

El Ejército permanente de la «Edad Moderna»

JUAN MANUEL RIESGO
Comandante de Aviación

CUANDO el florentino Nicolás Maquiavelo, utilizó la terminología de «lo Stato-el estado-lo establecido» para designar el conjunto de poderes centralizados que daban lugar a que los dispersos territorios medievales, aparecieran en tres casos como nuevas, pujantes y modernas naciones está pensando principalmente en la España de los Reyes Católicos. Las otras dos naciones son la Francia de Luis XII denominado «Padre del pueblo» en la Asamblea de Toulouse de 1506 y la Inglaterra de Enrique VII y Enrique VIII, pequeña y pobre nación entonces, a la que su ejército y marina dos siglos más tarde, colocarían a la cabeza del mundo.

Maquiavelo, admiraba extraordinariamente al Ejército de Fernando el Católico cuyas victorias le dieron la hegemonía en Italia. Intentó crear a su imagen unas milicias florentinas, pero para su desgracia cuando por primera vez se vieron frente a los temidos españoles, huyeron casi sin combatir. Este nuevo «Estado Moderno», se basaba en dos componentes básicos permanentes sometidos directamente a la autoridad del Rey y profesionalizados: la burocracia reclutada entre la clase media formada en los prestigiosos colegios mayores universitarios de Alcalá, Valladolid y Sa-

lamanca y el Ejército dotado de armas de fuego portátiles, y encuadrado por mandos preparados y valientes.

Es en este contexto cuando en 1494 se creó la figura del sargento. En 1492, las tropas castellanas formadas en gran parte por ballesteros vascos y caballería leonesa y andaluza obtienen la gran victoria de la guerra de Granada, consiguiendo la unidad peninsular culminada en 1512 con la anexión de Navarra. En esta contienda empiezan a destacar los nombres que se harán famosos en América y Europa: Gonzalo Fernández de Córdoba, Ponce de León, García de Paredes, Alvarado, etc. El rey que en la Edad Media tenía un aula regia de consejeros, delegaba en un noble el mando del ejército, cuyas huestes temporales (en épocas de buen tiempo y no de cosecha) se formaban con las mesnadas heterogéneas, que aportaban los nobles más poderosos. Este sistema impedía una buena organización y privaba al rey de disponer de un ejército efectivo y verdadero, puesto que era un ejército «de otros» que incluso podía volverse contra la autoridad real como ocurrió en tiempos de Alfonso X, Pedro I, Enrique II o Enrique IV. Junto al consejero militar real «el armiger», un noble valiente de gran



Artillero, 1792.



Sargento Primero de Ingenieros, 1884.



Suboficial de Aerostación, 1912.

SARGENTO MODESTO MADARIAGA

MECANICO de la patrulla Atlántida (1926), del intento de vuelta al mundo en hidroavión (1929) y del Cuatro Vientos (1933).



Modesto Madariaga Almendros Muriarte nació el 12 de enero de 1904 en Corral de Almaguer (Toledo). Se hizo ajustador mecánico por su afición a los vehículos de motor. En 1924 ingresó en la escuela de mecánicos de Cuatro Vientos, obteniendo el título de especialista de aviación en mayo de 1925. Su primer destino fue la Base Aérea de Getafe y después la Base de hidroaviones de El Atalayón (Melilla). En los Dornier Wal efectuó vuelos de bombardeo y

reconocimiento. Precisamente un bombardeo del Dornier que pilotaba el teniente Gomá, lanzando cincuenta bombas sobre la alcazaba de Sennada, donde se había refugiado el jefe de la rebelión rifeña Ab-del-Kirm, precipitó la huida de éste a la próxima zona francesa y su rendición. Terminada la guerra de Marruecos, salvo un pequeño foco en el Yebel-Alam y Tazarut, la aviación española aprovechó la larga experiencia de vuelos en difíciles condiciones de temperatura y entre el fuego enemigo, para la realización de espectaculares travesías en la etapa llamada de los «Grandes Vuelos». El primero había sido Melilla-Larache-Cabo Juby-Canarias en 1924. El segundo fue el de la «Patrulla Atlántida»: Melilla-Santa Isabel de Fernando Poo-Melilla con un total de 16.439 km. del 10 de diciembre de 1926 al 26 de febrero de 1927, por tres Dornier Wal llamados «Valencia», «Cataluña» y «Andalucía». En este último pilotado por el capitán Rubio figuraba

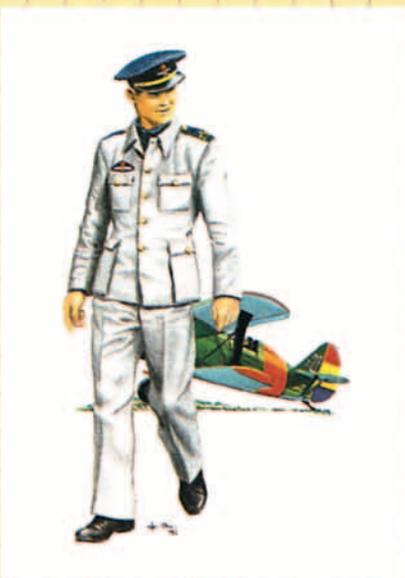
como mecánico el soldado Madariaga. Esta experiencia en Dornier Wal, motivó que tras el primer vuelo del «Numancia» y la enfermedad de Pablo Rada, en el segundo intento con el Dornier 16, el comandante Franco, piloto con Eduardo González Gallarza y Ruiz de Alda como observador, propusiera a Madariaga para ocupar el puesto de mecánico en la tripulación. Despegaron de los Alcázares el 21 de junio de 1929 en dirección a Nueva York intentando batir el récord de distancia en hidroavión. Un fuerte viento les apartó de las Azores, impidiéndoles repostar, teniendo que amerizar lejos de su ruta. Se les dió por desaparecidos y pudieron subsistir por la dureza del casco y por beber el agua del radiador. El día 27 el hidro en medio de una fuerte tempestad se escoró peligrosamente a la izquierda. Para evitarlo por idea de Gallarza, Madariaga tuvo que desplazarse por el ala para abrir los registros del flotador derecho y conseguir que entrara agua equilibrando la nave. Lo hizo entre vientos de 80 km/h. y aunque estaba atado por una cuerda pudo lograr que entraran cien litros de agua equilibrando la aeronave pero en gravísimo peligro de ser arrastrado al mar. Gracias a ello y a la resistencia del Dornier Wal, pudieron aguantar y el día 29 ser rescatados por el portaaviones británico «Eagle». Tuvieron un recibimiento entusiasta en España. En noviembre de 1932 ya sargento, fue destinado a las órdenes directas del capitán Barberán para la preparación del Breguet XIX «Cuatro Vientos», que en junio de 1933 haría el histórico vuelo, primera travesía del Atlántico central: Sevilla-Camagüey y se perdería en la última etapa La Habana-Méjico. Desplazado a La Habana, Madariaga cambió el radiador averiado del avión (que conservado por el agregado aéreo, general Francisco Vives, se expone hoy en el Museo del Aire). Según el periódico cubano «Diario de la Marina» Madariaga «era un hombre joven, de constitución física excelente, que brinda a su interlocutor todos los detalles reveladores de una clara inteligencia». En 1985, 52 años después del vuelo del «Cuatro Vientos», el Ejército del Aire y el ayuntamiento de su pueblo natal le dedicaron una exposición conmemorativa.

prestigio en el combate tenía el honor de llevar la enseña real: el alférez porta-pondón. El anubdator publicaba los bandos, el adalid era el segundo jefe y, había también un escribano, un cirujano y un capellán. El mundo inferior lo ejercían los cuadrilleros, especie de cabos que mandaban las cuadrillas. A lo largo de

la Edad Media, la fuerza más poderosa del ejército estaba formada por la Caballería, que con el perfeccionamiento de las armas portátiles de fuego primero el arcabuz y después el mosquete vió paulatinamente ocupado su lugar por la Infantería. Y es aquí, cuando el empleo de sargento alcanza su fundamentalidad al



Traje de vuelo, 1933, de uso común.



Traje de trabajo, 1937, de uso común.



Piloto de la República, 1936.

hacerse necesario un mayor número de mandos intermedios en contacto más directo con la tropa, lo que no había sido tan imprescindible en la Caballería. Producida la victoria, los mandos participaban en razón de la mayor categoría de su empleo en el reparto del botín.

El origen del ejército profesional moderno, puede estar en las compañías de ordenanza creadas por Carlos VII en Francia en 1445 y en la Santa Hermandad por los Reyes Católicos en 1476. Sus precedentes más lejanos serían las milicias obligatorias para los ciudadanos romanos, que dieron lugar a las famosas legiones. En la España del siglo XV existían unas milicias rurales o tropas «de acostamiento» dotadas de armas blancas y formadas por unidades independientes o capitanías, su misión era detener a un hipotético enemigo el tiempo suficiente hasta la llegada del verdadero ejército. Sus sucesores las «milicias concejiles» fracasarían rotundamente en 1566-68 durante la primera fase de la sublevación morisca en las Alpujarras.

En 1488 la Santa Hermandad que doce años antes había acabado con la inseguridad de los caminos, fue reformada y reforzada para convertirla en un Ejército. Se hicieron reclutamientos masivos, se homogeneizaron y uniformaron las tropas y también se unificó el armamento. Se establecieron doce capitanías o Compañías, el conjunto de las Capitanías formaba la «Batalla» y varias batallas una División. La Capitanía estaba fundamentalmente formada por Infantería, teniendo un pequeño grupo de jinetes para efectuar labores de descubierta y enlace. Y dotación artillera de cañones de pequeño calibre, que en el «argot» de la época se denominaban «tiros pequeños» que se podían transportar «a lomo» separándolos de la cureña. Por interés personal de la reina Isabel I, las capitanías tenían su propia dotación e intendencia y sanidad y

BRIGADA PILOTO LEOCADIO MENDIOLA NUÑEZ

Único aviador al que la Segunda República le concedió la «Laureada de Madrid»



Nació en Badajoz el 8 de febrero de 1909. Ingresó en Ingenieros como soldado voluntario, efectuando el curso de mecánico de Aviación en julio de 1926, en Cuatro Vientos. En 1927 ascendió a sargento. En mayo de 1931 realizó el curso de piloto en la Escuela de Caza de Alcalá de Henares. En 1932 hizo el curso de ametrallador-bombardero en Los Alcázares (Murcia). En diciembre de 1931, ya brigada, fue destinado a los Breguet XIX del Grupo 21 de León y después con ese mismo avión a Tablada

(Sevilla). En junio de 1936 pidió el traslado al grupo 31 de Getafe, donde le sorprendió la Guerra Civil, participando en los bombardeos de la sierra y defensa de Madrid con los Breguet XIX. Al recibirse los bombarderos soviéticos Katiuskas SB-2, fue uno de los primeros españoles que los pilotaron, participando en las batallas de Pingarrón, Jarama, Brunete, toma de Belchite y frente de Aragón, operando desde Reus. Por su actuación, tuvo tres ascensos por méritos de guerra. El 15 de octubre de 1937 al mando de la 3a Escuadrilla de Katiuskas bombardeó el Aeródromo de Sanjurjo (Zaragoza), destruyendo seis Heinkel-46 y seis Fiat CR-32. Durante el invierno de 1937-38, intervino con su escuadrilla en la Batalla de Teruel y después en la del Ebro. El 16 de diciembre de 1938 pese al mal tiempo bombardeó la base nacional de «La Cenia», destruyendo varios ME-109, aunque perdió dos de sus bombarderos, al internarse en territorio enemigo. Por los bombardeos italianos sobre Barcelona, pidió permiso para despegar del norte de Cataluña para bombardear las fábricas Fiat en Turín (Italia) lo que no se le concedió. Ascendido a teniente coronel por méritos de guerra, en septiembre de 1938 se le otorgó la Placa de Laureado de Madrid, único aviador que la obtuvo. Al final de la guerra aterrizó con su avión en Orán (Argelia), donde estuvo hasta 1942, marchando después a Méjico. Regresó a España en 1967 donde reside actualmente. Le fue reconocida la condición de militar profesional.



Piloto ruso, años 1936-1939.



Piloto de caza gubernamental, 1937.



Sargento con uniforme de invierno, 1946.

SARGENTO PILOTO JOSÉ M^o GOMEZ DEL BARCO

Cruz Laureada de San Fernando

Nació en Valladolid el 19 de abril de 1901, donde estudió el bachiller, y 1^o de Medicina, estudios que abandonó para ingresar como voluntario en aviación en junio de 1922 en Cuatro Vientos, pasando después al Aeródromo de Nador (Melilla) donde ascendió a cabo por elección.



En 1923 ingresó en la sexta promoción de pilotos de tropa, en Gamonal (Burgos), realizando el curso de perfeccionamiento al año siguiente en Cuatro Vientos. Destinado en Sania Ramel (Tetuán) efectuó misiones en el valle del Uad Lau. El 20 de agosto de 1924 son derribados dos aviones. Al día

siguiente Gómez del Barco debe abastecer lanzando sacos de hielo y munición a la sitiada posición de «Solano». En una de las pasadas en vuelo muy bajo y peligroso una bala enemiga le hiere la sienda pidiendo al alférez Iruretagoyena, que el acompañaba como observador, que le vende la herida con un pañuelo para proseguir su misión. Un nuevo disparo le hiere en el hombro y pese a todo continúa abasteciendo la posición hasta acabar el último saco, pese a estar autorizado a regresar al Aeródromo. Cuando aterriza es llevado al hospital militar. Por méritos de guerra fue ascendido a sargento y por estos hechos el 26 de octubre de 1925, se le concedió la máxima condecoración militar: la Cruz Laureada de San Fernando. Participó con gran valor en el desembarco de Alhucemas, siendo derribado el Fokker C-IV que tripulaba, consiguiendo aterrizar, salvando el avión y a los tripulantes. En 1930 ascendió a teniente y en 1932 realizó los cursos de caza y vuelo sin visibilidad. En 1933 en una avioneta Stinson efectuó el vuelo Madrid-Melilla-Orán-Túnez-Trípoli-El Cairo ida y vuelta. Después fue destinado a los Servicios Aéreos de la Dirección General de Seguridad y más tarde como Instructor a Cuatro Vientos, donde le sorprendió la Guerra Civil. Al negarse a incorporarse al Ejército Popular, fue encarcelado y fusilado el 16 de diciembre de 1936

se crearon hospitales de boticas militares, por lo que en España como en tantos casos de la organización militar fue en esta época, la pionera de Europa.

En 1493 se unificó el cuerpo de Caballería en las denominadas «Guardias Viejas de Castilla» necesario al haberse integrado los maestrazgos de las Ordenes de Santiago, Alcántara, Calatraba y Montesa en la Corona. Así se otorgaban sus rentas a la Hacienda y se privaba a los nobles de un elemento clave de independencia militar.

LA CREACION DEL GRADO DE SARGENTO, COLUMNA VERTEBRAL DE LOS EJERCITOS

EL siguiente paso surgió debido a la petición de los capitanes al Rey para la creación del grado de sargento, por ser tan necesario su servicio a las compañías. Efectivamente, la permanencia del Ejército en periodo de frecuentes campañas contra muy poderosos ejércitos en Europa y muy numerosos en Africa y América, requerían un escalón jerárquico entre el capitán y el alférez abanderado y los cuadrilleros más cualificados y preparados, puesto que tenían un elevado número de tropa que instruir y mandar en combate. Los 24 cuadrilleros no podían atender 750 lanceros y 80 arcabuceros. Teniendo en cuenta que las nuevas armas de fuego requerían una destreza y práctica muy eficientes, para lograr disparar y recargar rápidamente y poder concentrar los disparos en nutridas descargas.

CARACTERISTICAS Y MISIONES DE LOS SARGENTOS

LOS sargentos debían ser soldados escogidos por ser aptos, hábiles, razonables, valerosos y experimentados en la milicia. Sus misiones: a) Manteni-



Brigada, 1946.



Uniforme de diario para verano, 1966.



Uniforme de trabajo, 1989.

PABLO RADA USTARROZ

Mecánico del «Plus Ultra» y del «Numancia»

Nació en Caparrosa (Navarra) el 29 de junio de 1902. Era mecánico ajustador y al hacer el servicio militar en el Regimiento de Artillería Ligera nº 11 de Burgos, solicitó efectuar el curso de mecánico de Aviación. Lo hizo en la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos, terminándolo en junio de 1925. Fue destinado a la Escuela de Tiro y Bombardeo de «Los Alcázares» (Murcia) y posteriormente a la Base de Hidros del Atalayón (Melilla) donde se especializó en el Dornier Wal, siendo asignado al que pilotaba el comandante Ramón Franco. La compenetración entre piloto y mecánico fue máxima, hasta el extremo de participar en todas las



empresas difíciles y aventuras aeronáuticas, militares y civiles del comandante Franco. Cuando se preparó el vuelo transatlántico del «Plus Ultra», Rada fue agregado al grupo De Havilland, cuyos aviones tenían motor Napier que era el elegido para instalar en los hidroaviones Dornier Wal, y usar en el vuelo Palos-Buenos Aires, para conocer y evitar las posibles averías de éstos. En un despegue

miento de la disciplina. b) Entrenamiento y formación de la tropa. c) Organización táctica de la Compañía en combate. d) Inspección de las maniobras y marchas. e) Formación de las escuadras. f) Preparar y distribuir los alojamientos. g) Organización y ejecución de la logística. h) Preparar y efectuar las listas de efectivos, para las revistas y pagas, comprobando deserciones, bajas en combate y tropas en presencia.

El hispanista y teniente coronel francés René Quatrefoes, que tanto nos ha deleitado en la Casa de Velázquez con su conocimiento de las armas españolas en la Edad Moderna, basaba el éxito de éstos en los siglos XV y XVI en la capacidad de los tercios y en la destreza y autoridad de los capitanes y sargentos. Dos años después de la creación del grado de sargento, en 1496, se establece la Infantería de Ordenanza donde son pieza básica los sargentos, en compañías de tres cuadrillas con 50 peones cada una.

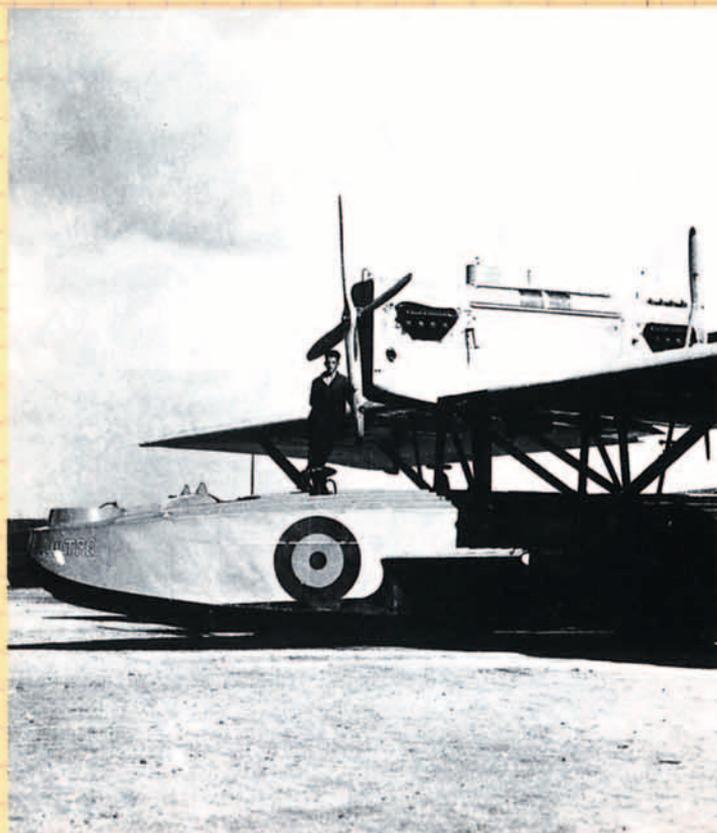
La primera de picas, la segunda de «escusados» con espada y la tercera de ballesteros y arcabuceros. Un solo sargento atendía toda la compañía. En 1503 al crearse una Guardia de Honor de Alabarderos con 50 hombres, con carácter excepcional contará hasta 1702 con dos sargentos.

En 1534 en base a las experiencias de Gonzalo Fernández de Córdoba en la guerra de Granada y sobre todo en las campañas de Nápoles y las guerras europeas, contra Francia, se crean los gloriosos Tercios de fama imperecedera por sus virtudes guerreras, valor excepcional y tenacidad. Se componían de tres coronelías con diez compañías cada una de piqueros y dos de arcabuceros, de 250 hombres. A principios del siglo XVII, las coronelías tenían 15 compañías de 200 hombres. Los primeros cuatro tercios dependieron del Consejo de Italia, dos se establecie-

de prueba en Río de Janeiro, en el histórico vuelo, se produjo un incendio en una tubería de gasolina. Rada, valientemente se despojó de su ropa y con ella apagó el incendio, sufriendo algunas quemaduras. En Río y Buenos Aires, el agasajo a los tripulantes superó todo lo esperado y el propio Ramón Franco tuvo que buscar a Rada, que desapareció entre sus admiradoras. Al ser regalado el hidroavión a la Argentina, por el general Primo de Rivera, presidente del Gobierno, el propio cabo Rada tuvo que quedarse reparándolo para preparar su entrega. Mientras, los otros tripulantes, Franco, Ruiz de Alda y Durán, eran recibidos en triunfo en España. En 1928 fue designado de nuevo como tripulante del hidro «Numancia», que el 31 de julio de 1928 despegó en la bahía de Cádiz para dar la vuelta al mundo. Pero por la rotura del regulador de combustible, tuvieron que amerizar a la altura de Cabo Santa María (Portugal). Mientras lo reparaban, penetró bastante agua en la parte posterior del casco. Rada intentó taponar la vía de agua mientras regresaban a La Rábida y el largo tiempo que permaneció con tanta humedad, le hizo contraer una pulmonía de la que nunca se recuperó del todo. Causó baja temporal en Aviación y al final de la dictadura de Primo de Rivera, ayudó al comandante Franco a fugarse de prisiones militares. Al proclamarse la II República, Ramón Franco desde la Dirección de Aeronáutica, hizo que se le reconociera el empleo de sargento. Colaboró con organizaciones anarquistas, exiliándose finalmente en Argentina. En 1969 regresó a España, reconociéndosele el empleo honorario de comandante, pero por su enfermedad fue internado en el Sanatorio Militar de Guadarrama, donde murió el 18 de abril de 1969.

ron en el Norte y se denominaron Lombardía y Milán y dos en el sur: Nápoles y Sicilia. No nos debe extrañar que aún hoy un barrio de Nápoles se llame «de los españoles».

El capitán reclutaba sus propios hombres de cuya instrucción depende su éxito, lo que es el cometido



principal del sargento. El cual verá aumentadas sus misiones cuando a partir de 1536 a los tercios se les dota de mosquete, arma larga de mayor alcance y precisión, que el arcabuz y que precisaba un punto de apoyo. El capitán Cabrillo, instructor del sultán Abdel-Malek de Marruecos, vencedor de la batalla de Alcazarquivir, instauró en el ejército marroquí la figura del «bashuk» o sargento.

Muy distinta fue la figura del sargento mayor, que tenía rango de oficial y era elegido entre los alféreces del Tercio primero y más tarde entre los capitanes, siendo de hecho un Jefe de Estado Mayor, auxiliado por la plana mayor.

En las Ordenanzas de Felipe IV de 1632, un Rey muy capaz pero que no prestó a los asuntos de Estado hasta muy tarde, la debida diligencia, se establecía que: «ningún capitán pudiera elegir alférez o sargento, si no tuvieron calidad, diligencia y agilidad, pues son el manejo y el gobierno ordinario de las compañías». Además estos nombramientos requerirían la aprobación del Consejo de Guerra. Para ascender a sargento se requerían cuatro años de servicios continuados en guerra o seis interrumpidos. En 1685 se incorporan a sus misiones la formación de los granaderos.

En las Ordenanzas de Felipe V de 1701 y 1702, se determinaba que el sargento mayor examinaría al aspirante a sargento a propuesta del capitán y decidiría si era capaz para el puesto. Tenía que haber servido ocho años como soldado, ser cuerdo y bizarro y sa-

JESUS GARCIA HERGUIDO, «EL DIABLO ROJO»

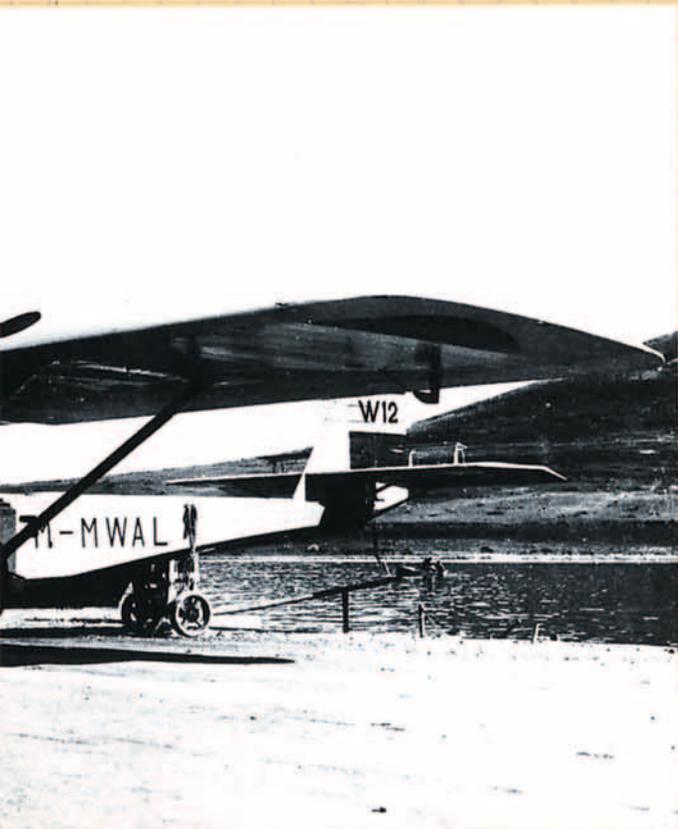
As de la Aviación de Caza Republicana

Nació en Velilla de Medinaceli (Soria) el 18 de enero de 1904. Ingresó como soldado voluntario en el Arma de Ingenieros, siendo destinado al Servicio de Ferrocarriles donde se hizo mecánico de locomotoras. El 25 de agosto de 1925 pasó a la Escuela de Mecánicos de Aviación de Cuatro Vientos, especializándose en motores «Lorraine». Destinado a Getafe el 5 de noviembre de 1926, tuvo como jefe de escuadrilla al capitán Herranz y de Grupo al comandante González Gallarza. En 1927 y 1928 recibió muchas felicitaciones, una de ellas anotada por el comandante Lacalle Larraga, que más tarde sería ministro del Aire. En 1929 solicitó y le fue concedido el curso para pilotos de tropa siendo cabo. El curso duró del



10 de noviembre de 1929 al 30 de noviembre de 1930. Destinado a Getafe como sargento, alcanzó el subcampeonato nacional por equipos de patrullas, demostrando una destreza como piloto nada común. Al empezar la Guerra Civil, estaba destinado en el Aeródromo de «El Prat», pero disfrutando el permiso de verano. Se presentó el 18 de julio vestido con un pantalón corto caqui y un sombrero de paja. Fue en vuelo al Aeródromo de Sariñena del frente de Aragón, pilotando un Nieuport-52 de la Escuadrilla «Alas Rojas». Los catalanes tan parcos en elogios, pronto le denominaron «El Dimoni Roig» (El Diablo Rojo), por sus proezas. Los días 18 y 19 de julio de 1936 bombardeó los cuarteles de San Andrés. El 4 de agosto se enfrentó a una escuadrilla de cuatro Breguet sobre Zaragoza, derribando a su jefe el capitán Prado y persiguiendo a los otros tres realizando atrevidas piruetas sobre el Paseo de la Independencia. Según testimonio del también piloto Robles, G. Herguido derribó dos aparatos enemigos incendiándolos sobre el Aeródromo de Huesca, a continuación dio una pasada sobre la pista del aeródromo como si fuera a aterrizar, entre intenso fuego antiaéreo. La fama de García Herguido llegó hasta García Lacalle, jefe de la Aviación de Caza de la República, que le seleccionó para pilotar los nuevos Polikarpov I-15 «Chatos», que desembarcados en Cartagena, estaban siendo montados en Alcantarilla. En el frente de Madrid ensayó el bombardeo en picado, colocando un lanzabombas en el plano inferior de su I-15, destruyendo un nido de ametralladoras sobre Guadarrama. Sin saberlo, había ensayado el mismo sistema que utilizaba el as nacional García Morato. Al comenzar 1937 fue ascendido a alférez y posteriormente por méritos de guerra a teniente y capitán. Con los I-15 continuó los mismos éxitos que con los Nieuport-52, hasta figurar ente los tres primeros ases de la Aviación Republicana. El 6 de enero de 1938, cuando volaba en las proximidades de Barajas divisó un caza alemán Heinkel 51, se acercó a él hasta tenerlo a tiro y lo derribó, pero en la difícil maniobra de persecución, perdió el control y acabó estrellándose cerca del mismo lugar donde cayó el HE-51. García Herguido fue un «romántico» que felicitaba a los enemigos antes compañeros en sus cumpleaños y saludaba con una pirueta de honor al enemigo derribado.

ber leer y escribir. Los sargentos de 4 regimientos son destinados a una escolta de nueva creación de la Reina como servicio de honor, misión que no es nueva para los sargentos pues ya la desempeñaban en la Guardia de Alabarderos. En 1760 Carlos III, el más importante reformador de nuestro Ejército, crea el empleo de sargento 1º y establece que haya tres por compañía.



BRIGADA MMA. AGUSTIN GONZALO CIRUELO

Un suboficial con la medalla aérea, máxima recompensa en tiempos de paz

Nació en 1924 en Medina Sidonia, partido de Aranda de Duero (Burgos). Después de hacer un curso de mecánica por correspondencia, ingresó como voluntario en la Escuela de Especialistas de Málaga, haciéndose mecánico motorista. En 1945, ya cabo especialista fue destinado a Villanubla (Valladolid) a los I-15 Polikarpov, donde por falta de repuestos trabajó mucho y bien. Destinado en Matacán obtuvo plaza aérea ascendiendo a cabo 1º. En 1950 pasó a Gando (Gran Canaria) a la Escuadrilla del Cuartel General de la Zona Aérea de Canarias y África Occidental.

Realizó el curso de sargento en 1953, pasando al Regimiento nº 13 (Albacete) con Junkers-88, obteniendo después por concurso plaza en el Escuadrón de EM. del Aire. En 1957 y 1958 durante la campaña de Iñi y Sáhara, Ciruelo realizó 34 servicios de guerra, alcanzando



2.000 horas de vuelo. En 1959 prestó servicio en el Ala 35, como mecánico de vuelo en los bimotores Douglas C-47 y en los C-54 cuatrimotores. Sargento en 1962 ascendió a brigada en 1966. El 9 de agosto de 1976 cuando llevaba 33 años de servicio y unas 8.500 horas de vuelo despegó de Getafe formando parte de la tripulación del C-54 352-11 para cubrir servicio de estafeta a Canarias, llevando personal y familiares del Ala 21, que tenía aviones F-5 destacados en Gando. Cuando se había efectuado una hora de vuelo a 9.000 pies de altura, y se aproximaban al Estrecho de Gibraltar, se inició fuego en el motor número 2, sin poder ser extinguido, fallando poco después el motor número 1. El avión quedó descompensado con solo los dos motores izquierdos sin poder ser dominado por los dos pilotos. Intentaron dirigirse a la Base Aérea de la Parra en Jerez, pero por la pérdida de altura y por el incendio tuvieron que hacer un aterrizaje forzoso. Todos tenían los cinturones puestos menos el brigada Ciruelo, para poder alcanzar las manecillas de los motores. El avión cayó sobre unas lomas cerca de Chiclana y de Vejer de la Frontera, resultando Ciruelo muerto en el acto y los pilotos heridos, pudiendo evacuar a varios pasajeros. Según el coronel Emilio Herrera, autor de una semblanza de Ciruelo, «por su corrección y compañerismo», fue muy querido por superiores, iguales y subordinados. El autor de estas líneas vió al brigada Ortega, uno de los más enérgicos y recios brigadas de la Base de Torrejón, por única vez derramar abundantes lágrimas cuando supo la trágica muerte de Ciruelo. En 1978 en reconocimiento de una entrega más allá del deber, le fue concedida la Medalla Aérea, máxima recompensa en tiempo de paz.

En 1845 y para unificar la formación de los mandos subalternos procedentes del ejército carlista, se estableció una Academia de sargentos que tuvo corta existencia. En 1885 se creó una Academia Especial de sargentos, en la que además de conocimientos profesionales se preparaba a los sargentos para el ascenso a oficial. El ejército de Cuba que llegó a tener 200.000 hombres, requirió una gran cantidad de sargentos. En 1889 se suprimió el grado de sargento 1º y al sargento se le consideró clase de Tropa. Con la pérdida de nuestras colonias en América y Filipinas, la vida del sargento se hace más dura y los reenganches más difíciles. En 1912 se crean los empleos de brigada y suboficial, terminología esta última utilizada por primera vez que acabará extendiéndose abarcando todos los empleos en el cuerpo de suboficiales y dejando de ser clases de tropa de 2ª, para facilitar el mejor ejercicio del mando. Ahora habrá un mejor escalón jerárquico que permitirá obtener mejor rendimiento de la tropa en el conflicto de Marruecos, en el que se entrará con un ejército desentrenado en 1909 y se saldrá en 1927 con el mejor ejército colonial de Europa. Con cuatro años de sargento se podía ascender a brigada y con seis más a suboficial. Con seis años de servicio (dos de sargento como mínimo) se podía ingresar en las Academias Militares si no se tenía 30 años. Uno de estos casos fue el de dos veces laureado general Varela.

LAS REFORMAS DE LA REPUBLICA Y LAS LLAMADAS LEYES DE AZAÑA

SE creó el Cuerpo de Suboficiales pero quedó fuera de él el sargento (se integraría en 1934), pero si están: el sargento 1º, brigada y subteniente. A los suboficiales se les convirtió en profesionales supri-

miendo los reenganches, verdaderas «espadas de Damocles» sobre la trayectoria profesional, vida y familias. Demasiado se ha escrito sobre los aciertos y errores de las llamadas «leyes de Azaña», en mi opinión muchos de los aciertos como la profesionalidad de los suboficiales se deben al oficial jurídico militar José Prat, que las redactó, senador real y presidente del Ateneo, recientemente fallecido. A él se le pueden atribuir una buena parte de los aciertos de esta reforma que en muchos de sus apartados Azaña remitió a las Cortes, donde el excesivo número de partidos y el desconocimiento de los aspectos técnicos de armas tan especializadas como la aviación, además de la carestía de los aeroplanos impidió, en palabras del propio Azaña que sus intenciones tuvieran una plasmación legislativa adecuada. ■

Bibliografía

- Alpert, Michael, *La reforma militar de Azaña*. Siglo XXI. Madrid 1987.
- Fdez. Maldonado, Emilio, teniente coronel. *Sargentaría*. Revista Ejército. Octubre 1984.
- Kamen, Henry, *La guerra de sucesión en España 1700-1715*. Grijalbo. Barcelona 1974.
- Lapeyre, *Las monarquías europeas del siglo XVI*. Edit. Labor. Barcelona 1975.
- Garate Córdoba, Jose Mª, *Los tercios españoles en la ocasión de Lepanto*. Servicio Histórico Militar. Madrid 1962.
- Lewis, Wyndhan, *Carlos de Europa*. Austral España-Calpe. Madrid 1962.
- Qusatrefages, René, *Los tercios españoles*. SHM. Madrid 1988.
- Suárez, Luis, *Fernando el Católico y Navarra*. Rialp. Madrid 1985.