

# LOS ONCE LAUREADOS DE LA AVIACIÓN MILITAR ESPAÑOLA EN LA GUERRA DE MARRUECOS

José SÁNCHEZ MÉNDEZ<sup>1</sup>

Cuando la Orden de San Fernando fue creada por Real Decreto de 31 de agosto de 1811, ni entonces ni posteriormente los autores de las diferentes disposiciones que irían modificando su Reglamento, pudieron vislumbrar que algún día habría que concedérsela a un aviador. Sería el Real Decreto de 5 de julio de 1920, cuando en su Artículo 58 se determinaban por primera vez cuales eran las acciones de carácter extraordinario que podían dar derecho a la Cruz Laureada al tripulante de un avión militar.

La promulgación de este Real Decreto permitiría conceder en 1921, es decir ocho años más tarde, la Cruz Laureada de San Fernando al Capitán de Ingenieros y Observador Manuel Barreiro Álvarez y al Teniente de Infantería Piloto Aviador Julio Ríos Angüeso, a quienes se les había negado en junio de 1914 el ingreso en la Orden. El entonces Consejo de Guerra y Marina consideró que los hechos realizados por el Capitán Barreiro y el Teniente Ríos Angüeso durante su misión de reconocimiento aéreo en Monte Cónico en noviembre de 1913, no entraban en los requisitos exigidos por el Reglamento vigente desde 1862, reglamento obsoleto, pero al no existir aún en 1862 el Servicio de Aerostación y menos todavía se pensaba en la posible existencia del aeroplano, no se podía concebir el que se pudiese realizar una acción militar desde el aire sobre un territorio donde el adversario podía utilizar armas de fuego.

\*\*\*\*\*

Dieciséis días más tarde de la llegada a Marruecos de la primera escuadrilla expedicionaria de la Aviación militar, el Jefe de la misma, Capitán

---

<sup>1</sup> General ®

Kindelán ordenaba se realizase el 19 de noviembre un vuelo de reconocimiento sobre los núcleos rebeldes que se encontraban en la ladera occidental del Monte Cónico. La misión fue asignada a la tripulación del aeroplano *Maurice Farman MF-7*, número 1, formada por el **Teniente de Infantería y aviador, Julio Ríos Angüeso** y el **Capitán de Ingenieros y observador Manuel Barreiro Álvarez**.

La espesa vegetación que cubría el Monte Cónico y las nubes bajas reinantes en la zona favorecían la ocultación del enemigo de la vista de los dos aviadores españoles, razón por la cual el Teniente Ríos Angüeso bajó con su avión hasta casi el ras del suelo, por lo que desde las alturas los expertos tiradores rifeños tuvieron a tiro al *Farman* en su vuelo rasante. Cuando el Capitán Barreiro estaba terminando de realizar el croquis del terreno y la localización de las harkas rebeldes, éste recibió un disparo en el pecho y el Teniente Ríos era alcanzado por dos balazos, uno en el vientre y otro entre las piernas.

El piloto, a pesar de la gran pérdida de sangre y del dolor de ambas heridas y ayudado por los gestos de Barreiro, no perdió la serenidad y con una gran serenidad logró regresar con el aparato al campamento general y aterrizar sin causar daño alguno al aeroplano.

La hazaña de Barreiro y de Ríos tuvo una gran resonancia en los medios de comunicación nacionales y extranjeros y obligó a que se iniciase el correspondiente juicio contradictorio por si se les podría conceder la Cruz Laureada de San Fernando. Al Teniente Ríos Angüeso lo fue por una Real orden de 11 de agosto de 1921 y al Capitán Barreiro por otra de fecha 26 de septiembre del mismo año.

El **Teniente Julio Ríos Angüeso** A lo largo de su carrera militar llegaría al empleo de General de División del Ejército del Aire y falleció a los 86 años en el Hospital del Aire de Sevilla en 1973 el primer Laureado de nuestra Aviación Militar.

El **Capitán Manuel Barreiro Álvarez**, por la gravedad de la herida recibida hizo que ingresara en el Cuerpo General de Inválidos en 1920. Ascendido a General de División en 1934, falleció con tan solo 59 años.

\*\*\*\*\*

El 28 de julio de 1921 un joven soldado murciano de 24 años realizaba una heroica acción en las inmediaciones del aeródromo militar de Zeluán, en la que encontró la muerte, razón por la cual le sería concedida la Cruz Laureada de San Fernando. Se llamaba **Francisco Martínez Puche** y había nacido en Yecla el 18 de febrero de 1897 en el seno de una familia humilde de escasos recursos. Al ser movilizado su Reemplazo por la Campaña de

Marruecos, el soldado Martínez Puche fue destinado en 1920 al aeródromo de Zeluán, próximo a Melilla donde pasó a prestar sus servicios en la unidad de automóviles.

El 21 de abril de 1921 el General Fernández Silvestre ordenaba la retirada de Anual, como consecuencia de la caída de las posiciones avanzadas de Abarrán e Igueriben, retirada que se haría en medio del desorden y con el acoso y ataques de las harkas marroquíes de Abd-el-Krim el Jatabi.

El asedio del enemigo se extendería al aeródromo melillense de Zeluán, que en 1921 contaba tan solo con una escuadrilla de 5 aviones *De Havilland DH-4*. El aeródromo distaba de la Alcazaba de Zeluán poco más de un kilómetro, que también quedó sitiada. El aeródromo y sus aviones estaba defendido por la escasa fuerza de 43 soldados al mando del Teniente Vivanco, quien ante la escasez de víveres y de munición, solicitó por medio del heliógrafo el envío de ayuda al Capitán Carrasco, jefe de las fuerzas que defendían la Alcazaba, para poder continuar la defensa del aeródromo. Carrasco le contestó que podían ir a recoger tanto los víveres y las municiones, pero que le hiciera llegar agua ya que en la Alcazaba no tenían ya reserva del tan preciado líquido. El aeródromo se suministraba de agua de un pozo situado a unos pocos centenares de metros, pero para obtenerla había que hacer el servicio de aguada, que se realizaba por la noche ya que siempre los rifeños intentaban con el fuego de sus fusiles evitar que se llegase al pozo y a veces causaban algunas bajas. Ante la alarmante situación se inició el servicio de aguada pero que en esta ocasión había que hacerlo a la luz del día, por lo que el soldado Martínez Puche se ofreció voluntario, como había hecho frecuentemente otras veces con anterioridad, muriendo por los disparos de los rifeños.

\*\*\*\*\*

Después de la intensa y brillante actuación de la Aviación Militar española durante la llamada «*Operación de Desquite*», que finalizaba a comienzos del otoño de 1923 y con la cual las fuerzas españolas habían recuperado todas las posiciones españolas perdidas tras la triste retirada de Anual en 1921, el líder rifeño Abd-el-Krim intentó levantar el ánimo de sus harkas divulgando informaciones de que iba a disponer de aviones capaces de bombardear las posiciones españolas.

La Comandancia Militar de Melilla no hizo oídos sordos a los rumores que provenían de las kábilas marroquíes y por medio de sus confidentes tuvo noticias que en 1921 Abd-el-Krim había adquirido tres aviones tipo *Durall* o *Potez-15* en Argelia que, pilotados por un mercenario francés, llamado Periel y dos bosnios podrían en su momento bombardear Melilla y el Peñón

de Alhucemas. Los aviadores españoles efectuarían numerosos vuelos de reconocimiento intentando localizar los aparatos y por fin el 22 de marzo de 1924 varias fotografías aéreas demostraron la existencia de un solo aeroplano en una excavación, próxima a una pista que se estaba terminando de aplanar y protegida por varias ametralladoras.

Varios aviones militares españoles realizaron al día siguiente de su localización un duro ataque, tanto con bombas como con ametrallamiento, contra el emplazamiento del aeroplano de Abd-el.Krim, siendo alguno de ellos alcanzados por el fuego de las ametralladoras enemigas, si bien ninguno fue derribado. En la acción se distinguió el **Teniente aviador Juan Antonio Ansaldo Vejarano**, Auditor del Cuerpo Jurídico Militar, por cuyo heroico comportamiento le sería concedida la Cruz Laureada de San Fernando.

Terminada la Campaña de Marruecos, fue ascendido a Capitán en 1927 y al llegar la República pidió la baja del Ejército. Participó activamente en la preparación del Alzamiento Nacional de 1936 y cuando el 20 de julio despegaba desde un campo improvisado en Cascaes, próximo a Lisboa, para trasladar al General Sanjurjo a Burgos para que asumiese el mando de los militares sublevados, sufrió un accidente en el que murió el general, resultando el Capitán Ansaldo con heridas y quemaduras de importancia. Durante la Guerra Civil tuvo una activa participación y prueba de ello que ya al terminar el año 1936 había realizado 135 misiones de guerra. Por su destacada actuación durante la contienda le sería concedida en 1941 la Medalla Militar individual.

\*\*\*\*\*

En las primeras semanas del verano de 1924 la situación en la línea del río Lau era muy grave y solamente en el apoyo a Koba Darsa 5 aeroplanos fueron derribados, pero finalmente se pudo romper el cerco y las fuerzas de refuerzo pudieron entrar en la posición. Pero la posición de Solano, cercada, estaba al límite de su resistencia y sus hombres se quedaron sin agua. Para abastecerles de la misma el 21 de agosto de 1924 despegó del aeródromo de Sania Ramel, próximo a Tetuán, una escuadrilla de *Breguet XIV* al mando del Capitán Capaz con la misión de arrojar barras de hielo sobre la posición y al mismo tiempo garantizar su protección. Las barras de hielo dentro de sacos era la forma de abastecer de agua desde el aire.

El *Breguet número 114* responsable de proteger al jefe de la escuadrilla en su misión de lanzamiento, iba pilotado por el **Cabo de Ingenieros José María Gómez del Barco** y llevaba como observador al Alférez Felipe Iruetagoiena. Cuando los aeroplanos llegaron sobre Solano, Gómez del Barco comenzó a ametrallar las trincheras desde donde los rifeños atacaban

a los soldados españoles, siendo a su vez atacado por el fuego de fusilería y ametralladora del enemigo. El piloto entonces descendió disparando en vuelo rasante para atraer los disparos de los moros, siendo su avión alcanzado varias veces por los proyectiles enemigos, pero mientras tanto el Capitán Capaz pudo lanzar las barras de hielo. Pero en estas pasadas Gómez del Barco recibió un disparo en la sien cerca del ojo izquierdo y casi de seguido otro le atravesaba el hombro derecho, sin embargo el joven aviador a pesar de las graves heridas y del dolor mantuvo su apoyo de protección al *Breguet* de su jefe que pudo terminar su cometido sin ser alcanzado por el fuego enemigo. El Alférez había autorizado al Cabo aviador que regresara al aeródromo, pero éste se negó a hacerlo hasta que el Capitán le indico que la misión había concluido con éxito, recuperándose Gómez del Barco en Sania Ramel con toda seguridad, aunque poco después hubo que ser sacado del aeroplano desvanecido y muy desangrado.

Por su conducta tan heroica se le concedió la Laureada por Real Orden de 26 de octubre de 1925 que le sería impuesta en Tetuán por el también laureado General Sanjurjo, Alto Comisario y Jefe del Ejército de España en África. Ascendido a Suboficial, al terminar la Guerra de Marruecos Gómez del Barco fue destinado a Cuatro Vientos y ascendido a Alférez en 1928. Al producirse el Alzamiento Militar en 1936 se negó a volar con la Aviación republicana por lo que fue arrestado en su domicilio, encontrándose su cadáver en la carretera de Aravaca, asesinado en la madrugada del 18 de septiembre de 1936, al parecer por elementos incontrolados.

\*\*\*\*\*

En el verano de 1924, las fuerzas españolas en Marruecos se habían replegado en el frente occidental a una línea fuerte definida por Ceuta-Tetuán-Larache y Arcila y a la de Tánger con Fez. De esta forma las unidades españolas podrían, cuando las circunstancias lo aconsejaran, devolver con fuerza duros ataques a las harkas rifeñas. El 26 de septiembre de 1924 tres aeroplanos *Napier* despegaron del aeródromo de Auámara, próximo a Larache, con la misión de proteger a la columna al mando del Coronel Prats que trataba de evacuar a los contingentes defensores de Tahar Berda y García Acero. Cuando llegaron a la zona de combate los aviadores divisaron que la columna española iba a caer en una emboscada, pues detrás de un altozano próximo había una gran fuerza marroquí atrincherada y preparada para atacar a nuestras tropas. Sin dudarlo los tripulantes de los tres aviones *Napier* se dirigieron a bombardear y ametrallar a los rifeños pero al salir de la primera pasada el aeroplano pilotado por el Teniente Gómez Spencer y que llevaba como observador al **Capitán de Caballería y de Estado Mayor,**

**Ramón Ochando Serrano** recibió varios impactos del fuego marroquí, uno de los cuales alcanzó en un muslo a Ochando. El piloto Gómez Spencer al notar que su *Napier número 63* había sufrido algunos impactos miró hacia atrás para mirar si su observador había sido herido y al comprobar que estaba sangrando decidió regresar al aeródromo, pero el Capitán le indicó que continuase la misión.

Siguiendo al jefe de la escuadrilla, Spencer prosiguió el ataque durante tres pasadas más y así Ochando pudo terminar de lanzar todas las bombas, que al caer en medio de las fuerzas enemigas, causaron grandes bajas. Seguidamente el piloto al conocer la gravedad de la herida del observador decidió aterrizar en Sania Ramel, pues el Hospital Militar de Tetuán tenía mejores medios para atender al herido que el de Larache, que mientras tanto se había hecho un torniquete en la pierna para contener la hemorragia. Segundos después del aterrizaje, Ochando fue sacado del avión sin conocimiento y ya no se recuperaría y moriría el 12 de octubre siguiente en el hospital militar.

Por Real Orden de 16 de mayo de 1928, el Rey Alfonso XIII le concedió la Cruz Laureada de San Fernando.

\*\*\*\*\*

Mientras se fortalecía la posición de nuestras tropas en el río Lau, en 1924 el cabecilla el Raisuni comenzaría una fuerte actividad con numerosos ataques en La Yebala que obligó a tener que evacuar diversas posiciones españolas difíciles de mantener. El 9 de octubre de 1924, el **Capitán de Infantería y aviador Ricardo Burguete Reparaz** recibió la orden de despegar para localizar la situación del enemigo y como consecuencia de su acción le sería concedida por Real Orden de 19 de julio de 1927 la Laureada, que citaba los méritos para ello:

*«La misión la realizó con un aeroplano blindado, (por lo que carecía de sistema doble mando para el observador) llevando ocho bombas y dos tambores de ametralladoras. Al descubrir al enemigo situado en los poblados de Gayucar y Demma y en las lomas que dominan los mismos, y para conseguirlo hubo de efectuar el reconocimiento volando muy bajo, pues la espesura de la maleza impedía descubrir su verdadera situación. Fijada ésta, comenzó el bombardeo y una vez terminado descendió aún más con el aparato para hacer más eficaz el tiro de ametralladora. Estando disparando el último tambor recibió el Capitán Burguete una herida en el costado izquierdo y no obstante tal herida, consideró el Capitán que podía seguir volando, como así lo hizo, hasta que el aparato recibió un balazo por dentro del blindaje que al rebotar hirió en el vientre al interesado y que al notar que se ahogaba por la gran hemorragia que sufría y terminada la misión*

*que se le había confiado, agotadas todas las bombas y cartuchos de que disponía, decidió con esfuerzo supremo de voluntad y a pesar de su gravísimo estado, salvar al observador y al aparato virando en dirección a las posiciones no sitiadas, logrando tomar tierra cerca de Taatof a pesar de las malas condiciones atmosféricas. Al tomar tierra hubo de ser sacado por el observador y conducido al hospital en estado gravísimo, pues presentaba una herida con orificio de entrada por la región hepática y de salida por el epigastrio, además de otra muy grande con desgarró y destrucción de las paredes abdominales en la región apendicular que dejaba al descubierto la masa intestinal». En 1931 fue destinado como Jefe de la Escuela de Combate y Bombardeo de Los Alcázares, pero resentido de sus graves lesiones moriría repentinamente el 21 de mayo de 1934.*

\*\*\*\*\*

Cuando Abd-el-Krim sospechó a principios de septiembre de 1925 que el Desembarco de Alhucemas iba a ser inminente y que si se realizaba no podría evitar la invasión de una gran fuerza española que llegase hasta el corazón del Rif, planeó un durísimo ataque en el frente occidental contra la posición española avanzada de Cudia Tahar. Con esta maniobra el caudillo rifeño pensaba que podría llegar a la toma de Tetuán y así obligar a que el Desembarco de Alhucemas quedase frustrado.

Abd-el-Krim encargó la dirección de la operación a El Jeriro. A pesar que el Desembarco de Alhucemas estaba previsto para las primeras horas del 7 de septiembre, el General Primo de Rivera, consciente de la gran importancia que tenía mantener la posición de Cudia Tahar, ordenó retirar de la operación de desembarco al Grupo de aeroplanos *Breguet XIX* del aeródromo de Nador, próximo a Melilla, para que defendiesen y protegiesen la posición hasta que pudiera entrar en la misma la columna de socorro procedente de Tetuán. Durante las acciones aéreas efectuadas el 9 de septiembre, en medio de un fuerte temporal de agua y viento, y conociendo la crítica situación de Cudia Tahar, despegó del aeródromo de Sania Ramel el *Breguet n.º 12* pilotado por el Capitán Gallego Suárez Somontes que llevaba como **Observador al Teniente de Infantería Julián Nombela Tomasich**, con la misión de aprovisionar a la posición y bombardear los grupos enemigos que la cercaban. Con el aparato cargado al máximo de medios de socorro y de munición, sobrevolaron la posición durante varias pasadas a unas escasas decenas de metros sobre las cabezas de los defensores para asegurar que los abastecimientos cayeran dentro del reducido perímetro de la misma. Durante la arriesgada acción el *Breguet* recibió varios impactos, uno de los cuales alcanzó a Nombela en la columna vertebral, quien pese a sentirse casi desva-



necido hizo señales al piloto para continuar las pasadas para poder finalizar el lanzamiento de la carga y de las bombas contra el enemigo. Gracias a ello los defensores pudieron continuar su heroica resistencia, mientras la tripulación aérea regresaba a Tetuán donde Nombela aterrizó casi moribundo.

Por Real Orden de 16 de noviembre de 1927 el Rey Alfonso XIII concedió la Cruz Laureada de San Fernando.

\*\*\*\*\*

Durante las operaciones aéreas del Desembarco de Alhucemas el **Teniente de Artillería y aviador Senén Ordiales González** tuvo una decidida participación, dejando patente su heroísmo sobre el Yebel Amekrán. La Real Orden de 4 de mayo de 1927, de concesión de la Cruz Laureada de San Fernando hacía constar que: *«El 1 de octubre de 1925, pilotando el Bristol n.º 15, descubrió en uno de sus vuelos de reconocimiento sobre Axdir a la altura de Yebel Amekrán un grupo de moros que transportaban un cañón. Para bombardearlos con mayor eficacia bajó con el Bristol hasta 60 metros de altura siendo herido en la cabeza por un proyectil enemigo, pero a pesar de ello continuó el bombardeo, recibiendo un segundo balazo en la muñeca derecha. Después de vendarse con la corbata del Sargento bombardero continuó la misión hasta arrojar todas las bombas, aterrizando entre Malmusi y Cala del Quemado sin averías en el aparato. Al descender a tierra perdió el conocimiento, salvando la vida gracias al inmediato tratamiento médico».*

Al producirse el Alzamiento de 18 de julio de 1936, Senén Ordiales, que estaba destinado en Madrid, se negó a prestar servicio al gobierno del Frente Popular, siendo encarcelado en la Cárcel Modelo, de la que fue sacado en la noche del 18 de agosto para ser asesinado.

\*\*\*\*\*

En 1926 de nuevo las harkas reanudaron sus ataques en el frente occidental y en los bombardeos de nuestros aviadores, el **Teniente de Infantería y aviador Félix Martínez Ramírez** se distinguía especialmente en una acción en Bugalech, lo que le serviría para ser propuesto para la Laureada, cuya Real Orden de concesión de 25 de junio de 1928 decía:

«El 16 de mayo de 1926 tripulaba el aparato 101 de la segunda escuadrilla de Breguet y se dirigió hacia los montes de Imamegait y Sidi Benicar donde se observaban grupos rebeldes. Descendiendo notablemente y llevado de su arrojo, permitió, no obstante los disparos del enemigo, reconocer y bombardear aquellos grupos, marchando siempre a reducida altura hacia el Imamegait, sufriendo intenso tiroteo del enemigo, del que resultó gravemente herido en el brazo derecho con fractura del húmero. Por avería del



aparato no pudo dejar el mando al observador y con gran serenidad, a pesar de la herida, efectúa un viraje para pasar sobre el enemigo y lanzar él mismo la única bomba que le quedaba. Efectuado el ataque se dirige al aeródromo, en donde a pesar de la herida, aterriza de forma perfecta».

Al terminar la Guerra de Marruecos sería destinado como profesor de vuelo a la Escuela de Alcalá de Henares, simultaneando su cargo con el profesor en la Escuela de Clasificación de Guadalajara. El 6 de marzo al regresar de un vuelo y cuando iba a aterrizar en Guadalajara a los mandos de un biplano Avro 504K, el aparato dio un hachazo precipitándose contra el suelo, muriendo el entonces Capitán Félix Ramírez horas después.

\*\*\*\*\*

El éxito del Desembarco de Alhucemas traería la derrota de Abd-el-Krim a finales de mayo de 1926, lo que llevaría consigo la pacificación del frente oriental. En la zona occidental sin embargo continuaba una fuerte y tenaz resistencia en La Yebala de núcleos de rebeldes rifeños a pesar que combate tras combate las fuerzas españolas iban poco a poco desalojándolos de los abruptos montes del Magreb, solamente quedaba a comienzos del verano de 1927 un último reducto por conquistar y era el macizo de Yebel Hezzana. La fuerte resistencia de estos rifeños no pudo impedir que después de un continuo e intenso bombardeo aéreo, el 4 de julio los hombres del Teniente Coronel López Bravo, pudieran abrirse paso hacia la cima del Yebel Hezzana.

Los aviadores españoles continuaron patrullando armados las cumbres del macizo y observaron que aunque aparentemente algunos rebeldes parecía que deseaban rendirse, sin embargo desde algunos de los barrancos próximos se efectuaba un nutrido fuego de fusilería contra nuestros aeroplanos. Informado de ello el comandante jefe del aeródromo de Auámara y jefe del tercer Grupo de escuadrillas de *Breguet XIX*, **Capitán de Infantería Félix Matanzas Vázquez** decidió salir ese mismo día como Observador con uno de los aeroplanos, pilotado por el jefe de su escuadrilla Capitán Gallego Suárez-Somonte para proteger a nuestras tropas en la coronación de la cima del Yebel Hezzana. Cuando sobrevolaban la cima del monte recibieron intensos y continuos disparos, por lo que el Capitán Matanza ordenó al piloto, para poder localizar mejor a los enemigos que al observar la maniobra habían intensificado el fuego de fusilería, que descendiese con el aparato sobre los barrancos próximos. Entonces, teniendo el Capitán Matanza perfectamente localizados a los autores de los disparos, en sucesivas pasadas ametralló y bombardeó a los rebeldes, causándoles numerosas bajas. Al salir de la última el *Breguet XIX* recibió varios impactos alcanzando uno de ellos

en el pecho a Matanza. El Capitán Gallego al advertir la grave herida del Capitán observador comenzó la maniobra para regresar a Auámara, pero Matanza, haciéndole señales con la mano le ordenó dar una pasada más para poder lanzar la bomba que le quedaba y tras soltar ésta indicó a Gallego que podía regresar. Media hora más tarde llegaba al aeródromo el *Breguet* pero llevando muerto al **Capitán Felipe Matanzas Vázquez** que había sufrido una intensa hemorragia. Sería el último aviador caído en acción en Marruecos. Seis días más tarde, el 10 de julio, se daba por finalizada la Guerra que tanta sangre costó a los militares españoles.

Por Decreto de 6 de noviembre de 1934 del Presidente de la República española se concedería al heroico aviador la Cruz Laureada de San Fernando, que sería la undécima conseguida por los pilotos de nuestra Aviación Militar.