

75 años de la Aviación Militar

1913: La Aviación va a la guerra

EMILIO HERRERA ALONSO,
Coronel de Aviación

EN un terreno llano de los alrededores de Madrid, desolado páramo cuyo nombre —Cuatro Vientos— puede dar idea de lo desamparado que estaba, comenzó a volar la Aviación Militar española en marzo de 1911. Nacida sobre el papel el año anterior, fueron sus pioneros oficiales del Servicio de Aeroestación que, forjados en audaces ascensiones y travesías y con visión de futuro, no querían que nuestra patria se quedara atrás en aquella actividad que, apenas nacida, se desarrollaba con un impulso y una aceleración muy superior a los que rama alguna de la Ciencia hubiera tenido jamás.

En aquel Cuatro Vientos al que inmediatamente llamaron aerodromo los aerosteros, sin más preparación que limpiarlo de matorrales y piedras grandes y acotar sus límites, empezaron sus vuelos los primeros aeroplanos de que dispuso el Ejército español, dos biplanos **Henry Farman** provistos de motor rotativo **Gnóme** de 50 c.v., y un **Maurice Farman**, también biplano, con motor **Renault** de 70 c.v. Pronto serían catorce los oficiales que con ellos habían aprendido a volar y que recibirían el correspondiente título de piloto militar.

No se hizo preparar el bautismo de sangre: ésta fue derramada por primera vez el 27 de junio de 1912, y cupo al capitán Celestino Bayo el triste honor de inaugurar la larguísima nómina de los que entregarían la vida a España desarrollando la apasionante actividad de volar.

El 15 de febrero de 1913 la guarnición de Madrid realizaba unas maniobras militares en torno al puente de San Fernando de Henares; el supuesto táctico consistía en un intento de cruce del río por la división del general Tovar, mientras fuerzas al mando del brigadier Prendergast trataban de impedirlo. Por primera vez en España intervendrían en unas maniobras elementos de Aeronáutica, y serían éstos una escuadrilla de aeroplanos al mando del capitán Kindelán, y el dirigible **España**, teniendo como misión una y otro, la correlación del tiro de la artillería y el reconocimiento. El resultado fue muy satisfactorio, y así lo vio el general Marina —bajo cuya supervisión se habían desarrollado las maniobras— que en

un telegrama enviado al coronel Vives, felicitaba a los aviadores "por el espíritu militar y la competencia de que dieron muestras en las noticias transmitidas".

Pero fue el general Marina uno de los pocos capaces de intuir las posibilidades que tenía aquel nuevo elemento de guerra, ya que la mayor parte de los militares de la época eran partidarios de **colocar en su sitio** a aquellos pintorescos visionarios que olvidaban que la actividad bélica se venía desarrollando milenio tras milenio, desde que el hombre estaba en la Tierra, sin la participación de artilugios mecánicos propios de exhibiciones circenses. Y no era únicamente en nuestra patria donde la resistencia a admitir al aeroplano como elemento de guerra se mani-



Momento de la partida para Marruecos de un grupo de aviadores militares en 1914. Entre ellos el coronel Vives y el capitán Kindelán.

festaba: lo mismo ocurría en Alemania, en Francia y en otros países de Europa. El Infante don Alfonso de Orleans, asistiendo en 1912 a unas maniobras militares en Prusia, había oído a un oficial de húsares que le decía a otro de ulanos refiriéndose a un monoplano **Etrich Taube** que sobrevolaba el campo: **"Estos tontos se creen que servirán de algo en la guerra."**

* * *

En abril de 1912, y como consecuencia del tratado firmado en Madrid dos meses antes, se había instituido el Protectorado de España sobre la zona Norte de Marruecos, y había sido nombrado Alto Comisario el general Alfau que tendría su residencia en Ceuta hasta que, ocupada pacíficamente la plaza de Tetuán por las tropas españolas el 19 de febrero de 1913, fue esta ciudad elegida para capital del Protectorado.

Pero la facilidad con que se había instalado España en la ciudad del Gorgues era engañosa, ya que la rebelión iniciada en los montes del Ziat por el cherife Muley Ahmed el Raisúni contra los españoles, se había extendido tanto en el llano como en la montaña, y el "Señor de Yebala" como sus partidarios lo denominaban, que no perdonaba que España no le hubiera nombrado Jalfía de su zona de Protectorado, había sabido atraer a su bando a muchos que antes le habían sido hostiles, y presentándose como caudillo de una guerra santa, convocó una reunión de "notables" en el Yebel Alam, **la Meca del Mogreb** para los yeblies porque muy cerca de su cresta, a la sombra de una milenaria encina, se encuentra la sepultura de Sidi Muley Abd es Slam ben Menchix, el santo más venerado de la región. De esta reunión salió la resolución de organizar nuevas harkas con las que el Raisúni aseguró que tomaría Tetuán y echaría de Marruecos a los españoles.

No tardaron en reanudarse las agresiones de los rebeldes que en su osadía llegaron con ellas hasta los mismos muros de Tetuán, por lo que el general Alfau, velando por la seguridad de la plaza y para que los moros conocieran la firme postura de España, decidió ocupar algunos puntos y establecer una línea de posiciones de las que la más importante sería Laucién, distante 7 kilómetros de la capital, que en una operación llevada a cabo con escasa resistencia



Tres biplanos **Lohner** junto a tres baterías de artillería, durante las maniobras militares de febrero de 1913.



Maurice Farman MF-7

enemiga, se tomó y fortificó. No se logró con esto, sin embargo, cortar los actos de hostilidad de los rebeldes cuyas agresiones a las posiciones y convoyes españoles, eran cada vez más frecuentes y osadas.

El 23 de agosto sustituyó al general Alfau en la Alta Comisaría el general Marina que convocó al coronel Vives para estudiar la participación de la Aviación en las operaciones que se iban a desarrollar para alejar de la plaza a los moros insumisos; decidida aquella, eligió don Pedro Vives para aeródromo un terreno despejado en Sania Ramel, no lejos de Tetuán, junto al campamento de Adir en la llanura delimitada por los ríos Martín y Xéxera, terreno que consideró idóneo a pesar de estar a tiro de fusil del enemigo

que se encontraba en la margen derecha del Martín.

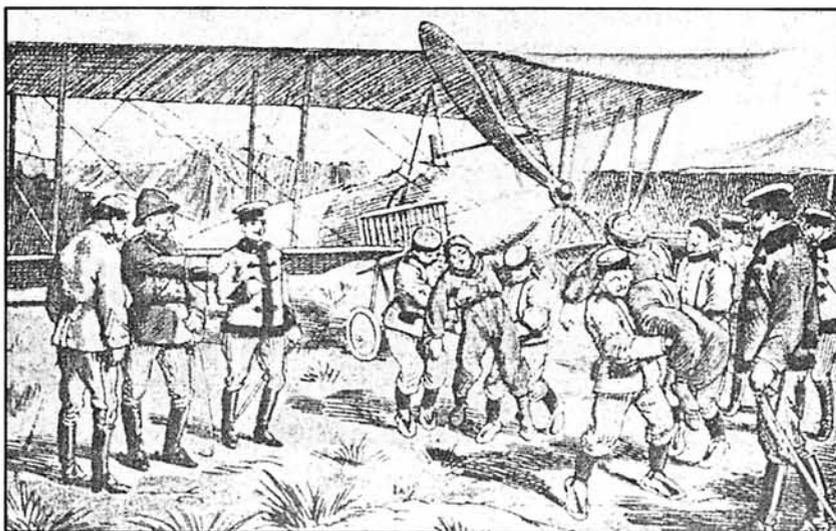
* * *

El 18 de octubre se recibió en Cuatro Vientos un telegrama del Ministerio de la Guerra, que decía: **"Con objeto de marchar a África si lo pide el General en Jefe, ordene que se prepare con urgencia una escuadrilla y su parque móvil de reserva. Aviseme cuando esté terminada la preparación."**

El 20 —aún no habían transcurrido 48 horas— el Ministerio recibía la respuesta: **"Contestó manifestando que está ya organizada la escuadrilla y dispuestos a marchar todos los elementos"**. El 22, la Familia Real se asomaba al balcón central del Palacio para presenciar el desfile del escalón roda-



La tripulación de un M. Farman MF-7, disponiéndose a despegar para una misión de guerra.



El capitán Barreiro y el teniente Ríos, heridos en vuelo, son sacados del aeroplano. Cromo infantil de la época.

do que por las calles de Bailén, Mayor, Alcalá y el paseo del Pardo, se dirigía a la estación del Mediodía, ya que se consideró excesivo para los aeroplanos el viaje en vuelo, y el más rápido medio era el ferrocarril hasta Algeciras para desde allí pasar en barco a Ceuta. El material aéreo de la escuadrilla expedicionaria estaba constituido por cuatro biplanos **Maurice Farman M.F7**, cuatro biplanos **Lohner "Pfeilflieger"** y cuatro monoplanos **Nieuport IV.G**. El de tierra, dividido en dos escalones, lo formaban un automóvil ligero, cuatro camiones con remolque, un

camión-taller y dos camiones-almacén. Como material de campamento disponía la escuadrilla de tres barracones desmontables, **Bessonneau**, para los aeroplanos, y ocho tiendas de campaña, cónicas, para el personal.

La plantilla de la escuadrilla, además de por el capitán Alfredo Kin-

delán, su Jefe, estaba constituida por 2 capitanes y 7 tenientes, pilotos; 3 capitanes, 2 tenientes y un alférez de navío, observadores (1); un maestro de taller, 2 sargentos y 55 cabos y soldados.

Eran conscientes los aviadores de ser el centro de atención de los Estados Mayores, español y extranjeros, más dispuestos a la crítica negativa que a reconocer que el aéreo era un potencial medio de combate. Sabían que su misión sería volar sobre las vanguardias y delante de ellas, informando del enemigo y protegiendo el avance, mostrando al tiempo que la importancia de las observaciones, la eficacia de su fuego: habrían de obtener fotografías, croquis y planos de un terreno hasta entonces desconocido para los españoles, informes básicos para un Mando que, sin embargo, no ocultaba su prevención contra el nuevo elemento de guerra, consideraba a la artillería más precisa que éste y pensaba que la caballería exploraba mejor y era preferible un croquis hecho por un oficial de E.M. a una fotografía aérea. Indudablemente era grande la responsabilidad que los aviadores españoles llevaban a Marruecos sobre sus débiles alas.

El viernes, 24, la expedición llegó a Algeciras y embarcó en el transporte de la Armada, **Almirante Lobo**; surgieron dificultades para subir a bordo el camión-taller, debido a su gran peso y a la falta de instalaciones adecuadas en el puerto algecireño, por lo que hubo de ser colocado sobre una barcaza y remolcado hasta Ceuta en cuyo puerto tropezaron los aviadores con las mismas dificultades, y como además no se había previsto ningún personal para ayudarles a desembarcar el material, fueron el capitán Kindelán y el Infante don Alfonso a la Comandancia General para solicitar les fueran facilitados algunos hombres para auxiliarles. Se presentaron a un teniente coronel de Estado Mayor que, tras hacerles preguntas tan poco lógicas como si sabían volar y la razón de que la escuadrilla hubiera ido a Marruecos, les preguntó si podrían llevar correspondencia entre Ceuta y Tetuán, y al responder el capitán Kindelán que eso no era posible por no existir en Ceuta ningún espacio llano de las dimensiones

(1) Eran estos oficiales: los pilotos, capitanes, Eduardo Barrón, de Ingenieros y Alfonso Bayo, de E.M. y tenientes, S.A.R. el Infante D. Alfonso de Orleans, de Infantería, Jenaro Olivé, de Ingenieros, Luis Moreno Abella, de Infantería, Carlos Alonso, de Intendencia y Carlos Cortijo, de Sanidad (éste, además, médico de la escuadrilla), y los observadores, capitanes, Victoriano Castrodeza, de E.M., Carlos Cifuentes, de Artillería y Manuel Barreiro, de Ingenieros, y tenientes, Vicente Ruiz de Arcaute, de Artillería, Manuel O'Felan, de Infantería de Marina y el alférez de navío, de la Armada, Pablo Mateo Sagasta.

adecuadas para poder tomar tierra, dio por terminada la entrevista con un:

— En tal caso no creo que me ustedes servir para nada.

Finalmente, con ayuda de los curiosos —en su mayoría, soldados de paseo— que rodeaban los camiones, se logró terminar la carga de éstos y de los remolques, y la escuadrilla emprendió la marcha hacia Tetuán y el 28 vivaqueaba en el terreno escogido para aerodromo, bajo una lluvia torrencial. Al día siguiente, fuerzas de Ingenieros y de los regimientos del Rey y de León, chapearon el campo librándolo de palmitos, y tendieron la alambrada, mientras el personal de Aviación organizaba el campamento y ordenaba en un extremo del terreno el material que el sábado, 1 de noviembre, con la llegada del camión-taller, quedaba completo.

Inmediatamente, cada piloto con su observador y mecánico, procedió a montar su aparato, estableciéndose tácitamente una verdadera carrera para ver quien lograba irse antes al aire; lo consiguió el teniente Alonso que, poco después de las 5 de la tarde del día 2, llevando a su observador, alférez de navío Sagasta, despegó con su **Nieuport** y realizó un vuelo de 8 minutos de duración.

Fueron aquellos días de noviembre testigos de acontecimientos en los que los aviadores españoles entraban ellos y hacían entrar a la Aviación en la Guerra y en la Historia; el 3 se realizó la primera misión aérea sobre terreno enemigo, realizada por tres aparatos que llevaron a cabo sendos reconocimientos a vanguardia de Lau-cién, primeros de los que se realizarían en aquellos días, en uno de los cuales se producirían los primeros heridos en vuelo, de la Historia, al ser alcanzados por disparos de fusil sobre el monte Cónico, el día 19, el capitán Barreiro y el teniente Ríos que, pese a la gravedad de sus heridas, lograron regresar con el **Farman** sin averías y con la misión terminada.

El 24 fue un día memorable para la Aviación y para cuantos tuvieron oportunidades de presenciar la primera acción ofensiva de la Historia llevada a cabo desde un aeroplano. La orden de la escuadrilla, del día anterior, decía:

"Mañana inaugurará la escuadrilla su actuación ofensiva arrojando bombas en los poblados de la desembocadura del Haira, colaborando con las tropas en la pequeña operación que ha ordenado la Superioridad."



Explosión de una bomba arrojada por un aeroplano, entre los harkenos. Cromo infantil de la época.



Los moros hacen fuego contra un aeroplano que, curiosamente, parece un Bleriot XI. Cromo infantil de la época.

La operación, dirigida por el general Aguilera, se realizaría con una fuerza de tres batallones, un escuadrón y dos baterías, hacia el río Hayera en su confluencia con el Martín, pocos kilómetros al sur de Lau-cién, y la acción aérea correría a cargo de un biplano **Lohner** tripulado por los capitanes Barrón y Cifuentes; arrojaron és-

tos 8 bombas (2) sobre las posiciones enemigas, rebajando la moral de los yebelies que se veían atacados por un procedimiento insólito, y entusiasmando a los soldados españoles que con grandes gritos celebraban lo que les parecía era un severo castigo a los moros, aunque de hecho no pasó, según luego se supo por las confidencias, de dos moros y un caballo, muertos, y seis harkenos, heridos. La confianza que se tenía en la mecánica de los aeroplanos era tan escasa, que el general Aguilera ordenó que el escuadrón de caballería estuviera dispuesto para, en caso de caer el aeroplano, salvar en una galopada a los aviadores.

Aquel día nació la Aviación de cooperación, y los bravos soldados de rayadillo, alpargatas y ros con cogotera, sintieron por vez primera sobre sus cabezas la protección de los aeroplanos que, constituyendo su vanguardia, les abrían paso.

Tres días más tarde, el 26, tuvo lugar el ensayo de "la bomba grande" que pese a sus modestos once kilos, era grande, muy grande, para la época. Se largó sobre una guardia enemiga, a la vista de los generales Marina y Aguilera y de numerosos jefes y oficiales, y fue grande su efecto, especialmente el sonoro, tanto para las tropas españolas como para los moros.

El 30 de noviembre, solicitada por el Comandante General de Larache, salieron de Tetuán para Arcila tres biplanos **M. Farman MF-7** que constituirían la escuadrilla de aquélla Comandancia, y que tantos buenos servicios prestarían en ella. Pocos meses más tarde, sería la de Melilla la que también solicitaría y obtendría su escuadrilla.

En pocas semanas habían logrado los aviadores que aquéllos que antes los veían como algo pintoresco, inútil para la guerra, empezaran a sentir ahora la importancia de este nuevo elemento de combate que, aunque más con el efecto moral que con el material —muy pequeño, a la sazón— daba gran seguridad al soldado y restaba combatividad al enemigo. Probablemente, antes de terminar aquel 1913, el jefe de Estado Mayor que tan poco acogedor había estado con los aviadores a su llegada a Marruecos, había olvidado el incidente. ■

(2) Estas bombas, de 3 kilos y medio, estaban fabricadas en los Talleres de Precisión de Artillería, según el modelo traído de la casa **Carbonit A.G.** de Gotha, en 1912 por el Infante, lo mismo que los visores de bombardero.