

Eduardo Barrón y Ramos de Sotomayor

JOSÉ WARLETA CARRILLO

En septiembre de este año 1988 se ha cumplido el centenario del nacimiento de don Eduardo Barrón y Ramos de Sotomayor. Es bien sabido que todos los componentes de la primera promoción de pilotos militares españoles, a excepción del infortunado Arrillaga, que quedó inválido muy poco después de obtener el título a causa de un accidente de vuelo, desempeñaron papeles fundamentales en la aeronáutica nacional. Kindelán como jefe militar, Herrera como científico, Barrón como proyectista de aviones y Ortiz Echagüe como hombre de industria constituyen una muestra del acierto de don Pedro Vives para elegir a sus hombres.

El padre de Barrón, don Eduardo Barrón y Ures, oficial de Caballería, era natural de Carmona (Sevilla) y su esposa, doña Tomasa Ramos de Sotomayor y Tejera, había nacido en Cartagena (Murcia). Eduardo Barrón y Ramos de Sotomayor nació el 7 de septiembre de 1888 en el pueblo de Corral Falso de Macuriges, provincia de Matanzas, Cuba, donde se hallaba destacado el Regimiento de Tiradores del Príncipe, del que su padre era teniente ayudante. El matrimonio tenía ya una hija, María del Carmen, y antes de abandonar la isla nacieron otros dos hijos varones, Tomás y Vicente, que serían, como Eduardo, aviadores.

Los Barrón no salieron de Cuba hasta después de terminar la guerra con los Estados Unidos. El 13 de agosto de 1898, al día siguiente de reconocer España su amarga derrota, el niño Eduardo, que no había cumplido los diez años, obtuvo la nota de BUENO en el examen de francés, 2.º curso, en el Instituto de Segunda Enseñanza de La Habana, según papeleta cuidadosamente conservada por sus hijas. Trasladada la familia a Madrid, Eduardo, se preparó para la carrera de las armas y tal fue su rendimiento que en 1902, antes de cumplir catorce años, siendo el más joven opositor a ingreso en Artillería e Ingenieros, obtuvo plaza en ambas Academias. Eduardo optó por Ingenieros, cuya carrera terminó puntualmente en 1907, saliendo primer teniente en julio.

EN EL SERVICIO DE AEROSTACION

Tras brevísimo destino en el 6.º Regimiento Mixto de Valladolid y tres meses en comisión en la Escuela de Radiotelegrafía de Madrid, Eduardo Barrón se incorporó el primer día del año 1908 a la Compañía de Aerostación y Alumbrado en Campaña, en Guadalajara, destino obtenido a petición propia. Bajo el mando del coronel Vives, inició su carrera aeronáutica.

Tras varias ascensiones cautivas en maniobras, efectuó su primera ascensión libre el 31 de julio en el globo *Júpiter*, pilotado por el teniente Pintos, con otros dos tripulantes. La ascensión de examen, que fue la sexta, la efectuó el 24 de julio de 1909 como piloto del *Urano*.

Tres días después, Barrón salió con la Unidad de Aerostación para Melilla. Era la primera vez que este Servicio se iba a poner a prueba en operaciones de guerra. Mandaba la Unidad el capitán Gorderjuela, aerostero muy distinguido, y otro capitán, Herrera, se había agregado voluntariamente. Los tenientes Fernández Mulero (A.), Barrón, Pou y Ortiz Echagüe completaban la oficialidad. Es sabido que la actuación de Aerostación en la campaña de 1909-1910 fue un éxito, proporcionando al mando información valiosísima. El teniente Barrón actuó con entusiasmo y fue citado varias veces en el parte de operaciones, siendo condecorado con sus dos primeras cruces rojas del Mérito Militar.

Terminadas las operaciones, la Unidad embarcó en Melilla el 18 de enero de 1910, participando cuatro días después en el homenaje del pueblo de Madrid a las tropas que regresaban de la campaña. La vida del Parque Aerostático de Guadalajara recibió un impulso de novedad con la incorporación del dirigible *España*, allí recepcionado en mayo. Pero no sería éste el futuro de Barrón. El coronel Vives contemplaba la necesidad de experimentar militarmente los aeroplanos y los insatisfactorios



El primer teniente de Ingenieros Eduardo Barrón sobre biplano de escuela Henry Farman, por los días en que obtuvo el título de piloto. Cuatro Vientos, 1911.

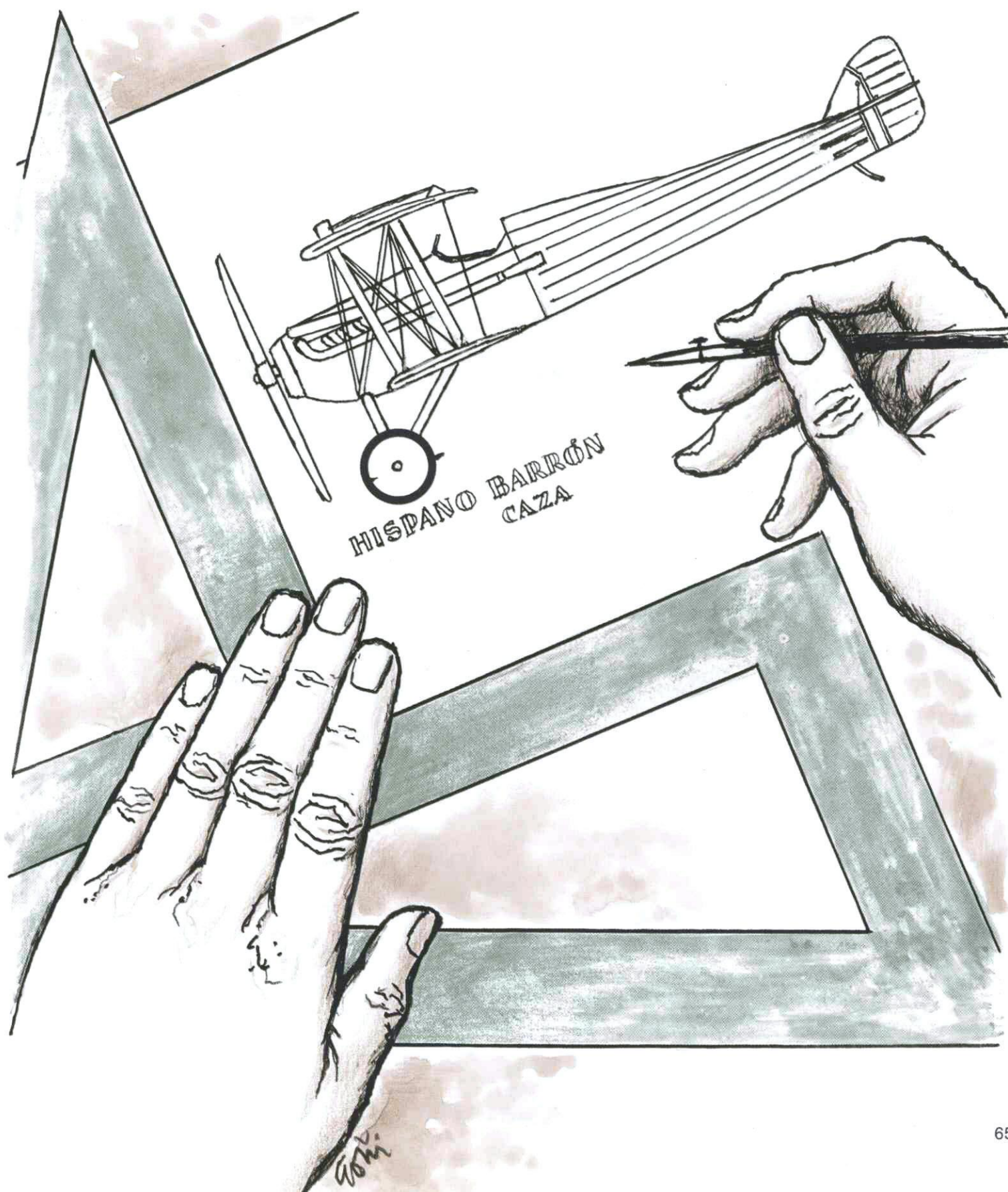
resultados de los ejercicios realizados el resto de aquel año con el *España* fueron decisivos. El Cuerpo de Ingenieros debería encargarse de los estudios y ensayos conducentes a determinar el valor marcial de los aeroplanos, comenzando por la instrucción como pilotos de unos pocos oficiales.

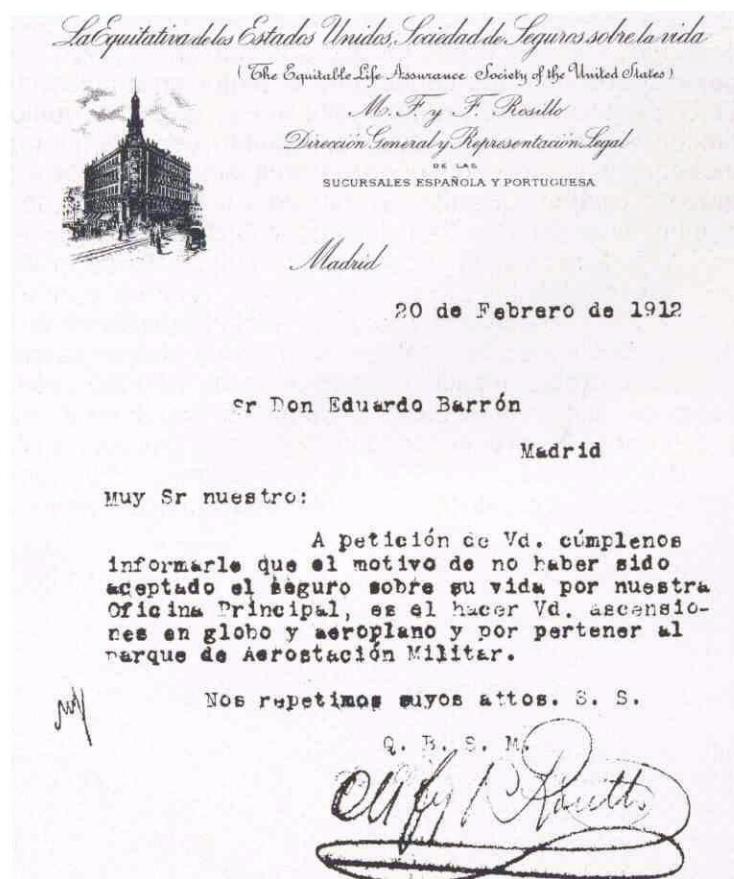
AVIADOR

Una Real Orden de 8 de marzo de 1911 designó como alumnos del curso que comenzaría en Cuatro Vientos a cinco oficiales de Ingenieros, todos ellos aerosteros: capitanes Kindelán, Herrera, Arrillaga y tenientes Barrón y Ortiz Echagüe. Bajo la tutela no dema-

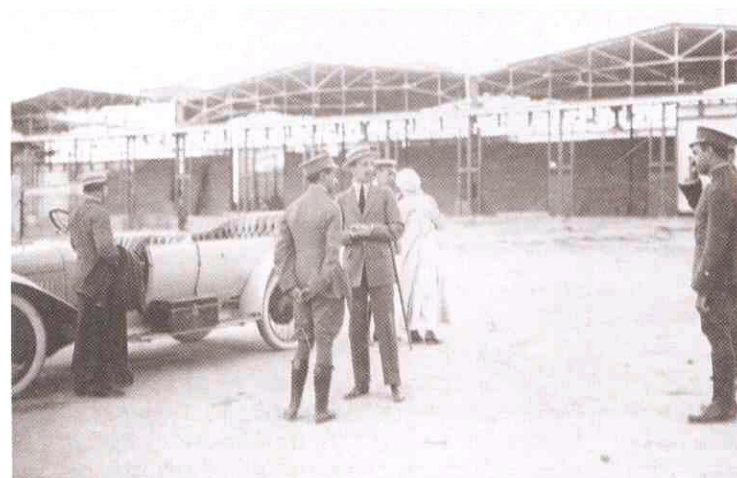
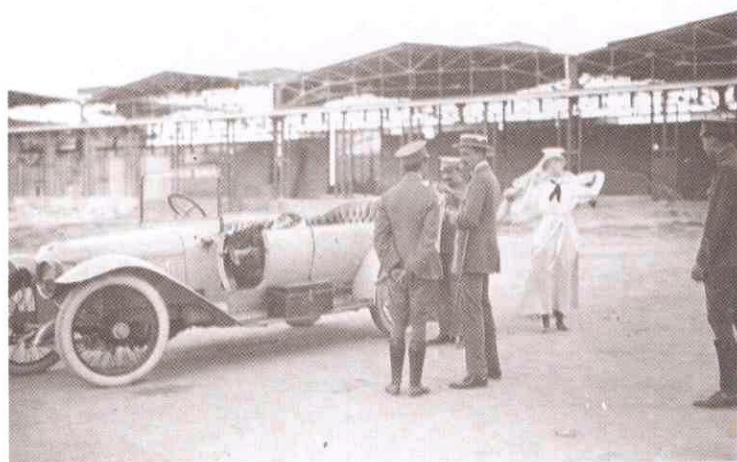
siado experta de dos profesores franceses, los cinco alumnos terminaron su instrucción en verano. El 31 de julio hicieron sus pruebas Kindelán y Barrón, recibiendo los dos primeros títulos de piloto concedidos en una escuela militar española, respectivamente los números 4 y 5 otorgados por el Real Aero Club de España como representante nacional de la Federación Aeronáutica Internacional.

Naturalmente, el nuevo Aeródromo de Cuatro Vientos necesitaba unos talleres, y Barrón recibió el encargo de crearlos y dirigirlos, actividades que simultaneó con las de piloto de aeroplano y globo libre durante 1912. Este año, ascendido a capitán en los primeros meses,





Esta carta de una conocida compañía de seguros al capitán Barrón es un testimonio elocuente del concepto que imperaba sobre la seguridad de vuelo en 1912.



Dos fotos del 27 de julio de 1915, día del primer vuelo del Flecha con motor Hispano-Suiza en Cuatro Vientos. El Rey habla con el capitán Barrón, protagonista de la jornada, que, por ausencia del comandante Bayo, era aquel día jefe accidental de la Rama de Aviación. Se ve al Infante D. Alfonso y su esposa la Infanta Beatriz, al chófer del Rey y a oficiales del Aeródromo. Los hangares en construcción son los cinco del frente SSE.

fue también profesor de vuelo de los oficiales de la segunda promoción de pilotos.

Por Real Decreto de 28 de febrero de 1913, considerándose cumplida la función inicial del Aeródromo de Cuatro Vientos, se creó el Servicio de Aeronáutica Militar, con Ramas de Aerostación y Aviación, quedando Barrón destinado en la segunda y cesando en su actividad aerostera. En virtud de la organización del Servicio, desde el 1 de junio se encargó del mando de la 2.ª Unidad de Aviación y del Almacén Técnico y Talleres del Aeródromo (funciones estas últimas que de hecho venía ya desempeñando). Barrón debía ser para entonces un piloto de reconocida competencia, pues cuando el coronel Seely, ministro de la Guerra británico, visitó Cuatro Vientos el 4 de marzo, fue él a quien se encargó de dar un vuelo al ilustre visitante en un biplano Bristol. En efecto, Barrón pilotaba indistintamente biplanos Henry Farman y Bristol o monoplanos Bristol Prier. En cambio, a causa de su sistema de mandos diferentes, no pilotó los monoplanos Nieuport.

La Rama de Aviación necesitaba aeroplanos "operativos", por lo que se adquirieron biplanos propulsores Maurice Farman y monoplanos Nieuport de 80 cv. Cuando en mayo la casa austriaca Motor-Luftfahrzeug GmbH presentó en Cuatro Vientos el biplano tractor Lohner Pfeilflieger, el Servicio compró el aparato y encargó cinco más de este tipo. Durante los meses de agosto y septiembre, el Infante don Alfonso y Barrón se encargaron de la recepción en el aeródromo de Aspern, cerca de Viena. Barrón permaneció en Austria hasta el 30 de septiembre. De vuelta en Cuatro Vientos, obtuvo el título de piloto de primera categoría el 17 de octubre. Una semana después, cuando el capitán Barrón llegó a Marruecos formando parte de la primera escuadrilla española en Africa, quedó encargado de la Sección Lohner.

EN LA ESCUADRILLA DE TETUAN

La escuadrilla española llegada en barco a Ceuta el 24 de octubre, mandada por el mismo jefe de la Rama de Aviación, capitán Kindelán, comenzó a volar en el Aeródromo de Tetuán el 2 de noviembre, siendo los primeros en hacerlo los monoplazas Nieuport, más fáciles de montar y reglar que los biplanos Maurice Farman y Lohner. En su Sección Lohner, Barrón tenía otros dos pilotos: el Infante y el teniente Olivie. El Infante voló al nuevo Aeródromo de Arcila el 29 de noviembre con Vives de observador y no volvió a Tetuán.

Durante noviembre y parte de diciembre, los vuelos fueron sólo de reconocimiento, pero el 17 de diciembre, Barrón y su observador, capitán Carlos Cifuentes, fueron protagonistas del primer bombardeo aéreo en acción de guerra efectuado por la Aviación española y el primero del mundo usando verdaderas bombas de aviación. Aquel día, Cifuentes arrojó a mano cuatro bombas Carbonit sobre el poblado de Ben Karrich. Las fotografías tomadas en el Aeródromo por Leopoldo Alonso mostrando a los dos aviadores con su Lohner y sus bombas obtuvieron difusión internacional, siendo a veces reproducidas con citas erróneas.

En enero de 1914, Herrera relevó a Kindelán en el mando de la Escuadrilla de Tetuán. El 1 de marzo, no es de extrañar, Barrón se hizo cargo de los talleres del Aeródromo y el 10 de mayo, por marcha de Herrera, tomó el mando de Aeródromo y Escuadrilla. Esta quedó equipada exclusivamente con Lohner y monoplanos Morane-Saulnier. Los pilotos a las órdenes de Barrón eran el capitán Ortiz Echagüe (Morane-Saulnier), el teniente Olivie (Lohner) y el teniente Sousa (también Lohner, incorporado a fines de mayo). El mando de Barrón en Tetuán

terminó al estallar la Gran Guerra. El 8 de agosto salió para Madrid a fin de organizar la fabricación de aeroplanos, cuya importación se preveía difícil o imposible durante el conflicto.

EL PERIODO DE LA GRAN GUERRA

Barrón se incorporó a Cuatro Vientos el 11 de agosto. El 1 de septiembre comenzó a desempeñar el cargo de profesor en la Escuela de Aviación y encargado de los Talleres de Cuatro Vientos. El problema de material, dado el atraso industrial de España era agudo. El coronel Vives encargó a la fábrica de automóviles Hispano-Suiza el desarrollo de un motor de aviación. Hacer aeroplanos era más sencillo en principio, pero presentaba problemas en España, donde no se

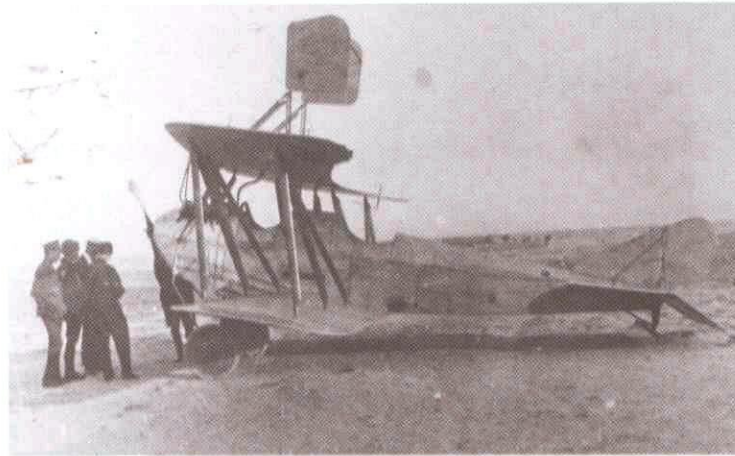
coronel Vives, deseaban que se realizara pronto un ensayo del motor en vuelo. Consultado Barrón, el joven ingeniero propuso que se montara el motor en un Flecha. El 27 de julio, Barrón realizó ante el Rey el primer vuelo Flecha-Hispano, primer avión totalmente español, motor incluido, y el monarca quedó entusiasmado. Al día siguiente, recibió a Barrón en Palacio y le entregó las insignias de la Cruz de Caballero de la Orden de Carlos III.

Barrón tenía otro proyecto: un biplano, llamado W, con características originales y especialmente concebido para usar el motor Hispano-Suiza. El prototipo estaba terminado en septiembre, pero los motores de serie no estarían disponibles hasta más de un año después. Así pues, se montó en el W un motor Curtiss OX de 90 cv y se realizó el primer vuelo el 4 de octubre de 1915.

Además de los seis Flechas hechos en Cuatro Vientos. El Servicio encargó otros doce aparatos de este tipo



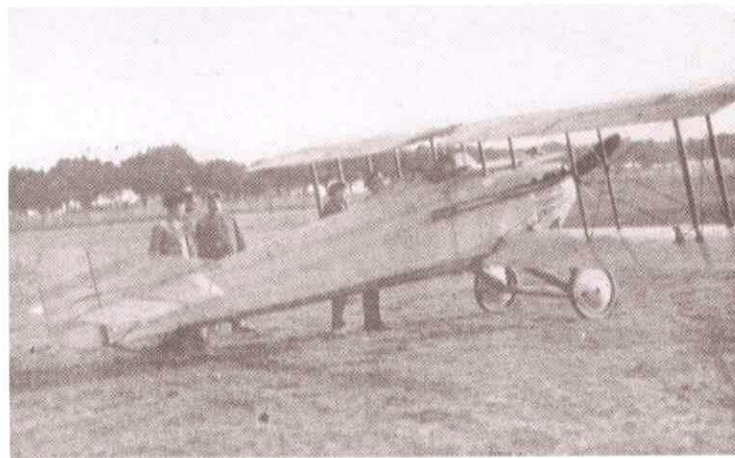
Biplano tractor Flecha (1915).



Biplano tractor Delta (1916).



Biplano tractor W (1915).



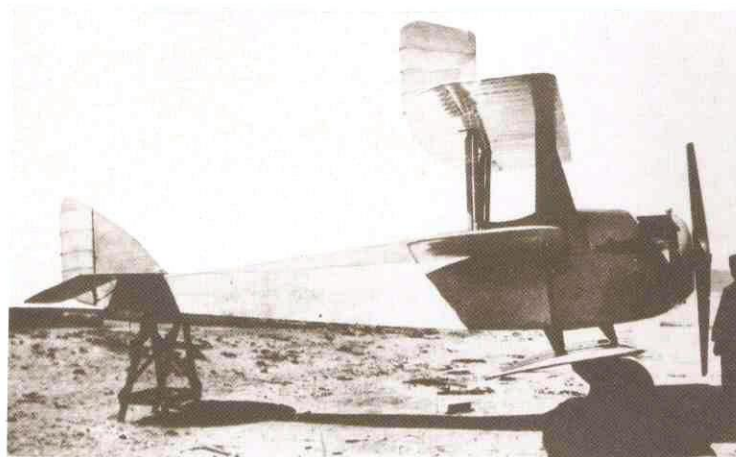
Biplano de caza España (1917).

fabricaban ni cuerda de piano (alambre de alta resistencia a tracción) ni cables, tensores y otros elementos necesarios.

En Cuatro Vientos, los Talleres fabricaron en 1914 unos ocho Maurice Farman. Esta serie debió comenzar cuando Barrón estaba aún en Tetuán y en octubre estaba ya terminada. El biplano tractor Lohner, que tan bien conocía Barrón, sirvió a éste para establecer los planos de un aparato con ciertas ideas originales suyas. Se le ordenó construir una serie de este aparato, volando el primero el 3 de abril de 1915. El Servicio adoptó el tipo como biplano tractor Flecha, construyéndose seis en Cuatro Vientos. El motor montado en el primero parece que era Austro-Daimler de 90 cv usado por los Lohner. El nuevo motor Hispano-Suiza de 140 cv, entonces ensayándose en Barcelona, fue sometido el 12 de mayo a una prueba de 12 horas satisfactoriamente. Tanto el Rey Don Alfonso, muy interesado en el proyecto, como el

a la casa Carde y Escoriaza de Zaragoza. En diciembre de 1916, el W hizo por fin sus pruebas con motor Hispano-Suiza, fabricándose una serie de doce en Cuatro Vientos. Tanto los Flechas de Zaragoza como los seis primeros W se entregaron en 1917. Los Flechas sirvieron en las escuadrillas de Sevilla y Marruecos, mientras que los W quedaron en Madrid, sirviendo más tarde también en Africa.

Barrón no había permanecido inactivo ni un día. El 20 de julio de 1916, probando un nuevo biplano en Cuatro Vientos sufrió un accidente que le mandó doce días al Hospital Militar. Se trataba de un "aparato modificado por él y cuyos estabilizadores hacen el efecto de dos orejas, por lo que el aeroplano en cuestión ha sido bautizado donosamente con el nombre de "El Conejo". Estas "orejas" eran los "timones de balance", sistema de mando lateral ideado por Barrón con el que, según esperaba, "se tiene siempre mando para hacer volver el



Triplano de caza (1917).



Hispano de caza (1919).



Hispano de reconocimiento (1919).



Monoplano de reconocimiento (1923).

aparato a su posición normal, evitándose el peligro de resbalamiento". No sabemos si este aparato era uno ya existente dotado experimentalmente de las "orejas" o se trataba de las primeras pruebas del prototipo Delta, que fue satisfactoriamente ensayado un par de meses después, el 1 de octubre. Este curioso aparato no se fabricó en serie.

Desde septiembre, Eduardo no era el único Barrón volador, pues sus hermanos Tomás y Vicente, ambos segundos tenientes de Infantería, comenzaron en Cuatro Vientos los cursos de piloto y observador respectivamente. A fines de aquel mismo mes de octubre, Barrón inició un viaje a París que, aunque relacionado con aviones militares, curiosamente no figura en su hoja de servicios. Según el pasaporte conservado por su familia, debió llegar a París el 25 de octubre, permaneciendo allí hasta el 6 de noviembre. El visado francés señalaba el objeto del viaje: "pour affaires relatives aux moteurs Hispano-Suiza" y *La Tribuna* del 7 de noviembre publicó una noticia del viaje "de observación científica", señalando que el Gobierno francés parecía dar toda suerte de facilidades para que el capitán Barrón conociera *de visu* los últimos adelantos de la aviación francesa durante la guerra. Precisamente en septiembre los primeros monoplazas de caza Spad dotados del motor Hispano-Suiza de 140 cv habían llegado al frente. El viaje de Barrón a París parece que coincidió con el del famoso piloto civil Salvador Hedilla, director de la fábrica barcelonesa Pujol, Comabella y Cia., y con el del coronel D. Julio Rodríguez Mourelo, director de Aeronáutica Militar. Este consiguió obtener alguna documentación técnica del Spad 7, aunque no una colección completa de planos. Rodríguez quería fabricar en España aviones de caza, encargando la dirección técnica del proyecto a Barrón y la fabricación a la firma de Barcelona. El aparato resultante, llamado tipo España, fue una copia del Spad, pero con di-

ferencias geométricas perceptibles. En primavera y verano de 1917, Barrón fue con frecuencia a Barcelona. Por fin, el 1 de septiembre telegrafió desde la ciudad condal al coronel Moreno, sucesor de Rodríguez Mourelo: "Probado aparato éxito satisfactorio. Iré domingo noche". El piloto probador fue Hedilla. Ya en 1918 serían contratados 12 Españas a Pujol, pero la construcción de esta serie fue defectuosa y no llegaron a prestar servicio.

El último proyecto de Barrón en Cuatro Vientos fue un triplano de caza sin montantes, cuyo prototipo se construyó en 1917, tal vez algo antes que el España, pero del que no tenemos noticia de que llegara a volar. Este triplano tenía también "timones de balance" Barrón.

EN LA HISPANO

La Hispano-Suiza de Barcelona, que había entrado en el campo de la aviación con su magnífico motor de 1915, quiso también construir aeroplanos. Antes de terminar el motor, elementos del consejo de administración de la empresa había constituido la Compañía Española de Construcciones Aeronáuticas (CECA) que hizo en Santander algunos biplanos Morane-Saulnier (con motor Hispano, por supuesto) sin éxito. En julio de 1917, la Hispano-Suiza constituyó otra sociedad, llamada La Hispano, que instaló su fábrica en Guadalajara. La producción prevista era de material rodante para el Ejército, a la que se decidió añadir una sección de aviación. Para organizar y dirigir ésta fue contratado Eduardo Barrón, que pasó a supernumerario en el Ejército desde el 1 de diciembre.

En 1918, Barrón se dedicó a organizar la sección de aviación de La Hispano. La Real Orden de 5 de septiembre de aquel año, abriendo un concurso de aviones militares nacionales, empeño del general Rodríguez Mou-



Cuatro Vientos, 19 de febrero de 1923, durante el concurso de aviones militares. El comandante Barrón explica al Rey Don Alfonso XIII las características de su prototipo de reconocimiento. Al otro lado de Barrón, el general Echagüe, director de Aeronáutica Militar.

relo, otra vez director del Servicio, abrió una oportunidad admirable para Barrón. Sin pérdida de tiempo, el joven ingeniero (aquel mes cumplió 30 años) proyectó para el concurso un biplaza de reconocimiento y un monoplaza de caza. El plazo era apretadísimo: los aparatos tenían que estar listos para las pruebas en cinco meses.

Todos los concursantes enviaron sus aeroplanos a Cuatro Vientos sin haberlos volado antes y ninguno pudo irse al aire hasta marzo. El primero fue el Hispano de reconocimiento, seguido a poco por el Hispano de caza. Ciertamente el tiempo fue malísimo en marzo y casi no hubo días en que se pudiera volar. La superioridad de los Hispanos de Barrón se pudo ver inmediatamente, siendo sus méritos eficazmente demostrados por el excelente piloto de pruebas de La Hispano, el chileno Luis O'Page, que comenzó a realizar acrobacia con el caza desde los primeros vuelos y logró rápidamente la simpatía y admiración del público para él, el avión y el creador del avión.

Desgraciadamente, el ideal de Rodríguez Mourelo de crear una industria aeronáutica española en proyectos y fabricación, que Barrón por supuesto compartía fervorosamente, recibió las primeras amenazas antes de terminar el concurso de Cuatro Vientos, cerrado a los extranjeros. En abril, el mayor Hereward de Havilland, hermano del famoso constructor británico, exhibía en el mismo aeródromo un potente DH. 9 con motor Napier Lion de 450 cv, frente a los 180 cv del caza de Barrón. Los Aliados vencedores disponían de un enorme stock de aviones sobrantes de la guerra. A precio de saldo se podían adquirir aparatos de tipo bien probado en la contienda, fruto del espectacular desarrollo de la ingeniería aeronáutica en los años de la Gran Guerra. El 13 de mayo, en Cuatro Vientos, se celebró una fiesta de aviación con predominio británico (DH. 4, DH. 9, Bristol F.2B y el enorme cuatrimotor Handly Page V/1500), una pin-

celada francesa (bimotor Farman F.50) y el caza Hispano, con el que O'Page hizo maravillas frente a los poderosos aviones extranjeros.

A mediados de junio, el Diario Oficial publicó el resultado del concurso. El caza Hispano obtuvo el primer premio en su categoría. En la de reconocimiento, el biplaza Hispano ganó el segundo premio, quedando desierto el primero "por considerar —diría más tarde Barrón— que no cumplía una condición de visibilidad que tampoco cumplía ninguno de los tipos extranjeros que luego se adquirieron". Aunque el Servicio adquirió el prototipo de caza, declarándolo "reglamentario por un año", esto quedó en agua de borrajas, pues no hubo pedido de serie. Del pequeño monoplaza de Barrón no se volvió a hablar excepto a título de simpático recuerdo.

El aparato de reconocimiento, originalmente con el motor Hispano-Suiza de 220 cv, fue objeto de un esfuerzo de desarrollo por La Hispano en los últimos meses de 1919. Remotorizado con el motor Hispano-Suiza de 300 cv fue ensayado por el Servicio y comparado con el DH.9 equipado con el mismo motor. Según las notas dejadas por Barrón, su biplaza aventajó al DH.9 en velocidad horizontal y de subida. El DH.9 tenía más radio de acción, como se demostró en un vuelo colectivo a Lisboa en febrero de 1920, y estaba desarrollado en todos sus detalles, de manera que el Servicio se inclinó finalmente por él. Lo peor fue que La Hispano abandonó la política de proyectos propios y adquirió de la casa británica Airco la licencia de fabricación del DH.9. Era el amargo final de esta primera etapa industrial de Barrón. Antes de terminar 1920, volvió al servicio activo. En mayo de aquel año había fallecido en Guadalajara su padre, que había sido también su más ardiente "hincha", conservando cuidadosamente documentos, cartas, recortes de periódico y todo tipo de recuerdos sobre la carrera aeronáutica de Eduardo y sobre la aviación en general.



Biplaza de reconocimiento Loring R.I. (1925).

SEVILLA, CUATRO VIENTOS Y OTRA VEZ SEVILLA

El 1 de enero de 1921, el capitán Barrón se incorporó al Aeródromo de Tablada. Aparte de sus deberes en el Servicio, parece que fue en estos meses en la capital andaluza cuando —según notas suyas de historial— intentó “la construcción de un aparato verdaderamente nuevo que no pudo terminar por fallecimiento del socio capitalista”.

En julio, Barrón ascendió a comandante. Unos días después recibió una carta de D. Jorge Loring ofreciéndole el puesto de jefe del servicio, en Sevilla, de la línea aérea postal Sevilla-Larache, con total responsabilidad de dicha línea. El desatre de Annual, ocurrido el 21 de aquel mes, cortó por entonces esta oportunidad ofrecida a Barrón, pues éste recibió orden del director del Servicio de Aeronáutica, general Echagüe, de incorporarse a Cuatro Vientos, cosa que hizo el 31 de agosto, quedando como inspector de Talleres y Almacenes. Su misión era potenciar los talleres de Aviación para afrontar las nuevas necesidades en Africa. Con su laboriosidad habitual, Barrón puso manos a la obra, reorganizando los Talleres de Cuatro Vientos. Además, presentó en 1922 una memoria sobre organización de aprovisionamiento, proponiendo la creación de parques. Esta propuesta fue aceptada en líneas generales.

Cumplida la misión encomendada, el comandante Barrón fue de nuevo destinado a Sevilla, esta vez como jefe de la Base Aérea, incorporándose el 3 de julio de 1922. Su vida de soltero, únicamente entregado a la actividad profesional, tocaba a su fin. El 6 de octubre contrajo matrimonio en la iglesia de la Magdalena con la señorita Matilde de la Vega y Martínez de Mora. Como señaló un diario local, “en el expreso emprendieron los señores de Barrón un largo viaje de luna de miel por Francia, Italia y Alemania”.

En noviembre, una Real Orden abrió un nuevo concurso de aviones para el Servicio, esta vez abierto también a los constructores extranjeros. Barrón no podía faltar a la cita y trabajó a marchas forzadas un monoplano de reconocimiento con ala en voladizo. El plazo de presentación en Cuatro Vientos era todavía más corto que en 1918-19, debiendo realizarse las pruebas en febrero.

Parece que Barrón, autorizado por el general Echagüe, trabajó ya en 1922 en la línea Sevilla-Larache de la compañía CETA fundada por Loring. Para dedicarse por completo a este trabajo y a la construcción del aparato de reconocimiento pasó a la situación de supernumerario a partir del 1 de enero de 1923. No hemos conseguido averiguar dónde se fabricó el prototipo del monoplano, pero lo cierto es que se presentó al concurso en Cuatro Vientos, siendo su piloto el capitán Escribano. El avión, como era de temer, dado el corto tiempo de desarrollo, no se clasificó. Los vencedores fueron extranjeros.

Jorge Loring entró en negociación con la casa holandesa Fokker para fabricar en España el biplaza de reconocimiento C.IV, uno de los ganadores del concurso. A principios de 1924, Loring adquirió en Carabanchel Alto 120 hectáreas de terreno lindante con Cuatro Vientos para establecer su fábrica y su aeródromo. Barrón pasó de director técnico de la línea Sevilla-Larache a director de fábrica.

EN LA FABRICA LORING

Antes de terminar 1924, una escuadrilla de Fokker C.IV hechos en Loring prestaba ya servicios de guerra en Tetuán. El resto de la serie de veinte aparatos se terminó hacia la primavera de 1925. Para entonces, Barrón trabajaba ya en proyectos originales



Biplaza de reconocimiento Loring R.III (1926).

para Loring. El primero en ver la luz fue el biplaza de reconocimiento y bombardeo ligero Loring R.I, del que Aviación Militar pidió treinta ejemplares. Hacia junio de 1926 se envió a Tetuán una escuadrilla de estos aparatos. En sus escritos, Barrón menciona también el R.II, prototipo "para llevar más carga" del que no tenemos ninguna otra noticia.

En agosto de 1925 nació el primer fruto del matrimonio Barrón, una niña que bautizaron con el nombre de la madre, Matilde.

Aviación Militar decidió adoptar un "segundo tipo de reconocimiento" (el primero, ganador principal del concurso de 1923, era el Breguet 19 que CASA fabricaba en Getafe). Barrón realizó el proyecto R.III, mientras La Hispano ofrecía el Potez 25 bajo licencia francesa. El primer R.III hizo su vuelo inicial hacia mayo o junio de 1926. Tenía un motor Hispano-Suiza de 450 ó 500 cv y era mucho más fino que el R.I. Parece que inicialmente Loring hizo cuatro R.III, con los que los aviadores militares planearon un vuelo a Guinea; tres de los aparatos harían el viaje con escalas bajo el mando del comandante don Angel Pastor, más o menos en coincidencia con los hidros de la Patrulla Atlántica, y el cuarto intentaría el vuelo sin escalas Sevilla-Bata tripulado por los capitanes Barberán y González Gil. La Jefatura Superior de Aeronáutica renunció a estos vuelos africanos por estar el tipo todavía poco experimentado. Parece que estos cuatro R.III, con motores distintos, fueron usados más tarde por Loring para sustituir a los DH.9 en la línea Sevilla-Larache.

El servicio eligió el R.III como "segundo tipo de reconocimiento" y en abril de 1927 se autorizó la compra de 110 aparatos, pedido de importancia extraordinaria para aquellos años. El modelo de serie tenía varias modificaciones respecto de los cuatro prototipos. Las entregas comenzaron hacia 1929, equipando diversos grupos en la Península y Marruecos.

Otro prototipo de Barrón, también de 1926, fue el Loring T.I de escuela de transformación o turismo, que no se fabricó en serie. En la Exposición Aeronáutica del Retiro (octubre-noviembre de 1926) Loring expuso el R.I, el R.III, el T.I y un Autogiro, el C.7, fabricado en sus talleres.

Para el concurso de cazas del Servicio, Barrón proyectó el Loring C.I, que voló en 1927 ó 1928. Según escribiría más tarde, no tuvieron conocimiento del concurso más que con dos meses y medio de plazo, teniendo que hacer el proyecto, la fabricación del prototipo y los ensayos en ese reducido lapso, pese a lo cual el C.I se clasificó el segundo, tras el Nieuport vencedor y delante del Fiat y del Dewoitine.

Para el concurso Guggenheim de aviones seguros, que debía celebrarse en septiembre de 1929 en los Estados Unidos, Barrón proyectó un monoplano biplaza ligero con hélice propulsora, dos vigas de cola y un único "timón de balance" Barrón. Esta avioneta, llamada Loring E.I, fue ensayada en verano de aquel año por el capitán Rambaud, piloto de pruebas de Loring, pero por no disponer de un motor más potente que el empleado no llegó a enviarse al concurso. Este mismo año, o tal vez ya en 1930, apareció otro prototipo más sin consecuencias: el monomotor comercial B.I, derivado del R.III.

En 1930 voló una avioneta de turismo de ala con motor en estrella Elizalde A6 (Lorraine Ecole) de 110 cv. Este aparato ligero, llamado E.II, se fabricó en cantidad de al menos cuatro ejemplares. Uno de ellos, equipado con un motor Kinner de 100 cv fue usado por Fernando Rein Loring para su primer vuelo a Manila en 1932.

La concepción más ambiciosa de Barrón fue el hexamotor de bombardeo pesado Loring B.II, del que sólo llegaron a construirse algunas partes. Los seis motores debían ir dentro de las alas, accesibles en vuelo a los mecánicos y moviendo las hélices mediante transmisiones especiales (que llegaron a ensayarse). Barrón espe-

raba de este aparato gigante unas actuaciones revolucionarias para la época, incluyendo un radio de acción de 2.000 kilómetros con 4.000 kilos de carga útil.

EL DURO GOLPE

En abril de 1930, Barrón sufrió un ataque cerebral seguido de hemiplegia, quedando inválido largo tiempo. La construcción del hexamotor quedó suspendida. Cuando se proclamó la República, Barrón solicitó el "retiro Azaña" que le fue concedido en julio de 1931. Sabemos que durante cierto periodo volvió a tomar la dirección de la fábrica. Esto pudo ocurrir en 1931, pues en octubre de aquel año se anunció el comienzo de los ensayos del Trimotor colonial Loring cuyo proyecto probablemente realizó. Además, este año presentó en la Escuela Superior Aerotécnica un proyecto de motor de aviación para obtener el título oficial de Ingeniero Aeronáutico, ya que en 1929 se le había acordado únicamente el de Especialista en Aeronaves. Humildemente, el hombre que más aeroplanos había proyectado en España, hizo su trabajo académico y recibió el título con antigüedad de 31 de diciembre.

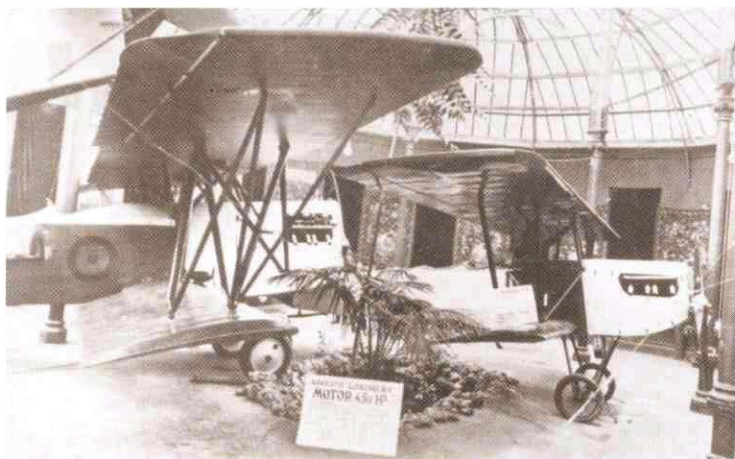
En verano de 1932 se estrelló el prototipo del Trimotor colonial, matándose los tres tripulantes. No sabemos si Barrón estaba entonces activo en la fábrica. Una nota suya de 1939 (única mención del Trimotor en los papeles que de él conocemos) dice: "1932 -Dejó la fábrica Loring empezando la construcción de un trimotor". Las condiciones económicas de la empresa Loring eran entonces muy malas, habiendo terminado hacía años los R.III y no teniendo nuevos contratos. Barrón siguió en su

casa de Madrid, calle de Espalter n.º 3, donde en diciembre nació su segunda hija, Ana María. Finalmente, en el verano de 1933 se trasladó a Sevilla.

PREGUERRA, GUERRA CIVIL Y POSTGUERRA EN SEVILLA

Aunque su recuperación no era en modo alguno completa, Barrón, retirado del Ejército, no podía vivir ocioso. Desde 1933 hasta la guerra dirigió en Sevilla la fábrica de Cobián, de carácter no aeronáutico. En octubre de 1935 nació su tercera hija, Risina. Al estallar la sublevación en julio de 1936, Barrón se presentó al general Queipo de Llano, que lo retuvo a sus órdenes y a las de su Cuartel General, encomendándole misiones de movilización y adaptación de la industria civil a fines de guerra. No le dió destino más activo por encontrarse el comandante Barrón todavía inválido. En febrero de 1938 pasó al Servicio de Aviación como jefe de los Servicios Técnicos del Sur. Este año presentó un sistema aerofotogramétrico ideado por él y llamado de los Perfiloides, que fue probado con éxito en 1939. Tenía por objeto obtener planos topográficos a partir de fotografías aéreas sin usar instrumental alguno, habiendo sido concebido para campaña.

Terminada la guerra, Barrón presentó en agosto de 1939 un anteproyecto de Balanza Aerodinámica Volante. Hasta junio de 1940 siguió de jefe de los Servicios Técnicos del Sur. Desde 1939 existían el Ministerio del Aire y el Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos (sobre el papel este último). La escala inicial de dicho Cuerpo quedó establecida en junio de 1940. Barrón, que seguía de co-



Loring R.I y biplaza de transformación Loring T.I (1926).



Biplaza ligero Loring E.II (1930).



Monoplaza de caza Loring C.I (1927-28).

mandante, fue ingresado en la escala como coronel con el número 1 y destinado como jefe del Establecimiento de Investigación de la Dirección General de Material. Nunca fue teniente coronel. En septiembre fue nombrado jefe de la Maestranza Aérea de Sevilla sin perjuicio de su destino. De hecho, siguió en Sevilla, no existiendo el Establecimiento de Investigación más que teóricamente.

MADRID, ULTIMA ETAPA

En 1943, Barrón fue nombrado inspector de Material en la Dirección General de Industria y Material, con destino en el Ministerio, instalándose la familia en Madrid en agosto de 1944.

En 1945, ascendió a general de brigada, con antigüedad del 19 de octubre, siendo nombrado jefe de la Sección de Fabricación en la misma Dirección General de Industria y Material, a cuyo frente sucedió en diciembre de 1946 al general Roa. Hacia 1947 ó 1948, el que esto escribe, entonces cadete de Ingenieros Aeronáuticos, vió por única vez al general Barrón durante una visita académica a la fábrica de AISA, la antigua Loring en que Barrón tanto había trabajado. Del techo del hangar colgaba un bombardero Savoia S.79 que tenía sujeta la parte inferior del fuselaje una extraña estructura. El general Barrón (que me hizo el efecto de tener avanzada edad) discutía aquel dispositivo con algunas personas. Hoy supongo que se trataba de la Balanza Aerodinámica Volante por él ideada unos diez años antes.

Era evidente que la inquietud creadora no había abandonado a don Eduardo Barrón, pese a todo. En diciembre de 1948 entregó al ministro del Aire, general

González Gallarza, un proyecto de Fábrica Aeronáutica Subterránea. Parece fuera de duda que el esfuerzo desarrollado en este trabajo, que le mantenía en vela hasta las cuatro de la madrugada, contribuyó a su fin. El 6 de enero de 1949, Pascua Militar, volvía del Pardo en su automóvil oficial sintiéndose mal. El conductor tuvo que ayudarlo a entrar en su casa, calle del Rey Francisco 12, donde sufrió un derrame cerebral.

Hubo un momento en días posteriores en que pareció recuperado, pero sus pulmones se encharcaron y murió el día 13 de septiembre en su casa.

¿Cómo fue don Eduardo Barrón?

Un hombre bondadoso, sencillo, sin ambiciones personales, tremendamente trabajador, ardorosamente patriota.

Muy alegre en el trato familiar, con sentido

del humor (guason, según su hija Ana María)

le divertían las obras de Fernández-Flores, era

hábil dibujante y tocaba el piano de

oído. Pero, y ello es lo más importante fue un hombre con alteza

de miras, y la nobleza de su carácter se puso de

manifiesto con mayor

claridad cuando la

fortuna le fue más adversa.

Sirvan de colofón las palabras

pronunciadas a su

muerte por su antiguo colaborador y amigo,

el aviador chileno O'Pague en el Círculo de Precu-

sosores de la Aviación Chilena:

"Siento en estos momentos una

verdadera amargura en mi corazón al imponerme de la muerte del Comandante

(sir) Eduardo Barrón Ramos de Sotomayor,

por cuanto a mí me tocó en suerte trabajar bajo las órdenes directas de este aviador en España, cuando fui contratado como probador de aviones para el Gobierno Español, pudiendo en esa oportunidad apreciar las altas cualidades que tenía Barrón Ramos como experto en aviación, dinámico en sus acciones y caballeroso con sus subordinados". ■