

Manuel Gutiérrez Lanzas

MIGUEL PARRILLA NIETO
*Capitán retirado del Ejército de Tierra
Licenciado en Historia Contemporánea*

Fue de todo en la aeronáutica militar: radio, bombardero, piloto y Medalla Militar. Saboreó la gloria y conoció como pocos las diferentes caras de la guerra, pero sobre la peripecia de su azarosa vida dejó para la historia una imborrable imagen de heroísmo que lo consagra entre los grandes de la Aviación española.

En un barrio humilde de la ciudad de Jaén nació Manuel el 30 de julio de 1903. Su padre poseía un pequeño taller de carpintería en el que pronto aprendió a manejar las herramientas del oficio, ese sería el que se anotó el día 1 de julio de 1922, cuando fue filiado como soldado de Ingenieros, en el Servicio de Aviación Militar. Era menudo de cuerpo, de sonrisa fácil y mirada penetrante; duro frente a las adversidades y vehemente en los afectos. Gutiérrez Lanzas no conocía el miedo y su entusiasmo resultaba contagioso para quienes le conocían. Sólo el Aire como medio de acción podía satisfacer sus apetencias de riesgo y aventura, precisamente en una época en la que volar resultaba un ejercicio de semidioses o de locos.

OFICIO DE INTRÉPIDOS

Gutiérrez Lanzas, cabo en 1923, consiguió ser admitido en el aeródromo de Los Alcázares como alumno de los cursos de Ametrallador Bombardero, convocados el 31 de julio de aquel año. Terminadas las prácticas correspondientes obtuvo el título el 17 de diciembre. En los primeros meses de 1924 se incorporó a la escuadrilla "Bristol" en Melilla, comenzando así su carrera de aviador.

En las operaciones del sitio de Mexerah, uno de los episodios más sangrientos de la guerra de Africa, la pericia y valor del joven bombardero fueron recompensados con el ascenso a sargento por méritos de guerra. En aquella arriesgada intervención militar, desarrollada el día 21 de noviembre, resultó herido; pero a las tres semanas, apenas repuesto de su lesión, Manuel Gutiérrez reanudó la actividad bélica, sumando en sólo el primer trimestre de



Manuel Gutiérrez Lanzas. Fot-Galería Militar Contemporánea. T VII p 282.

1925, un total de 51 horas de vuelo y 33 operaciones sobre el enemigo.

En la mañana del 19 de abril dos aparatos calentaban motores sobre la pista del aeródromo de Nador; eran los *Bristol*, pilotados respectivamente por los tenientes Moner y Senén Ordiales. A cargo del armamento iban los sargentos bombarderos Cartagena Aldaguer y Gutiérrez Lanzas. El objetivo del día era sobradamente conocido para las tripulaciones: se trataba una vez más del zoco Beni Bu Yahí del Llano, una planicie salpicada de rocas y casitas blancas considerada como nido de rebeldes y banderín de enganche de las tropas de Abd el Krim.

Los aviones volaban a la vista, era la rutina de cada mañana. Ya sobre el objetivo Gutiérrez Lanzas dejó caer su primera carga de metralla. Al momento se abatía el otro aparato y Cartagena Aldaguer repetía la operación iniciada por su com-

pañero. Subir, bombardear, primero un *Bristol* y después otro, hasta acabar la munición; un juego si no fuera porque el enemigo ya los conocía y les aguardaba para contrarrestar su acción. Agazapados, sin perder la calma, los rifeños seguían con el punto de mira de sus fusiles cada evolución de los aparatos, y en el momento de menor altura, disparaban todos a la vez con asombrosa precisión.

Aquella mañana la presencia del enemigo en la zona era muy numerosa. Comprobado el escaso efecto del bombardeo sobre el ingenioso despliegue de los cabileños, los pilotos decidieron emplear las ametralladoras. Rugieron los motores al límite de sus revoluciones, y en el escaso intervalo de segundos, Cartagena y Gutiérrez arrasaron sucesivamente con el fuego de sus máquinas hasta lo más recóndito de las defensas enemigas. Pero la mala fortuna acechaba aquella mañana a los militares españoles: al salir de una pasada a ras del suelo, el avión de Moner y Cartagena tomó altura desapareciendo entre las nubes blancas que encapotaban el cielo. Al instante la masa metálica del *Bristol* caía en un vertiginoso picado, y cuando el choque contra el suelo parecía inevitable, el piloto describió una extraña pirueta e intentó recuperar la estabilidad perdida.

El teniente Moner, había sido alcanzado por un disparo y estaba muerto. El sargento Cartagena, herido, trataba desesperadamente de hacerse con el control del aparato, más; al cabo de angustiosa lucha, el *Bristol* acabó estrellándose contra el suelo, mientras Senén Ordiales y Gutiérrez Lanzas, desde el privilegiado pedestal que les sustentaba, asistían impotentes a la muerte de sus camaradas.

Como sombras en movimiento confuso, una masa de hombres se desparataba por el llano en dirección a los restos del aparato siniestrado. En su loca carrera no advirtieron que desde arriba, sobre sus cabezas, se les venía encima el avión superviviente. Y entre las alas, una lluvia de balas sembraba la muerte

y el espanto a solo unos pasos del montón de hierros y maderas humeantes.

AGRIDULCE FINAL

A pesar del castigo, los defensores del zoco no cejaron en su empeño. Repletos de la sorpresa agrupáronse nuevamente y gritando, perseguidos de cerca por el *Bristol*, avanzaron impetuosos hacia su codiciada meta; sin embargo, esta vez el pájaro que los hostigaba no disparó. El piloto cambió de táctica: rebotando de pedrusco en pedrusco, envuelto en polvo, el avión se posó en tierra, de él salían dos hombres carabina al brazo tratando de paralizar el avance entusiasta de los nativos.

Gutiérrez Lanzas corrió hacia el montón de hierros humeantes del primer avión. El aterrizaje había sido aceptable, cayeron justo al lado del aparato destruido. Era preciso asegurarse de que no había supervivientes. A la primera inspección el sargento sólo encontró muerte, y la muerte también le acechaba a él.

Cada uno desde su parapeto, el oficial piloto y el sargento bombardero, contenían la avalancha humana que se les venía encima. Así, distantes uno de otro apenas un centenar de metros, mantuvieron a raya a los cabileños. Pero a poco de emprender su desesperada defensa, el teniente Ordiales dejó de disparar, se había quedado sin munición.

Gutiérrez Lanzas viendo que también se le agotaban a él los escasos cartuchos de la dotación, se acercó aún más al aparato destruido. Buscó ansiosamente en el interior, levantó hierros, se abrasó las manos y removió entre los cadáveres de sus compañeros, hasta que por fin logró dar con una carabina, la de Cartagena o la de Moner, un arma al fin con varios cargadores.

Después de largos minutos de angustia, en los que cada cartucho gastado era



Los Bristol F.2B comenzaron a operar en Melilla en 1922 y continuaron en Melilla tomando parte en todas las operaciones en la zona oriental hasta finales de 1926.

ya un seguro menos en tan extraña situación de supervivencia, una patrulla de infantería que había presenciado la peripetia de los aviadores se aproximó hasta ellos y en el último momento, logró liberarlos. Los cadáveres del teniente Moner y el sargento Cartagena quedaban bajo la custodia de los infantes que se habían adueñado de la situación. A los pocos minutos el *Bristol* nº 15 despegaba de la improvisada pista camino de Nador.

Años más tarde, don Alfonso XIII imponía la Medalla Militar Individual a los dos heroicos aviadores, el capitán Senén Ordiales y el suboficial Manuel Gutiérrez Lanzas, ambos ascendidos por méritos de guerra en 1926. En ese mismo año conseguía el suboficial su título de piloto, tras el correspondiente curso en la escuela de Alcalá de Henares, continuando como plaza en vuelo en la zona de Melilla hasta los meses anteriores a la guerra civil.

Manuel Gutiérrez no vio con entusiasmo el movimiento iniciado por algunos de sus compañeros en julio de 1936. Tan pronto se dispararon los primeros tiros se incorporó a su destino. En las fuerzas aéreas gubernamentales obtuvo Gutiérrez Lanzas el empleo de teniente. Con las correspondientes divisas en el mono de vuelo intervino durante los tres años de guerra en los distintos frentes de combate. Acabó la contienda, y en 1939 comenzaron a funcionar los consejos de guerra para depurar responsabilidades de los militares profesionales. Manuel Gutiérrez Lanzas fue condenado en un primer proceso a treinta años de prisión por el delito de auxilio a la rebelión, meses más tarde le fue rebajada la pena considerablemente, pero quedó inhabilitado para ejercer su profesión.

El que fuera uno de los pilotos destacados en la guerra de Africa perdió carrera e ilusiones tras el conflicto que enfrentó pocos años después a los españoles. Con el eterno sentimiento de haber sido enjuiciado por la ingratitud, llegó al final de sus días el 6 de enero de 1949, cuando contaba sólo 46 años de edad.

FUENTES

- AHGA: Expte. Personal de Manuel Gutiérrez Lanzas.
- DOMG nº 258 de 1928.
- GARATE: *España en sus héroes*, p 1084, Ornigraf-1967.
- M.P: "Sargento Gutiérrez Lanzas", en *Formación* nº 406, diciembre 1987.
- SHM: *Galería Militar Contemporánea* T VII p 282.



Los Bristol F.2B llegaron a España en 1921. A su término, dos escuadrillas se prepararon para incorporarse a Marruecos, la primera en Los Alcázares (capitán V. Roa) y la segunda en Getafe (capitán Díaz Sandino).