

La aviación española en la campaña de 1913

JOSÉ IGNACIO MEXIA ALGAR

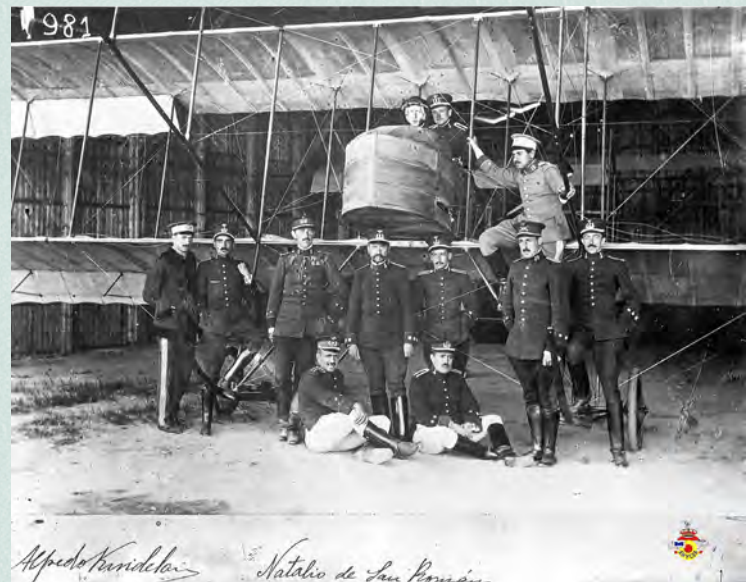
Col. de Ingenieros, miembro de la Asociación Española de Militares Escritores

En 1913 la aviación militar era ya un hecho. El R.D. de 28 de febrero de ese año había creado la Aeronáutica Militar con dos ramas, Aerostación y Aviación, establecidas en dos ciudades, Guadalajara y Madrid. En esta fecha, realmente, nace la aviación militar o, al menos, es su partida de bautismo¹.

Pero el camino hasta este fin había sido largo; y a modo de recordatorio y como breve introducción se enumeran los hitos y fechas más importantes del mismo:

- En 1884 se crea la primera unidad de Aerostación Militar en España. El rey D. Alfonso XII, por R. D. de 15 de diciembre, ordenaba a la 4.^a Compañía del Batallón de Telégrafos: «la conservación, inflación y manejo de los globos aerostáticos».
- El R. D. de 17 de diciembre de 1896, firmado por el entonces ministro de la Guerra, Azcárraga, creaba el Servicio de Aerostación como unidad independiente integrado dentro del Establecimiento Central de Ingenieros. La Aerostación quedó formada por el Parque Aerostático y una compañía de aerostación, además del Palomar Central, la fotografía militar, y quedó bajo el mando del comandante de Ingenieros Pedro Vives Vich.
- En 1909, el coronel Vives y el capitán Kindelán emprenden un largo viaje con objeto de estudiar los últimos avances de los dirigibles y aeroplanos en Europa.
- La R. O. de 2 de abril de 1910 dice: «... siendo de la exclusiva competencia del Cuerpo de Ingenieros militares cuanto se relaciona con los servicios de Aerostación, Aeronáutica y Aviación, el Rey (q.D.g.) ha tenido bien disponer que por el Parque Aerostático se proceda al estudio del tipo de aeroplano que más convenga a nuestro Ejército». En febrero del siguiente año, 1911, y debidamente embalados en cajones de madera, dos aeroplanos Henry Farman y un Maurice Farman llegan a Cuatro Vientos.
- La R. O. C. de 7 de marzo de 1911, aprueba el Reglamento para la Experimentación de Aeroplanos que permite la formación de los primeros pilotos. Puede decirse que esta fecha es el nacimiento de la aviación. Pocos días después comienza el primer curso de pilotos militares españoles que lo componen los capitanes de Ingenieros Alfredo Kindelán Duany, jefe del aeródromo de Cuatro Vientos, Enrique Arrillaga López, de la Comisión de Experiencias y Emilio Herrera Linares del Servicio de Aerostación, y los tenientes del mismo cuerpo y destino Eduardo Barrón y Ramos de Sotomayor y José Ortiz Echagüe Puertas. Todos ellos eran ya expertos pilotos de globo libre

con sólida formación técnica y científica. A partir del segundo curso se abre el acceso a oficiales de todas las armas, cuerpos e institutos del Ejército el acceso a estos cursos, siendo el primer país europeo que lo posibilita y el tercero acuden el que se incluyen oficiales de la Armada.



1º y 2º Curso de pilotos, Aeródromo Militar de Cuatro Vientos (1911-1912)
Imagen: Archivo de Historia del EA (AHEA)

- El R. D. de 28 de febrero de 1913 (D. O. n.º 48, CL 32), crea el Servicio de Aeronáutica Militar que se regiría por su reglamento, aprobado por R. O. de 16 de abril de 1913.

Sobre las misiones de los aeroplanos en acciones de guerra, ya llevaban tiempo preparándose en la base de Cuatro Vientos. El capitán Kindelán y sus colaboradores eran conocedores del entrenamiento y preparación de los pilotos en las unidades de aviación existentes en otras naciones europeas.

Así, en Alemania se habían creado dos nuevas bases en 1913 en Königsberg y Posen, donde se formaban pilotos y se realizaban experiencias de lanzamiento de bombas desde sus biplanos. Por su parte, el Reino Unido decidió la fabricación de aviones de gran tamaño capaces de permanecer en el aire más de treinta y seis horas y también se estudiaba la forma del lanzamiento de bombas desde aeroplanos y dirigibles. Bélgica adquiere 24 aviones Farman y establece aeródromos en Lieja, Namur y Amberes. A su vez Italia concentra toda su fuerza aérea en Turín. Por parte de la rama de Aviación de la Aeronáutica Militar española se habían realizado estudios y gestiones para dotar a sus aeroplanos de visores y bombas de caída vertical, en caso de una previsible utilización en campaña; en concreto el capitán Barrón había diseñado un visor.



Coronel Pedro Vives y Vich y el capitán Alfredo Kindelán Duani. Imagen: AHEA

Y el momento esperado llegó; la Aviación, al igual que la Aerostación en 1909, fue llamada a combatir. Era la ocasión que esperaban sus hombres. El 18 de octubre de 1913 se re-

cibió un telegrama en el campo de Cuatro Vientos en el que se ordenaba la inmediata preparación de una escuadrilla y un parque móvil para la campaña de Marruecos.

«Con objeto de marchar a África, si lo pide el General en Jefe, ordene se prepare con urgencia una escuadrilla y su parque móvil de reserva. Avise cuando esté terminada la operación.

El Ministro de la Guerra
Luque.»

Sabido es que el coronel Vives tenía previsto que un día la aviación sería utilizada como otra arma del Ejército. Como bien cita en sus "cuadernos", en marzo de 1912 tenía prisa por enviar la aviación a Melilla y por ello había elaborado una memoria, con su correspondiente presupuesto, en la que planteaba la posibilidad de que una escuadrilla operase en esa zona en apoyo de las tropas que allí combatían. En octubre Vives se desplaza a Ceuta para preparar la infraestructura necesaria y elegir convenientemente el emplazamiento del futuro aeródromo que fue establecido en Sania Ramel, a dos kilómetros y medio de Tetuán, en la orilla izquierda del río Martín. Era el único lugar disponible, si bien quedaba a tiro de fusil de los bereberes de El Raisuni.

El coronel Vives había alertado previamente de esta contingencia a Kindelán unas fechas antes de recibirse el telegrama, según se desprende de la lectura de su hoja de servicios en la que puede leerse que desde el 15 de octubre de 1913 ya se encontraba preparando la escuadrilla en Cuatro Vientos. El día 20, el capitán Kindelán informa del cumplimiento de la orden y dos días después los componentes de esta primera escuadrilla emprendían el viaje desde Madrid. La aviación española está considerada la pionera en entrar en combate como unidad aérea organizada y utilizando el aeroplano como arma ofensiva en apoyo de las unidades del



Río Martín, Tetuán. Imagen: AHEA



Ejército, si bien Italia se disputa este hecho por su participación en la guerra italo-turca en 1912².

Formaban esta escuadrilla ocho oficiales pilotos al mando del capitán Kindelán: Eduardo Barrón, Alfonso Bayo, S. A. R. D. Alfonso de Orleans, Luis Moreno Abella, Antonio Espín, Genaro Olivie, Julio Ríos y Carlos Alonso. Les acompañaban los capitanes observadores Victoriano Castrodeza, Fernando Cifuentes y Manuel Barreiro junto al teniente Luis Arcaute, así como el alférez de navío Pablo Sagasta y el teniente de Infantería de Marina Manuel O'Felan. Como médico, Carlos Cortijo, del Cuerpo de Sanidad Militar y piloto, y como todavía no estaba muy experimentada la fotografía desde el aeroplano, se recurrió al experto fotógrafo Leopoldo Alonso³. Como material de vuelo se trasladaron, debidamente embalados, cuatro biplanos Maurice Farman, con motor de 70 HP, cuatro Lohner Pfeilflieger de 90 HP y tres monoplanos Nieuport II.G de 50 HP, así como tres hangares Besoneaux, un automóvil rápido, dos camiones taller, cuatro autocamiones remolque, 20 plataformas, y el material necesario para establecer el campamento. El teniente Genaro Olivie quedó a cargo de los biplanos y el teniente Carlos Alonso, de los monoplanos.



Los primeros pilotos. Imagen: AHEA



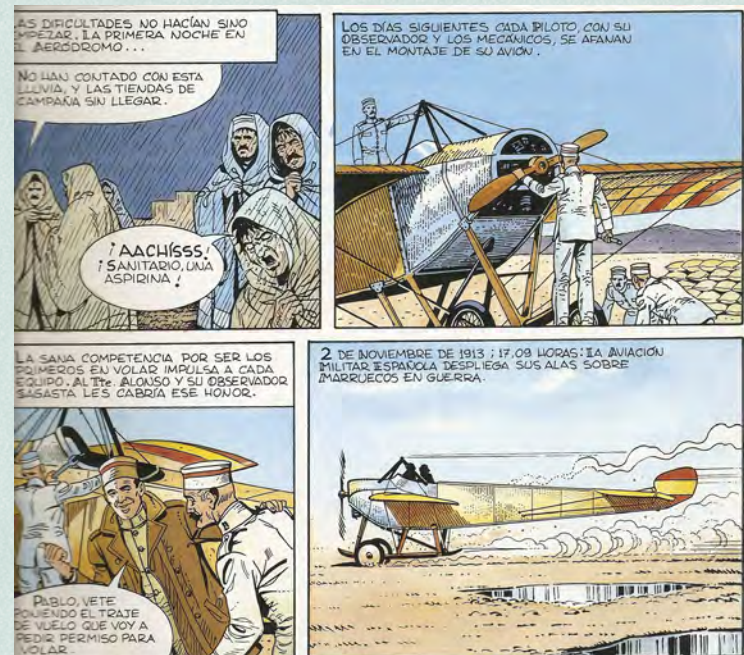
Portada de la revista Las Ocurrencias. Algunos pilotos pioneros de la naciente Aviación Militar española

El convoy partió de Cuatro Vientos a primera hora de la mañana del día 22, continuó por la calle Bailén pasando por delante de la fachada de Palacio sobre las once horas, donde S. M. la reina y su hermano, el príncipe Alejandro de Battemberg, saludaron a la comitiva desde el balcón de Palacio. Encabezaba la marcha un vehículo ligero donde viajaban los pilotos de la escuadrilla, seguido de los camiones donde se transportaban los aviones y elementos auxiliares de apoyo⁴. El tren, con destino Algeciras, partió de la estación de Atocha a las 18:35 horas, siendo despedidos por los generales Contreras, Sáenz de Buruaga, Milans del Boch y Banús, jefes y oficiales de Ingenieros y de otras armas de la guarnición de Madrid, así como por muchos de sus compañeros aeronautas. Mandaba el convoy, compuesto de 31 vagones, el coronel Vives. No acompañó a la expedición el infante Alfonso y su ayudante el teniente Moreno Abella, debido al bautizo de su hijo Ataulfo, si bien lo hizo al día siguiente, siendo despedido por S. M. el rey acompañado de doña María Victoria, doña María Cristina, otros miembros de la familia real y el protocolo acostumbrado.⁵



Camiones con aviones hacia Atocha. El convoy pasando por el Palacio Real de Madrid

Les aguardaba un largo viaje, ya que en esos años no rodaba por los caminos de hierro de España el AVE, a pesar de que fueran transportadas por la locomotora once «aves metálicas». Sin embargo, el coronel aprovechó aquellas lar-



Página del cómic "Guerra Aérea sobre el marruecos español". Ángel Flores Alonso y Juan Manuel Cifuentes Rodríguez, Museo de Aeronáutica y Astronáutica (MAA)



Primer vuelo del teniente Carlos Alonso Ilera en Tetuán y en presencia del general Marina. Mundo Gráfico 13/11/1913

gas horas para reunirse con sus pilotos y formar los equipos de vuelo junto con los observadores. El sábado 25 de octubre de 1913 una parte del material se embarca en el vapor Almirante Lobo que les debía trasladar a Ceuta y el domingo recoge el resto que había quedado en Algeciras, si bien se presentaron problemas con el embarque de los camiones pesados. El coronel Vives y el capitán Kindelán se trasladan a Tetuán, el domingo 26, a la espera de que llegue todo el material y el martes 27 se transportan los aeroplanos al lugar

elegido, Sania Ramel, comenzando su montaje. África les recibe con una lluvia torrencial y los oficiales y tropa no encuentran lugar alguno donde guarecerse ya que las tiendas de campaña no habían sido aún instaladas. Por otro lado no querían separarse de sus aeroplanos y siempre recordarían aquella nada agradable noche. Sin embargo esta circunstancia no mermó su entusiasmo ni su espíritu de sacrificio frente al servicio a la patria.

El mismo domingo, día 2 de noviembre, el teniente Alonso, como piloto, y el alférez de navío Sagasta como observador, realizan el primer vuelo sobre territorio africano⁶ en su Nieuport que fue seguido por otros realizados por el capitán Kindelán y el infante de Orleáns.

El lunes día 3, los tenientes Alonso y Olivé sobrevuelan por primera vez los llanos del río Martín y Laucién en vuelos de reconocimiento; primeros que se realizan en tierras africanas y ordenados por el jefe de la escuadrilla, capitán Kindelán.

El infante Alfonso y el capitán Bayo llevan a cabo pruebas de altura, pasando por el Rincón-de-El Medick recibiendo los primeros disparos de "bienvenida" de los moros que ocupaban la orilla opuesta, si bien todos los aeroplanos en vuelo aterrizaron sin novedad. A las tres de la tarde recibieron la visita del jalifa, acompañado de los generales Marina y Aguilera, que expresó su satisfacción por las atenciones recibidas y envió un saludo a S. M. el rey⁷.



Un monoplano Nieuport IV G iniciando la carrera de despegue



El infante Alfonso de Orleáns y el Jalifa (1913). Imagen: AHEA

En las siguientes jornadas se suceden los vuelos, llegando hasta Malalien y Laucien, según informa a sus lectores desde el Rincón-de-El Medick, el corresponsal de *La Correspondencia Militar*. El infante, pilotando un biplano, realizó un vuelo de reconocimiento fotográfico sobre las cabilas de Wad-Ras, Beni-Ider y Beni-Hosmar. Cuando sobrevolaba Ben-Karrich, un violento poniente le obligó a descender hasta unos 50 m, pasando el piloto y su acompañante por una situación “apurada”. Para cada vuelo de reconocimiento se designaban dos aeroplanos, uno de los cuales tomaba fotografías de la zona encomendada mientras que el observador del otro dibujaba un croquis y anotaba minuciosamente los datos que obtenía a simple vista para redactar posteriormente un detallado informe que era enviado al mando.

tán Kindelán efectuó un vuelo elevándose hasta los 1.000 m de altura y sobrevolando la posición ocupada por la harca de Ben-Karrich. El 16 del mismo mes, el capitán Kindelán realizó la observación artillera de las baterías de Laucien⁹, pero sin realizar la corrección de tiro de las piezas al no disponer en aquel entonces de un sistema de comunicación aire-tierra. Habría que esperar algunos años.

Los accidentes eran frecuentes y como ejemplo de ellos se cita el que *La Correspondencia Militar* relató en su edición del 18 de noviembre de 1913.

«Esta madrugada, las personas que presenciaron los vuelos que realizaban cinco aparatos, se llevaron un buen susto, por un incidente ocurrido al pasar por



El infante Alfonso reparando una avería en el campo de aviación de Tetuán en su biplano Lohner Pfeilflieger

En los días 10 y 12 de noviembre, el coronel Vives junto con el capitán Kindelán y el infante Alfonso, dos experimentados pilotos, realiza un reconocimiento de la costa desde cabo Mezari a Punta Aomara, a bordo del contratorpedero Proserpina, zona ocupada por las cabilas de Beni-Osmar y Beni-Said y de las que llegaron a recibir fuego. El Proserpina respondió al ataque con su artillería, disolviendo a los grupos de moros rebeldes⁸. Días después de aquella expedición, fue el general Primo de Rivera quien se acercó al aeródromo de Tetuán para presenciar de cerca las posibilidades de la aviación en primera línea de combate y como pasajero del capi-

encima del Mogote un aparato, pues en un momento dado vieron que el aeroplano planeaba de forma inquietante, descendiendo rápidamente con dirección a la Plaza de España.

Aquí pudo elevarse, amenazando con caer en el zoco del pescado. Nuevamente se remontó para salir fuera del casco de la ciudad, teniendo que aterrizar violentamente a la izquierda del camino de Martín, en el sitio donde se ha de instalar el hospital. El piloto era el capitán de Infantería Luis Moreno, ayudante del infante Alfonso, a quien se le paró el motor por falta de gasolina, viéndose en inmediato peligro de caer sobre el numeroso público que había salido a las afueras.

El aeroplano que seguía al del capitán Moreno y en el que viajaba de pasajero el coronel Vives, en una brillante maniobra casi a ras del suelo le preguntó si había sucedido algo, contestando negativamente el capitán Moreno. El aparato remontó vuelo y desde el campo de aviación salió en el acto un mecánico motorista que arregló los daños del motor que permitió al capitán Moreno elevarse y regresar sin novedad.»

Al día siguiente, 19 de noviembre, se produjo el “bautismo de sangre” de la aviación militar. Para cumplimentar las órdenes recibidas parten, del aeródromo de Tetuán, cuatro aparatos para realizar observaciones en la zona de Ben Karrich, Anguera y otras¹⁰. Uno de ellos, el biplano Maurice Farman n.º 1, pilotado por el teniente de Infantería Julio Ríos



Contratorpedero Proserpina. Imagen: archivo José Ignacio Mexia Algar

Angüeso, llevando como observador al capitán de Ingenieros Manuel Barreiro Álvarez, salió en misión hacia Laucién. Eran las ocho de la mañana. Una vez realizado el servicio de observación encomendado regresaban a la base y sobre las 8:30 horas, al sobrevolar a baja altura el monte Cónico fueron sorprendidos por el fuego certero de los tiradores rifeños, resultando heridos de gravedad ambos tripulantes. El piloto recibió dos impactos y uno el observador. Con gran pericia y sereno valor continuaron su vuelo y, para no caer en campo enemigo, realizaron, en hábil maniobra, un viraje sobre el campamento general de Tetuán, consiguiendo aterrizar en él sin que el aparato sufriera daño alguno. Los oficiales y tropa que observaron el rápido descenso del aeroplano presumieron de que algo debería haber ocurrido, ya que el hangar donde debería realizarse el aterrizaje se encontraba situado en el campamento de Dar Harcha y no en Tetuán. «Estoy herido», oyeron gritar al teniente Ríos los soldados que se le acercaron y seguidamente: «...atended al capitán que está grave...». Efectivamente, el capitán Barreiro se encontraba sin moverse en su puesto de observador derramando mucha sangre por los impactos recibidos. Trasladados al hospital por los sargentos Telmo Ballesteros y Francisco Rodríguez, fueron atendidos inmediatamente por los médicos de guardia mientras que las baterías propias de la posición de Laucien abrían fuego sobre los rebeldes. Los heridos evolucionaron satisfactoriamente y fueron visitados de inmediato por el general Marina, el infante Alfonso de Orleans y el coronel Vives. El capitán Barreiro era de Bayona y en esa localidad gallega fueron avisados sus familiares a través de un telegrama que el propio capitán envió. El teniente Ríos era natural de Valencia, donde residía su madre, viuda de un capitán de Infantería muerto en campaña, que al enterarse de la noticia dijo: «Mi hijo debe su vida a la Patria»¹¹.

A ambos oficiales les fue concedida la Cruz Laureada de San Fernando y ascendidos al grado superior por S. M. el rey, a petición del ministro de la Guerra, general Ramón Echagüe y Méndez Vigo, conde de Serrallo.



El teniente Julio Ríos Angüeso y el capitán Manuel Barreiro Álvarez, sobrevolando el monte Cónico. Imagen: AHEA



Revisando daños en el avión del teniente Ríos y el capitán Barreiro. Imagen: revista ilustrada Mundo Gráfico (3 de diciembre de 1913)

En la Orden del día 19, pudo leerse: «No debe este doloroso accidente reducir nuestro entusiasmo...». En efecto, ese día todos los aeroplanos partieron a realizar las misiones asignadas.

Nuestros vecinos franceses, que estaban siempre atentos a los acontecimientos que se desarrollaban cerca de sus propias fronteras en Marruecos y al conocerse la noticia del ataque sufrido, el general Lyautey envió desde Mechra ben Abbou, el 23 de noviembre, el siguiente telegrama:

«Je vous envoie expression de ma plus vive sympathie et celles de leurs camarades français pour les officiers aviateurs blessés en accomplissant héroïquement leur service et je serais heureux d'avoir de leurs nouvelles».

NUEVO MUNDO

LA ACTUALIDAD

Los aviadores heridos

España se pueda orgullosos de haber sido la nación designada por la Historia para que la aviación militar celebrase su bautismo de sangre en campaña.

Y en qué condiciones... El capitán Barreiro y el teniente Ríos, en un aeroplano, hicieron exploraciones sobre el campo enemigo. Los moros hicieron una descarga sobre el aparato volador. Las balas hicieron blanco. Los dos bravos oficiales fueron heridos.

Y en este instante comienza la epopeya. El piloto del aeroplano, gravemente herido, sintiendo los terribles dolores de los tejidos desgarrados por las balas, tenta en sus manos las vitas suyas y las de su copiloto.

¡Jamás un trágico se rodeó de más peligros! Si desfallece, el aeroplano, al perder la estabilidad, cae a tierra dando trescientos metros de altura, matando a los militares; si aterrizasen para no morir de la caída, en el campo enemigo hubieran sido víctimas de los moros; por los que quedaba más camino de salvación que continuar volando hasta el campamento español. Pero los heridos arrian, arrian; las balas, dentro de los cuerpos, iban mordiendo la sangre herida por los labios rojos de las heridas.

Y sin embargo, así lo hicieron. Los héroes, en un esfuerzo sobrehumano de lucha épica, dominaron el dolor, y con energía de titanes contuvieron el aeroplano por la atalaya, y por primera vez en la historia de la aviación militar, el raudal vuelo de los hércules fue de jauría una estela de sangre humana en el espacio. Los hombres, hasta ahora, habían perido con su sangre la tierra, el mar, las entrañas de la tierra, en las tinajas... pero el espacio, no! Y los héroes Barreiro y Ríos, han escrito en

el espacio, con su sangre, una página gloriosa de nuestra Historia.

¡No se parece, lectores, que se viste, muy triste, que la Patria y la ojivala hayan dotado a este asunto tan poco espacio y atención? No causa pena, lectores, ver los días de toros empaladas todas las plazas de los periódicos con rosca de las corridas, y enterarse de la página heroica de nuestros bravos aviadores militares por un telegrama lacónico?

España está agonizando; estamos en una decadencia vergonzosa; nos preocupan las pequeñas cosas; vitoreamos a los arrieros; ¡Atención! a cualquier amigo por haberse afilado; empuñemos la vida nacional, y en cambio, con un gesto de indiferencia, pasamos por alto las noticias de nuestra guerra, el heroísmo de nuestros tropas, los rasgos vitales que determinan la existencia de una raza.

Hasta ahora nos ha salvado la leyenda; la bravura de nuestra raza nos ha destacado siempre a los ojos del mundo. El heroísmo de Barreiro y Ríos es una de las posturas palmarias de la leyenda bravura española. ¿Es justo que la contemplamos indiferentes?

Vosotros, compañeros de profesión, vosotros los que estáis organizando mensajes a espeluznadas y toreros, ¿no creéis que estéis obligados a preparar algo grande, definitivo, en armonía con la magnitud del hecho heroico para que perdure la epopeya de los aires que en una etapa trágica han immortalizado esos dos héroes?

NUEVO MUNDO ha preguntado su opinión autorizada, sobre el acto de heroísmo de nuestros bravos aviadores militares, al excelentísimo señor ministro de la Guerra, el pundonoroso general don Ramón Echagüe y Méndez Vigo, conde de Serrallo, y al ministro de la Guerra,

que asegura la representación del Ejército y casa de la Corona es una personalidad de gran relieve, con la autoridad militar que corresponde a los señores, dibuja el entusiasmo de su general y el convencimiento de su patria.

El ministro de la Guerra

Con su proverbial amabilidad; con la cortesía que caracteriza al conde de Serrallo, ha tenido la atención de decirme:

—Cuyo innecesario derrochar palabras para expresar mi opinión sobre el acto de heroica serenidad realizado por el capitán Barreiro y el teniente Ríos.

Ambos han cumplido como hombres, demostrando una vez más las virtudes de la raza, y lo aseguro que no me ha sorprendido su hazaña, porque, viviendo siempre en el seno del Ejército, sé muy bien que la Patria y la civilización pueden esperar de él cuantas abnegaciones y heroísmos posibles.

No es, así que una ocurrencia, el primer sacrificio, no será el último, pues los peligros, en vez de contrariedad, son un estímulo para nuestros aviadores, y el cumplimiento del deber se para ellos, como para todos los militares, el principio, el objeto y el fin de una acción.

Que la opinión de tan dignas personalidades, pueda admirarse:

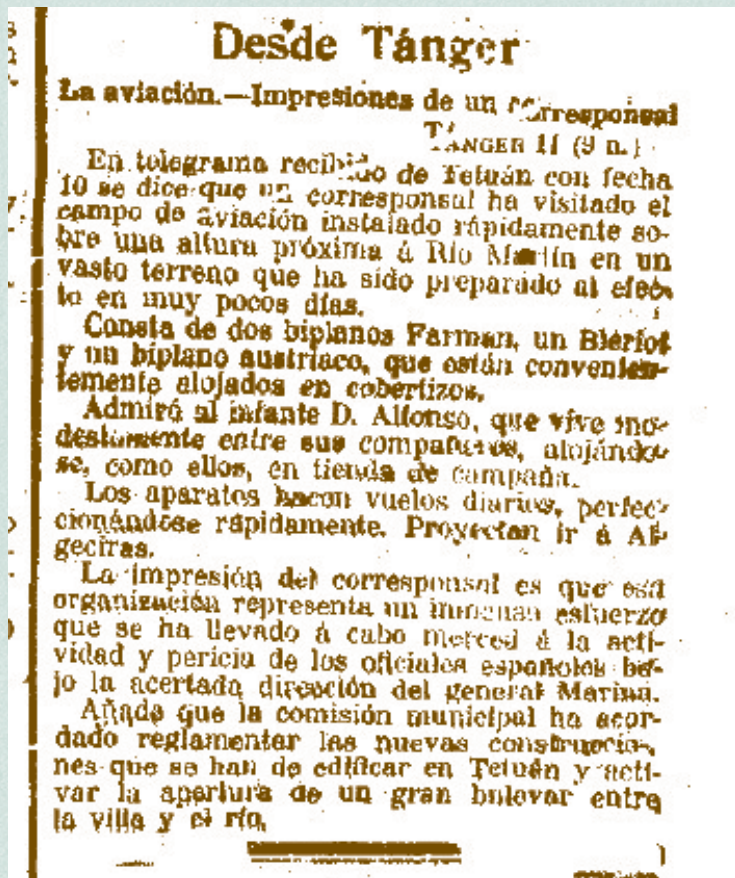
Que los militares españoles con unos bravos, y por las virtudes de nuestra raza y la disciplina de nuestro Ejército los peligros que rodean a nuestros valientes, sea el estímulo del que surge los héroes.

El Duque de la Coligata

© Biblioteca Nacional de España

Crónica revista Nuevo Mundo "Los aviadores heridos". Ríos y Barreiros (27.11.1913)

La prensa de Madrid insertaba diariamente noticias y en ocasiones los propios corresponsales eran invitados a pasar unas horas en los aeródromos donde aguardaban la orden de partir en misión de combate los pilotos y sus aparatos, destacando posteriormente en sus crónicas la actividad y pericia de esas tropas. Como muestra, la aparecida en el diario *La Correspondencia Militar* del 12 de noviembre de 1913.



La Correspondencia Militar. Noticias Desde Tanger (Nov, 1913)

A finales del mes de noviembre de 1913, se instala una base en Arcila que permitió apoyar las operaciones en la zona de Larache. Primeramente se elige un campo junto a la playa y posteriormente se traslada al norte de la ciudad. Los días 28 y 30 salen de Sania Ramel, Tetuán, dos aeroplanos Farman MF como dotación de este aeródromo, aeroplanos que eran conocidos entre el personal de aviación como «aceitunos», por la forma de su barquilla o cabina y por el color en que estaban pintados. Asumió el mando del mismo el capitán de Estado Mayor Alfonso Bayo Lucía, que partió



Aeródromo de Larache. Imagen AHEA

de Tetuán hacia Arcila en su biplano con el teniente Victoria-no Castrodeza de observador el 1 de diciembre, quedando a sus órdenes los pilotos, tenientes Roberto White Santiago y Ángel Pastor¹² junto con sus observadores, tenientes Antonio Espín y Manuel O'Felán. Este aeródromo se mantuvo en servicio hasta 1920.

Como ya se ha comentado en otras ocasiones, el coronel Vives estaba siempre atento a las misiones encomendadas a sus pilotos y volaba con ellos en cuantas ocasiones tenía, compartiendo sus vicisitudes. Por ello no dudó en trasladarse a Arcila en estas primeras jornadas en el biplano Löhner del infante Alfonso de Orleans, sobrevolando el monte Cónico y el poblado de Fondak. Inmediatamente comienzan las operaciones de reconocimiento y en muchas ocasiones fueron tiroteados por los moros rebeldes, como en Tetuán.

Los rifeños se hallaban en aquellas fechas en actitud intransigente en todo lo que pudiera referirse al cese de la guerra y alcanzar la paz y lejos de desearla se encontraban dispuestos a poner todos los medios necesarios para proseguir los combates, llegando a desautorizar y desobedecer al propio Al-Raisuni y hasta amenazar con cortarle la cabeza si concertaba la paz con los españoles.

Los "harqueños" redoblaron, en los días posteriores al 19 de noviembre de 1913, sus ataques a los aeroplanos y designaban a sus mejores tiradores para tratar de derribarles desde las alturas del poblado de Quitau. Incluso llegaron a tirar sobre el avión MF que Ríos pilotaba, cuando este se trasladaba desde el campamento general a su base, sin que llegasen a hacer blanco. En vista de ello se dispuso que se iniciaran los bombardeos desde avión, utilizando los visores que el propio Barrón había diseñado y se estudiase la forma más conveniente de colocar las bombas Carbonit 13 en los aeroplanos.



Bombas Carbonit. Imagen: Museo de Aeronáutica y Astronáutica (MAA)

Con esta medida se pensaba que el lanzamiento de proyectiles desde las alturas sobre los poblados y núcleos rebeldes podría causar una honda impresión entre ellos, y convencidos de que los "hombres-pájaro" podrían destruir sus propiedades y causarles graves daños, les empujaría a cambiar su «estrategia combativa». Según relata el propio Kindelán¹⁴, se habían estado haciendo ensayos previos de lanzamiento de bombas desde un aeroplano e incluso puede

ser que se lanzaran artificios explosivos o, bombas de mano, antes de la fecha en la que se acepta que se realizó el primer lanzamiento de bombas o proyectiles de caída vertical especialmente diseñadas para ser lanzadas desde un avión.¹⁵

El 17 de diciembre de 1913 tuvo lugar la primera acción de bombardeo¹⁶ de nuestra aviación militar a cargo del capitán Eduardo Barrón y Ramos de Sotomayor, piloto, y del teniente Cifuentes, observador, realizado sobre Ben-Karrich, Ben-Ider y Wad-ras, a bordo de un avión de la firma austriaca Lohner Pfeilflieger dotado de visor¹⁷. Según la prensa, una bomba causó tres muertos y un herido. En las fechas posteriores se siguieron llevando a cabo misiones de ataque, si bien no fueron suficientemente destacadas por la prensa u otros autores con posterioridad. La fecha de 17 de diciembre está constataada por la prensa, como *La Correspondencia Militar* del 18 de diciembre, si bien no dice que fue el primer bombardeo realizado sino, curiosamente, el enviado especial de este diario escribe que los aviadores «... provistos de “bombas de mano”, que arrojaban al pasar sobre los poblados rebeldes...». Posiblemente se refería al medio «manual» empleado para su lanzamiento.



Misión de bombardeo de los capitanes Eduardo Barrón y Ramos de Sotomayor y Carlos Cifuentes Rodríguez. Imagen: AHEA

Es evidente que esta acción no fue improvisada, sino que el coronel Vives realizó con el capitán Kindelán vuelos en un Farman MF-7 los días 26 y 27 de noviembre para probar este tipo de armamento e incluso algún autor¹⁸ aventura que el 5 de noviembre se llevó a efecto un bombardeo en Laucien. El 27 de diciembre fallece en Arcila el teniente de Ingenieros Antonio Spin, víctima de un tifus que no pudo superar.

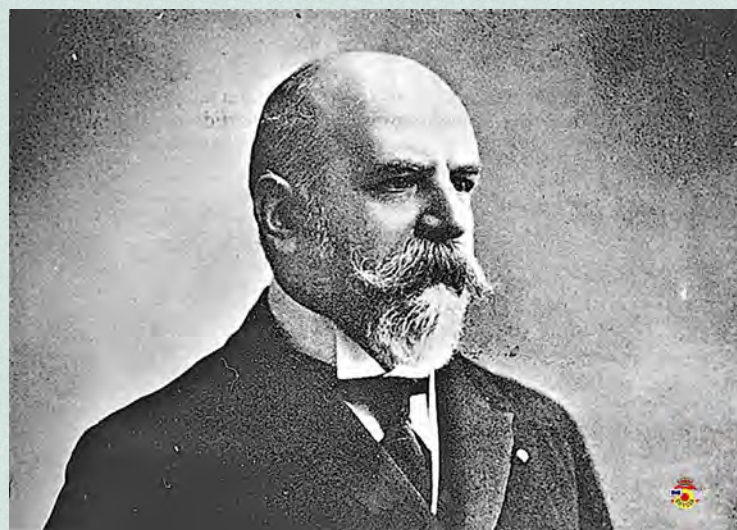
Sería prolijo relatar todas las misiones que nuestros aviadores llevaron a cabo en territorio africano. Su labor para muchos puede ser desconocida. Se realizan ataques a poblados, asentamientos, caminos y agrupaciones de tropas, pero, sobre todo, reconocimientos fotográficos que permiten al mando planificar las operaciones con mayor seguridad, incluso corregir la cartografía existente. Al finalizar los vuelos los mecánicos reparan las averías en sus talleres y ponen a punto los motores para que al día siguiente estén otra vez en el aire.

Y mientras, en Madrid, en la capital del reino, se levantan voces como la del marqués de Morella en apoyo de nuestra aviación¹⁹. Denuncia el citado autor que la aviación en España se toma como un pasatiempo o, en su caso, como un deporte (*sport*) arriesgado y no como una actividad de actualidad que no se toma muy en serio, achacando esta falta de interés a que en las escalas superiores del Ejército no existen aviadores. Pregunta al ministro de la Guerra si le parece suficiente mantener una escuadrilla de doce aviones anticuados y arreglados mil veces en un solo asentamiento de Marruecos y establece su comparación entre la aviación ya probada en Italia y los medios de los que disponen las de Francia, Inglaterra y Alemania. Acepta que nuestro poder económico es, ciertamente, menor que el de estas naciones europeas, pero insta al Gobierno a hacer un esfuerzo y asignar más

medios presupuestarios al desarrollo de la aviación. Recomienda que se den facilidades para que se gradúen pilotos en las escuelas existentes, para que posteriormente puedan prestar servicio en Marruecos o en futuras comunicaciones aéreas. Según su opinión se deberían de dotar de más medios materiales y personal a la unidad de Marruecos y hace mención de los trabajos que realizan nuestros aviadores con las siguientes palabras:

«El ilustre coronel Vives y la notable y brillante pléyade de oficiales que le siguen, saben perfectamente lo que tiene que hacer el Gobierno. Por su parte, bien se ve que ellos saben lo que tienen que hacer y lo hacen».

Finaliza afirmando: «A buen seguro que en los confortables despachos del Ministerio dormirán tranquilos más de un estudio luminoso o un concienzudo informe escritos en previsión de estos acontecimientos».



Conde de Artal. Imagen: AHEA



Aeroplano Morane-Saulnier, escuadrilla Artal (Marruecos 1913) Imagen: AHEA

El capitán Ortiz Echagüe, según menciona en su libro José Gomá, se encontraba en Argentina y consiguió de alguna forma que el conde de Artal ofreciera, como regalo, dos aeroplanos para la escuadrilla de Tetuán del modelo que él mismo recomendó. Fue comisionado para recepcionar en París los dos aparatos y gestionar su transporte, por lo que se trasladó a Villacoublay donde se familiarizó con el nuevo aparato y solicitó permiso para volar con uno de ellos de París a Madrid, emulando el raid realizado por Vedrines dos años antes. Concedido el permiso por el Servicio de Aeronáutica, despegó de esa localidad francesa el 13 de octubre de 1913, pero por causas meteorológicas adversas tuvo que aterrizar en Angers y al intentar poner en marcha el motor Gnome, del que iba provisto, se produjo un incendio que inutilizó totalmente al avión. El conde de Artal, generosa-

mente, subvencionó otro aparato, y de esa manera pudieron entregarse en Tetuán dos Morane-Saulnier y unos "restos". El buen hacer de nuestros pilotos y su gran conocimiento de la tecnología, junto con el extraordinario trabajo de los maestros de taller, hicieron que el capitán Ortiz Echagüe pudiera reconstruir el Morane n.º 3. Allí permanecieron hasta 1916, año en el que regresaron a España.

El 5 de enero de 1914 se incorpora el capitán Emilio Herrera Linares a Tetuán para hacerse cargo del mando del aeródromo y de la escuadrilla hasta el 25 de abril en que regresaría el capitán Alfredo Kindelán Duany. Entre tanto el capitán Eduardo Barrón y Ramos de Sotomayor, asumió el mando de los talleres en marzo y el de la escuadrilla y base hasta que Herrera fue relevado por Kindelán. En el mes de mayo el capitán Emilio Herrera regresó a Madrid. La escuadrilla quedó equipada con aeroplanos biplanos Löhner y monoplanos Morane-Saulnier, pilotados por el capitán Ortiz de Echagüe y los tenientes Olivie y Sousa.

Los primeros días del nuevo año no fueron buenos para el vuelo, ni digamos que para nada, debido a las fuertes lluvias y viento, por lo que la prensa no comenta ninguna acción aérea sobresaliente. Sin embargo sí cabe destacar el vuelo realizado por el recién llegado Emilio Herrera Linares y su compañero y amigo José Ortiz Echagüe Puertas desde Tetuán a Sevilla portando un mensaje del general Marina a S. M. el rey, a la sazón en visita oficial a Sevilla. Fue la primera vez que un avión español cruzaba el estrecho de Gibraltar y los valientes capitanes de Ingenieros lo hicieron sobrevolando la colonia inglesa con una clara intención: reivindicar la pertenencia a España de este trozo de nuestra patria mostrando la enseña de España impresa en el timón de cola sobre la Roca, si bien, el motivo principal fue constatar la posibilidad de emplear la aviación como medio de transmisión rápida de correo oficial. Salieron de Sania Ramel a las siete de la tarde, según la prensa de Madrid del 15 de febrero de 1914²², pilotando el monoplano Nieuport n.º 16 y fueron "despedidos" por una descarga de fusilería desde la orilla del río ocupada por los rebeldes, cosa, por lo visto, habitual en ellos. Dos horas y media después descendieron en el campo de Tablada, Sevilla, el cual no se encontraba en las mejores condiciones después de su utilización en la fiesta de la aviación en 1910. No había nadie por esos parajes, salvo los sevillanos que estaban probando su puntería en el cercano Tiro de Pichón, los cuales se quedarían muy sorprendidos al

ver aquél "pájaro" descender. Los pilotos decidieron encaminarse a pie hacia Sevilla, ya que no existía otra solución, pero acertó a pasar por el lugar el Sr. Lemus en su vehículo que les trasladó directamente a los Reales Alcázares para hacer entrega al rey el mensaje del general Marina. S. M. Alfonso XIII los recibió de inmediato, felicitando a los pilotos por el feliz viaje e interesándose por la situación en Marruecos.²³ El mensaje rezaba:

«En nombre del Ejército de África, tengo el honor de ofrecer a Vuestra Majestad nuestro respetuoso saludo. Tetuán 14 de febrero de 1914. El general Marina».²⁴

Momentos antes de emprender el regreso a Madrid, S. M. el rey dirigió un telegrama al ministro de la Guerra en estos términos:

«Acaban de presentármese capitanes Herrera y Ortiz, que llegaron de Tetuán en aeroplano con mensaje salutación del alto comisario. Le saludo afectuosamente, al par que le muestro satisfacción por este primer viaje de oficiales aviadores al través del Estrecho. Alfonso».

El avión quedó en aquel despoblado paraje y visitado por numeroso público que accedió a él una vez difundida la noticia por la prensa local. S. M. D. Alfonso XIII concedió el título de Gentilhombre de Cámara con Ejercicio a ambos pilotos por la proeza llevada a cabo. El marqués de Estella, capitán general Fernando Primo de Rivera,²⁵ visitó a los capitanes recién llegados y les rogó que transmitieran un saludo a su sobrino el general Primo de Rivera. Los compañeros de armas destinados en Sevilla ofrecieron un banquete al que asistió el general de Ingenieros marqués de Villamarín. Entretanto, un fuerte viento hizo volcar el aeroplano que sufrió importantes daños y tuvo que ser trasladado a Cuatro Vientos por el capitán Ortiz Echagüe, mientras el capitán Herrera regresaba a Tetuán el día 19. Ni que decir tiene que el Gobierno británico emitió una nota de enérgica protesta por haber violado su espacio aéreo, a la que las autoridades españolas contestaron aludiendo al carácter pacífico del vuelo y a la "ilusión óptica" que en vuelo a tan elevada altura hace parecer que el aeroplano se encuentra en la vertical de un punto cuando no lo es. Diplomática respuesta.

Este raid tuvo gran difusión por la prensa y la revista Nuevo Mundo dedicó un artículo con entrevistas, una de ellas al coronel Vives que dijo: « Para mí ha sido, quizá, la mayor satis-



Vuelo de los capitanes Emilio Herrera Linares y José Ortiz-Echagüe Puertas (Tetuán-Sevilla). Imagen: Revista Aeroplano n° 23 (2005)

facción, el conocer el viaje realizado por los capitanes Herrera y Ortiz de Echagüe». La revista justifica la oportunidad del vuelo al señalar que una de las finalidades del viaje fue constatar la posibilidad de emplear la aviación como medio de transmisión rápida de correo oficial y es por ello por lo que reclama la ayuda al Ejército para incrementar el número de aeródromos. Finaliza diciendo: «¡Aeroplanos para el Ejército! Este puede ser todo nuestro programa ¿Por qué no podría ser un español el primero que llevara por los aires a América un saludo cordial habiendo sido nuestras carabelas las que primero arribaran a sus playas?»



Vuelo del capitán Emilio Herrera Linares junto a su avión Nieuport IV G del raid Tetuán-Sevilla. Imagen: Revista Aeroplano (RA) n° 29 (2005)

El coronel Fernández Silvestre fue nombrado comandante general de Larache el 19 de junio de 1913, ejerciendo el mando de todas las tropas en aquél territorio. Tenía gran fe en los servicios que pudieran prestarle los tres aeroplanos que serían destacados en Arcila en el mes de noviembre. Junto con los pilotos allí desplazados, solía acercarse a la primera línea del frente y mostrarles los objetivos que deseaba fueran batidos. Tenía, pues, un acertado criterio sobre el empleo de la aviación como apoyo a las tropas.

En la zona de Tetuán, Ortiz Echagüe y Herrera a bordo de un monoplano Morane vigilan los movimientos en Zoco el Tzelatza y Zoco el Jemis, mientras se realizan reconocimientos en Beni-Nadam y Malalien. Por su parte los aviadores, el infante Alfonso de Orleans y Castrodeza y el teniente Moreno, destacados con sus aviones en Arcila, practican vuelos de reconocimiento sobre Kandoa, comprobando que el campamento hostil ha desaparecido y llegando hasta la población de Alcazarquivir.

Los capitanes Pastor y O'Felan reconocen la zona de Kudia Abid y este último oficial con el capitán Bayo, el 4 de marzo de 1914, descubren en Kanón un campamento rebelde con 25 tiendas. Unos días más tarde, se realiza un vuelo entre Arcila y el campo de Nador, cercano a Melilla, ya utilizado por las tropas de Aerostación. Allí aterrizan tres biplanos el 29 de marzo, pilotados por los capitanes Bayo, O'Felan y Pastor, llevando como observadores a los tenientes Seoane y While. Al día siguiente regresan a Arcila, si bien el biplano n.º 2 quedó en Nador un día más para reparar una ligera avería. Las condiciones climáticas, en la zona donde estaban situados nuestros aeroplanos, no eran las más idóneas para su mantenimiento en tierra. Los cambios de humedad y temperatura provocaban deformaciones en las alas de madera y tela que dificultaba el despegue, debiendo ser corregidas antes de cada vuelo y prevenidas con curiosos métodos "caseros". Lo mismo ocurría con los motores, por lo que las averías eran frecuentes, si bien, rápidamente solucionadas por los eficientes mecánicos del Servicio de Material de Ingenieros.

El coronel Vives efectuó un vuelo en un monoplano como observador el 30 de marzo en Tetuán. El aeroplano, pilotado por el capitán Olivie, tomó la dirección de Ben Karrich, pasando sobre las posiciones del enemigo a unos veinte metros de altura. Un fuerte viento impidió al aparato tomar la altura conveniente, viéndose obligado a desplazarse hacia Beni Ider

y tomar tierra en Laucién. A su regreso, informó al general Marina, siempre atento e interesado por la aviación, mientras almorzaba con él.²⁶ Barrón y Ortiz Echagüe sobrevuelan la misma zona días posteriores, actualizando la información y manteniendo la vigilancia sobre las cabilas rebeldes. En muchas ocasiones, como se ha citado, los arriesgados aviadores eran tiroteados por los moros, como en Beni Nadam, sin que hubiera que lamentar desgracias personales. La harca de Ben Karrich, hostigada continuamente por nuestra artillería de Laucién y por los aeroplanos que lanzaron bombas de 3,5 y 10 kg, decidió trasladarse a Drezinati, situada más al sur, si bien se continuó su vigilancia desde el aire.

Pero no solo se realizaban vuelos de reconocimiento o de obtención de fotografías para la posterior realización de cartografía, escasa y sin actualizar, sino que también se continuaban ejecutando acciones ofensivas, como la anteriormente referida o como la llevada a cabo por el capitán Herrera y el propio coronel Vives el 9 de abril²⁷. Ambos aviadores se encontraban sobrevolando Zoco el Jemis, que cada jueves montaba la cabila de Anghera, sin apreciar nada anormal, pero al pasar por la de Zadina los harqueños que la componían comenzaron a descargar sus armas contra el aeroplano, obligando a Vives a "obsequiarles" con dos bombas²⁸ que causaron varias bajas. Lo mismo les ocurrió al capitán Alonso y a su observador el teniente Valencia sobre Ben Karrich²⁹. Estas acciones de bombardeo causaban verdaderos estragos entre las filas rebeldes, produciendo en ellas un elevado estado de temor apenas divisaban en el horizonte la silueta de un aeroplano español.



Bombardeo sobre Beni Ider. Imagen: SHYCEA



Bombardeos según el comic de Ángel Flores y Juan Manuel Cifuentes Rodríguez. "Guerra Aérea sobre el marruecos español". Colección MAA

Y ya que se habla de bombardeos es curiosa la noticia aparecida en *La Correspondencia Militar* de 6 de enero de 1914, día de los Reyes Magos. Se trata de una propuesta enviada por el coronel de Infantería Felipe Navascués dirigida al coronel Vives.

«Hasta ahora, que nosotros sepamos, a nadie se le ha ocurrido emplear los aeroplanos en la guerra en otra cosa que no sea los reconocimientos y cuando más para lanzar desde ellos algunas bombas explosivas cuyo manejo es peligroso y su efecto poco útil contra la Infantería..... que no proporcionan efectos morales y materiales de verdadera utilidad, siendo para nosotros indudable que unos y otros habrían de conseguirse en gran cuantía si, dejando los proyectiles explosivos para cuando quieran batirse edificios, se les sustituyese por ligeros saquitos de metralla que contuviera, cada uno de ellos, doscientos balines esféricos de hierro de 10 gr. de peso. Recordando el efecto que produce el granizo sobre tropa y ganado siendo agua congelada con 4 gr de peso y cayendo desde una altura de 500 m, supóngase el efecto de estos balines de 10 gr lanzados desde 1.600 m. De lo expuesto inferimos que contra edificios, bombas, contra Infantería, metralla».

Añade el citado coronel la descripción de un sencillo utensilio para realizar este tipo de “ataque” aéreo sugiriendo que, dados los avances de la balística los balines de hierro podrían tener la forma de pequeños dardos y disponer 200 de ellos en un tubo de cartón. Asegura que cada aeroplano podría llevar 10 cartuchos de este tipo. Y concluye diciendo:

«Júzguese si en un día de sol desde Tetuán, cinco aeroplanos, en columna de a uno, dirigiéndose al campamento enemigo de Ben Karrich, se situaran sobre él para evolucionar en círculo, hasta que todos ellos hubiesen lanzado sobre la jarca los 100 kilos de hierro representados por diez mil saetas. El daño material infringido a los enemigos sería grande y más grande aún el efecto moral conseguido con la demostración de nuestra superioridad al contemplar sus muchas bajas sin una sola de nuestra parte».

El coronel Navascués propone a su compañero Vives hacer una prueba, si bien no se tiene noticia de que se llevase a cabo una experiencia de este tipo. Sin embargo, en la Primera Guerra Mundial sí fueron utilizados unos proyectiles semejantes. ¿De quién fue la primitiva idea? No lo podemos saber.

La palabra *flechette* es francesa y significa dardo o pequeña flecha. Consiste en un proyectil con la forma de un pequeño dardo de metal, generalmente acero, con una punta afilada y una cola con varias aletas para darle estabilidad durante el vuelo.

Los *flechets* fueron usados por primera vez como armas aéreas en la IGM, por combatientes



Dardos o Flechettes

de ambos bandos. Tenían 10 cm de longitud y pesaban 60 g. Arrojados desde un avión sobre las trincheras del enemigo podían fácilmente penetrar el casco y la cabeza de un soldado.

EE.UU. usó proyectiles similares en las guerras de Corea y Vietnam. Estas pequeñas bombas de 4,5 cm de diámetro eran arrojadas por aviones o helicópteros, alcanzando velocidades subsónicas en su caída. Dirigidas a soldados y vehículos sin blindaje, los *flechets* golpeaban sus blancos con la fuerza de una bala. Recientemente se critica su uso por parte de las Fuerzas Armadas de Israel en la franja de Gaza, con varias muertes de civiles denunciadas.

Durante el mes de marzo, los montañeses rebeldes trasladan desde Ben Karrich y emplazan una pieza del cañonero «Concha» en la cresta de Beni-Hozmar, frente al campamento general y tan solo a 2 km de la ciudad de Tetuán. Desde esta privilegiada posición hostigan continuamente a la población, siendo dificultoso el tiro de contrabatería que realiza la Artillería española. Un sargento desertor de esa arma de la unidad de Melilla era el encargado de manejar la pieza y según noticias que propaga el enemigo se disponía de muchas granadas, por lo que era un motivo de gran preocupación. Los aeroplanos de Tetuán facilitan a la artillería datos y croquis detallados con referencias exactas e incluso fotografías del emplazamiento de la pieza que permitió realizar un fuego artillero desde la alcazaba combinado con bombardeos aéreos que logró, al fin, desmontar la pieza.

La escuadrilla de Arcila, al mando del teniente Joaquín Pérez Seoane, realizó una verdadera misión política al ser el primero en volar desde su base a Tánger. El representante español en esa ciudad, Mariano López Robert, llevó a cabo las gestiones necesarias para que se habilitase un campo en Rubana donde aterrizaron felizmente los tres aeroplanos MF que formaban la escuadrilla. La prensa francesa solo pudo decir: «el corazón es español, pero la inteligencia francesa», refiriéndose a los pilotos y a sus aparatos.³⁰

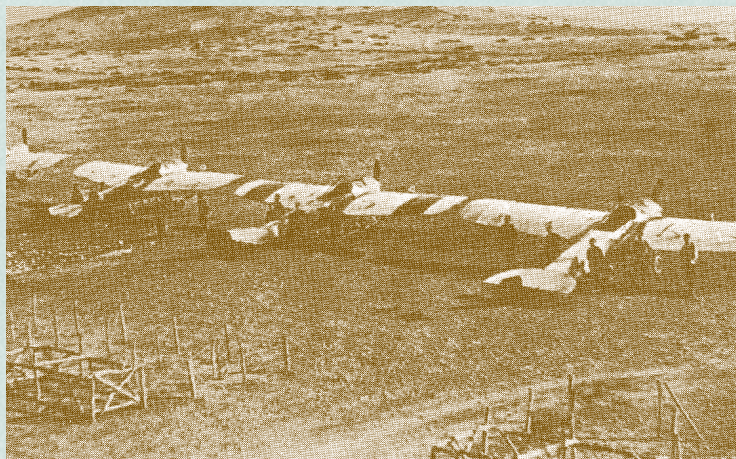
En la zona de Larache se desarrolló una importante operación el 11 de mayo en la que intervinieron tres columnas combinadas al mando del comandante general Silvestre, apoyadas por los aeroplanos desplegados en Arcila con el fin de ocupar Kasiba. Las columnas, que partieron de diferentes acantonamientos, coincidieron en Kudia Questia. En su avance dominaron el campamento de El Raisuni batiendo duramente la cabila de Beni-Arós, incendiando los aduares enemigos y poniendo a este en fuga. Las tropas



El Raisuni

ocupantes recogieron una montura de un caballo muerto con las babuchas de su jinete aún puestas y que pertenecían al mismísimo El Raisuni, que logró huir vivo. Esta montura fue enviada a S. M. el rey. El coronel Vives se encontraba precisamente en Arcila donde realizó varios vuelos de reconocimiento con Bayo y cuyo resultado fue la operación anteriormente indicada. Vives relató con precisión en sus cuadernos esta operación en la que él mismo estuvo presente, si bien no cita que se lanzasen bombas desde los aeroplanos. Los días posteriores los vuelos de reconocimiento de White y O'Felan descubrieron nuevas posiciones enemigas en Draa Aruf.

Las acciones llevadas a cabo en la zona de Larache y Tetuán aconsejaron la instalación de otro aeródromo en los alrededores de Melilla dotado de aeroplanos Nieuport VI-G con motor Gnome de 80 HP. El coronel Vives realiza un reconocimiento de los alrededores de Melilla el día 22 de abril y elige un emplazamiento entre Zeluan y Buguen Zein³¹, no el más idóneo, pero sí el que ofrecía mejor disponibilidad. El 24 de abril el capitán Herrera, que iba a comandar esa escuadrilla, acude a Cuatro Vientos a preparar el material necesario y el 14 de mayo desembarcan en Zeluán dos de los aeroplanos en dotación, a los que acompañaban el teniente de Intendencia Carlos Alonso Ilera y el de mismo empleo José Valencia Fernández. Dos días después llegan a Melilla el resto de los oficiales de la escuadrilla: teniente de Sanidad Militar Pérez Nuñez, piloto, y los observadores, capitán Luis Gonzalo Victoria y tenientes Manuel Bada Vasallo y Feliciano López Baceló.



Aeródromo de Zeluán y aviones Nieuport IV G. Imagen: Revista Aeroplano nº 23

Los medios son pocos pero la dedicación y profesionalidad de los oficiales compensaban con creces esta carencia. En el interior de una pequeña barraca de madera, se instaló el laboratorio fotográfico, bajo la dirección del capitán Vitoria, donde se elaboraban precisos informes del terreno y detalles de la zona al sur de esa ciudad, acompañados de croquis que permitían subsanar los errores de la cartografía francesa.

LOS AEROPLANOS EN EL TIRO DE LA ARTILLERÍA DE CAMPAÑA

Así se titula un notable escrito del general de Artillería Ricardo Aranaz publicado en el *Memorial* de dicho arma, y que viene a dar el primer paso serio y meditado en un asunto que desde hace poco tiempo está siendo objeto de animada controversia entre los artilleros de varias naciones.

Reconocido como verdad inconcusa que para tirar bien es preciso observar con exactitud los impactos de los proyectiles, la atención se fijó en los aeroplanos para utilizarlos como observatorio ultra dominante, desde que aquellos comenzaron a volar con alguna seguridad. Cla-

ro es que, desde el punto de vista de abarcar un horizonte enorme, dichos aparatos revisten condiciones insuperables a ningún otro medio. No han sido, sin embargo, muy afortunados los ensayos hechos con tales fines, contribuyendo las dificultades halladas a que muchos consideren imposible vencerlas de una manera práctica y que rinda verdaderos servicios.

El general Aranaz hace en su trabajo un estudio minucioso de todo este proceso experimental, lleno de datos curiosísimos, para concluir que no puede ni debe abandonarse un sistema que tantas ventajas ofrece ante tropiezos que son perfectamente evitables. Al efecto, propone un sistema de comunicaciones entre la batería y el observador aéreo, cuya descripción no cabe en los estrechos límites de una nota bibliográfica, pero que conducirá de un modo cierto a que se consiga algo eficaz a fuerza de constancia (*La Correspondencia Militar* 19/01/1914).



Reconocimiento capitán Luis Gonzalo Vitoria y el teniente Antonio Pérez Nuñez en el aeródromo de Zeluán (1914) Imagen: Revista Aeroplano nº 23 (2005)

El 3 de junio se inician los vuelos operativos desde aquel campo de reducidas dimensiones y en doble pendiente que iba a poner a prueba la pericia de nuestros aviadores. *La Correspondencia Militar* cita que, en los últimos días de mayo, Herrera, Pérez Nuñez y Valencia realizan vuelos previos sobre Ain Zaio, en los montes de Quebdana, muy cerca ya de la frontera, regresando sin novedad. Pocos días antes las tropas españolas habían tomado Monte Arruit y se disponían a avanzar hacia Tistutín, para lo cual Herrera encomendó a sus aviadores vuelos de reconocimiento visual y fotográfico sobre dicha posición, cuenca del río Guerrau, Dar Drius, monte Mauro y región del Kert³².

La actividad de la escuadrilla de Melilla era intensa, siempre y cuando las condiciones meteorológicas lo permitían y no siempre eran vuelos de reconocimiento, como por ejemplo el que realizaron con ocasión de la visita del director general del arma de los Carabineros, teniente general Manuel Macías y Casado que, acompañado del general Jordana inspeccionó las posiciones de Zeluán, Seba y otras localidades avanzadas, así como presenció el vuelo de cuatro aeroplanos del aeródromo de Zeluán.

Lo mismo ocurrió en la zona de Larache. El general Brondest, del Protectorado francés, invitó al comandante general a visitar las posiciones de Arbán-Qua. La visita se realizó el 2 de junio de 1914 y allí acudió el general Silvestre acompañado de quince oficiales españoles y con exquisita cortesía militar invitó a su colega francés a visitar nuestras líneas. A tal efecto, al día siguiente se realizó una parada militar en Alcazarquivir, en la que participaron los aeroplanos desplegados en Arcila.



Primer vuelo efectuado por Emilio Herrera en un Nieuport IV desde Zeluán (Melilla) el 3 de junio de 1914

En los primeros días del mes de junio las cábilas de Kit-Zar, Varguit y Benimesala, todas ellas de la zona de Beni-Osmar al Sur de Tetuán, se acercaron para hablar con el teniente coronel Cabanellas, reunión que se mantuvo cordialmente al amparo de la sombra de un árbol junto al río Martín y donde prometieron fidelidad a España. El teniente coronel Cabanellas recomendó realizar tal acto de sumisión ante el alto comisario, general Marina. Los cabileños le expresaron su deseo de vivir en armonía con España y con el califa de Tetuán. La actividad cabileña era cada día menor y muchos grupos y poblados deseaban ardientemente la paz, si bien, otras cabilas no pensaban lo mismo y la deseada paz no terminaba de llegar.

Esa era la razón por la que, en la zona de Larache, la aviación de Arcila continuase sus reconocimientos por el SE de esta ciudad sobre Nemuni y Gara, que sufrieron seguidamente fuego de castigo de artillería sobre blancos bien definidos. Por su parte, el general Jordana junto con su EM visitó las posiciones de Beni-Buyahi, donde se repitieron por parte de sus pobladores las mismas muestras de deseos de paz que las anteriormente relatadas en Tetuán. Dos biplanos de Melilla tripulados por Herrera y Pérez Núñez acompañaron al general Jordana y sobrevolaron las alturas de El Gareb y Zia-ta, sin duda, para obtener datos para futuras operaciones.³³

Los reconocimientos continúan en la zona de Tetuán, vigilando las alturas de Beni-Hosmar y el monte Ben Karrich, lugar donde los aviadores fueron “obsequiados” con varios disparos, que, por fortuna, no produjeron daños. El general Jordana conocía la intención de las cabilas asentadas en las inmediaciones de Melilla de hostilizar las posiciones españolas obtenidas en los últimos avances de nuestras tropas, por lo que preparó una operación de castigo sobre Tistutin y Buxarruin donde acampaban las harcas de Ulad Abdnin. Participaron fuerzas de la Policía Indígena apoyadas por escuadrones del regimiento Alcántara, si bien debido a la espesa niebla y la lluvia los aeroplanos no pudieron atacar a los moros con las bombas que tenían ya preparadas en sus aparatos. Sí lo hicieron días después sobre los poblados de Bushall, Qiutzar y Beni-Madam, en la zona de Tetuán.

El conde de Romanones, Álvaro de Figueroa y Torres, jefe de Gobierno, giró en los primeros días del mes de julio una visita a las posiciones españolas en Marruecos, sin duda, obligado tanto por los rifirrafes que de continuo se organizaban en el Congreso de los Diputados como por las noticias aparecidas en la prensa solicitando ayuda para nuestros soldados y paz para el territorio. El conde recorrió Melilla y Tetuán, donde mantuvo una entrevista con el califa y otros notables. El sábado 4 de julio partieron en automóvil hacia el sur de Melilla las personalidades del séquito, acompañados del general Jordana hacia el sur, y en las proximidades de Nador divisaron un aeroplano de Zeluán. Su piloto, al darse cuenta de tan distinguido convoy aterrizó, saludó al jefe del Gobierno y al general Jordana y se elevó de nuevo. ¡Cosas

de la Aviación! El día 14 mientras se encontraba en Arcila y Larache visitando las posiciones de esta zona, junto con el general Silvestre, llegaba a Tetuán el prestigioso general Weyler, que realizó el mismo itinerario que el conde de Romanones y que acudió a este territorio para «estudiar la parte militar que aquí se realiza...».

A finales del mes de julio de aquel 1914, las noticias más sobresalientes en todos los periódicos eran las que procedían de las naciones europeas al borde de la I Guerra Mundial a causa del asesinato del príncipe heredero de Austria-Hungría en Sarajevo. Por otra parte, la actividad de las harcas cabileñas cada día era menor y, si bien se producían ataques, estos no tenían la importancia de los anteriores, salvo en alguna contada ocasión. En los primeros días de agosto, Alemania declara la guerra a Rusia y Francia, e Inglaterra rompen sus relaciones con aquella nación. Alemania invade Bélgica y Francia y el conflicto se desata con toda su crudeza. La prensa no recoge más noticias que las que proceden de Europa y tan solo algún día aparecen crónicas o noticias de Marruecos en las que no se menciona a la aviación.

La escuadrilla de Nieuport permanece en Zeluán hasta el 22 de agosto, fecha en la que el coronel Vives y el capitán Herrera regresan a Madrid. El 28 de octubre se dispuso la suspensión temporal de las actividades de la escuadrilla por ser preciso el material aéreo y el personal en Cuatro Vientos para formar más aviadores. El 13 de diciembre se reanudó la actividad de la escuadrilla siendo arrojadas bombas entre los días 14 y 19. El día 13, el general Marina voló con el teniente Olivé para estudiar el teatro de operaciones.

El presupuesto inicial de la aviación española fue de 100.000 pesetas y en 1914 ascendió a 1.500.000 pesetas, escaso para las necesidades que la naciente arma requería, según las previsiones o tal vez ilusiones de Vives. Así, con esta carencia de medios, ampliamente denunciada en la prensa de aquellos años y sin el apoyo de la clase política, nuestra aviación comenzó su trayectoria y pudo escribir páginas gloriosas en su primera campaña, 1913. No obstante, Kindelán, años más tarde, justificaba esa situación comparándola con la de los países europeos e indicaba que no era muy diferente. Sin embargo destacaba de forma muy sobresaliente la actuación de las escuadrillas desplazadas en Marruecos.

Con el inicio de la Primera Guerra Mundial en 1914, la aeronáutica militar sufrió un duro golpe, ya que las posibilidades de adquirir cualquier tipo de material quedaron totalmente anuladas. La Aeronáutica permaneció en manos del coronel Vives, lo cual en sí era ya una garantía, dado su buen criterio y resolución, si bien las actividades de vuelo quedaron muy reducidas tanto en las bases del Protectorado como en la península.

Una causa contribuyente de la finalización de la campaña de 1913 fue la falta de presión e impulsión a la revuelta de la cabila de Beni Urriaguel, donde intervino el incipiente “partido españolista” animado y financiado por el Gobierno español y Abb el Krim, padre del que con el mismo nombre propició la campaña de 1921 tristemente famosa por el desastre de Annual.³⁴

La aviación tomó parte en operaciones hasta finalizar el año 1914, regresando en 1915 para tomar parte en la toma de Tistutin, el paso del río Kert y la toma de Hasi-Berkan. Vuelve a estar presente en la campaña de 1921 llegando a constituirse dos grupos de tres escuadrillas, cada uno con aviones De Havilland Roll, De Havilland Napier y Bristol, y en la campaña de 1925, que finalizó con el desembarco de Alhucemas, intervino activamente junto con la Aerostación y la Aeronáutica Naval, cubriéndose de gloria, y comenzando su primera etapa como cuerpo independiente. Pero estos años dejémoslos para otros autores que los traten con más detenimiento.

Notas

1 Yusta, Cecilio: «La Aviación Militar Española: su partida de Bautismo». *Aeroplano* n.º 31.

2 El 23 de octubre de 1912, el capitán Piazza, en un Blériot, y el capitán Moizo, en un Nieuport, se aventuraron en un vuelo de reconocimiento sobre las líneas turcas en dirección a Azizia. Moizo tuvo su bautismo de fuego, el primero en la historia aérea, el 25 de octubre, cuando su aparato recibió tres balazos en un ala en el sector de Ain-Zara. Días más tarde, el 19 de noviembre, el teniente Gayotti efectuaría el primer bombardeo en acción de guerra, al dejar caer cuatro bombas de pricato de potasio desde una altura de 800 metros sobre un campamento turco. Sin embargo, fueron acciones esporádicas.

3 *La Correspondencia Militar*. 20 de octubre de 1913.

4 *La Correspondencia de España*. Jueves, 23 de octubre de 1913.

5 Más datos en *La Correspondencia de España*. Viernes, 24 de octubre de 1913.

6 Atienza, Emilio. *El general Herrera*. AENA. (1994). El vuelo se realizó a las 17:09 h.

7 *La Correspondencia Militar*. 3, 4, 6 y 8 de noviembre de 1913.

8 *La Correspondencia Militar*. 11 noviembre de 1913.

9 Hoja de servicios de Alfredo Kindelán Duany.

10 *La Correspondencia de España*, 20 y 21 de noviembre de 1913.

11 *La Correspondencia Militar*, 20, 21, 22 y 23 de noviembre 1913.

12 Roberto White Santiago, teniente de Caballería y Ángel Pastor, teniente de Artillería, ambos de la 4.º promoción de pilotos.

13 Gomá Orduña, José. *Historia de la Aeronáutica Española*. 1946, capítulo XXI. El infante Alfonso trajo en un viaje a Gotha unas bombas Carbonit, que luego fueron fabricadas en España en el taller de precisión de Artillería. Esta cita no está totalmente comprobada. Las 110 bombas Carbonit de 10 kg utilizadas en los primeros bombardeos fueron adquiridas en el extranjero y el 4 de noviembre se solicitó el traslado de las mismas desde la frontera de Irún y se enviaron inmediatamente a Tetuán.

14 Yusta Viñas, Cecilio. «La aviación militar española». Revista *Aeroplano* n.º 29, pág. 60.

15 Según Kindelán el 24 de noviembre de 1913.

16 Se tuvo noticia que el 22 de octubre de 1911, los capitanes Piazza y Moizo de la aviación italiana habían realizado reconocimientos aéreos en la campaña de Trípoli y que el 1 de noviembre del mismo año, el teniente Gavotti lanzó a mano desde su avión Etrich, por primera vez en el mundo, unas bombas en combate. (Ver más en Yusta Viñas, Cecilio. «La aviación militar española». Revista *Aeroplano* n.º 29, pág. 60.)

17 Los primeros bombardeos, como no podía ser de otra manera, resultaron poco precisos por lo que el capitán Barrón improvisó un visor compuesto por un tubo acoplado a un costado de los aviones y dotado de un cierto ángulo de inclinación de manera que, cuando el observador veía el objetivo a través del visor tomaba una bomba de la caja que llevaba a sus pies y la tiraba con la mano. Se hicieron numerosos lanzamientos de prueba con bombas de yeso hasta lograr un resultado satisfactorio. Naturalmente, este método requería que el avión mantuviese una altura de 400 m y volase a una velocidad constante y determinada.

18 Gomá Orduña, José. *Historia de la Aeronáutica española*, pág. 370.

19 «Nuestros aviadores en Marruecos». *La Correspondencia Española*, 24 de noviembre 1913.

20 José Artal y Mayoral se afincó en Buenos Aires, dedicado al comercio del arte. Su labor en el éxito del pabellón de España en la exposición del centenario de la República Argentina llegó a oídos de Alfonso XIII, que le ascendió a la categoría de conde en 1912. Al año siguiente correspondió regalando dos aviones al Ejército, conociendo, sin duda, la pasión del rey de España por la aviación. (Aviones para la guerra).

21 Real Orden Circular de 20 de agosto de 1921. Creando una comisión para tramitar los ofrecimientos de aeroplanos, hechos por particulares y entidades con motivo de la actual campaña de África.

22 En el libro sobre el General Herrera de Emilio Atienza, se dice que la hora de partida fue las 15:15 h.

23 *La Correspondencia de España*, 15 febrero 1914. *La Correspondencia Militar*, 16, 17 febrero 1914

24 José Gomá Orduña.

25 El Marquesado de Estella es el título nobiliario español que el rey Alfonso XII concedió por decreto del 25 de mayo de 1877 al capitán general Fernando Primo de Rivera y Sobremonte, I conde de San Fernando de la Unión.

26 Cuadernos de Vives, marzo 1914.

27 *La Correspondencia Militar*. 13 de abril de 1914.

28 Los aeroplanos utilizaban bombas de 10 y 3,50 kg y se fabricaron en Granada con colaboración de la Pirotécnica de Sevilla (Cuadernos de Vives, abril 1914. IHCA).

29 Cuadernos de Vives. Abril 1914.

30 José Gomá Orduña.

31 Cuadernos de Vives. Abril 1913

32 Atienza, Emilio. *El general Herrera*. Aena.1994.

33 Noticias de prensa varios días en *La Correspondencia Militar*.

34 Datos facilitados por el general de Infantería Miguel Simón Contreras (XVIII Promoción).