interior. Este ambicioso proyecto sufrió importantes cambios después de la guerra y su finalización se dilató en el tiempo por varias razones, pero principalmente por la falta de materiales, una circunstancia que también afectó al Ministerio del Aire y que explica por qué el inicio de las obras se retrasó hasta septiembre de 1943, años después de la aprobación del proyecto. Esta escasez y distribución irregular de materiales y las prisas por tener edificios funcionales obligó al Estado a arbitrar la fórmula: «*para la pronta terminación de los Nuevos Ministerios*» con el fin de agilizar la entrega de materiales.

Apuntes de un arquitecto

Una obra dice mucho de su autor y de sus intenciones y la obra del madrileño Luis Gutiérrez Soto (1900-1977) habla muy bien de su faceta poliédrica, siempre adaptándose a los tiempos y a las exigencias de los promotores. Versátil e infatigable como le define David Pallol. Precisamente una de las cualidades que destacan sus biógrafos es su capacidad de trabajo y eso fue debido a su habilidad y talento por sacar adelante cualquier proyecto por difícil que fuera, bien por la complejidad del solar, bien por las características técnicas del encargo o por su falta de precisión, como fue el caso del Ministerio del Aire.

Carné militar del teniente Gutiérrez Soto. CGA

Solo en Madrid sacó adelante unos cuatrocientos proyectos de todo tipo (públicos y privados) ya que supo evolucionar en paralelo a las corrientes arquitectónicas de cada momento, desde su etapa inicial de tintes modernistas, expresionistas y *art decó* hasta el racionalismo más puro como el antiguo edificio de Galerías Preciados de la plaza del Callao (1956). Solo con ver algunas de sus obras anteriores y coetáneas al CGEA nos podemos hacer una idea de su habilidad por amoldarse a los nuevos tiempos y a las exigencias de los promotores: los cines madrileños Callao, Europa, Barceló, Narváez, Rex, la primera terminal del aeropuerto de Barajas, el bar Chicote, varias viviendas de Chamberí, el edificio Carlos III de la calle de Goya e incluso el edificio del Alto Estado Mayor de la Defensa, mucho más moderno de lo que dice su fecha de finalización, 1953.

Además, Gutiérrez Soto evitó acomodarse a su situación profesional y por ello viajó por el extranjero para conocer ideas, tendencias, nuevas maneras de entender la arquitectura y se dio cuenta de que la autarquía era perniciosa para la creación. Encerrarse en sí mismo no era bueno para desarrollar nuevas aventuras constructivas y crecer profesionalmente. En un congreso celebrado en Lima en 1948 pudo comprobar personalmente como sus propuestas estaban desfasadas y apenas despertaron interés entre el público asistente. Se dio cuenta de que la tradición no era el camino y que el aislamiento social era contrario a los desafíos del progreso.

Afortunadamente su cabeza inquieta le permitió enfrentarse al reto con nota alta: «*Con tan pocos documentos empecé, a mi vuelta, —se refiere al viaje por Alemania e Italia— a estudiar el proyecto que había de emplazarse en los solares resultantes del derribo de la Cárcel Modelo. Y pronto me di cuenta de que disponía de un terreno que sobrepasaba con mucho a las necesidades de un edificio de esta clase. Se me planteaba, pues, en este caso, un segundo problema de tanta o más importancia que el propio ministerio. Era éste el núcleo urbano que se debía organizar en esa zona de Madrid, tan importante porque constituye la entrada a la ciudad desde su único acceso digno. Ya no se trataba de edificar un ministerio en una plaza aislada. Ahora había que trazar la plaza urbana de este recinto. Y en la solución de este problema es donde creo que he logrado un resultado considerable… Por tratarse de una obra de conjunto, estimo que su efecto no se logrará en los detalles parciales, sino a la vista de la composición totalmente terminada*».

Ese espíritu crítico del que hablo más arriba lo confirmaba el propio autor en 1950 cuando aún quedaban ocho años para la finalización definitiva de las obras: «*Un tema importante, posiblemente el tema más importante que plantea este edificio, es éste: El Ministerio del Aire, proyectado hace ocho años, ¿es una arquitectura que debe hacerse hoy? Esto mismo me lo pregunto yo muchas veces. Cuando lo proyecté había en España un clima, como consecuencia de nuestros terribles sufrimientos en la guerra, que nos llevaba a todos hacia el ansia de hacer una arquitectura neta y genuinamente española. Los españoles quisimos hacer nuestra arquitectura. En aquel preciso momento se me planteó el proyecto del ministerio del Aire y yo —con absoluta sinceridad lo digo— intenté contribuir al logro de esta arquitectura española. Hice, como es natural, muchos tanteos, y el que me pareció mejor fue este que tenéis delante. ¿Se parece al Monasterio de El Escorial? He de deciros que no lo he pretendido. Si recuerda a aquella primerísima edificación, no ha sido adrede; ha surgido así por el empleo únicamente del sentido común*». ¡Ah!, el sentido común otra vez en un momento de exaltación nacional que condicionaba o alteraba el más común de los sentidos.

El arquitecto Gutiérrez Soto explica a las autoridades el proyecto del Ministerio del Aire. CGA

Lo de menos es el estilo empleado; lo realmente importante y que llama la atención sin saberlo es la simplicidad arquitectónica. Decía el maestro Fernando Chueca en la citada *Revista Nacional de Arquitectura* que Gutiérrez Soto era «*uno de los pocos grandes arquitectos españoles de la actualidad* [el comentario es de 1950] *sin mentalidad barroca. Barroco significa predominio de lo accidental, de lo externo y de lo particular…*». Y ahí está el éxito visual del CGEA, en la ausencia de detalles y adornos que distraigan la contemplación del edificio. Fernando Chueca Goitia (1911-2004), recordado por sus grandes obras de restauración, por su erudición y por haber finalizado la catedral de la Almudena de Madrid, se refería al trabajo de Gutiérrez Soto en estos términos: «...

el máximo acierto de Gutiérrez Soto [radica] *en la manera de disponer los espacios monumentales en torno, con sensibilidad muy española —en eso coincide con El Escorial—, pero sin atenerse a prejuicio alguno; sino haciendo una creación espontánea sobre las posibilidades que el sitio y su propia concepción le aconsejaban. Todos estos espacios producen una variada gama de sensaciones, pues cada uno tiene sus dimensiones, formas y constitución diversas, sin que existan indecisiones que desvirtúen la clara jerarquía de todos ellos*».

Es decir, la limpieza decorativa, la simplicidad de líneas y la sencillez constructiva son los elementos claves de la obra exterior. La vinculación de Gutiérrez Soto con el Ejército del Aire no solo se refleja en la obra del CGEA. Durante la guerra fue nombrado teniente honorario de Aviación destinado a la construcción de aeródromos militares, entre ellos los de Matacán, Pollensa o el sevillano de San Pablo. El 11 de febrero de 1939 ascendió a capitán con el mismo destino.

El Cuartel General del Aire y la impronta del Monasterio de El Escorial

Una pregunta antes de continuar: ¿Hubiera proyectado Gutiérrez Soto un edificio idéntico de haberse emplazado en otro lugar de la ciudad? La pregunta surge porque el general Vigón había solicitado en 1939 la construcción de un edificio para el Ejército del Aire y se pensó, primero, en el solar del Cuartel de la Montaña, en el parque del Oeste, pero la idea fue desestimada por estar reservado para la Casa del Partido según los planos del Plan de Ordenación Urbana elaborado por Pedro Bidagor (1906-1996). Entonces surgió un segundo emplazamiento en unas parcelas situadas al final del paseo del Pintor Rosales, lugar igualmente rechazado, en este caso por el vecindario, de alto nivel social, que no vio con buenos ojos la idea porque el proyecto era mucho más ambicioso y contemplaba reunir los tres ministerios militares en una sola construcción al estilo de los Nuevos Ministerios. Así pues hubo que buscar otro lugar, el definitivo: la plaza de los Mártires de Madrid, así llamada la plaza de Moncloa desde 1939.

Nadie duda de la similitud formal entre el Monasterio de El Escorial y el Cuartel General del Aire, seguramente por las grandes proporciones de ambas construcciones, por la simetría, por las torres esquineras, por el uso de la pizarra en las cubiertas y por otras tantas razones que saltan a primera vista. El coronel Vives comentaba al poco de iniciarse las obras que «… *El estilo y la traza del edificio se han inspirado profundamente en el Monasterio de El Escorial, la más maravillosa obra que poseemos en España. Por el momento, y con el fin de llevar la obra ordenadamente, se proyecta comenzar rápidamente las obras del edificio central del Ministerio del Aire, para que a continuación y escalonadamente, se dé comienzo a los otros tres edificios del Cuartel, Casa del Aviador y viviendas militares. El presupuesto general de la obra asciende a 89.706.569 pesetas».* Opinión no coincidente con la del propio autor en cuanto a su inspiración pero corroborada por los planos del proyecto.

Hay que advertir que Madrid ya contaba con edificios similares estéticamente —pero mucho más modestos— con torres en las esquinas y cubiertas austriacas de pizarra como los Ministerios de Justicia y Asuntos Exteriores, la Casa de la Villa, la Casa de la Panadería o las antiguas juntas municipales de Arganzuela y Chamberí, construcciones que cabalgan entre el barroco, el neoclasicismo y el neoherreriano. Tan importante resultaba la funcionalidad del edificio y sus líneas arquitectónicas como el espacio dejado libre que permitía multiplicar el campo de visión del conjunto. El Ministerio del Aire compró al Ayuntamiento de Madrid en 1942 el actual terreno de casi 48.000 m², de los cuales solo utilizó para la construcción 26.645 m². El resto fueron cedidos para la ampliación de la plaza de los Mártires de Madrid. La escritura de compraventa recogía el compromiso militar *«a realizar por su cuenta las obras de explanación, escalinatas, muros de contención y arquerías, tanto de la parte que propiamente iba a ser ocupada por el Ministerio y edificaciones laterales, como la que iba a quedar con destino a plaza pública, siendo de cuenta del Ayuntamiento los servicios de saneamiento, pavimentación, jardinería y alumbrado del espacio destinado a plaza y vía pública».* Francisco José Portela, en el libro ci-

Plano de Luciano Delage de 1915, similar al de Facundo Cañada de 1900, donde se puede apreciar que no está trazado el tramo bajo de la calle de Isaac Peral. En cambio, la parte alta aparece con el nombre antiguo de paseo de San Bernardino, por el cercano asilo del mismo nombre que aparece a la derecha del plano.

tado al final del artículo, indica que en el mismo documento de compraventa se hacía constar que en el caso de no realizarse la operación, los terrenos retornarían al Ayuntamiento que procedería a abrir una nueva calle entre las de Princesa y Martín de los Heros para completar la ordenación del barrio en cuadrículas. Así lo explicaba el coronel Vives: «*La urbanización de la nueva calle de la Princesa y de la gran lonja y jardines de la fachada Norte, corresponde ejecutarla al Ayuntamiento de Madrid y no forma parte de este proyecto. No sucede lo mismo con los muros de sostenimiento y movimiento de tierras de la gran Plaza, que corresponderá ejecutar al Ministerio, según convenio establecido*».

que Fernando Chueca Goitia dedicó en 1950 al proyecto ministerial en la *Revista Nacional de Arquitectura*: «*No obstante, acaso la máxima originalidad y el máximo acierto de Gutiérrez Soto radique en la manera de disponer los espacios monumentales en torno, con sensibilidad muy española —en eso coincide con El Escorial—, pero sin atenerse a prejuicio alguno; sino haciendo una creación espontánea sobre las posibilidades que el sitio y su propia concepción le aconsejaban. Todos estos espacios producen una variada gama de sensaciones, pues cada uno tiene sus dimensiones, formas y constitución diversas, sin que existan indecisiones que desvirtúen la clara jerarquía de todos ellos*».

Este plano de 1945, editado por el Ayuntamiento de Madrid, recoge la urbanización de la plaza de Moncloa después del derribo de la Cárcel Modelo y justo después del inicio de las obras del Ministerio del Aire. Como se puede ver, la avenida de los Reyes Católicos no aparece aún trazada.

La gran extensión de suelo sobre el que se levantaría el ministerio obligó a Gutiérrez Soto a reordenar toda la zona levantando unas viviendas para militares en las calles de Romero Robledo y Princesa, estas últimas para que hicieran de pantalla ocultando las viejas casas de la calle de Isaac Peral que, sin duda, afearían el entorno. También se resolvió el acceso de la carretera de La Coruña cuyo trazado en curva y en pendiente tuvo que modificarse para dar continuidad a la calle de la Princesa, obligando al desplazamiento del Arco de la Victoria hacia su posición actual para no entorpecer el tráfico rodado y así facilitar la contemplación del edificio formando un eje visual con el Monumento a los Héroes, construcción que nunca se terminó. La primitiva plaza de Moncloa, de forma semielíptica y con un pequeño jardín, desapareció.

El Ejército del Aire fue ocupando las plantas del ministerio a medida que se fueron terminando, de esta manera el concepto de edificio operativo cumplió su objetivo desde el primer momento. A partir de 1954 ya estuvo en uso aunque las obras finalizaron en 1958. Cuartel General del Aire.

Por este motivo tampoco se tuvo en cuenta la propuesta municipal de hacer una plaza cerrada al estilo de la lonja de los Nuevos Ministerios de Madrid. Gutiérrez Soto lo tuvo muy claro: mejor una plaza abierta a la sierra. Un proyecto de la envergadura del ministerio no podía permanecer oculto a la vista y así lo entendió el arquitecto madrileño desde el principio a pesar de las opciones que le ofrecieron, como señalo más adelante.

Han pasado más de 60 años del final de la gran obra urbanística y arquitectónica y siguen siendo válidas las palabras

El edificio es un magnífico ejemplo de proporciones y simetría. Tiene una planta rectangular de 153 m de largo por 91 m de ancho que son las proporciones clásicas de 3 a 5 de Vitrubio, dando lugar a tres patios interiores, dos laterales de 52 por 30 m y uno central —casi cuadrado— de 37 por 35 m. Además, su funcionalidad no solo estuvo en la distribución de las dependencias, almacenes, oficinas y despachos; Gutiérrez Soto y el director principal de la obra, el comandante

Magnífica imagen de la plaza de Moncloa a principio de los años cincuenta con el Ministerio del Aire casi terminado a falta del pórtico central, seguramente el elemento arquitectónico que más le costó cerrar a Gutiérrez Soto. La fotografía muestra el gran solar donde se levantarían las viviendas militares que cerrarían la plaza por el norte. Cuartel General del Aire.

Francisco López-Pedraza (1909-1989), tuvieron la habilidad de ir levantando el edificio por plantas y no por alas; de esta manera se fueron ocupando gradualmente hasta el punto de que la sede ministerial no tuvo una inauguración oficial, cumpliendo sus funciones administrativas y militares desde 1954.

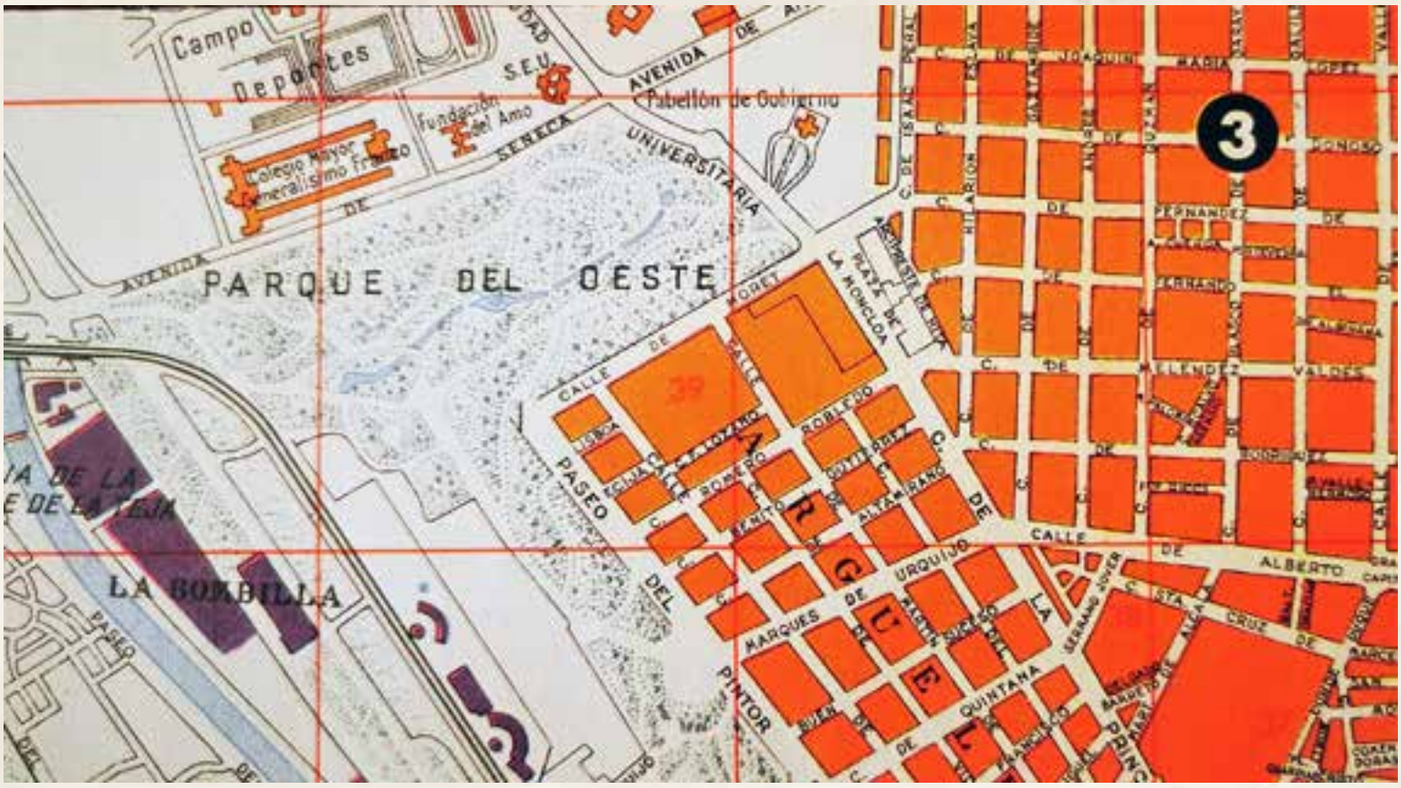
En este sentido me gustaría dedicarle unas líneas al doctor ingeniero aeronáutico López-Pedraza y Munera, miembro de la 8ª promoción de la Escuela Superior Aerotécnica y de la Junta Organizadora del Instituto Nacional de Técnica Aeronáutica (INTA) y director de las obras de los edificios y pista de vuelo de la futura base aérea de Torrejón. Una vez finalizados los trabajos de Moncloa, formó parte de la Dirección de Infraestructura del Ministerio del Aire, de la Junta de Obras de Aeropuertos y de la Academia Militar, donde impartió clases de Aeropuertos y Construcción como catedrático de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos. Fue autor de *Aeropuertos*, considerado el primer libro sobre la materia escrito en España. Se retiró de la vida activa en 1975 con el grado de general.

La importancia del emplazamiento

La ciudad acababa y acaba donde el arquitecto creó un nuevo concepto de ciudad. La entrada noroeste de Madrid es el único acceso limpio de edificaciones donde se pasa directamente del campo a la urbe a excepción del complejo de la Moncloa y algunas construcciones universitarias que salpican los primeros kilómetros de la carretera de La Coruña. No hay barrios periféricos ni polígonos ni centros empresariales próximos. Un emplazamiento único gracias a la herencia de los reales sitios de El Pardo y de la Florida y la Moncloa que resultaron determinantes para arrancar el programa arquitectónico de Gutiérrez Soto. Y lo fueron porque facilitaron la idea estrella del autor, el embellecimiento de una puerta de la capital que hasta entonces había permanecido alejada de todo decoro urbanístico debido, en parte, a la presencia de la Cárcel Modelo y a ser el límite noroccidental de la ciudad donde las actuaciones urbanísticas quedaban difuminadas por la distancia y la falta de población. Los bordes de las ciudades siempre son territorios indefinidos. Seguramente debió pesar más en el ánimo del arquitecto el encaje del edificio en el lugar que el propio diseño de la construcción y el resultado se pudo comprobar al final del proceso con la acertada composición de todo el conjunto, marcando la línea decorativa de la zona con recuerdos del pasado.

Como se ha comentado, el Ayuntamiento quiso al principio una plaza cerrada al más puro estilo castellano, como una gran plaza mayor, pero Gutiérrez Soto, con buen criterio, valoró negativamente la idea por dos razones: la primera, que el gran edificio proyectado quedaría oculto y se trataba de una construcción para ser vista; y segundo, que una plaza cerrada impediría la visión al noroeste, a la sierra, uno de los ejes de actuación del arquitecto que no era otro que el embellecer el acceso que comunicaba la capital con varios lugares de gran carga emocional para el Régimen: El Pardo, el Valle de los Caídos y el Monasterio de El Escorial. El autor lo dejó claro en la *Revista Nacional de Arquitectura*: «*Al principio, en el Ayuntamiento me aconsejaron la disposición de una plaza cerrada, en contra de mi opinión, pues estimaba que con ello se colocaba un doble telón, primero a la maravillosa vista de la sierra al salir de Madrid, y después, al propio edificio en la entrada a la ciudad. Planteé, por tanto, una lonja abierta que al contrario de lo que digo para la plaza cerrada, libra la doble perspectiva del paisaje en un sentido y del nuevo edificio en el opuesto. Con ello, como dije antes, he llevado el problema a su más fundamental aspecto, el urbanístico, con la creación de una plaza importante*».

Pero el trabajo de Gutiérrez Soto fue más allá de la simple reordenación arquitectónica de la plaza de Moncloa y alrededores, su huella iba a trazar la silueta de la capital del imperio de los años 40 y 50 con una serie de edificios próximos que cambiarían la imagen del noroeste. El Ministerio del Aire fue la guinda de un ambicioso proyecto que cambió la imagen de una zona arrasada por la guerra. Así se fueron levantando diferentes



Este plano de la revista El Firmamento se publica en 1958, el mismo año de la finalización de las obras del Ministerio del Aire. Se aprecia la consolidación urbanística definitiva de las manzanas próximas al CGA con la aparición de la calle de Isaac Peral y la manzana de las viviendas militares aún por definir.

edificios en paralelo a la construcción militar, como la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales (1948), con su pequeña réplica del faro romano de Hércules, y los colegios mayores del Padre Poveda (1950), el cercano de San Pablo-CEU (1951), inaugurado por el propio Franco, o el de José Antonio (1954), actual rectorado de la Universidad Complutense, antigua sede del sindicato de estudiantes de Falange (SEU).

Pero sin duda los edificios que prolongaron la estela arquitectónica del llamado «Monasterio del Aire» fueron el conjunto del Museo de América (1949) e iglesia de Santo Tomás de Aquino (1954), de aires neocoloniales, recordando el Imperio americano, y el antiguo Instituto de Cultura Hispánica (1951), todos de Luis Martínez-Feduchi, —hoy Agencia Española de Cooperación Internacional— ejemplo perfecto de la arquitectura oficial que resume las directrices marcadas por los intelectuales del régimen. En este caso se trata de una construcción clásica de manual con sus pilastras, frontón y pináculos que copian el espíritu de la obra de Villanueva. El proyecto de Gutiérrez Soto marcó, sin duda, la pauta constructiva del «nuevo» barrio de Argüelles dando paso a la nueva imagen de la capital imperial.

Como se ha indicado, la plaza mayor incompleta que diseñó Gutiérrez Soto alteró la colocación de uno de los monumentos más representativos del lugar y de la época: el Arco de la Victoria. Tanto la magna obra ministerial como el resto de elementos representativos de aquellos primeros momentos de exaltación nacional debían integrarse en el proyecto de urbanización de la zona que habían dibujado Pedro Muguruza (1893-1952) y Modesto López Otero (1885-1962), dos arquitectos de mucho peso después de la guerra. Por ejemplo, el primero fue el Albert Speer (arquitecto jefe de Adolf Hitler) de Franco, nombrado jefe de la Junta de Reconstrucción de Madrid y director general de Arquitectura, autor del Valle de los Caídos como su obra cumbre, sin olvidar la reconstrucción de la Ciudad Universitaria. En cambio, en este espacio docente no llegó la revolución arquitectónica del nuevo régimen y tanto Muguruza como López Otero respetaron los planos originales del campus de 1929 manteniendo el aire racionalista en todas las facultades.

Si bien la obra del Ejército del Aire acapararía toda la atención de la zona, en la urbanización estaban previstos otros elementos de acompañamiento que aún perviven en el lugar, como los monolitos de granito que jalonan algunas esquinas, rematados con el escudo de bronce de la Universidad Complutense; el Monumento a los Aviadores del Plus Ultra (junto a los Arcos de la Moncloa), y sobre todo el Monumento a los Caídos (actual Junta Municipal de Moncloa-Aravaca), una obra dirigida a dignificar «*la grandeza de sus héroes y el rango arquitectónico de la capital de España*».

Para su diseño y construcción se convocó un concurso público —del que formaba parte Gutiérrez Soto— que ganó el arquitecto Manuel Herrero Palacios, autor de varios proyectos urbanos en su calidad de jefe de Parques y Jardines del Ayuntamiento de Madrid. Una de las bases fue que el

Esta fotografía del Arco de la Victoria en obras (1950-1956) es muy representativa de la época. Se puede ver una parte del Ministerio del Aire con el ala noreste terminada. Desde 1954 ya estaba en uso aunque las obras finalizaron cuatro años después. Instituto del Patrimonio Cultural de España (IPCE)

Últimos retoques del conjunto urbanístico de Moncloa una vez finalizadas las obras del Arco de la Victoria y del Monumento a los Caídos, al fondo. El árbol navideño de la explanada indica el momento de la instantánea. IPCE.

citado monumento fuera sobrio para no restar protagonismo al Arco de la Victoria y así se hizo. Este edificio requiere una atenta mirada porque recoge las observaciones estilísticas de la época. Además de los materiales empleados, como la pizarra, el ladrillo y el granito, conviene fijarse bien en las innumerables cruces en relieve que decoran el muro posterior y los finos trabajos de herrería de las ventanas en forma de espadas y lanzas de justa. Todo muy imperial.

Junto con el CGEA, el monumento más sobresaliente del lugar por su grandeza y simbolismo es el Arco de la Victoria, también ubicado en un emplazamiento estratégico con fines propagandísticos, haciendo de eje visual con el Monumento a los Caídos. Ambas construcciones, por cierto, fueron auspiciadas y financiadas por la Ciudad Universitaria. Una curiosidad: si trazáramos una línea recta desde la rotonda de la junta de Moncloa, pasando por el arco, alcanzaríamos la cruz del Valle de los Caídos. Imposible encontrar mayor dominio del sentimiento nacional del momento.

El Arco, de claros tintes herrerianos, fue levantado por los arquitectos Modesto López Otero y Pascual Bravo Sanfeliú entre 1949 y 1956, aunque había sido diseñado unos años antes, en 1943. Sus objetivos fueron los de honrar y homenajear a Franco como vencedor de la guerra y restaurador de la Ciudad Universitaria, como indican las inscripciones latinas del ático y los relieves alegóricos. Incluso se planteó la posibilidad de colocar una estatua ecuestre del generalísimo delante del monumento, idea finalmente desechada y trasladada a la puerta del Ministerio de la Vivienda en 1959.

Y así fue como el Ministerio del Aire, que surgió con unos objetivos muy marcados de funcionalidad y representatividad, se convirtió en un referente para la reconstrucción de un barrio arrasado por la guerra y de una ciudad que renacía de sus cenizas. El proceso decorativo del entorno se completó en 1973 con la colocación del Monumento a las Víctimas de la Aviación Militar Española en los jardines del paseo de Moret. El conjunto escultórico recordaba al capitán de Infantería Celestino Bayo, primera víctima de la aviación española, muerto en 1912 durante unas maniobras en el aeródromo de Cuatro Vientos. La obra, inaugurada por Alfonso XIII en 1918, había estado hasta ese momento en la plaza del Marqués de Cerralbo, junto a la Montaña del Príncipe Pío. El conjunto original se encuentra actualmente en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica de Cuatro Vientos y en la lonja del CGEA se colocó una réplica en 1995, inaugurada por el rey Juan Carlos I.

Agencia Española de Cooperación Internacional. Ejemplo perfecto de la arquitectura oficial que resume las directrices marcadas por los intelectuales del régimen. En este caso se trata de una construcción clásica de manual con sus pilastras, frontón y pináculos que copian el espíritu de la obra de Villanueva. Javier Leralta.

Cruces y rejas en forma de lanza en la parte trasera del antiguo Monumento a los Caídos, actual Junta Municipal de Moncloa-Aravaca. Javier Leralta.

Arquitectura neobarroca y colonial del Museo de América e iglesia de Santo Tomás de Aquino. Javier Leralta.

De Juan de Herrera a Juan de Villanueva. Portada de columnas toscanas, chapitel de pizarra y arquería del rectorado de la Universidad Complutense, antiguo Colegio Mayor José Antonio. Javier Leralta.

Monumento a los Caídos. Javier Leralta.

Antepecho de la JM Moncloa con forma de espadas. Javier Leralta.

La gran operación urbanística que impulsó la obra del Ministerio del Aire propició la creación de infraestructuras como el viaducto levantado sobre la avenida de los Reyes Católicos, obra atribuida al ingeniero Eduardo Torroja y construido después de la guerra para facilitar la llegada del tranvía a la Ciudad Universitaria. IPCE.

FUENTES DOCUMENTALES UTILIZADAS

- Arbaiza Blanco-Soler, Silvia. ***Madrid. Desarrollo de una capital.*** La Librería. Madrid. 2017.

- Aroca Vicenti, Fernando. ***Nuevas aportaciones a la obra de los arquitectos Luis Gutiérrez Soto y Antonio Sánchez Esteve*** en *Revista Laboratorio de Arte* (n. º 13). Departamento de Historia del Arte. Universidad de Sevilla. 2000. Págs. 433-442. Documento en PDF.

- Azpilicueta Astarloa, Enrique. ***La Construcción de la Arquitectura de la Posguerra en España (1939-1962)***. Tesis doctoral. 2004. Documento en PDF.

- Box, Zira. ***El cuerpo de la nación. Arquitectura, urbanismo y capitalidad en el primer franquismo.*** Documento PDF.

- Chueca, Fernando, «***El Ministerio del Aire***» en *Revista Nacional de Arquitectura* (n. º 50) noviembre 1950. Págs. 29-53. Documento en PDF.

- ***Cuartel General del Aire***. Ministerio de Defensa. Madrid, 2012.

- Diéguez Patao, Sofía. ***La Ciudad Universitaria de Madrid y el ideal panhispánico*** en Revista *Espacio-Tiempo y Forma*. Serie VII. Historia del Arte. Facultad de Geografía e Historia. UNED. Madrid. 1992. págs. 467-490. Documento en PDF.

- Díez de Baldeón García, Alicia. ***El nacimiento de un barrio burgués. Argüelles en el siglo XIX.*** Documento PDF.

- Fernández Talaya, María Teresa. ***Real Sitio de La Florida y La Moncloa. Creado por Carlos IV, cedido por Alfonso XIII*** en revista *Ilustración de Madrid.* Número 17. Otoño 2010. Madrid.

- *Ídem.* ***El Real Sitio de La Florida y La Moncloa.*** Caja Madrid. Madrid. 1999.

- Galiana Martín, Luis. ***Las propiedades territoriales de la Corona y su incidencia en el desarrollo urbano de Madrid.*** Monografía del Catastro. Julio 1994. Documento en PDF.

- González Cárceles, Juan Antonio. ***Palacio de la Moncloa. La recuperación del palacete. Una intensa historia.*** Documento en PDF.

- Muñoz de Pablo, María José. ***Nuevo tejido urbano y su integración en el Ensanche*** en revista *Ilustración de Madrid.* Número 17. Otoño 2010. Madrid.

- Navascués Palacio, Pedro. ***Introducción al desarrollo urbano de Madrid hasta 1830.*** Documento en PDF.

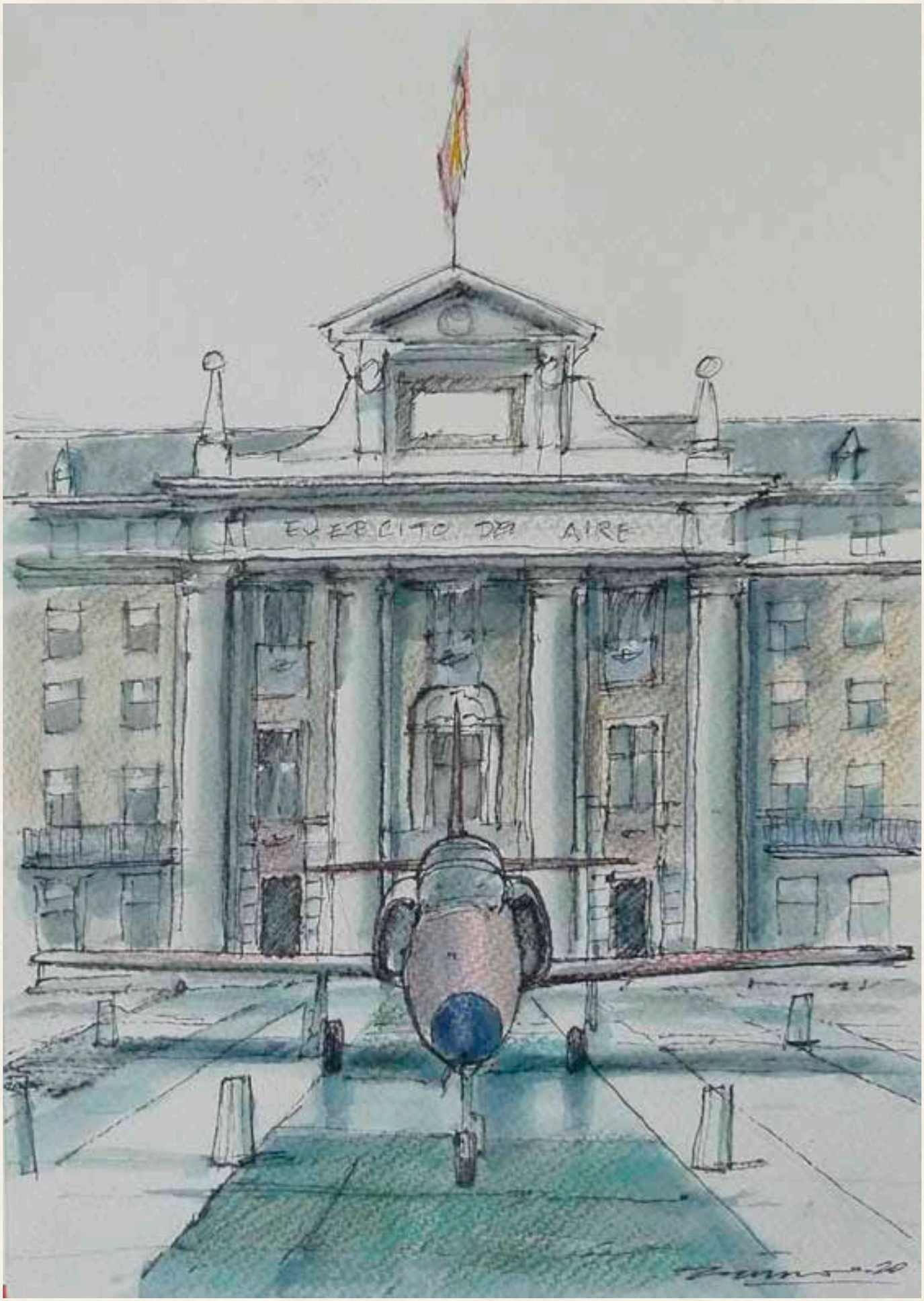
- Pallol, David. ***Construyendo Imperio. Guía de la arquitectura franquista en el Madrid de la posguerra.*** La Librería. Madrid. 2016.

- Portela Sandoval, Francisco José. ***El eco del Escorial en la arquitectura española de los siglos XIX y XX***. Universidad Complutense de Madrid. Documento en PDF.

- *Ídem.* ***El Cuartel General del Aire.*** Ejército del Aire. 2000.

- Ruiz Palomeque, Eulalia. ***Argüelles*** en *Madrid.* Número 86. Espasa-Calpe. Madrid. 1980.

- Tovar Martín, Virginia. ***Una alternativa arquitectónica en el Madrid de los cuarenta: el estilo «escurialense».*** Artes Gráficas Municipales. Madrid. 2001


EJERCITO DEL AIRE

Los Aprendices en el Ejército del Aire (1939 - 1985)

Jerónimo F. Naranjo García
Teniente de transmisiones del Ejército (retirado),
Doctor en Paz y Seguridad Internacional
Licenciado en historia contemporánea de España

Introducción

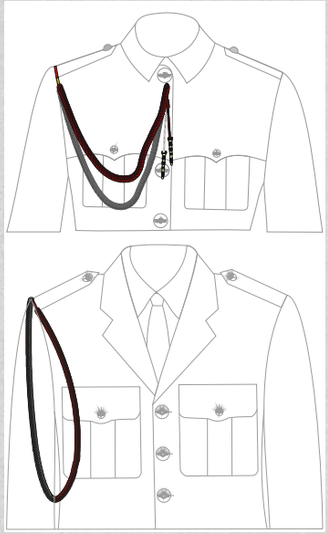
En 1941 el comandante de Aviación Enrique de Cárdenas Rodríguez escribió en las páginas de la revista de Aeronáutica un artículo sobre las Escuelas de Aprendices en el Ejército del Aire (EA), que mostraba de manera clara la necesidad que existía en aquellos momentos de conseguir, de forma rápida y sostenida, obreros de calidad especializados en las diferentes disciplinas profesionales y en las técnicas del mantenimiento aeronáutico[1]. Y no únicamente para el propio EA, sino para la depauperada industria aeronáutica civil. A lo largo de los años no cambiaron demasiado ni los condicionantes ni las necesidades que los hicieron posible, hasta finales de la Transición.

Después de la Guerra Civil, tras tres años de conflicto en el que los centros de formación, como el resto de la sociedad, habían sufrido un parón del que tardarían años en recuperarse, la cualificación de mano de obra especializada en cualquier tipo de profesión era cuanto menos escasa, pero en el caso de todo lo relacionado con la Aviación casi nula, a excepción de los pocos especialistas que poseían ciertas habilidades adquiridas en la contienda, pero que de ninguna manera representaba un futuro halagüeño para el mantenimiento de la inmensa variedad de modelos de aeronaves, así como de la diversidad de países en que tenían origen, con la que se encontró el recién creado EA.

Por la misma razón, no había una planificación inmediata para las enseñanzas de formación profesional obrera desde la Administración. Cuando el EA aún no tenía definido el currículo de los especialistas que necesitaba, se planteó previamente crear una base sólida que emplearía como cantera no únicamente para ese fin, sino para llenar de obreros especializados las Maestranzas y, como última opción, las empresas que impulsarían el desarrollo de la industria aeronáutica[2]. Era un reto que implicaba dos fines. Por una parte, la ya expuesta consecución de mano de obra cualificada en las diferentes disciplinas de especialización relacionadas con la Aviación, por otra con fines sociales de mayor calado, a

tenor del estado en el que se encontraba la sociedad tras la Guerra Civil.

El comandante de Cárdenas explicaba que el modelo de formación se inspiró en el que utilizó Alemania, referente de la época en lo relativo a la Aviación antes de la Segunda Guerra Mundial, y que incluso los manuales que posteriormente se utilizaron para la formación en las Escuelas, se importaron de allí. En realidad, existían con anterioridad en la Aviación Militar española, concretamente la Segunda República había creado varias con el mismo fin a partir de 1937, que estaban vinculadas a las fábricas, bajo la dirección de oficiales mecánicos de Aviación. Las características del reclutamiento de estos aprendices eran idénticas a las que aquí se expondrán, y la formación se adaptó a los momentos que la guerra exigía. Al menos se publicaron cuatro convocatorias: una para Godella (Valencia), dos para Barcelona y la última para Alberca (Murcia). Por ello, se puede considerar como una continuidad de aquellos modelos.



Los aprendices no fueron privativos del EA. El Ejército, y sobre todo la Armada, habían perpetuado los modelos heredados con anterioridad a la Segunda República, por idénticas razones de falta de idoneidad de jóvenes que la sociedad podía ofrecer, para desarrollar labores de mantenimiento de material[3].

Cuando en 1940 el EA concretó su primer modelo de Especialistas, las convocatorias para las Escuelas de Aprendices, y por tanto su formación, se amoldaron a aquellas directrices, porque serían la cantera de los futuros suboficiales especialistas[4]. Y en 1942 se reestructuraron las Maestranzas aéreas, definiendo el trabajo de los soldados-obreros y el del personal pericial[5]. En ella se especificaron de manera básica las escuelas de aprendices que ya venían funcionando, porque en las Maestranzas se encontraba el otro futuro de los aprendices que no quisieran o no pudieran ser militares.

Para que los títulos profesionales que se obtenían en las Escuelas tuvieran la validez necesaria, y la enseñanza que en ellas se impartía, en 1943 el Ministerio de Trabajo tutorizó e inspeccionó las enseñanzas, así como la expedición de los títulos obtenidos[6]. Desde el principio, se facilitó el acceso de los alumnos de las Escuelas de Aprendices de las Maestranzas a los cursos de Ayudante de Ingenieros Aeronáuticos, con el fin de mejorar los resultados de las Escuelas, y sobre todo como un fuerte estímulo de estos[7].

Reclutamiento y formación

La misión de las Escuelas era la formación rápida pero concienzuda de operarios, sin llegar a una especialización absoluta, pero con una base sólida de cultura general, disciplina y del oficio en que tuviera particular habilidad. La especialización plena se adquiría en posteriores prácticas en centros de mantenimiento o en las Escuelas de Especialistas del EA, tras la superación de las oposiciones para el ingreso, el que eligiera la dura vida militar.

Las convocatorias cambiaron a lo largo de los años, dependiendo de las vicisitudes del momento, de los avances tecnológicos en materia aeronáutica, que obligaron a modificar los modelos de especialistas y de los cambios normativos en materia de formación del Ministerio de Educación. Desde el principio podían acceder los varones comprendidos entre los 16 y los 18 años de edad, de familia humilde que supieran leer y escribir además de las cuatro reglas aritméticas. Debido a las edades requeridas, se necesitaba el preceptivo permiso paterno o materno. Había otra serie de condicionantes de carácter político, consecuencia de la época que se vivía, que con el tiempo se fueron diluyendo hasta desaparecer por completo. En un principio las plazas que correspondían a la escuela de cada Maestranza eran cubiertas por los aspirantes de las provincias asignadas a ellas, en número proporcional al de sus habitantes e inversamente proporcional a las posibilidades de formación obrera de ellas. Las nueve primeras convocatorias se asignaron a las Escuelas de las Maestranzas de Madrid, Sevilla y León, y no siempre cubrían todas las provincias del territorio nacional. Las plazas se asignaban en un 60 por ciento a huérfanos de la Guerra Civil; el 20 por ciento a hijos

de excombatientes y el 20 por ciento restante a hijos de familias sin recursos o numerosas. Pero todo esto cambió con el tiempo y se dirigió a lo verdaderamente práctico.

Lo que siempre permaneció fue el hecho social que suponía, para las familias más necesitadas, desprenderse de la carga del mantenimiento y formación para la adquisición de una profesión con futuro, de uno o varios de sus hijos. Previo al ingreso, debían superar unas pruebas de carácter médico, físico y cultural. Las Escuelas los vestía, alimentaba, educaba y disciplinaba, además contribuía con una pequeña cantidad para sus gastos más perentorios.

Las Escuelas, con una capacidad para 200 alumnos, tenían régimen de internado militar, con horarios estrictos, que introducía a los jóvenes en la disciplina y el compañerismo. La formación tenía una duración de dos cursos anuales, con las vacaciones escolares reglamentarias; si las vacaciones de los alumnos suponían viajes fuera de la localidad en la que se ubicaba las Escuelas, eran sufragados por el Ministerio.

Constaba de tres grupos formativos:

- El teórico, en el que se impartía al alumno, además de la enseñanza tecnológica industrial correspondiente a los oficios de chapista-montador, motorista, torneros, electricistas y soldadores, las de matemáticas elementales (aritmética y geometría); dibujo y conocimiento de materiales; y cultura general (gramática, geografía, historia universal y española, cultura político-social y religión).
- El práctico en talleres, en los que se adquirían las técnicas de diversos oficios y el inherente a cada especialidad.
- El de la instrucción militar, moral y educación física, con el fin de mantener el cuerpo sano.

Al ingresar en las Escuelas eran filiados, y cobraban un jornal equivalente al haber del soldado que se distribuía en tres grupos: 80 por ciento para manutención, diez por ciento en mano y el resto se ingresaba en una cartilla a su nombre o se remitía a la familia. En los permisos oficiales, se les entregaba en mano todo el haber y desde el segundo año, cobraban un sobrehaber, equivalente al trabajo que rendían en los talleres de la Maestranza. No podían ser distraídos o

empleados en otras funciones distintas a las propias de la formación.

Durante su estancia en las Escuelas, los alumnos vestían de uniforme para los distintos actos y servicios, que se les proporcionaba al ingresar y que cambiaron con el reglamento de uniformidad de 1946:

- Para trabajo: mono, boina y botas o alpargatas para el verano. La boina cambió de roja a gris en 1946.
- Para formación y paseo: chaqueta de color azulado cerrada, con cinturón de tela; pantalón gris largo; para el invierno abrigo de paño gris, cerrado y cruzado con dos filas de botones; y la boina. A partir de la 16 convocatoria, en 1960, se cambió por el uniforme azul de tropa cerrado en el cuello con corchete, con el gorro del EA.
- Como distintivos llevaban el emblema metálico de la Escuela en el antebrazo izquierdo, los rombos de color negro y los cordones trenzados de alumnos de dos colores: rojo como los especialistas y negro, como el de los ingenieros, que iban desde la hombrera derecha hasta el corchete del cuello. En 1970 estos cordones se cambiaron por los de especialistas, los del arma de Aviación y pilotos de complemento: constaba de una trenza de color rojo burdeos que colgaba de la hombrera derecha.

Los alumnos se dividían en secciones, al mando de suboficiales del Cuerpo de Tropas de Aviación, y en grupos al mando de los alumnos más destacados y permanecían con la misma configuración durante todo el periodo de formación. Los jefes de grupo llevaban una barra verde debajo del emblema y cobraban un diez por ciento más; lo eran por periodos de tres meses pudiendo prorrogarse mientras sus notas así lo aconsejaran. Se trasladaban dentro de las Escuelas siempre en formación unidos en grupos o secciones, bajo sus mandos, ya fueran a las clases, talleres o al comedor; del mismo modo, dormían agrupados y en secciones, y se observaban los mismos toques de ordenanzas que el de los militares; tenían la obligación de saludar a todos los militares de suboficial para arriba[8]. Les estaba prohibido fumar, leer novelas, pernoctar o salir de las Escuelas sin autorización.

Tenían premios, como pequeños regalos o citaciones en la orden, y castigos como suspensión del paseo los domingos y festivos o retención de las «sobras», que se enviaban a su familia o se ingresaban en su cartilla. Efectuaban excursiones con carácter recreativo o instructivo como parte de su formación. Podían causar baja de la Escuela a voluntad propia, por falta de aplicación, de salud, y por mala conducta[9].

Una vez finalizada su formación, los que la superaban firmaban un compromiso de tres años, que realizaban con carácter de prácticas, en las Maestranzas como Unidad de Soldados Obreros (USO), con la categoría de ayudantes y el empleo de cabo; a partir de 1961 lo hicieron con el de cabo primero; en esta situación cobraban un jornal cercano al de los obreros con los que trabajaban, según criterio de los jefes de taller. Los que no la superaban, prestaban su servicio militar por igual tiempo, con la categoría de peón. Ya con el título de oficialía industrial, más tarde el de técnico industrial, las salidas profesionales que tenía este personal, una vez finalizado el periodo de formación, y los tres años de prácticas eran tres:

- La incorporación a las Maestranzas y otras dependencias del Ministerio, como personal laboral no funcionarios, para los que se les reservaba plazas en cada convocatoria[10].

- El acceso a las convocatorias de ayudantes especialistas del EA, y de otros ejércitos, al poseer la titulación requerida para ellos.
- La salida al mercado laboral civil, en unos momentos en el que comenzaban a emerger compañías aéreas y fábricas de aviones, necesitadas de importantes contingentes de especialistas que la sociedad era incapaz de proporcionar.

Convocatorias

Aunque la ley marcaba que serían siete el número de Escuelas, la realidad es que hasta 1952, fueron tres para las que se convocaron plazas: Madrid, Sevilla y León.

Convocatoria /Año	Madrid	Sevilla	León	Total
1ª/1939	200	200	100	500
2ª/1942	500	300	200	1.000
3ª/1946	300	125	100	525
4ª/1947	200	125	100	425
5ª/1948	300	125	100	525
6ª/1949	50	25	25	100
7ª/1950	50	25	25	100
8ª/1951	50	25	25	100
9ª/1952	150	125	125	400
Total	1.800	1.075	800	3.675

En estas primeras convocatorias se impartían en todas las Escuelas indistintamente las especialidades de chapista-montador, mecánico-motorista, tornero-fresador, electricista, ajustador y soldador.

Las sedes se ampliaron a tres más en 1953: Logroño, Baleares y Canarias.

Convocatoria/ Año	Madrid	Sevilla	León	Logroño	Baleares	Canarias	Total
10ª/1953	120	90	90	35	35	30	400
11ª/1954	120	90	90	35	35	30	400
Total	240	180	180	70	70	60	800

La legislación en materia de Formación Profesional en España databa de los últimos años de la dictadura de Primo de Rivera. Ni la Segunda República ni la dictadura de Franco habían introducido cambios significativos en ella, por lo que es necesario constatar que hasta 1955 no se acometió una reforma en profundidad para poner orden en este tipo de enseñanza tan vital para los tiempos que se estaban viviendo, con el resurgir del tejido industrial y fabril. La nueva legislación contemplaba y regulaba la cooperación de los tres ministerios militares en el conjunto de la Educación del Estado, mediante la concertación de los centros de formación y expedición de títulos. Para adecuar las Escuelas de Aprendices a la nueva legislación, la formación de los aprendices se desligó de las Maestranzas.

En 1958 se reguló al personal civil no funcionario, dependiente de los establecimientos militares, cuyo decreto ya se ha mencionado. En el apartado de la formación profesional, se contemplaba:

Los establecimientos militares cuyas características lo aconsejen, atenderán debidamente, en beneficio propio y en el de su personal, a la formación y perfeccionamiento profesional de este. Para ello orientarán su labor en las siguientes direcciones:

a) Aprendizaje de los oficios clásicos o de los que exija la naturaleza del establecimiento.
b) Perfeccionamiento de todo el personal.

En el decreto se definían a los aprendices como trabajadores menores de 20 años de edad, que recibían las enseñanzas prácticas de un oficio a la vez que prestaban un trabajo útil. Pero no tenían la misma consideración los alumnos de las Escuelas de Formación Profesional, sometidos a reglamentos especiales aprobados por el Ministerio correspondiente, a menos que realizaran trabajos para los establecimientos. El aprendizaje sería retribuido, con una duración mínima de tres años. Con todo ello, se normalizaron situaciones en el aspecto formativo y disciplinar que se venían realizando en las Escuelas de Aprendices, además de tener que adaptarse estas, a las normativas expuestas en él. Fue muy importante porque se reguló al personal laboral no funcionarios de los ministerios militares, que a la postre, sería el destino primordial de los aprendices al finalizar su formación, llenando de profesionales cualificados las Maestranzas Aéreas.

Al amparo de la ley sobre la Formación Profesional, la Escuela de Formación Profesional Industrial del Ejército del Aire en Agoncillo (Logroño), se eligió como sede única, por tener una dilatada experiencia y contar por ello con el personal pedagógico y las instalaciones tecnológicas necesarias para impartir este tipo de enseñanza[11]. Dependía de la Dirección General de Instrucción del Ministerio del Aire. Esta tierra riojana ya siempre estuvo entrañablemente vinculada a la formación de este personal, hasta su desaparición a finales de los años ochenta. Fue clasificado como centro no oficial reconocido de Formación Profesional Industrial un año después, a efectos legales para poder impartir este tipo de enseñanza y emitir los títulos profesionales que allí se daban[12]. La importancia de la formación militar que se efectuaba en ella vino refrendada en 1964 cuando se le concedió el derecho de ostentar Estandarte[13].

Las convocatorias que en solitario se publicaron para esta Escuela fueron:

Convocatoria/Año	Logroño
12ª/1956	450
13ª/1957	450
14ª/1958	450
15ª/1959	213
16ª/1960	300
17ª/1961	435
18ª/1963	250
19ª/1964	150
20ª/1965	150
21ª/1966	200
Total	3048

Fue el momento en el que comenzó a dividirse en ramas, como se realizaba en el Cuerpo de Especialistas del EA:

- Rama del metal
  - Ajustador-matricero
  - Tornero
  - Fresador
  - Forjador-chapista
- Rama de la electricidad
  - Instalador-montador
  - Radiotécnico
- Rama de la madera
  - Carpintero
- Rama del automovilismo
  - Mecánico del automóvil

También por esta ley de 1961, el EA creó dos nuevas Escuelas con el fin de atender a la creciente demanda de mayor especialización, como consecuencia de las nuevas tecnologías que llegaban desde los Estados Unidos (EE. UU.); una en Cuatro Vientos, en donde se encontraba la Escuela de Transmisiones, que se impartiría a los aprendices las ramas de electricidad y electrónica; como se puede apreciar en la tabla siguiente, tomó pronto importante protagonismo, a tenor del número de vacantes en las convocatorias; la otra en Getafe, sede de la Escuela de Automovilismo, que se impartirían las ramas de mecánica y electricidad del automóvil, mientras que en Logroño se continuaría impartiendo las especialidades de la rama del metal[14].

Año	Logroño	C.Vientos	Getafe	Total
22ª/1967	105	53	42	200
23ª/1968	106	54	40	200
24ª/1969	106	116	40	262
25ª/1970	119	126	41	286
26ª/1971	100	110	30	240
27ª/1972	100	110	30	240
28ª/1973	65	160	57	282
Total	701	729	280	1.710

Escudo Aprendices del AE (Dibujo de Fernando Rivero).

Tras la promulgación de la Ley General de Educación y Financiamiento de la Reforma Educativa de 1970, que establecía que los centros de Formación Profesional debían dividirse en categorías o niveles educativos de primer o segundo grado, las del EA se transformaron en centros de formación de primer grado, siendo integrados por el Ministerio de Educación en 1973, incluido el de nueva creación de León, que comenzó su actividad al año siguiente en las ramas de electromecánica de aeronaves y la de armas, con carácter experimental[15]; también adquirió relevancia, siendo importante el número de convocados hasta su clausura; había que actualizar la formación en estas ramas para capacitar a los futuros especialistas y personal laboral, en las nuevas tecnologías de los aviones.

El Ministerio de Educación asumió la mayoría de las responsabilidades: planes de estudio; límite de horas lectivas; expedición o en su caso, autorización de títulos, grados y especialidades; supervisión e inspección del funcionamiento docente de los Centros; aprobar plantillas de profesorado; supervisión de los libros de texto y material didáctico, etc. Pero el sostenimiento de los Centros, correspondería al Ministerio del Aire.

Por ello, las distintas escuelas quedaron definidas de la siguiente forma[16]:

- Escuela de Formación Profesional de Madrid-Cuatro Vientos:
  - Grado de Aprendizaje. – Rama de electrónica, instalador-montador.

- Primer Grado. – Electricidad: instalador-montador y centrales eléctricas. Electrónica: Electrónico y telecomunicaciones. Operador de Sistemas: Radio y radar.

– Escuela de Formación Profesional de Madrid-Getafe:
  - Grado de Aprendizaje. – Rama de automovilismo. Mecánica de automóvil y electricidad del automóvil.
  - Primer Grado. – Vehículo de motor: Mecánica de automóviles y electricidad de automóviles.

– Escuela de Formación Profesional de León:
  - Primer Grado. – En experimentación. Electrónica de aeronaves y de armas: Células y estructuras, sistemas auxiliares, equipo motor, aparato de puntería, equipos y explosivos, aerofotografía.

– Escuela de Formación Profesional de Logroño-Agoncillo:
  - Grado de Aprendizaje: Rama de metal (Sección mecánica): Ajuste, torno y fresa. (Sección de construcciones metálicas): Soldador chapista.
  - Primer Grado. – Mecánica, ajustador-montador y máquinas y herramientas. Construcciones metálicas: Soldador chapista.

Con la llegada de la democracia, la sociedad comenzaba a aportar importantes contingentes de jóvenes con formación profesional de primer y segundo grado, por lo que la Ley 17/1989 no contempló este tipo de formación, al comenzar el reclutamiento de la tropa profesional, que ya ingresaban con la titulación obtenida en los institutos de formación profesional de primer y segundo grado del Ministerio de Educación, por lo tanto este modelo ya no era necesario y desapareció con la última convocatoria de 1985[17]. A partir de entonces sería la tropa profesional la que aportaría de manera mayoritaria el reclutamiento, tanto de los futuros suboficiales especialistas del EA, como del personal laboral.

Las últimas convocatorias, en las que ya se implementaron las nuevas normas, fueron:

Convocatoria /Año	Logroño	C.Vientos	Getafe	León	Total
29ª/1974	65	296	28	180	569
30ª/1975	80	120	35	150	385
31ª/1976	40	45	65	115	265
32ª/1977	135			130	265
33ª/1978	80	70	50	120	320
34ª/1979	70	30	25	60	185
35ª/1979	50	180	50	75	355
36ª/1980	120	150	70	130	470
37ª/1981	100	150	70	110	430
38ª/1981	100	140	60	100	400
39ª/1982	100	50	60	100	310
40ª/1983	100	50	60	100	310
41ª/1985	65	32	30	20	147
42ª/1985	40	20	20	20	100
Total	1.145	1.333	623	1.410	4.511

Cumplieron de manera ejemplar las funciones formativas y sociales para las que fueron creadas, y dotó al EA de un personal lo suficientemente preparado para ingresar como profesionales militares especialistas o como obreros en las Maestranzas, además de una importante inyección de técnicos para las compañías aeronáuticas civiles.

Los Aprendices de Farmacia del EA

Hubo otro modelo de aprendices en el EA que no tuvieron el mismo recorrido temporal que los anteriores, por estar ligados de manera muy específica al destino de los especialistas para los que se estaban preparando. Se trataba de los aprendices de Auxiliares de Farmacia. Cuando en 1939 y 1940 se cubrieron las primeras plazas de Practicantes de Farmacias, con origen en suboficiales titulados de los Ejércitos de Tierra y Armada, no fue sencillo encontrar en aquellos momentos, recién finalizada la Guerra Civil, jóvenes titulados y con la experiencia suficiente para cubrir las vacantes de esta especialidad que necesitaban. Hacía falta un largo proceso formativo, al tratarse de tareas múltiples y complejas, y que requería de las debidas garantías técnicas profesionales. De nuevo se acudió a la fórmula de los aprendices, pero esta vez de manera muy específica, únicamente para este servicio.

Se creó una escuela de aprendices en el Grupo Central de Farmacia de Burgos para formar a los que aspiraban a ser especialistas de segunda Auxiliares de Farmacia del EA[18]. La

formación tenía una duración de dos años, ampliable a un tercero para adquirir la aptitud, y no podían superar los 16 años de edad para ingresar, por lo que también era preciso el permiso paterno. Recibían la formación técnica específica, además de la cultural y la militar. Durante la formación, con régimen de internado militar, recibían los mismos haberes que un soldado voluntario, para su manutención con el mismo proceso descrito para el resto de los aprendices de especialistas; no podían causar baja de manera voluntaria, solo por enfermedad o expulsión y eran los únicos que podían optar a las convocatorias que para su especialidad se publicaran.

La última convocatoria de aprendices de farmacia fue la de 1952, cuando ya se tenía previsto que desapareciera la especialidad de Auxiliares de Farmacia, como sucedió diez años después. Fueron, por tanto, pocos los cursos, siete, y poco los alumnos que se convocaron, diez por cada uno de ellos.

Convocatoria/Año	Plazas
1ª/1946	10
2ª/ 1947	10
3ª/ 1948	10
4ª/1949	10
5ª/1950	10
6ª/1951	10
7ª/1952	10
Total	70

Conclusión

Apesar de la importancia y trascendencia que tuvieron en el tiempo para el EA, la historiografía no les ha prestado demasiada atención, siendo escasos los artículos a ellos dedicados, apenas tangenciales, y poco representativos. Este trabajo trata de poner en valor a aquellos jóvenes y a los centros que los formaron, para que la memoria no los olvide. Porque el tiempo la diluye y estos modelos de aprendizaje se van perdiendo en el recuerdo de manera inexorable, quedando apenas una sentida evocación entre los que la vivieron, de los que cada vez quedan menos.

La labor educativa y la trascendente obra social que representaron estos Centros quedó avalada por el esfuerzo que, en materias presupuestarias, de personal e infraestructura supuso para el EA ponerlo en funcionamiento y mantenerlos en el tiempo, con una importante excelencia educativa, por ello merece la pena ser recordado. En aquellos Centros ingresaron jóvenes en plena pubertad y salieron hombres perfectamente formados y socializados, que engrosaron las filas del Cuerpo de Suboficiales Especialistas del EA, del personal laboral no funcionarios en las Maestranzas Aéreas y de las aerolíneas comerciales que, al amparo del boom turístico, crecieron y se desarrollaron espectacularmente, cuando el Estado no tenía ni los medios humanos ni materiales para proporcionarlo. Fueron un total de 13.814 los convocados en todos los modelos; una cifra respetable que demuestra la importancia que el EA les concedió hasta el final.

Continúan estando en la memoria de Agoncillo y Logroño, así como en Virgen del Camino en León que, periódicamente reciben la visita de la asociación de antiguos alumnos, para perpetuar los lazos que tan íntimamente los ligaron a ellas.

NOTAS

1 Cárdenas Rodríguez, E. de: Escuelas de Aprendices en el Ejército del Aire, en Revista de Aeronáutica nº 2, de enero de 1941, págs. 89-92.

2 Ley de 30 de septiembre de 1939, por la que se dispone la creación de siete escuelas de «Aprendices de Aviación», instaladas en cada una de las Maestranzas de Aviación: Boletín Oficial del Estado (BOE) nº 292. El reglamento se publicó por orden de 10 de noviembre de ese mismo año: BOE. nº 318.

3 Naranjo JF:

- 2016: *Los suboficiales del Ejército de Tierra. La memoria de los olvidados (1931-1999)*, Maldonado, Tremp, págs. 169-173.

- 2018, *Los suboficiales del Ejército del Aire. Con los pies en la Tierra y la Mirada en el Cielo (1939-1999)*, Cuatro Hojas, Cáceres, págs. 128-133.

- 2019, *Los suboficiales de la Armada. Contra Vientos y Mareas (1940-1999)*, Cuatro Hojas, Cáceres, págs. 33-51.

4 La ley que creó los especialistas en los tres ejércitos fue de 16 de mayo de 1940: BOE. nº 129. Y las Escalas de Especialistas del EA se crearon por decreto de 13 de diciembre del mismo año: Boletín Oficial del Ejército del Aire (BOA). nº 23.

5 Decreto por el que se organiza el servicio de obreros militares, y del Cuerpo Pericial Aerotécnico del EA, de 14 de marzo de 1942: BOA. nº 39. Previamente, se habían publicado las normas para la organización y funcionamiento de la Dirección General de Material, de la que dependían las Maestranzas Aéreas y de ellas, las Escuelas de Aprendices del EA, por orden de 3 de abril de 1940: BOA. nº 96. Las Maestranzas se reorganizaron por decreto de 14 de marzo de 1942: BOE. nº 87.

6 Decreto por el que se somete a la inspección y tutela del Ministerio de Trabajo, las instituciones dedicadas a la enseñanza profesional de aprendices, de 11 de noviembre de 1943: BOE. nº 327.

7 Orden por la que se facilita el acceso a los cursos de Ayudantes de Ingenieros Aeronáuticos, de los alumnos de las Escuelas de Aprendices del EA, de 15 de enero de 1942: BOA. nº 11.

8 En un principio el saludo reglamentado era brazo arriba hasta que quedó abolido, pasando a ser el saludo militar el correcto.

9 En las distintas convocatorias, se suspendió la norma de la baja con carácter voluntario, y quedó como únicas formas de baja, la enfermedad o expulsión.

10 Decreto por el que se aprueba el reglamento de trabajo del personal civil no funcionario dependiente de los Establecimientos Militares, de 20 de febrero de 1958: BOE. nº 52.

11 Ley 58/1961, de 22 de julio, por la que se crea la Escuela de Formación Profesional Industrial del EA: BOE. nº 175. La ley de formación profesional se promulgó el 20 de julio de 1955: BOE. nº 202. Es interesante el artículo sobre la base de Agoncillo, del capitán ITA Ulises Corredor Florencio, aparecido en la revista Aeronáutica y Astronáutica nº 481, de enero de 1981 (págs. 31-39).

12 Decreto 611/1962, de 15 de marzo, por el que se clasifica como centro no oficial reconocido de formación profesional industrial, la Escuela de Formación Profesional Industrial del Ejército del Aire: BOA. nº 39.

13 Orden por la que se concede el derecho a ostentar estandarte, a la Escuela de Formación Profesional Industrial del Ejército del Aire, de 22 de febrero de 1964: BOA. nº 24. Tuvo una pequeña mención en la revista Aeronáutica y Astronáutica nº 283 (págs. 500-501), de junio de ese mismo año. El hecho tuvo una gran repercusión en la zona, debido a las numerosas personalidades que asistieron al evento. El estandarte fue donado por la provincia y ciudad de Logroño.

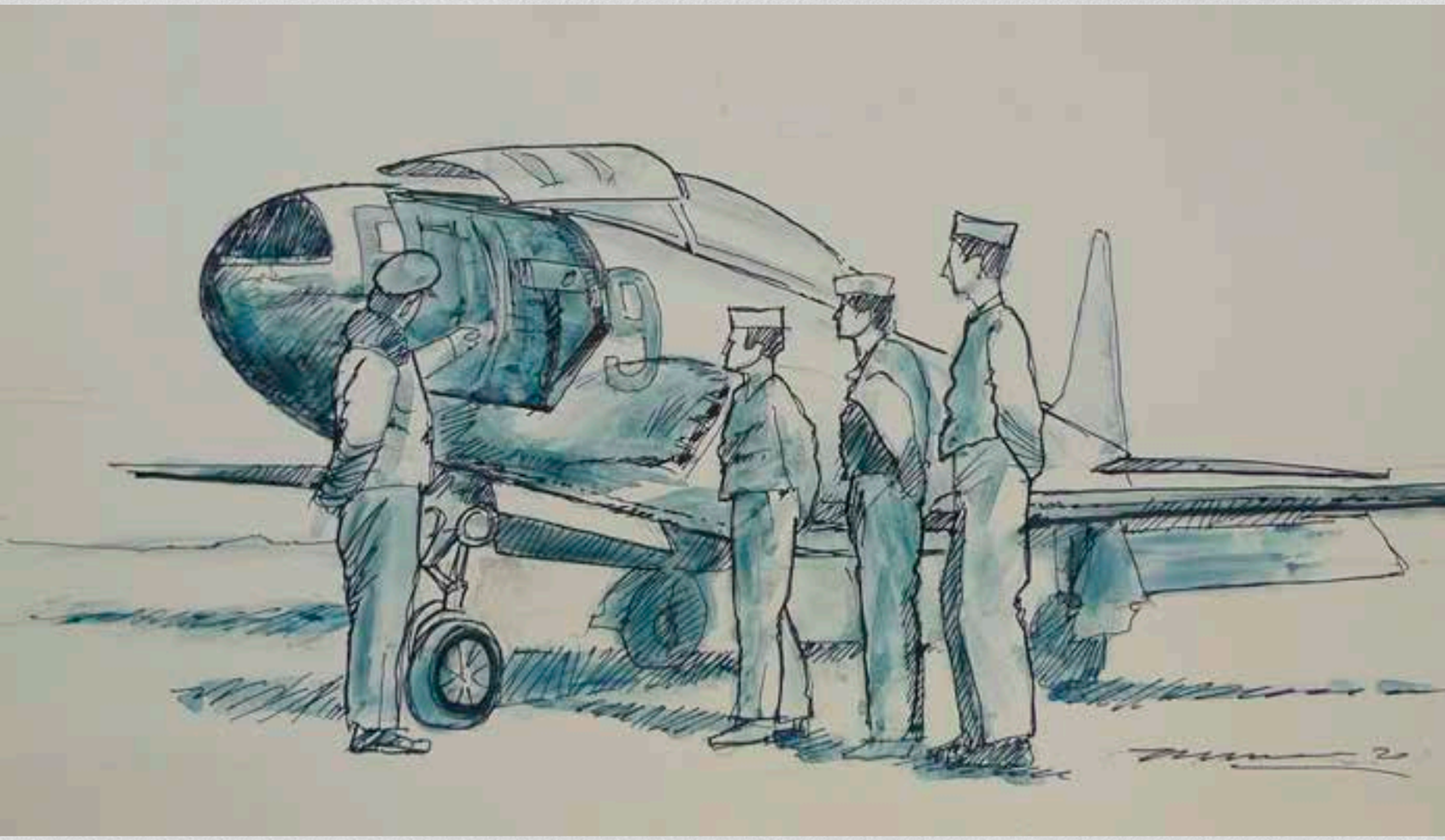
14 Orden por la que se crea la Escuela de Formación Profesional Industrial de Getafe, de 8 de julio de 1966: BOA. nº 82.

15 Ley 14/1972, de 4 de agosto, General de Educación y Financiamiento de la Reforma Educativa: BOE. nº 187. Por Orden de 27 de abril de 1972, del Ministerio de Educación y Ciencia, establecía que los Centros de Formación Profesional Industrial estatales, se transformarían en primer y segundo grado: BOA. nº 65. La Escuela de Formación Profesional de León, se creó por orden ministerial 1116/1974, de 11 de abril: BOA. nº 46.

16 Orden por la que se regulan las enseñanzas de Formación Profesional en los Centros docentes dependientes del Ministerio del Aire, de 28 de febrero de 1974: BOA. nº 42.

17 Ley 17/1989, de 19 de julio, reguladora del régimen del personal militar profesional: BOE. nº 172.

18 Orden de 1 de julio de 1947, especialistas y auxiliares de Farmacia: BOA. nº 79. La integración de los Centros de Formación Profesional Industrias del EA, se llevó a cabo por Decreto 3383/1973, de 21 de diciembre: BOA. nº 9/1974.



Breve antología de poesía aeronáutica

Adolfo Roldán Villén
Coronel de Aviación (Retirado)
Académico C. Real Academia de la Historia
Miembro de Número del CASHYCEA

Introducción

El tema aéreo, aparece disperso en los sondeos de la más remota antigüedad, desde el origen del vuelo, tanto si nos referimos al sentido mitológico, encarnado en un dios, como al referirnos al sentido religioso del relato bíblico. Por tanto, no es de extrañar que existan testimonios escritos (documentos literarios) relacionados con lo aéreo desde hace miles de años.

Decía Antoine de Sant-Exupéry: «para escribir hay que tener algo que decir». Posiblemente, pero no cualquier cosa, y es que lo que vale la pena compartir solo puede proceder de algo extraordinario, requisito que en mi opinión debe existir para tener algo digno que escribir.

Hay pocas actividades que nos recuerden cual es nuestra realidad y que somos vulnerables, como el volar. Por tanto, en el alma de cada aviador hay un poeta, algunos no lo reconocen y sólo lo sienten, lo guardan en lo más profundo de su intimidad, pero lo saben. Otros lo aceptan y lo llevan consigo, finalmente están aquellos, conscientes de ser testigos de la belleza que rodea el vuelo, les obliga a convertirse en narradores, o poetas, y forman parte de este capítulo especial del arte de escribir, llamado Poesía Aeronáutica.

Podemos decir, cuando nos referimos a la poesía aeronáutica, que «el espíritu del vuelo no yace en el avión sino en el aviador, del que emanan los actos para pilotar su aeronave y las palabras que reflejan la experiencia». Por eso la única poesía aeronáutica vive en la obra de algunos pilotos, a veces ignorada y otras veces no publicada, y en las letrillas y canciones que brotaron espontáneamente durante las guerras, en las residencias de oficiales, pabellones o en los aeródromos…

Cuando el 17 de diciembre de 1903, los hermanos Wright lograron que el *Flyer I* se elevara del suelo, no cabe duda que surgía una nueva perspectiva que traería repercusiones de toda índole y, entre otras, culturales.

Desde el aeroplano hasta el avión de nuestros días, ha marcado en la literatura universal y en la española en particular, una nueva visión del mundo, que se ha plasmado tanto en la lírica como en la épica.

Ciñéndonos al territorio de la poesía, la fascinación por el vuelo del aeroplano se concentra en los trabajos de famosos literatos que van desde Miguel de Unamuno hasta las vanguardias.

Así, D. Miguel de Unamuno, en un pequeño poema escrito en 1915 titulado «Al Aeroplano» decía:

Volando cantan hélices de acero;
Ya viene el tiempo de robusto encanto,
Graznan los cisnes al morirse o callan,
Se baña en nubes rígido aeroplano.

Mientras que escritores y poetas vuelcan su pluma en los fascinantes artilugios voladores, como les denomina el catedrático de Salamanca, los pilotos apuntan a nuevas gestas dentro del incipiente mundo de la aviación. En febrero de 1926 finaliza el vuelo del Plus Ultra entre Palos de la Frontera y Buenos Aires. Se realizan las expediciones entre España-Filipinas y España-Guinea. El avión comienza a verse en los cielos españoles y otro gran poeta Eliodoro Puche publica, 1926, «Cruza un Aeroplano» en el que el autor renuncia a la pureza «ultraísta» para humanizar el ingenio.

«Como un ruiseñor joven
El tiburón mecánico, cantaba
Sus canciones de hoy,
Con trinos de mañana
Ha cruzado como una lanzadera,
El tiburón sonoro…
De sus alas
Metálicas pendía
Zumo de sol en luminosas algas».

Poetas míticos

El tema aeronáutico en la poesía tiene su precedente en la más remota antigüedad. Comenzando por la fuente conocida más antigua, el mito de Dédalo e Ícaro. Homero en su obra «la Ilíada» trata el tema, continúa Sófocles en el siglo V antes de Cristo, incluyendo el asesinato de Perdix a manos de Dédalo, pero es Eurípides en su obra «Los Cretenses» donde nos informa de quien ordenó construir el Laberinto.

Aunque es conocido el citado mito, la versión de Ovidio en su «Metamorfosis» es la más completa. Un fragmento de dicho poema es:

«Apresado en el tedio
Del exilio lejano,
Dédalo languidecía
Suspirando por su país natal.
El mar le impide la huida,
Y por eso monologa:
A través de tierra y mar
Nos apresa ominoso yugo,
¡Oh, cruel Minos que nos retienes!
Pues bien, huiremos por el aire,
Libre de tu poderío».

Dédalo personifica al artista completo, arquitecto, escultor e inventor. En Creta construyó el laberinto y una serie de estatuas que le dieron fama. Pasifae, la mujer del rey Minos, protector de Dédalo, enamorada de un toro, recurrió al poder de invención de Dédalo para que le construyese una vaca de madera dentro de la cual se acomodó Pasifae para entregarse al toro. De esta forma nació el Minotauro. Enterado el rey, de la infidelidad de su esposa encerró a Dédalo y a su hijo Ícaro en una prisión (el laberinto) por haberla ayudado.

Ícaro empujado por su padre, se valió de unas alas unidas al cuerpo con cuerdas para escapar del laberinto. Pero se equivocó al desobedecer las instrucciones del padre, acer-

cándose demasiado al sol, por lo que se derritió la cera que unía las alas al cuerpo y el joven cayó al mar.

Esta leyenda dio lugar al poema «Ícaro y Dédalo, necedades de tontos y avisos de cuerdos», de la que damos un pequeño fragmento en su ortografía original:

«Necios, que el viento seguís
De un Ícaro, a quien le dieron
Dédalos de ingratitudes
Las plumas para sus vuelos.
Que importa, que sus Penachos
Sean Gaviotas del Viento,
Si de la Región del Aire
Es Barco sin rumbo cierto».

La Caída de Ícaro (óleo sobre tabla de Pieter Paul Rubens)

Es curioso que en las leyendas que nos hablan de máquinas voladoras, se citan enorme cantidad de personajes que, o bien fueron inventores de estos aparatos o bien volaban en ellos pero, curiosamente, ningún autor cita a Alejando Magno. En «el Libro de Alexandre», atribuido a Juan Lorenzo Segura, se recoge un largo poema en el que se describe una máquina voladora inventada y pilotada por el rey Macedonio. Veamos un fragmento del mencionado poema:

«Alejandro el bueno, potestad sin frontera,
Imaginó una cosa, yendo por la carrera:
De cómo conseguiría o poyo o escalera
Para ver todo el mundo, como yace, o cuál era.
Hizo traer dos grifos, que son aves valientes,
Los acostumbró a carnes saladas y recientes,
Los tuvo muy avezados de carnes convenientes,
Hasta que se pusieron gordos y muy valientes.
Hizo hacer una capa de cuero muy sobado,
Donde cupiera un hombre con amplitud, posado;
Uniéronla a los grifos con un firme atado,
Tal, que no rompiera con un hombre pesado.

Puso al fin de una pértiga la carne bien clavada
En medio de los grifos, pero bien alejada;
Ellos, para cogerla, dieron grande volada;
Creyéronse cebar, mas no les valió de nada.
Alzábales la carne cuando quería subir,
Íbala bajando si abajo quería ir;
Dónde veían la carne, allá iban a seguir,
No los culpo: el hambre es mala de sufrir».

Figura quimérica que tiene su mitad superior con cuerpo de águila, orejas de león y la otra mitad cuerpo de león

En un día cualquiera del año 875, en la ciudad de Córdoba, como cuenta el historiador Philip Khuri Hitti, Abbás Ibn Firnás, sabio bereber afincado en dicha ciudad, fue el primer ser humano, conocido, en hacer un intento científico de vuelo. Tras el accidentado final, se publicaron varias sátiras afeando el intento. Transcribimos un fragmento de la escrita por el poeta Mu´min ibn Sa´íd:

Idealización del vuelo de Ibn Firnás (dibujo de Elena Ordóñez)

Quiso aventajar al grifo en su vuelo,
Y solo llevaba en su cuerpo las plumas de un buitre viejo

Muchos años tienen que pasar hasta encontrar un nuevo poema con tema aéreo. Un ingeniero valenciano diseñó un carro volante, que en 1773 grabó Joaquín Fabregat. Dos años más tarde se editó en Madrid «El carro volante», folleto en el que se reproduce el carro de Valencia y en cuya lámina pueden leerse estos dos pareados:

«No es mucho que vuele el buey
Si vuela el carro también.
Por agua, por viento y tierra,
Surca el carro, anda y vuela».

Coche Volante Valenciano (Hz.Ft). Grabado por Joaquín Fábregas en 1793. Se describe como una figura curvilínea que apoya sobre tres ruedas, con seis asientos y con una lámina con la banderola de Valencia y otra con una paloma.

Poetas medievales y del simbolismo

La aventura de Abbás ibn Firnás, primer aviador de la historia, que voló en Córdoba en el siglo IX, no quedó olvidada y en el siglo XVII en el romance «El viaje entretenido», del madrileño, Agustín de Rojas Villandrando, se narra como un viejo labrador intentó, vestido de plumas y lanzado por su hijo, acortar por el aire desde el otero donde vivía a su heredad de la vega. Decía así el poema:

«Has de saber, hijo mío,
Que he pensado una gran traza
Para no venir a pie
A la heredad desde casa,
Y es que, si con gran fuerza
Aquestas alas me ataras
A los brazos, pienso yo
Que, cual las aves, volara».

EL VIAGE
ENTRETENIDO DE
Agustin de Rojas, natural de
la villa de Madrid.
CON VNA EXPOSICION DE
Año 1614.
CON LICENCIA.

Portada del libro de Agustín de Rojas "El viaje entretenido". Novela que trata gran variedad de temas y géneros incluidos de prosa y poesía.

Juan de Aguilar (1577-1634), distinguido humanista, como le llamó Menéndez Pelayo, nació en Rute (Córdoba), figura principal de la llamada Escuela de Antequera del XVII fue un excelente poeta y traductor de los clásicos, elogiado por Lope de Vega. Desgraciadamente solo conocemos dos de sus obras, su magnífica «Oda segunda de Horacio» y «Epigrama de elogio a Pedro Espinosa». De la primera damos un fragmento:

«Tú, que de grande altura
A hija de Atlante nombre diste,
Muda tu figura,
En vuelo venturoso descendiste,
Y desde bello joven te venciste.
Gustando de llamarte
De César vengador, ¡oh joven claro!
Al cielo, que es tu parte,
Muy tarde vuelvas,
Y con gozo raro
Des al romano pueblo eterno amparo,
Y algún ligero vuelo
No te nos quite; aunque los vicios nuestros
Te ofenden en el suelo,
Primero en él tus grandes triunfos diestros
Canten el sacro monte los maestros».

Pocos años más tarde, en 1780, se publica un libro firmado por Diego Díaz Monasterio —seudónimo del historiador canario José Viera y Clavijo— «Los Ayres Fixos» donde en su canto sexto llamado «La Machina Aerostática» escribe, un poema de homenaje a la aerostación al que pertenece el siguiente fragmento:

«Tú Montgolfier, tú fuiste el primero,
Que emulando de Architas, la paloma,
Del vapor más sutil y Gas ligero
Llenaste un vasto globo y gran redoma:
Tú vestiste el balón de fino cuero,
De lienzo, o tafetán dado de goma:
Tú viste subir à lo más alto
Con tierno gozo, y propio sobresalto».

Los Ayres Fixos, grabado del autor J. Viera y Clavijo y portada de su libro.

El labrador asturiano Cypariso, metido a poeta, publicó en 1784 un curioso libro en octavas, elogiando la brillante invención del globo aerostático. Parte de una de sus octavas decía así:

«Del Narcea a la orilla cristalina
Estaba yo una tarde discursivo,
Cuando oigo resonar una bocina
Con eco penetrante y eco activo:
Escucho atento, que una peregrina
Rara voz me saluda; y que percibo
Que me dice: Los hombres ya volaron,
Y a la región del viento se marcharon».

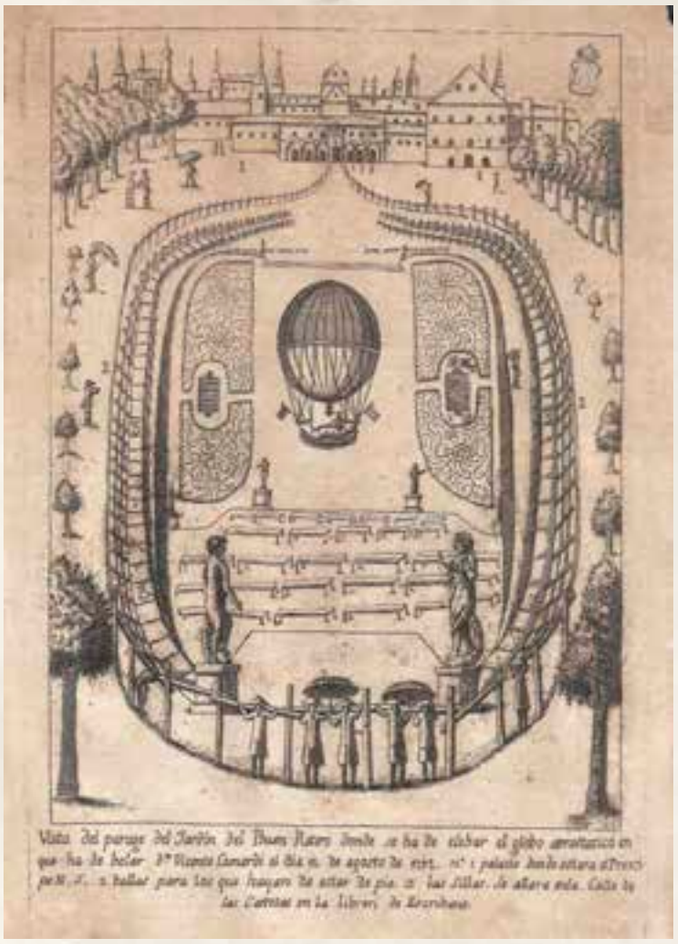
En agosto de 1792, Vicente Lunardi, realizó una ascensión en globo desde el Real Sitio del Buen Retiro que terminó en el pueblo de Daganzo de Arriba (Madrid). Muchos fueron los poetas que contaron la citada hazaña, valga como ejemplo este fragmento de un soneto rebosante de pintoresco entusiasmo:

«De la ciencia hoy un rasgo solamente
A tanta maravilla, de contado
Aventaja sin duda el gran desvelo;
Y al Químico, Filósofo, y la gente,
Tu valor, ¡oh Lunardi!, ha embelesado,
Porque elevas tu fama al mismo cielo».

En 1847, cualquier actividad aerostática que se celebrara era rápidamente reflejada en los medios periodísticos de la ciudad escenario de los hechos.

Mr. Arban, un célebre aerostero de la época, antes de subirse a la barquilla para una exhibición, repartía octavillas con versos muy populares.

«…Y en todos cuantos pueblos visitara
Fácilmente no he visto quien conmigo
Al través de los aires se lanzara,
De un genio emprendedor solo al abrigo:
Más, Barcelona, esa ciudad querida
Hoy mi dicha engrandece: en ella al punto».



Lugar del Jardín del Buen Retiro donde se elevó Vicente Lunardi el 12 de agosto de 1792.

José Alcalá Galiano, poeta y político progresista, escribía en 1871 unos versos que denominó: «ALAS», que dan idea de la amplia visión del futuro aeronáutico que tenía el autor, si se tiene en cuenta que por aquel entonces solo volaban las aves y los globos. Esto decía don José:

«¡Así por los aires los tristes guerreros
Caerán confundidos en ciego tropel!
Como un torbellino de carnes y aceros
Que lleva escondida la muerte con él.
Con ayes y gritos caerán enlazados;
Más antes que acabe su curso veloz;
Serán por la muerte sus ojos cerrados,
Faltando a sus pechos el aire y la voz».

Aurelia Castillo de González, (Puerto Príncipe 1842-Camagüey 1920), escritora cubana de cuentos y poemas, fundadora de la Academia de las Artes y de las Letras de La Habana, publicó en agosto de 1913 en la Revista «Blanco y Negro» un poema del que citamos el siguiente fragmento:

«Sube el globo arrebatado,
Sube más… pero al fin baja,
Y por el cielo arrastrado
Es de un cadáver mortaja.
De la ambición en el vuelo
Hay quien de alma se despoja,
Y honra, amor, familia al suelo
Como inútil lastre arroja».

Guillaume Apollinaire (Roma, 1880-París, 1918), poeta, novelista y ensayista, nacionalizado en Francia, inventor del término surrealismo, escribió poemas inspirados por la I GM, desde la trinchera. De tema aeronáutico nos dejó el poema «El avión» del que escogemos el siguiente fragmento:

«Franceses, ¿que habéis hecho de Ader el aéreo?
Le quedaba una palabra, ya no queda nada.
Cuando hubo juntado los miembros de la ascesis
Como estaban sin palabra en la lengua francesa
Ader se hizo poeta y nombró al avión.
Oh pueblo de París, vosotras Marsella y Lyon
Todos vosotros, ríos franceses, vosotras, francesas montañas
Habitantes de las ciudades y vosotros, gente de las campiñas
El instrumento para volar se llama avión».

Comienza el siglo XX, y en los primeros años se publica «el Manifiesto de Marinetti» (1909), donde piloto y avión son un todo, idea que alcanzará a todas las artes, en particular a la literatura. Entre sus características podemos destacar el amor al peligro, el valor, la belleza de la velocidad y la glorificación militar (enseguida se crean los Ejércitos del Aire).

Marinetti, escritor italiano, un año después lanzará una proclama futurista en la que manifiesta que la técnica del verso libre es bienvenida y en la que la palabra es liberada de su significado y de su corsé tipográfico. La literatura elegirá, por tanto, nuevos temas: la máquina, el avión, la energía eléctrica, el deporte, etc. El lenguaje suprimirá los adjetivos y los adverbios para la «destrucción de la sintaxis», dejando las palabras en libertad.

Si existe algo que caracterice las primeras décadas de este siglo XX, es indiscutiblemente el advenimiento de las vanguardias[1] (movimientos literarios que se oponen al pasado y proponen nuevas concepciones de las letras) que rompieron con el inmovilismo que había cubierto la totalidad del arte en los siglos anteriores.

El acercamiento a la literatura futurista incluía además el desprecio por las normas de puntación, la estructura visual del texto y el uso del neologismo. Estas técnicas ayudaron a expresar los nuevos conceptos.

En España, su fusión con las corrientes creacionistas dieron lugar a un movimiento propio que fue el ultraísmo.

Un claro ejemplo de poema ultraísta lo tenemos en el «Madrigal Aéreo» (1919) de Guillermo de Torre publicado en la revista «Grecia», del que transcribimos el fragmento:

«Panorama vibracionista
Galería de máquinas
Dínamos
Una corona de hélices
Magnífica testa de
Fémina porventurista
¿Hacia qué hemisferio nordesta tu brújula cardiaca?».

Por otro lado, en 1916, Vicente Huidobro, poeta chileno, creó un movimiento poético, creacionismo, que defendía la autonomía de la creación artística frente a la realidad cósmica. Entre las figuras de este movimiento podemos citar a Gerardo Diego y Juan Larrea.

Gerardo Diego escribió el poema «Hallazgo del Aire» del que extractamos el siguiente fragmento:

«Paz otra vez, sosiego
Los niveles, unánimes.
La alondra en su peldaño.
En el suyo el arcángel.
La casa de Loreto
Navega por el aire».

Un fragmento del poema de Huidobro «Aeroplano» ratifica su expresión más creativa.

«Una cruz
Se ha venido al suelo
Un grito quebró las ventanas
Y todos se inclinan
Sobre el último aeroplano

Vicente Huidobro, poeta mayor y figura destacada del creacionismo.

El viento
Que había limpiado el aire
Naufragó en las primeras olas
La vibración
Persiste aún
Sobre las nubes».

Asimismo, Huidobro escribió el poema «Alerta» del que extractamos un fragmento:

«Sobre el cielo de París
Otto Von Zeppelín
Las sirenas cantan
Entre las olas negras
Y este clarín de la Victoria
Cien aeroplanos
Vuelan en torno de la luna
Paga tu pipa».

Emilio Bobadilla, escritor, crítico literario y periodista, nacido en Cuba en 1862, poeta vinculado al Naturalismo[2] que escribió el poema «La poesía de la destrucción» en la que entre otras cosas dice:

«En el aire, aeroplanos fuertes en la montaña;
Trincheras en las lomas; cañones en la sierra;
En la vega, entre flores, la pérfida artimaña,
¡Todo lo que demuele y todo lo que aterra!».

En el año 1919, el poeta José María Romero Martínez, también en la revista «Grecia» —la musa del ultraísmo— publicó su «Canción del Aeroplano»:

«Abandona la tierra y dirígete al cielo,
Mi águila blanca, de alas enormes y vibrantes
Eleve tu hélice potente,
Entre torbellinos de aire,
Elévate en el espacio sigue tu ruta hacia el azul».

Asimismo, la guerra y sus consecuencias han estado presentes en la poesía desde el primer gran conflicto mundial hasta nuestros días. Fue en el periodo entre guerras cuando el tema aéreo alcanzó su cima. Ayudó a ello los movimientos literarios genuinamente españoles (ultraísmo, creacionismo[3] y surrealismo).

En este contexto escribió Rafael Alberti su poema «El aviador»:

«Madre ha muerto el caballero
Del aire, que fue mi amor.
Y en el mar dicen que ha muerto
De teniente aviador
¡En el mar!
¡Qué joven madre, sin ser
Todavía capitán!».

Monumento de homenaje a Rafael Alberti, en el Puerto de Santa María (Cádiz).

El aeroplano aparece en 1923 como uno de los inventos extraordinarios, que junto al automóvil y al teléfono debían cambiar el mundo poético y dar por terminado el «simbolismo[4]» que para los españoles, no era otro que el «modernismo[5]» impuesto por Rubén Darío. En España este fenómeno literario tardaría muchos años en cuajar, pero cuando lo hizo, fue con movimientos locales, como el «Ultraísmo» y el «Creacionismo».

Como escritores fieles a la vanguardia, durante algunos años cabe citar a Eliodoro Puche que, en 1926, publicó un clásico poema ultraísta «Cruza un aeroplano».

«El tiburón del aire
Que cruzó esta mañana
Por el azul, traía de otro cielo,
En sus aletas, luminosas algas».

También es de destacar el poeta sevillano Rafael Lasso de la Vega (marqués de Villanova) que escribió el poema ultraísta «Aviones» del que extractamos el siguiente fragmento:

«Los aviones tienen siempre
Desplegadas las alas
Posados sobre la tierra
Guardan la actitud de su vuelo
Peces voladores
En la piscina celeste
Rizan el rizo en espirales
Mejor que pájaros».

En el territorio de la poesía, la fascinación por el vuelo del aeroplano se concentra en la producción que va de 1915 a 1930, de Miguel de Unamuno a las vanguardias. Unamuno ya escribía sobre el dirigible, antecesor de la máquina (avión): «Hoy he visto volar una ballena sobre el Sena/dos labios cerrados en un beso/Volaba la ballena/y no era alada».

Asimismo, el catedrático salmantino, publicó un poema «Al Aeroplano» (1915), donde considera a este medio aéreo «un artilugio, un ángel desalado que da cabriolas en busca de la fe de Don Quijote». Su poema decía así:

«Volando cantan hélices de acero,
Ya viene el tiempo de robusto encanto,
Graznan los cisnes al morirse o callan,
Se bañan en nubes rígido aeroplano».

Escritor y Catedrático de Salamanca Miguel de Unamuno.

Pablo Neruda, poeta chileno nacido en Parral en 1904, estudió en el Liceo de Temuco comenzando su carrera diplomática en 1927 como cónsul de su país en Calcuta, más tarde en Buenos Aires y en 1933 en Madrid. Murió en Chile en 1975. Escribió en 1959 «Cien sonetos de amor» del que destacamos un fragmento aeronáutico:

«Hay que volar en este tiempo, ¿a dónde?
Sin alas, sin avión, volar sin duda:
Ya los pasos pasaron sin remedio,
No elevaron los pies del pasajero.
Hay que volar a cada instante como
Las águilas, las moscas y los días,
Hay que vencer los ojos de Saturno
Y establecer allí nuevas campanas».

Homenaje a Pablo Neruda (Ricardo Eliécer Naftalí Reyes Basoalto, en San Salvador (El Salvador, 2004)

Antonio Cipriano José María Machado Ruiz, conocido por «Antonio Machado», nació en Sevilla en 1875 y murió en 1939 en Colliure (Francia). Poeta, dramaturgo y narrador español, perteneciente a la generación del 98. Escribió un poema aeronáutico «Recuerdos de fiebres y sueño», una de cuyas estrofas dice así:

«¡Qué fácil es volar, que fácil es!
Todo consiste en no dejar que el suelo
Se acerque a nuestros pies.
Valiente hazaña ¡el vuelo!, ¡el vuelo!, ¡el vuelo!».

Grandes vuelos

Años antes de iniciarse la época de los grandes vuelos españoles, un autor filipino anónimo, intuyendo el vuelo de la Patrulla Elcano de Madrid a Manila escribió un poema del que entresacamos el siguiente fragmento:

«En el curso del tiempo desenvuelto,
Tú, España, volverás ¡que amor no ha vuelto!
Presa en la red del propio bien perdido,
Serás un ave enferma de añoranza
Que va a volar cuando la tarde avanza,
En dirección al solitario nido…».

Como homenaje a los aviadores que efectuaron la proeza del vuelo de Palos de la Frontera a Buenos Aires, el jesuita José M. González, publicó el 8 de febrero de 1926 en el periódico «El Imparcial» de Montevideo una oda de la que transcribimos un fragmento:

«"Plus Ultra", con voz mágica, resuena en el Atlántico
Cual música dulcisona de un armonioso cántico
Que en vítores, hosannas y júbilo triunfal.
"Plus Ultra", allá en el fondo del pecho hispano vibra
Al par que se conmueve la delicada fibra
Que evoca el patrio suelo, los hijos y el hogar».

El gran autor dramático, poeta del Modernismo, periodista, guionista cinematográfico Luis Fernández Ardavín, (1891-1962) también se asomó a la poesía aeronáutica. Publicó libros de poesía, más de una docena de obras dramáticas, cultivó el relato corto y trabajó como libretista de numerosas zarzuelas. Los guiones de cine escritos, que dirigió su hermano Eusebio, fueron adaptaciones de sus obras. Presidió la Sociedad General de Autores de España desde 1952 hasta su muerte.

«A los tripulantes del Plus Ultra» en febrero de 1926, fue su poema aeronáutico del que escogemos el fragmento siguiente:

«¡Plus Ultra!... ¡Lepidóptero de prodigiosas alas,
Élitros de madera, músculos de metal!
¡El que surcas las olas y las nubes escalas
Con el viento solemne de un águila caudal!
¡El que saltas, con una precisión milagrosa,
Sin desviar la ruta ni mover el timón,
De la costa a la isla, de la isla al peñón,
Con igual sencillez que de una rosa
Salta y viene a caer la mariposa
En la islilla menuda de un capullo en bolón!
¡Salve! Nave magnífica, frágil e inteligente,
¡Qué en tres saltos mortales de trágica acrobacia,
Qué hay entre el Viejo y Nuevo Continente!».

En 1929, el avión «Oiseau Canari» (Pájaro Amarillo), pilotado por Lefevre, Assolant y Loti, que efectuaba el raid Boston-París, se vio obligado a aterrizar por falta de combustible, en la playa de Oyambre. En el otoño de ese año, se inauguró un monolito en dicha playa que además del grupo escultórico se grabó en su parte posterior un soneto del poeta cántabro Jesús Cancio (Comillas 1885- Polanco 1961).

Conocido como el Poeta del Mar, por ser uno de los grandes cantores del mar y uno de los más finos líricos montañeses. Del soneto grabado extractamos el siguiente fragmento:

«Aquí hizo alto en su glorioso vuelo
Un águila de espíritu romántico
Que atravesó el desierto del Atlántico
Entre el asombro de la mar y el cielo».

Día de inauguración del monolito en recuerdo del Pájaro Amarillo en la playa de Oyambre (Comillas, Santander)

Poesía aeronáutica en la guerra

Francisco Vives Camino, hijo de Pedro Vives, primer jefe del Servicio de Aerostación, ingresó en la Academia de Ingenieros de Guadalajara y desarrolló una brillante carrera militar obteniendo el empleo de teniente general del Ejército del Aire. Además de finalizar los estudios de Ingeniería Aeronáutica y participar en la guerra civil de 1936, desarrolló sus dotes intelectuales escribiendo poemas aeronáuticos. En marzo de 1938, en Magallón, escribió el «Romance de los Trimotores» del que extraemos lo siguiente:

«De aquellos curtidos moros… legionarios.
Que en los trimotores vinieron volando.
Algunos, muy pocos
Quedan en inválidos.
Mas los trimotores grandotes, pesados,
Siguen en la lucha, como el primer día,
Y no tienen prisa ni sienten desmayos».

Recreación pictórica del Romance de los Trimotores de Francisco Vives

Un mes más tarde, en Teruel, Vives escribió el «Romance de las Cadenas» del que extractamos un fragmento:

«Sobre el centro del brasero.
Corazón de la defensa.
El aviador cadenero
Acomete de cabeza.
Y luego, en grandioso quiebro
Libra el cuerpo de la hoguera
Sintiendo el escalofrío
De muerte que pasa cerca».

Finalmente, Vives en 1962 escribió en Pollensa el «Romance de los tres últimos hidros de Pollensa» del que escogemos el siguiente párrafo:

«Pájaros voladores
Del aire marinero,
Cunas de aviadores
Viejos lobos de mar».

Durante la Segunda Guerra Mundial Jules Roy mandó un escuadrón de la RAF, posteriormente se unió a las fuerzas francesas libres, terminando su vida militar en 1953 con el grado de coronel. Fue un escritor francés muy prolífico y también polémico. En nuestra Revista de Aeronáutica publicó en 1964 un poema «Plegaria por los pilotos caídos en filas enemigas» del que entresacamos un fragmento:

«Tened piedad, Señor de los pilotos caídos
En filas enemigas
Con estrépito de truenos
Sucumbieron después de luchar como Rolando
Contra una bandada negra de jóvenes buitres.
Largo tiempo revolotearon por el cielo
Como palomas sorprendidas en un gran tumulto
Abisal
Y luego la tierra cayó sobre ellos
Como la luna de nuestro Apocalipsis».

Manuel Altolaguire, poeta de la generación del 27, escribe un poema a un héroe de las FARE (Fuerzas Aéreas Republicanas Españolas) «Carlos Colom, héroe del pueblo» del que transcribimos un fragmento:

«Por España, por el aire,
Vuela el capitán del pueblo
Y ve los ríos de sangre
Regando los cementerios;
Ríos de sangre, ríos de sangre
Reflejando los incendios».

Concha Espina (Santander 1869-Madrid 1955), novelista, poeta, dramaturga, cuentista y ensayista coetánea de la ge-

Placa con el busto de Concha Espina en el pueblo maragato de Castrillo de los Polvazares (León).

neración del 98. Fue Premio Nacional de Literatura en 1927. Al finalizar la guerra civil, publicaba en un periódico nacional un soneto que en una de sus estrofas decía:

«Codiciosa de todo lo que sube
Enarbolé mis ojos a los cielos
Sobre la ronda altiva de unos vuelos
Que atravesaron la dorada nube».

Miguel Hernández Gilabert, (1910-1942). Poeta autodidacta, perteneciente a la Generación del 27, que sin estudios aprendió las bases de la poesía, guiándose de los grandes maestros de la literatura. Conocemos de él dos poemas aeronáuticos «El Vuelo» en el que dice:

«Sólo quién ama vuela. Pero ¿quién ama tanto
Que sea como el pájaro más leve y fugitivo?
Hundiendo va este odio reinante todo cuanto
Quisiera remontará directamente vivo.
Amar…Pero ¿quién ama? ¿Volar ?…Pero ¿quién vuela?
Conquistaré el azul ávido de plumaje,
Pero el amor, abajo siempre, se desconsuela
De no encontrar las alas que da cierto coraje».

Del segundo poema «El vuelo de los hombres» extractamos:

«El vuelo significa la alegría más alta,
La agilidad más viva, la juventud más firme.
En la pasión del vuelo truena la luz, y exalta
Alas con que batirme.
Hombres que son capaces de volar bajo el suelo,
Para quienes no hay ámbitos ni grandes imposibles,
Con la mirada tensa, prorrumpen en el vuelo
Gladiadores, temibles».

El humor en la poesía aeronáutica

El humor no está ausente en la poesía aeronáutica como lo prueban estos fragmentos:

Antonio Casero Barranco (1874-1936), dramaturgo, poeta y novelista es considerado como el poeta del Madrid castizo. En enero de 1906 escribía en ABC:

«- ¡Hola,
So gruesa! ¿Usté aquí otra vez?
Creí que estaba usté ahora
Por los aires.
-¿Por qué causa?
- Caprichitos de la moda,
Como ascienden el "Vencejo"
Y el "Alcotán", no es chacota
El que ascienda usté, que hay otros
Globos de más baja estofa
Y no le quepa a usté duda
Que si usté se lanza, vola».

Asimismo, con motivo de la boda de S.M. el rey Alfonso XII (1906), un cateto madrileño le cuenta a su familia la salida de globos que tuvo lugar en aquellos días. Un fragmento de Paco Sánchez Gordejuela decía:

«Subió un globo despacito
Y otro después, y otro luego…
¡Qué número tan bonito,
Parece cosa de juego!
Doce eran, según mi cuenta;
Subieron tan bien los doce…
¡Rediez y lo que se inventa
Para que la gente goce…!».

José Rodao (1865-1927) escritor, periodista y poeta español. Además de profesor de primera enseñanza, fue poeta lírico y autor festivo. Entre sus poemas encontramos uno al que pertenece el fragmento siguiente:

«Cruzó un globo el espacio, y a un pollino
Que, con la carga a cuestas,
Marchaba remolón y cojeando
Por una carretera,
Le dijo:"Adiós, jumento;
Apresura la marcha, a ver si llegas
Antes que yo, que marcho velozmente
A la inmediata aldea…
¡No había reparado que eres cojo
Y no puedes correr…! ¡Chico, dispensa!».

En una tertulia en Francia el constructor de aviones Esnault Pelterie se refirió al sabio alemán Oberth que demostró que se podría construir un cohete con una velocidad de unos cuatro mil metros por segundo. Pelterie por su cuenta llegó a la conclusión que podía hacerse el viaje de la Tierra a la Luna y predijo que al poco tiempo (estamos en 1926) se podría viajar de París a Nueva York en veinticuatro minutos. Esta anécdota la transformó en poesía humorística el escritor y poeta Fermín Gil de Aincildegui, que colaboró periódicamente en la Revista Aérea.

«¡Qué delicia será dejar el mundo
Sin que la gravedad a él nos sujete
Yendo a cuatro mil metros por segundo
Montados en la cola de un cohete,
Y tener la fortuna
De ir en un periquete
A ponerse en los cuernos de la Luna,
Sin que eso de los cuernos nos inquiete».

Carlos Haya, hombre de estudio, preparado e inteligente, militar del Cuerpo de Intendencia y aviador, cuya vida aeronáutica fue de una intensidad espectacular (plusmarquista mundial de varias pruebas en vuelo), inventor autodidacta ideó y desarrolló un integral giroscópico que fue patentado en numerosos países. Inició sus vuelos en la guerra civil realizando misiones en el «puente aéreo» y abasteciendo y apoyando al Santuario de Ntra. Sra. de la Cabeza. Con anterioridad participó en la guerra de África donde en sus ratos de ocio escribió un poema de humor sobre una acción guerrera de su compañero y amigo Cipriano Rodríguez «Cucufate» que bombardeó a los suyos. Un fragmento del mismo dice así:

«Iba el 127
Buscándose buenos blancos
Ya se sale ya se mete
Por cortados y barrancos
Cuando el Cucufate vil
Vio un grupo de sarracenos
Compuesto de unos dos mil
Moros más o moros menos.
Loco el hombre de alegría
Ante tamaña ocasión
Exclamó ¡Esta es la mía!
Y organizó la función».

Poesía moderna

Con los poetas de la generación del 27, el tema aeronáutico adquiere valor como motivo poético.

La poeta Concha Méndez, cuyo propósito en la vida era viajar y conocer otras tierras y culturas, no sació su sed de aventura con su primer viaje a Inglaterra (1929). Fue primero novia de Luis Buñuel y más tarde se casó con Manuel Altolaguirre, del que se separó en su etapa de exilio en Cuba. Méndez no se conformó con este viaje pues su espíritu necesitaba, para escapar definitivamente del ambiente opresivo de su familia, introducirse en otros ambientes que le permitieran su desarrollo intelectual. Concepción Méndez Cuesta, verdadero nombre de Concha Méndez, nació en Madrid en 1898. Poeta, autora de teatro y guionista fue contemporánea de la generación del 27 y es principalmente conocida por su obra poética. Incorpora en sus versos todo aquello que en los años veinte representaba la modernidad, el deporte, el cine, los automóviles, la aeronáutica, etc. Murió en México en 1986. Escribió un libro de poemas titulado «Surtidor», en el que incluye el siguiente poema:

«¡Qué un aviador me preste
Las alas de su avión
Que quiero ponerle alas
De nuevo a mi corazón».

Concha Méndez, con su marido Manuel Altolaguire y su hija

Pablo Neruda no podía tampoco esquivar la poesía aeronáutica y escribe el poema «Por qué los inmensos aviones», del cual extractamos:

«¿Por qué los inmensos aviones
No se pasean con sus hijos?
¿Cuál es el pájaro amarillo
Que llena el nido de limones?
¿Por qué no enseñar a sacar
Miel del sol a los helicópteros?
¿Dónde dejó la luna llena
Su saco nocturno de harina?».

Asimismo, Vicente Huidobro, poeta chileno, uno de los principales artífices del movimiento creacionista escribió un poema titulado «Al Aeroplano»:

«Una cruz
Se ha venido al suelo
Un grito quebró las ventanas
Todas se inclinan
Sobre el último aeroplano.
El viento
Que había limpiado el aire
Naufragó en las primeras olas
La vibración
Persiste aún
Sobre las nubes».

En 1928 el poeta canario, Domingo Rivero González, que resaltó la importancia de la aviación en las islas, quiso «dejar para siempre una dedicatoria a los aviadores, a los que hicieron posible el desarrollo de nuestra aviación en los nuevos caminos del aire…» Así tituló su poema: «A un Aviador»

MARIANO ROLDÁN, por Grau Santos

«Nuevo símbolo en el mundo
Eres tú del pensamiento
Audaz aviador que subes
Hacia el sol, y entre el profundo
Mar y el alto firmamento,
Sólo un rebaño de nubes
Pastoreas en el viento».

Josep Vicenç Foix (Sarriá 1893-Sarriá 1987), escritor y poeta cuya obra se escribió en su mayor parte en lengua catalana. Su prosa y poesía siempre tenía tintes vanguardistas. Interesado por las artes plásticas hizo amistad con muchos pintores (Joan Miró, Salvador Dalí, etc.) que le ilustraron algunos de sus libros.

Por su amistad con el piloto catalán José Canudas se aficionó a volar y consiguió que periodistas catalanes escribieran sobre aviación. Entre sus múltiples premios destacan, Premio Nacional de Literatura «Jacinto Verdaguer» (1966), Premi d´Honor de les Lletres Catalanas (1973) y Premio Nacional de las Letras Españolas (1984).

Dedicó a Canudas un poema que comienza así:

«Como el piloto que los mandos fuerza
Al despegar del Prat, y por salvar un chopo
Arriesga incierto el vuelo, y si quiebra una rama
Teme por el país, él que desdeña abismos».

Gabriel Celaya, seudónimo de Rafael Múgica Celaya, estudió Ingeniería Industrial, pero pudo más su pasión por la poesía que sus conocimientos técnicos. Destacó en los años cincuenta en la poesía social. Afiliado al partido comunista, terminó sus días más conocido por las canciones del cantautor Paco Ibáñez, que por sus propios poemas.

Su poema a «Los cazas» dice así:

«¡Cómo suenan los bosques
Transparentes del aire!
(Los cazas vuelan tan bajo
Que doblan los juncos altos)
¡Tu rúbrica, aviador,
Donde se columpia el sol!

(En un claro de tierra,
En un limbo de amor).
Ay, ay, ay, ay, tú podrías
Volar en mi corazón
Si hubiera en mi espacio abierto
Y no un opaco dolor».

Aurora Matilde Gómez Camus, conocida como Matilde Camus, (1919-2012), nació en Santander y fue una escritora, investigadora, articulista y poeta española. Era madre de nuestro compañero Francisco Guisández a quién escribió dos poemas impregnados de bellos matices aeronáuticos. En «Sueños y estrellas» decía:

«Madre… ¡Quiero ser piloto!
Para bañarme en luceros,
Para embriagarme de Luna,
Para llenarme de Cielo.
Hijo… ¡Quiero ser poeta!
Para soñar con tus sueños,
Para alfombrarte de flores
Esas rutas de tus vuelos».
Y en «Vuela un pájaro» se expresaba así:
«Las aguas del Mar Menor
Son de las Buckers espejo,
Tú vas trenzando piruetas
Al par que tiemblan mis versos».

El poeta Mariano Roldán, nació en Rute (Córdoba), en 1932. Licenciado en Derecho y Periodismo, fue cofundador de la Revista Alfoz de poesía y editor de la Revista del Mediodía, también de poesía.

Obtuvo, en 1960, el Premio Adonais de poesía con el libro «Hombre nuevo» y veinte años más tarde el Premio Internacional «Ciudad de Melilla» con «Asamblea de máscaras».

Fue traductor de la poetisa italiana Antonia Pozzi y del latín tradujo «La Farsalia» de Lucano y en verso «Poemas de Cátulo». Perteneció a la Real Academia de Córdoba y es hijo predilecto de su villa natal.

De su poema «El poeta vuela por vez primera» seleccionamos el siguiente fragmento:

«Ya en avión
Va descubriendo lo que ve y siente.
Recuerda cómo se figuraba las cosas muy difíciles.
Son sencillas.
En el campo de aviación
Otra vez el vuelo
Cosas.
Final: se despierta.
Todo fue sueño».

Pilotos y especialistas poetas

El capitán de Aviación, González Boado escribió en R.A.A.: «Milicia y Humanidades han marchado juntas tantas veces que ya no sorprende a nadie, con sano juicio y recta intención, la coincidencia en una persona de la condición de militar y escritor».

Abre este capítulo, John Gillespie Magee (Shanghai, 1922-Ruskington, 1941). Piloto de la Real Fuerza Aérea Canadiense murió en un desgraciado accidente de aviación al comenzar la II G.M. Se educó en Inglaterra y desde muy joven se sintió atraído por la poesía. Escribió numerosos poemas a la que fue su amor platónico. Su fama póstuma se basa en la publicación de su soneto «Vuelo Alto» que ha sido muy popular, hasta el punto de ser incluido en numerosas películas y en recitales en Hollywood. El poema ha sido musicalizado por importantes compositores y ha sido parte importante en cortos, con los que comenzaban y terminaban varias cadenas de televisión norteamericanas.

Tal ha sido su éxito que el poema lo recitan de memoria los cadetes de cuarto de la Academia de la Fuerza Aérea de Estados Unidos.

El poema comienza así:

«¡Oh! He abandonado los ásperos límites de la tierra
Y danzo en los cielos sobre alegres alas de plata.
Sin temor he subido y alcanzado la exultante alegría
De un sol sin nubes y he hecho ciento de cosas».

Piloto de la Real Fuerza Aérea de Canadá John Gillespie, fallecido al comenzar la II G.M.

El teniente del Ejército del Aire, Salvador de la Fuente Arévalo, muerto en acto de servicio en 1955, escribió entre otros poemas el titulado «Navegación Radiogoniométrica» uno de sus párrafos decía:

«Un sol de radiofaro ha amanecido
En los recuerdos de la difunta tierra
Luz de los oídos
Ilumina la noche redonda
Del radiocompás».

Sebastián Almagro (1923-2006), aviador y empresario. Se forma en el Ejército del Aire como piloto y dedica su vida al vuelo sin motor, faceta en la que alcanzó fama mundial. Escribió el poema «Trazos al cielo», canto al vuelo artístico, en el que dice:

«El cielo tiene unos premios
Para los hombres del vuelo,
Ciñiendo a sus limpias frentes…
… coronas de terciopelo.
Quijotes en las alturas…
¡CON CLAVILEÑOS DEL VUELO!».

El Mecánico de Electrónica del Ejército del Aire Manuel Terrín Benavides, nació en Montoro (Córdoba) en 1931, además de Especialista de Aviación es escritor y poeta. Se le conoce por ser el español que más premios literarios ha ganado en todo el mundo (cerca de 2.000). Ha publicado 24 libros de poesía y 6 de prosa y es colaborador habitual de la Revista de Aeronáutica y Astronáutica del Ejército del Aire.

Entre sus publicaciones figura el poema «Este hombre» del que hemos seleccionado el siguiente fragmento:

«Este hombre que alienta
Dos alas en el pecho,
Ordenanza en el alma
Como absoluto credo,
Vino hasta aquí un buen día
voz y uniformes nuevos-,
Se colocó en la fila
(Fila de orden abierto),
Y empezó a caminar
Sobre el mapa del tiempo».

Villancicos aeronáuticos

Aunque el villancico es la más difícil de las formas poéticas, pues solo la dosificación de agudeza, intuición, medida y ritmo pueden hacer un buen villancico, en España hemos encontrado alguno aeronáutico.

Federico Muelas, abogado, farmacéutico y licenciado en Ciencias Naturales además de literatura, teatro, etc., escribió villancicos entre los cuales hemos encontrado el titulado «Villancico del Aviador»:

«¡Un arcángel!...
Asombrados
Le miraban los pastores.
Sobre la paz de los prados
Trepidaban los motores.
Tu pájaro es aviador,
Una cruz que vuela… Un día
Pilotaré mi dolor
Desde una cruz…
Sonreía
Yerto, en su cuna, el Señor».

Gloria Fuertes, poeta englobada en la «generación del 50» fue una escritora que practicó la poesía, el teatro y sobre todo la literatura infantil. Se sintió atraída a escribir villancicos y entre los cuales hemos entresacado uno de tema aeronáutico. Lo tituló «El Ángel de Belén que vino en helicóptero».

«Sécate el parabrisas.
Límpiate el parabesos.
Cepíllate las alas
Y entrénate en el vuelo.
Aterriza en Belén,
Encima del pesebre.
San José, pensativo.
La Virgen tiene fiebre.
(Y empezó a cantar a Dios
El ángel aviador)
El aire frío azotaba,
El ángel se equivocaba
-¡Gloria, Gloria, Gloria Fuertes!
-Que no, que no, criatura.
¡Gloria a Dios en las alturas!».

Gloria Fuertes, escritora, poeta y autora teatral, así como colaboradora de TVE en programas infantiles. Impartió clases en varias universidades norteamericanas y escribió en la Revista La Codorniz.

La poesía y la Virgen de Loreto

Poemas a la Virgen de Loreto es un tema muy abundante en la poesía, pero llama poderosamente la atención que figuras tan ilustres de la literatura hayan escrito poemas que son, más que versos, oraciones a la Patrona de la Aviación.

Rafael Morales, Premio Nacional de Literatura (1954), escribió «Oración a la Virgen de Loreto, por los aviadores españoles».

«¡Arriba los aviones!
Porque van, como oraciones,
Altos, puros en su vuelo,
Alejándose del suelo
A besar tus pies, María,
Sé su guía».

El coronel de Caballería, Luis López Anglada, unió a su vocación de militar el gusto por la literatura, dejando una poesía sin misterio, sin búsquedas, noble manualidad pura. Accésit, en 1952 del premio *Adonais* y nueve años más tarde Premio Nacional de Literatura. «Tres oraciones a la Virgen de Loreto» ha sido su aportación a la poesía religiosa-aeronáutica:

Grabado de la Virgen de Loreto de 1862

«Porque al cielo me voy, dame la mano
Tú que, para volar, al cielo fuiste.
Reina de la alta gracia, que pusiste
Alas de amor al vuelo más temprano».

El poeta, escritor y ensayista, Victoriano Crémer, dedicó parte de su larga vida (murió a los 102 años) al periodismo y a la radio. Fundó la Revista «Espadaña» y practicó la poesía existencialista. Recibió el Premio Nacional de Poesía (1963) y las Medalla de oro del Trabajo (2007) y de Las Bellas Artes (2008). Su poema «Volando hacia lo alto» es una verdadera oración a la Virgen de Loreto.

«¡Oh Virgen de Loreto!, guiadora
De los aviadores y los pájaros:
No me ocultes la ruta hacia las flores,
No me ciegues el rastro
Que hasta el amor conduce;
Que, entre constelaciones, voy buscando
-Metálico de timbres y motores-,
La paz inmóvil, el seguro cántico
Del beso y la costumbre,
Volando,
Inevitablemente
Volando hacia lo alto…».

El poeta, columnista y literato español, Manuel Porras Alcántara (Manuel Alcántara), Premio Nacional de Literatura (1962), también escribió un poema «A la Virgen de Loreto» del que extractamos el siguiente párrafo:

«Ha nevado en los árboles del aire
El vuelo decidido y la llegada
Ha vestido de blanco
Ese sitio que ocupan las mañanas.
Señora del alto vuelo
Desde la nube a la espiga
Haz que un hombre te bendiga
En tu camarín del cielo».

Epílogo

El hecho de que esta breve antología se circunscriba al tema concreto del vuelo, condiciona la selección de los poetas y sus poemas. A veces se recorta la presencia de algunos y aumenta la de otros de menor nivel.

En la larga nómina de poetas incluidos en este trabajo se rescata incluso del olvido a poetas menores, que un día conocieron una popularidad circunstancial, y algún otro cuya existencia desconocíamos.

Finalmente, creemos que lo escrito será muy grato para los que busquen en los versos de la antología la expresión poética de lo aéreo, y no menos gratificante para los que, remontando el curso de la historia busquen los rastros legendarios de lo aeronáutico.

NOTAS

1 Poesía vanguardista (Ultraísmo). Se caracteriza por romper con las convenciones literarias. Suprime la rima y la métrica regular, elimina los signos de puntuación y mayúsculas, adapta la forma al tema del poema e introduce objetos cotidianos como elementos poéticos.

2 Naturalismo. Opuesto al romanticismo y se caracteriza por su carácter metódico determinista y por reflejar con mucho realismo en sus obras la parte más cruda y desagradable de la realidad.

3 Creacionismo. Movimiento literario creado por V. Huidobro, que rechaza la realidad, es decir refleja la realidad tal y como existe y significa no crear nada nuevo: la verosimilitud es el mayor enemigo del creacionismo.

4 Simbolismo. Movimiento en el que el poeta es el creador de una nueva realidad y no un mero imitador de las maravillas de la naturaleza.

5 Modernismo. Ambigua rebeldía creativa, un refinamiento narcisista y aristocrático y una profunda renovación estética del lenguaje.

SUSCRÍBASE A

REVISTA AEROPLANO

POR 8 EUROS AL AÑO

10 EUROS EN EUROPA

12 EUROS EN EL RESTO DEL MUNDO
(IVA y gastos de envío incluidos)

Envíe este boletín de suscripción al INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICAS

C/ Princesa, 88 bis, bajo. 28008 Madrid

O puede enviarlo por correo electrónico a aeronautica@movistar.es

Para más información puede llamar al teléfono: 91 550 39 16

La suscripción se renovará automáticamente a no ser que se notifique lo contrario

Sí, deseo suscribirme a la revista Aeroplano

Nombre y apellidos:.....

D.N.I:..... Teléfono:..... Mail: .....

Dirección:.....

C. Postal:.....

Localidad:..... Provincia/País: .....

IBAN - N.º Cuenta:.....

También puede realizar una transferencia a la siguiente cuenta corriente:

Titular: CENTRO DE PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE DEFENSA

ES39 0182 6941 6102 0150 3629

Fecha y firma

SAUL
MUSEO DEL AIRE
CUATRO VIENTOS/MADRID

Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)

recoger, conservar y difundir

Los cerca de 7.000 metros lineales de documentación que se custodian en el AHEA constituyen una fuente de primer orden para los estudios sobre la historia de la aeronáutica española y sobre el Ejército del Aire en todos sus aspectos. Los fondos depositados están abiertos a la consulta por investigadores, aficionados a la aeronáutica o particulares con un sencillo trámite. El AHEA acepta donaciones de documentos y material gráfico de propiedad privada relacionado con la aeronáutica o el Ejército del Aire.

Avenida de Madrid, 1 - Telf. 91 665 83 40 - e-mail: ahea@ea.mde.es
Castillo Villaviciosa de Odón
28670 VILLAVICIOSA DE ODÓN, MADRID

PUBLICACIONES Pd DE DEFENSA

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE DEFENSA
SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES Y PATRIMONIO CULTURAL