



De la AEROSTACION a la AERONAUTICA entrevista con el Teniente General VIVES

MARINO GOMEZ SANTOS

El carácter deportivo que la Aviación tuvo en sus comienzos explica el hecho de que una gran parte de las grandes figuras de la aeronáutica española se singularizaran por su personalidad abierta a las acciones generosas, a la alegría, al donaire, a la efusión. Despegados tempranamente de la tierra para navegar por la inmensidad del firmamento azul o por el negro lago del silencio, en la incierta noche, la vida para aquellos aviadores primeros era como un sueño del que no quisieran despertar y del que no se despierta del todo.

El Teniente General Vives pertenece a aquella generación de aviadores deportistas que ya han entrado en la Historia de la Aeronáutica. Nacido al pie de un hangar para globos —Ortega gustaba decir que nació sobre una platina— la vocación le vino dada. Su padre, don Pedro Vives Vich, fue el primer jefe del Servicio de Aerostación, a quien se debe la mayor parte de los progresos realizados en la Aeronáutica española en sus primeros tiempos.

Mi padre nació en Igualada, provincia de Barcelona —dice el *Teniente General Vives*— de una familia catalana de labradores y tejedores de algodón. Una familia muy trabajadora, que tenía en su casa una pequeña fábrica de hilados y, al mismo tiempo, agricultura en los alrededores de Igualada. También había en la casa una bodega para hacer vino de la viña. Eran una mezcla de industriales y agricultores catalanes establecidos en Igualada —conservo el árbol genealógico— desde el siglo XVIII. En Cataluña se mantenía la institución del hereu, el cual heredaba todo el patrimonio, mientras a los demás hijos se les daba una carrera o estudios no universitarios. Cuando mi padre, que era el tercer hijo, estudiaba bachillerato, hubo en Igualada una invasión de Carlistas y entonces se produjeron episodios que iban a afectar a mi familia; los Carlistas cogieron rehenes para pedir dinero de rescate y uno de los que cayó en sus manos fue el hermano mayor de mi padre, que era el hereu. Impresionado por aquellas cosas que el pueblo había vivido, al tiempo que conoció la vida militar, mi padre quiso ingresar en el Ejército. En aquella familia catalana y trabajadora del siglo XIX, sorprendió que el chico quisiera ser militar, sencillamente porque no había tradición en la casa. Y como mostró mucho empeño se fue a Guadalajara, a la edad de catorce años, dispuesto a prepararse para su ingreso en la Academia de Ingenieros Militares. Mi padre se encontró, de pronto, en un ambiente extraño para él, ya que en su casa y en su pueblo todo el mundo hablaba catalán y en Guadalajara, que es Castilla, hubo de vencer los primeros inconvenientes idiomáticos. Pero era muy joven, tenía una gran inteligencia y con la voluntad que puso a prueba ya entonces, hizo la carrera de Ingeniero Militar. Salió de la Academia con el número uno de su promoción, fue un militar distinguido desde un principio y estuvo en la guerra de Cuba.

El Teniente General Vives nació en Alcalá de Henares, en 1900. Allí estaba la casa familiar de su madre y allí nacieron también sus hermanos. Hacía cuatro años que su padre era Jefe del Servicio de Aerostación, ya que en 1896, siendo Comandante don Pedro Vives Vich, se formó en Guadalajara un pequeño grupo de aerosteros que sería el principio de la Aeronáutica. No había más que globos libres y cautivos, a los cuales iba unido un Servicio de palomas mensajeras, medio de comunicación utilizado por los globos cuando salían de ascensión libre.

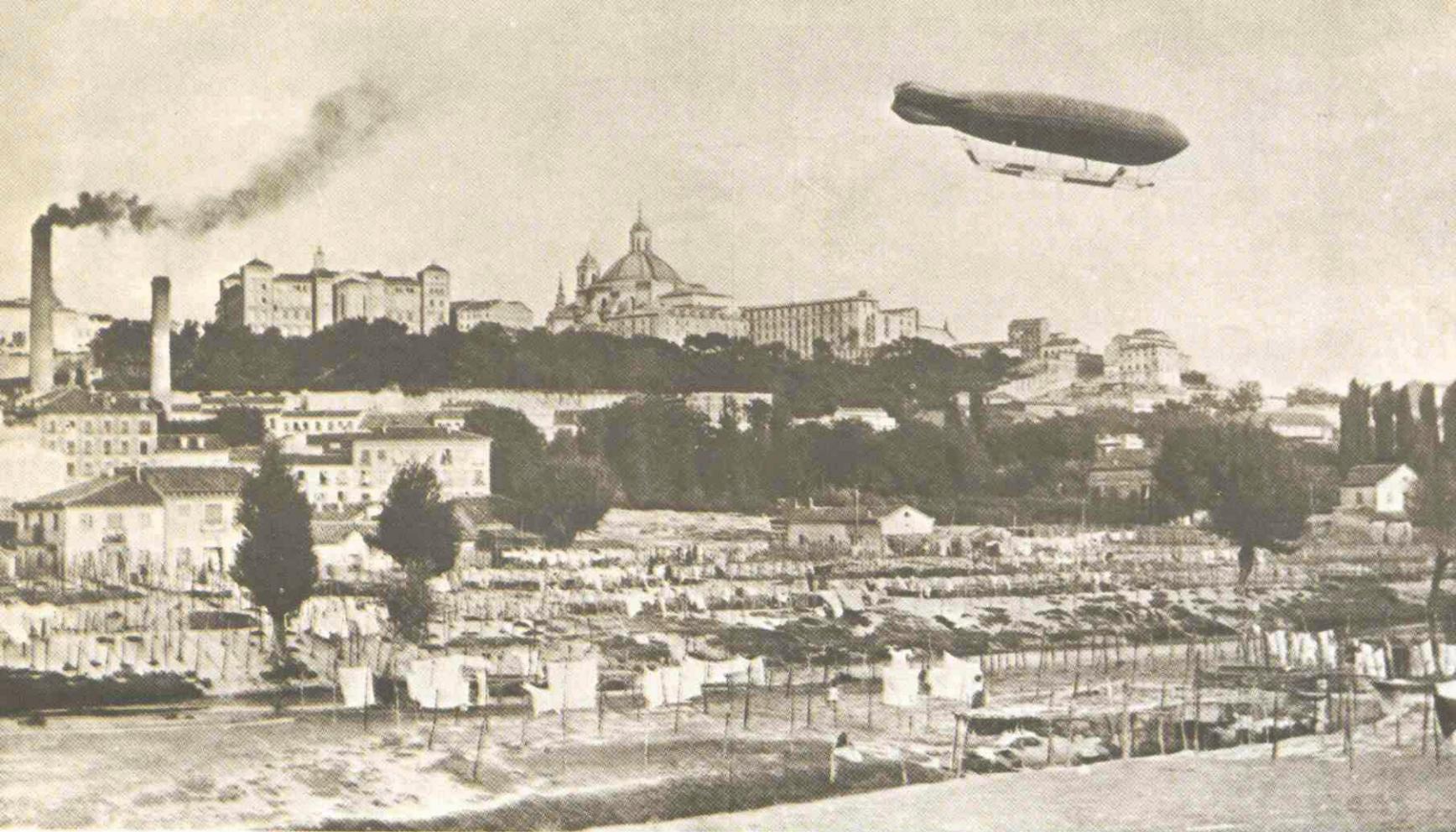
Los globos cautivos permanecían atados por un cable y se utilizaban para observaciones militares y, también, en cursos. Los globos libres, como su nombre indica, se soltaban a merced del viento y con ellos se efectuaban viajes de fortuna,

unas veces más largos o más cortos; su práctica estaba llena de sorpresas. Con ellos se empezaron a conocer los caminos del aire. La aviación surgiría siete años después de mi nacimiento; pero a España no llegó hasta 1909. En mis álbumes hay fotografías de los primeros aeroplanos franceses. Fue mi padre a verlos y a volar en ellos. Y casi inmediatamente comenzaron a navegar en el aire los dirigibles, globos con motor y timón que al poder ser dirigidos, tomaron de ahí su nombre. Mi infancia transcurrió en un pabellón militar que había en el Cuartel de San Carlos de Guadalajara, destruido durante la guerra civil. En el último piso de aquel pabellón militar estaba instalado el palomar. Mi infancia estuvo ligada a los globos que salen y a las palomas que regresan con un parte de los aerosteros, lanzado desde medio viaje o a su llegada.

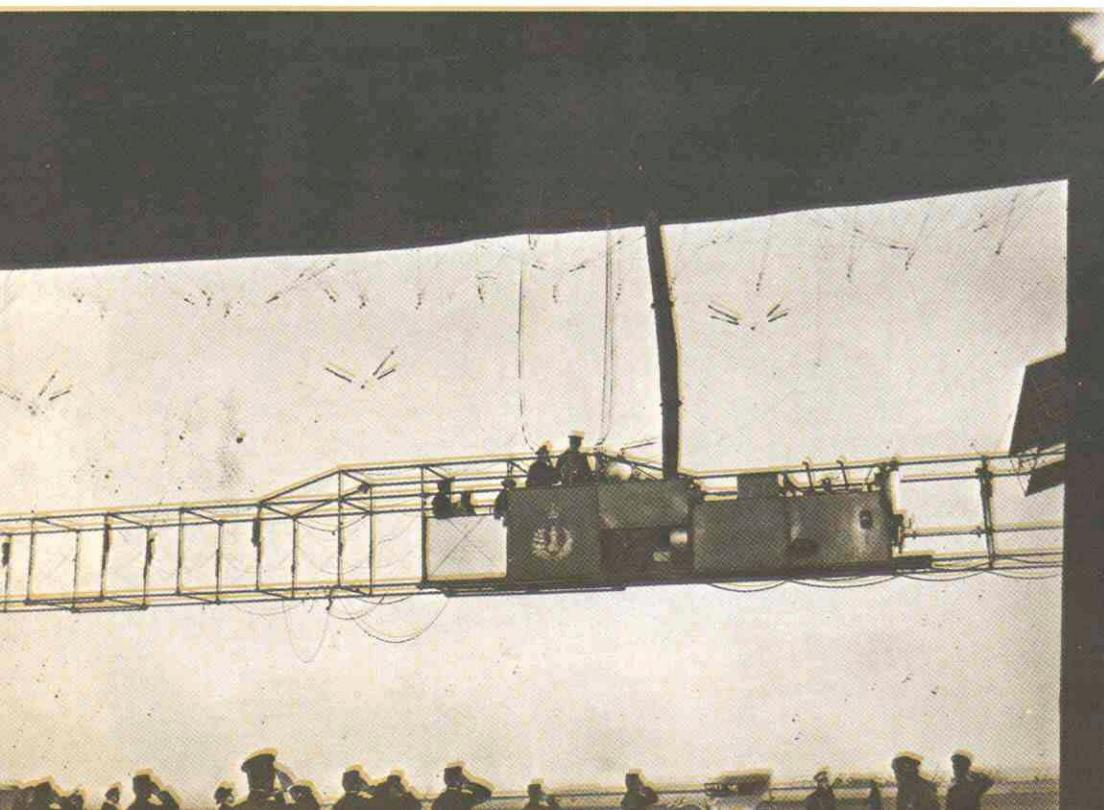
El entonces Comandante de Ingenieros, don Pedro Vives Vich viajó por toda Euro-

El General don Pedro Vives Vich padre del entrevistado y fundador de la Aviación Española salió de la Academia de Ingenieros con el número uno de su promoción y fue un distinguido militar que participó, además, en la Guerra de Cuba.





El dirigible "España" pilotado por el Coronel don Pedro Vives Vich vuela sobre Madrid. En la vista, tomada desde el puente de Segovia, se observa la Iglesia de San Francisco el Grande y el Seminario. A la izquierda el Sacre Coeur de París desde el "España". Abajo, ascensión del mismo dirigible llevando a bordo a S.M. el Rey don Alfonso XIII.



pa, incluida Rusia y el resultado de aquellos viajes fue la iniciación del Servicio de Aeronáutica Española, que el propio Vives iba a mandar por espacio de veinte años, desde 1896 a 1916.

Durante esos veinte años se pasó de los globos libres y cautivos al globo dirigible —con hélice, motor y timones— y a la aviación. Lo que más porvenir tenía era la aviación, que había llegado a Europa con los americanos y que implantó en Francia, concretamente en Pau, su primera escuela, en la que mi padre realizó su bautismo del aire en aeroplano. Inmediatamente después se organizó la Escuela de Cuatro Vientos de la que Kindelán fue su primer jefe, siendo capitán y mi padre coronel. Alfredo Kindelán fue un oficial muy distinguido, que ingresó en aviación cuando era teniente, con otros aviadores muy destacados que luego han tenido ocasión de demostrar en la vida todo lo que valían: Kindelán, Herrera, Barrón, don José Ortiz Echagüe, que luego fue fundador de la Seat y de Construcciones Aeronáuticas.

La memoria del Teniente General Vives es caudal inagotable de recuerdos históricos. Por ejemplo, la ascensión del dirigible "España" llevando a bordo a S.M. el Rey don Alfonso XIII, tripulado por su padre, el entonces Coronel Vives.

En Guadalajara se construyó un hangar de dirigibles, donde fue albergado el "España". Los dirigibles llevaban dos pilotos. El primero asumía la dirección total del aparato.



Los Infantes don Alfonso y doña Beatriz junto con el coronel Vives conversan en Cuatro Vientos con el Ministro de la Guerra inglés Mr. Seely. Arriba el capitán Barrón, con el Ministro, preparándose para un vuelo.

“Mi infancia estuvo ligada a los globos que suben y a las palomas que regresan con un parte de los aerosteros lanzado desde medio viaje o a su llegada”.



to y el segundo piloto llevaba el mando de los timones. Mi padre y Kindelán formaron pareja desde muy pronto con una amistad verdadera, no obstante la diferencia de categoría, ya que mi padre era coronel y Kindelán, capitán. En la amistad de ambos no hubo nunca diferencia alguna. Como es sabido, el primero que se hizo piloto en España fue el Infante don Alfonso de Orleans, en la Escuela de Mourmelon (Francia). De allí vino a España con su título. Y cuando se organizó la Escuela de Aviación en Cuatro Vientos, se formaría la primera promoción de pilotos españoles que fueron cinco y entre los cuales había tenientes y capitanes de Ingenieros: Kindelán, Herrera, Barrón, Ortiz Echagüe y Arrillaga. Este sufrió un accidente, con una larga convalecencia y quedó inválido. En todo ese tiempo, además, se emplearon globos en la guerra de Marruecos, para la observación del enemigo, y también aeroplanos. España fue la primera nación del mundo que empleó la aerostación y la aviación en la guerra, porque la de Marruecos duró varios años y hubo ocasión de emplear los dos procedimientos de vuelo. En los veinte años en que mi padre fue jefe de aviación, desde Guadalajara donde estaban los globos, el desarrollo de la aeronáutica fue enorme. La aviación estaba en Madrid y con la construcción de aeródromos en el territorio nacional, lo que antes era una promesa se convirtió en el vehículo de transformación de la humanidad, de una manera verdaderamente deslumbrante. No obstante, quiero decir que, en realidad, los caminos del aire comenzaron a estudiarse y descubrirse —me refiero a España— en Guadalajara.

El Teniente General Vives salió de la Academia en 1920 como Teniente de Ingenieros y prestó sus servicios en el Batallón de Aerostación de Guadalajara. Por esta razón su bautismo del aire debería haber sido en globo; pero, en realidad, lo fue diez años antes a bordo de un aeroplano pilotado por un aviador francés.

Hablamos de la relación personal que el Teniente General Vives ha tenido con los primeros aviadores deportistas que protagonizaron los históricos “raids”. Esta “belle époque” aeronáutica rejuvenece el espíritu de nuestro interlocutor.

La época de los “raids” en España está unida al deporte. El Aero Club, que se funda cuando no funcionaba más que la aerostación, se hace internacional con la aviación. Desde un principio cultivó el deporte: había, de vez en cuando, suelta de globos libres, con premios para el que hiciera el viaje más largo, el que alcanzara mayor altura, de manera que el deporte estaba muy estrechamente unido a la navegación aérea.

En todas las biografías existe lo que

podríamos denominar un capítulo de oro: una situación, un momento, un episodio que ilumina para siempre el nombre o el recuerdo de alguien. Nos atreveríamos a decir que en la biografía del Teniente General Vives existen pluralidad de episodios aeronáuticos considerables, aunque su nostalgia se relacione particularmente con la amistad que le unió a Mariano Barberán. Coincidieron, en los años juveniles, en la Academia de Ingenieros. Barberán había ingresado antes; era algo mayor que Vives; hombre de reconocido talento, como lo demostraría durante su vida y, sin embargo, por alguna extraña circunstancia, fue mediano estudiante: repitió curso.

Estudié con Barberán como compañero, los cursos cuarto y quinto. Entonces iniciamos una amistad que se consolidaría más cuando coincidimos en aviación años después. En aviación fue donde la personalidad de Barberán, su talento, sus condiciones excepcionales para la aeronáutica, se pusieron de relieve. Coincidió con él, en 1925, cuando el desembarco de Alhucemas. Se formó entonces un grupo de dos escuadrillas de aviación equipadas con material nuevo. Eran los sesquiplanos Breguet, franceses, los que ayudarían al desembarco. La primera escuadrilla la mandaba Mariano Barberán, que era el más antiguo, en la cual yo fui destinado. La segunda escuadrilla la mandaba Alejandro Arias Salgado, mientras que el conjunto del grupo estaba a cargo del comandante Sandino. Tengo que decir que los dos capitanes de escuadrilla tenían una personalidad extraordinaria, muy superior a la del comandante jefe que nos mandaba a todos.

Salieron en vuelo de Madrid, para hacer etapa en Granada antes de saltar a Melilla. Llegaron a Granada en plenas fiestas del Corpus, con mal tiempo, que les obligó a permanecer varios días allí, sin poder reanudar el vuelo. Cien millas sobre el agua, en aquellos tiempos y con aquellos aeroplanos, no resultaba fácil empresa.

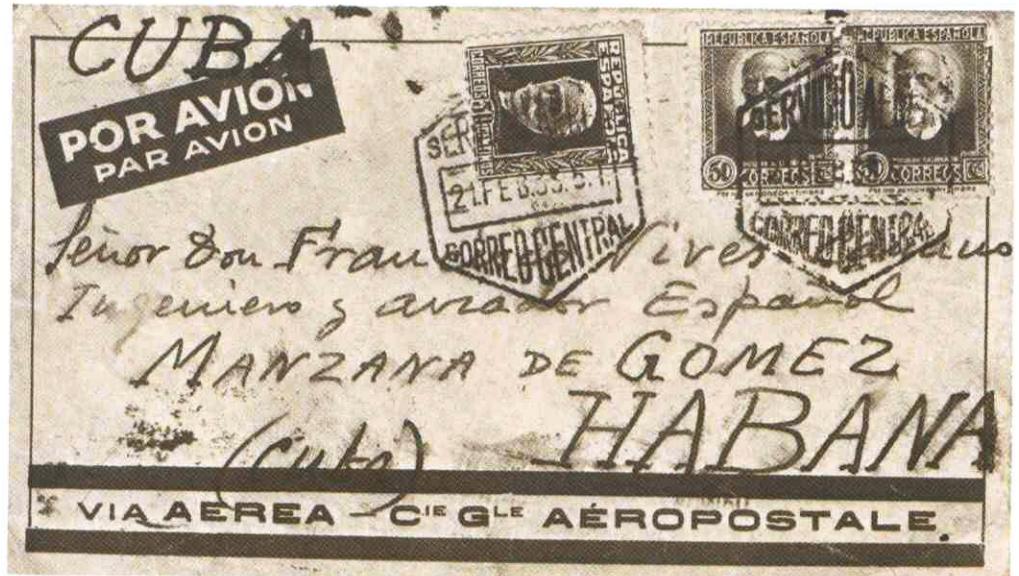
Mariano Barberán era hombre de gran amor propio y con un riguroso sentido del deber. Cada día que pasaba sin que pudiéramos salir de Granada era tal su impaciencia, que en un momento determinado decidió que su escuadrilla despegara con mal tiempo; que no seguía allí ni un día más. Discutió con el otro jefe de escuadrilla y con el comandante del grupo. Y como se proponía, realizamos la travesía en un día malísimo, aunque tuvimos la fortuna de llegar a Melilla felizmente. Pero de aquella operación quedó un malestar y una cierta enemistad de Barberán con los otros jefes de aquel grupo, lo cual le hizo encontrarse a disgusto. Por eso, cuando terminaron las operaciones de Alhucemas, Barberán decidió marcharse de aviación. Era un hombre que cuando tomaba una decisión la mante-

nía hasta el final y, efectivamente, insistió en irse y se fue, a pesar de que todo el mundo, incluso los que habían tenido diferencias con él, trataron de hacer lo posible porque se quedara. Pero no se consiguió. Al marcharse de aviación perdió la oportunidad de ser protagonista, con Ramón Franco, del viaje del "Plus Ultra" a la Argentina. Este viaje había sido estudiado para que Barberán fuera como navegante y Franco como piloto. Porque Barberán era el más capacitado navegante que había en la aviación española.

Se reincorporó al Cuerpo de Ingenieros, siendo destinado a Canarias. Allí presenció la llegada del "Plus Ultra" en su primera etapa, camino de la Argentina, y aunque Ramón Franco le rogó que se incorporara a la expedición, Barberán mantuvo sus decisiones.

Poco tiempo después volvió Barberán a aviación y reanudamos nuestra relación de compañeros, que se estrechó más cuando yo me disponía a tomar posesión de mi destino como Agregado Militar en la Embajada de España en Cuba. Desde allí fui corresponsal de Barberán en todo lo relacionado con el viaje de Sevilla a La Habana. Nos escribimos y nos comunicamos y yo le anticipé los datos de los posibles aeródromos que podría utilizar y de las ayudas que iba a tener, así como de otros datos de interés para la navegación. Cuando llegó a Cuba, tanto Barberán como Collar, estuvieron viviendo en mi casa y nuestra relación fue muy estrecha. Los días que permanecieron allí, que no recuerdo si fueron ocho o diez, el Centro Gallego, el Centro Asturiano y otras Sociedades españolas, recibieron a Barberán y Collar con tal entusiasmo, que les faltaban días y horas para acudir a las fiestas que organizaron en su honor. Pero Barberán tenía una idea tan rigurosa del cumplimiento de su deber, que aunque no quería quedar mal con nadie, no deseaba más que reanudar su vuelo. Recuerdo que era verano y hacía un calor enorme. Los dos, Barberán y Collar iban con aquel uniforme azul de tela muy gruesa y Mariano decidió hacerse un traje blanco que no tuvo hasta varios días después. La fatiga por los agasajos continuos y la falta de descanso agobiaban a Barberán. Después del viaje de Jiménez e Iglesias, varias entidades cubanas habían establecido premios en metálico para los primeros pilotos que llegaran de España a Cuba. A éstos se unió el importe de una suscripción popular que alcanzó una cifra considerable cuando llegó a la Habana Barberán. Sorprendió su gesto cuando, sin dudarle un momento, aquel dinero que debía repartir con Collar, lo entregó a la Beneficencia Cubana para que fuera distribuido, a partes iguales, entre la Beneficencia Española y la Cubana.

Barberán decidió abandonar la Habana

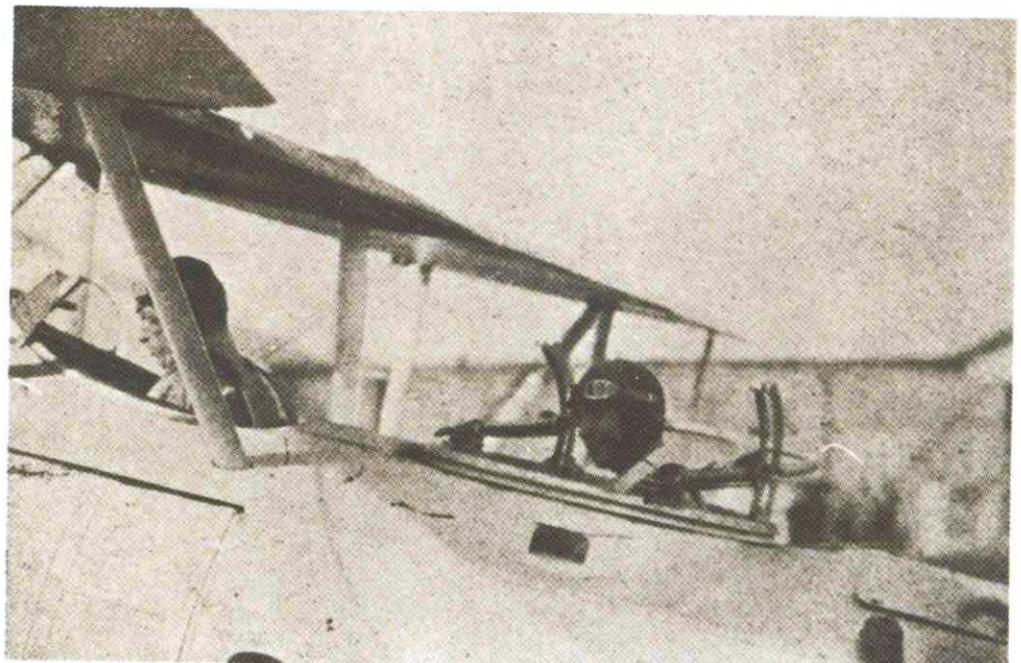


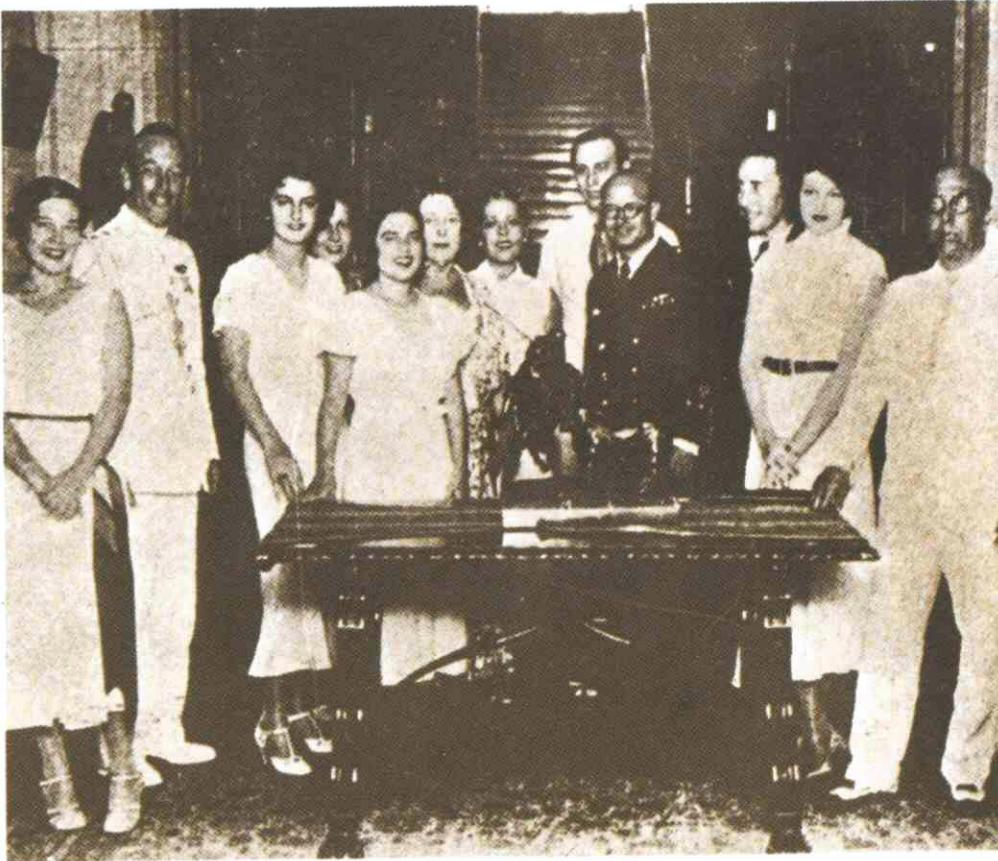
y su amigo Vives asoció aquel impulso al episodio de Granada, cuando despegaron rumbo a Melilla, en un día que no era el indicado, por lo que tuvieron que desafiar al temporal.

El viaje a Méjico desde La Habana se hacía entonces con la Pan American, en dos etapas, dos veces a la semana, costean-do, hasta llegar a Veracruz al nivel del mar. Se partía de madrugada para coger buen tiempo y evitar los ciclones que se formaban al medio día. Se hacía noche en Veracruz y al día siguiente, al amanecer, se daba el salto de Veracruz a Méjico, proeza tremenda, porque hay picos de más de 5.000 metros y eso no se podía hacer con mal tiempo, cuando no era posible volar entre nubes. Los vuelos normales a Méjico se hacían siempre siguiendo los valles y los barrancos, sin pretender coronar los picos, porque no tenían techo los aeroplanos para ello. Entonces, Barberán, que había triunfado en su difícilísimo vuelo de Sevilla a Cuba, consideraba la etapa de Méjico de menor importancia. La víspera de su partida, estuvimos hablando por la noche en

Carta autógrafa de Mariano Barberán dirigida al entrevistado con motivo de la preparación del vuelo del "Cuatro Vientos".

El capitán Vives a bordo del avión que le llevó de La Habana a Camagüey el día de la llegada a esta última ciudad del "Cuatro Vientos".





El entonces capitán Vives junto con Barberán y Collar y un grupo de amigos en la residencia de la familia Gómez Mena en La Habana después de la llegada del "Cuatro Vientos".



Junto con Jiménez e Iglesias, héroes del vuelo del "Jesús del Gran Poder".

casa. Decía que si Hernán Cortés había subido por el valle de Otumba con una coraza puesta y montado en un caballo, él, con un aeroplano, llegaría mucho mejor. Estudiaron una ruta que era la recta, una vez llegados a la costa. Pensaban que con la gasolina de que disponían y con bastantes horas de luz por delante, si la cosa no se ponía bien, podían volverse. Pero tuvieron mala suerte. Primero, porque despegaron más tarde de lo debido; tenían que haber salido al amanecer y lo hicieron a las ocho de la mañana, por lo cual ya les quedaban menos horas de luz. Al medio día es cuando se formaban los ciclones en La Habana. Les cogió el ciclón. A partir de aquí, no tengo elementos de juicio para pensar qué es lo que realmente les ocurrió: si se estrellaron en tierra o si intentaron volverse y se metieron en el mar... ien ffn, no se sabe! Méjico es un país sobre el que hay que volar a alturas muy grandes. Tiene bastantes zonas deshabitadas... Parece que ha habido indicios de que se estrellaron en algún barranco, porque aparecieron algunos restos. Si eso es así, tardaron mucho tiempo en descubrirse, porque yo estaba en Cuba y seguí con ansiedad la intensa búsqueda que se llevó a cabo. La aviación mejicana rastreó todo lo imaginable sin encontrar indicio alguno.

Recientemente ha sido publicado por Pedro Páramo, un amplio reportaje en el que se da cuenta de las investigaciones realizadas por el periodista mejicano Jesús Salcedo en el que se mantiene la tesis de que el "Cuatro Vientos", pilotado por Barberán y Collar, tomó tierra en la montaña denominada Tzinzinzepetl, en la cumbre de la Guacamaya, de mil setecientos metros de altitud, donde al ser descubiertos por los indígenas fueron asesinados para apoderarse de sus botas y cazadoras de vuelo.

Yo de eso no sé nada, ni puedo opinar. Cuando me fuí de Cuba, un año después de la desaparición de Barberán y Collar, tampoco se sabía nada. Luego empezaron a surgir noticias, más o menos dudosas, sobre la aparición de restos en diversos lugares. ¿Intentaron volver, encontrándose con el tiempo cerrado y se metieron en el agua? No se sabe.

Desde la Embajada de España en Cuba, el Teniente General Vives envió a Madrid varios informes sobre el vuelo y la desaparición de Barberán y Collar, episodio del que aún recuerda detalles y matices que todavía permanecen inéditos.

El destino me ha deparado la suerte de ser meta de tres grandes "raids". El más importante ha sido éste de Barberán y Collar; otro de paralela significación fue el de Jiménez e Iglesias, con el "Jesús del Gran Poder", en cuya ocasión también esta-

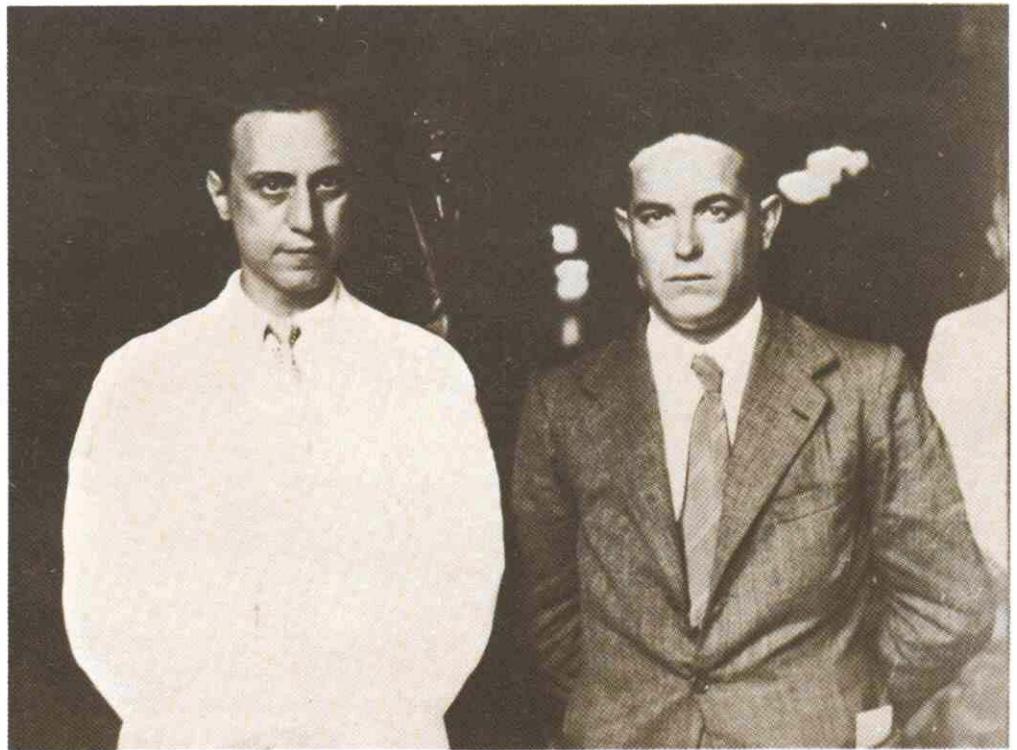
ba yo en La Habana y les acompañé durante todo el tiempo que permanecieron allí. Fue un vuelo estupendo, en el que batieron varias marcas mundiales, tanto de distancia como de duración. Estuve de meta también, por casualidad, en el vuelo que hicieron a Guinea desde Sevilla a Bata, Carlos Haya y Cipriano Díaz Rodríguez, "Cucufate", que también fue un viaje muy bonito, y sobre todo, porque la llegada era difícil, ya que no había ningún aeródromo preparado y tuvimos que elegir el campo menos malo, que se marcó para que tomaran tierra. Y luego, lo que son los contrastes de la vida: el vuelo difícil lo habían realizado bien y en el de vuelta, proyectado por etapas cortas y por sitios conocidos, en la primera etapa sufrieron una avería y allí se acabó todo. No obstante, aquel vuelo fue muy valioso, ya que volar sobre África—donde no existía ninguna ayuda para la navegación, ni aeródromo, ni socorro posible—constituía un mérito grande.

Preguntamos al Teniente General Vives que cual es, a su parecer, lo que motivó aquel protagonismo de la aviación española mediante los "raids".

Durante la guerra de Africa la aviación tuvo que emplearse muy a fondo y allí adquirió el gran espíritu aeronáutico como consecuencia del entrenamiento intensivo. De allí surgieron elementos muy valiosos, algunos de los cuales participaron en los "raids". La época de los grandes "raids" españoles fue gloriosa. No hay que olvidar el vuelo maravilloso a Filipinas, protagonizado por Gallarza; ni el ya mencionado del "Plus Ultra", a la Argentina, que fue extraordinario. Y los que se hicieron en la Escuadrilla Atlántida, a Guinea, con tres hidros, vuelo ya un poco masivo, aunque con muchas dificultades; pero se hizo la ida y la vuelta felizmente.

Con el tiempo se formarían familias de tradición aeronáutica, que están en la mente de todos. Recordamos el nombre de don Juan Pombo Ibarra, un gran señor y un estupendo señorito, de aquellos señores y aquellos señoritos que, por serlo tan de verdad, se arruinaban. Como tenía una gran fortuna, se compraba aviones en Londres para fomentar la afición a la aviación en Santander, dando bautismos de aire gratis. En 1916, don Juan Pombo Ibarra vuela en el "San Ignacio III" con doña Concha Espina como pasajera. La ilustre escritora experimenta una fuerte sensación y escribe el poema titulado "Sol", que viene a ser como una crónica versificada de su bautismo del aire. En 1912, don Juan Pombo realizó el "raid" Santander-Madrid en un "Bleriot".

Su hijo Juan Ignacio cruzó el Atlántico en avioneta, que fue toda una hazaña; pero tenía mala salud y después apenas pudo



El mecánico Madariaga —a la derecha— estuvo perdido varios días en el Atlántico junto con Ramón Franco.



Los tres hermanos Vives, Francisco, Fernando y Teodoro en una fotografía al final de la guerra española.



“La aviación estaba en Madrid y con la construcción de aeródromos en el territorio nacional, lo que antes era una promesa se convirtió en el vehículo de transformación de la Humanidad de una manera verdaderamente deslumbrante”.

seguir volando. Vive y, afortunadamente, tiene una mala salud de hierro. En cambio, su hermano Teodosio, nació pájaro; es un hombre que ha nacido para volar. Fue piloto muy joven, antes de alcanzar la edad, y luego ha volado muchísimo en la guerra y en la paz y, siempre, muy bien, extraordinariamente bien. Es muy amigo mío. Se ha retirado con más de 37.000 horas de vuelo y está en posesión de las distinciones aeronáuticas más importantes. Si hablamos de familias aeronáuticas hay que citar a los Ansaldo, que han sido seis hermanos varones, todos pilotos. Empezaron en mi tiempo. Juan Antonio Ansaldo, que era de mi edad, se hizo piloto al mismo tiempo que yo. Y también José, que es un año mayor, el único que vive. Ignacio, después de haber perdido una pierna en accidente de vuelo, siguió volando con una artificial. Hizo la guerra con su prótesis, porque tenía un espíritu tremendo, y aunque después le falló la salud, sin embargo nunca dejó de volar. En un vuelo de Albacete a Baleares se perdió en el mar.

Naturalmente, no podemos dejar de referirnos a la aventura de José Ansaldo, con su globo. Al Teniente General Vives se le ilumina la cara y exclama:

Eso fue maravilloso; un milagro de la naturaleza. Porque yo que he sido globero de verdad, piloto de globo —empecé de teniente— tengo que decir que las técnicas fueron cambiando. Primero se llenó el globo de aire caliente y hemos pasado por el hidrógeno y por el gas de alumbrado para volver al aire caliente otra vez. Ansaldo proyectó algo totalmente irrealizable: un globo que tenía en su interior unos globitos auxiliares, que llenaba de aire, para que cupiera el gas cuando se dilataba. Todo eso era prácticamente irrealizable porque la dilatación del gas era tan grande que no bastaban aquellos pequeños globos de compensación. En otro tiempo cuando el gas se dilataba, dejábamos una salida, porque si nos empeñábamos en detener el globo preso se estallaba. A Ansaldo se le metió en la cabeza hacer un globo a su manera, porque no se le ponía nada por delante y, además, como era sordo, no entendía lo que le decían los demás. Hizo tres intentos y, normalmente se debía de haber matado en alguno de los tres; pero tuvo suerte y no le ocurrió nada. Era tal su entusiasmo, que cuando ya tenía el globo preparado se compró un terrenito cerca de Barajas donde construyó un pequeño hangar y un taller de carpintería para su globo. La gente de Barajas estaba temerosa de que le ocurriera lo peor, porque pensaban que aquel proyecto era una barbaridad. Resultaría muy prolijo referir todas las aventuras que corrió José Ansaldo con su globo. Recuerdo el último intento, el de Maspalomas. Salió su hermano Ignacio con una canoa para seguir-

le desde abajo y por eso cuando cayó al mar pudo recogerle. En Maspalomas dejó el globo por la noche y se le estalló solo; no sé lo que ocurrió. José no alcanzó éxito con sus tres intentos; pero resultaba maravilloso ver el entusiasmo con que los emprendía.

A Juan de la Cierva le conoció el Teniente General Vives, cuando se hallaba en plena fiebre de inventor.

Era muy inteligente. Construyó y puso en vuelo el autogiro, que en aquel tiempo fue una novedad grande y que parecía que tendría mucho porvenir. Su padre, el conocido político, estuvo en la Embajada de Noruega, durante la guerra española, refugiado. Mi padre, que murió con ochenta años, estaba refugiado también allí. Vivieron juntos los últimos años de su vida y juntos murieron también. Juanito, porque para mí es Juanito —siendo yo teniente de aviación, él era un hombre joven que acaba-

Junkers 52 de plata ofrecido por el entonces coronel Vives, Jefe del Regimiento de Transporte de Alcalá a la Ermita de Nuestra Señora de Loreto en Cella.



ba de terminar la carrera de Ingeniero de Caminos— formaba parte de un grupo de media docena de aficionados a la aviación en que todos eran inventores, voladores e investigadores de la aviación, entonces, una cosa nueva de la que no se sabía apenas nada, por lo que surgieron apasionados enormes. Hubo varios que llegaron a construir aeroplanos. El que más se distinguió fue Barrón.

Un salto en el tiempo y llegamos al 21 de octubre de 1951, cuando un avión Ju-52 del Primer Regimiento de Transporte, procedente de la Base Aérea de Jerez, pierde el enlace radio con tierra, durante la noche. El Teniente General Vives se refiere a la que después fue conocida como emergencia o milagro de Cella.

Siendo yo coronel en Alcalá y tenientes, José Antonio López Viciano y Ricardo Garrido Jiménez, realizábamos un servicio de estafeta. Todos los días salía un Junkers de Alcalá para hacer vuelos a varios aeródromos, a los que llevaba el correo de aviación. Recorríamos los de la península y llegábamos hasta Africa. En uno de esos servicios, yendo López Viciano de primer piloto y Garrido de segundo, se les estropea la radio, se pierden, se les echa la noche encima, no saben donde están, se meten en

mal tiempo, y, para colmo de males, se les empieza a acabar la gasolina. Entonces deciden tirarse en paracaídas; no había otra solución. Vieron las luces de un pueblo, pero sin tener idea de dónde estaban. López Viciano les dice al cabo, al mecánico, al radio, a un sargento y a un soldado que iban como pasajeros: "Daremos vueltas alrededor de esas luces, os vais tirando y yo me tiraré el último". A los que se tiraron primero les recomendó que en caso de ver algún sitio despejado encendieran una hoguera. Así lo hicieron y, entonces, López Viciano decide tomar tierra. No tenía la menor idea de su situación. Garrido, que se había quedado acompañando a López Viciano, participa en la preparación de una toma de tierra. A poco se dan con la torre del pueblo; se dejaron el tren de aterrizaje contra una cerca y el aparato, roto, fue dominado al chocar contra un muro de piedra. Y aquí viene lo que se ha dado en llamar milagro, porque precisamente en aquel pueblo había una ermita de la Virgen de Loreto. Yo estaba de coronel en Alcalá y les mandé un exvoto: un modelo de Junkers, en plata, con una inscripción. Ahora, al cabo de treinta y dos años de aquella emergencia, Ricardo Garrido es general y está destinado en Valencia. La ermita ha sido restaurada y recientemente

se celebró una fiesta a la que asistió López Viciano, llegado a Cella, provincia de Teruel, desde Valencia. Como después de buscarme, para que le acompañase, no me encontré —hubiera ido con mucho gusto— vino a verme a Azuqueca recientemente, para regalarme un escudo de Cella. Al parecer pronunció un discurso en el que recordaba aquella emergencia que fue, verdaderamente, un milagro.

Recuerdos, recuerdos aeronáuticos estrechamente unidos a la biografía del Teniente General Vives. Algunos de los episodios más antiguos fueron protagonizados por su padre; otros, están relacionados con su Hoja de Servicios. Los cuarenta y cuatro años en que permaneció en activo el Teniente General Vives coinciden con el gran desarrollo tecnológico de la Aviación española. Aquel Teniente que en 1920 prestó servicios en el Batallón de Aerostación de Guadalajara, que participó en la Campaña de Marruecos, en el desembarco de Alhucemas y en otras acciones militares, siendo herido en campaña, conserva a sus 83 años una vigencia física que no va a la zaga de su mente para participar de la vida actual. Su inquietud no ha decrecido, además, para seguir de cerca la marcha de la Aeronáutica que es un componente más de su sangre y el mayor estimulante de su espíritu.

El Teniente General Vives, con el General Cesteros, Director del Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica y con el Coronel Dáneo, Director de AEROPLANO.

