

El General Vives



Quincuagésimo aniversario de la labor de un precursor

Por el General GARCIA DE PRUNEDA

Acaba de hacer cincuenta años que se creó el Servicio de Aerostación Militar como Entidad independiente, y casi coincidiendo con tal fecha, el excelentísimo señor Ministro del Aire ha ordenado que el retrato del General Vives figure en los centros importantes de la Aviación, para despertar el recuerdo de su creador.

Por estos motivos ha parecido oportuno el momento al General que firma este artículo aprovecharlo para dar a conocer en la "Revista de Aeronáutica" las características y la génesis de la obra inicial del General Vives, figura cumbre del Ejército español que la generación actual ignora, pero no debe pasar desapercibida.

* * *

En agosto de 1896 se crea por Decreto la Aerostación militar española, pero por razones presupuestarias no cuajó esta iniciativa de modo eficaz hasta enero de 1897, en que ya se crea la Unidad de Aerostación como Unidad independiente, y el Parque. Se establece una plantilla bien modesta, compuesta de un Comandante, dos Capitanes, tres Tenientes, un Celador y alguna tropa.

Con tales elementos, el Comandante Vives empieza a funcionar, y en Guadalajara, tomando como base un edificio agrícola, constituye un embrión de parque y empieza la construcción del pequeño barracón llamado "del cometa", que, desgraciadamente, ha desaparecido en estos últimos años.

Era por entonces alumno el General que firma, y recuerda haber ido a ver levantar las cerchas de aquel barracón, que hoy nos parecería modestísimo y ridículo, pero entonces era alarde de construcción.

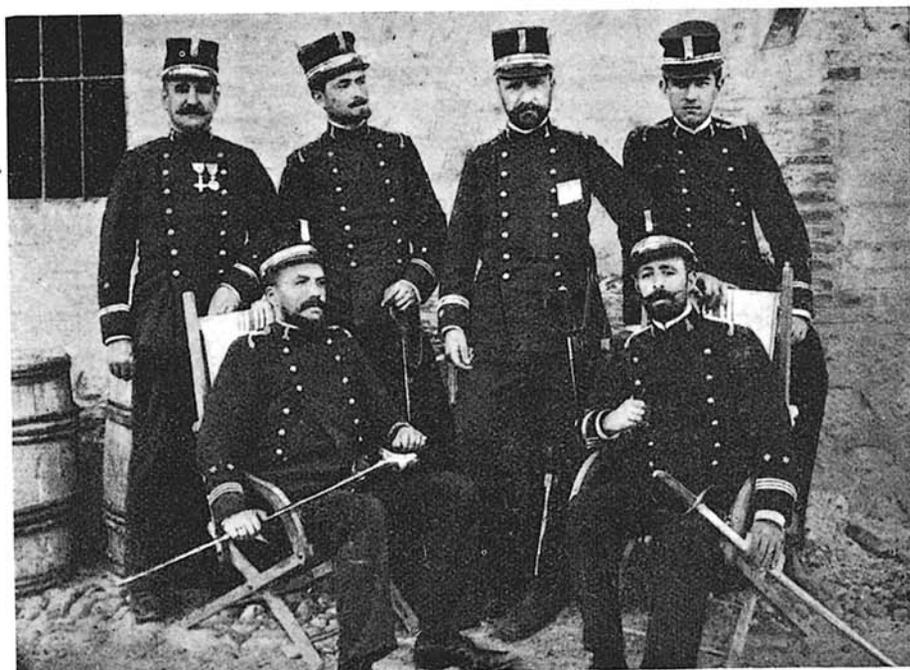
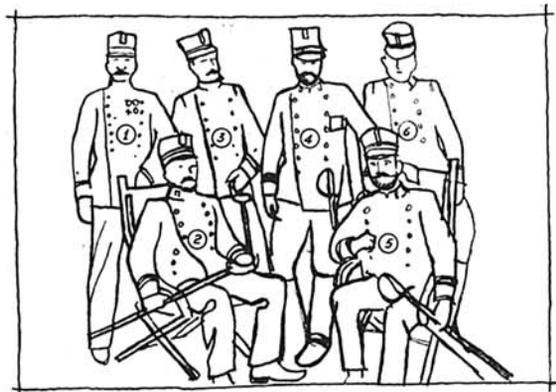
Constituido así el Servicio, sigue en estado embrionario, pues las circunstancias por que atravesaba nuestra Patria—con las guerras coloniales y la pérdida de las Colonias al año siguiente—le hicieron seguir vida precaria; pero Vives, con su iniciativa y su tesón, no perdió el tiempo. Se dedicó a estudiar lo que por el mundo había entonces en materia de Aerostación, y ello culminó en 1900 con la propuesta de adopción como elemento de observación de un globo cautivo alemán, tipo llamado “Sieg-

feld-Parseval”, el primer tipo de globo no esférico, con características físicas muy originales y estabilidad relativamente grande.

Del reducido núcleo de Oficiales que formaban el Servicio de Aerostación en 1900, tengo la fortuna de poseer una fotografía, evocadora de aquellos tiempos pretéritos, incluso por el atuendo, que es la que vemos en esta página.

De todos estos Jefes, sólo vive hoy el Teniente General Kindelán. Las características excelsas de todos ellos bien merecería encomio que no pongo, porque al haber tenido amistad fraterna con todos ellos, mis frases podrían parecer de cariño a la familia; por eso silencio las condiciones de cada uno de ellos.

Preciso le será al lector retrotraer su pensamiento a las circunstancias por que España atravesaba en aquellos momentos: depresión moral, miserias presupuestarias y carencia de iniciativa en las esferas gubernamentales, cosa que contrastaba, afortunadamente, con el desarrollo realmente inusitado de la iniciativa privada. Vives, a pesar de todo ello, consigue vencer las dificultades, y es necesario pensar además en que la creación de un mísero Parque de Aerostación suponía resolver muchos problemas industriales, para lo que España es-



PLANA MAYOR
AEROSTACIÓN
(1900)

1. Celador Dávila.
2. Capitán Jiménez.— 3. Teniente Civeira. — 4. Comandante Vives.
5. Capitán Rojas.
6. Teniente Kindelán.

taba poco preparada, pues si era indispensable traer del Extranjero tela cauchutada, preciso fué montar la fabricación de hidrógeno, su compresión, proyectar y crear el material rodante y conseguir recursos para una modesta tracción hipomóvil. La energía que para esto hubo de desarrollar, poniendo en tensión su espíritu y utilizando el prestigio personal que tenía, fué grande.

Y es oportuno este momento, si no para hacer una biografía del futuro General Vives, sí para notar que cuando salió de la Academia marcha voluntario a Cuba; allí está de Teniente algún tiempo; queda supernumerario; marcha a los Estados Unidos en compañía de otro benemérito Ingeniero militar, don Juan Cebrián—que fué luego Mecenas de la Arquitectura española—, y en Norteamérica, Vives se gana la vida como Ingeniero durante algún tiempo. Es el primero que estudia la tracción mecánica en los tranvías, y publica en el "Memorial de Ingenieros" un trabajo, que por su originalidad despertó expectación. Tal viaje, tal estancia y los éxitos que tuvo le dieron merecido prestigio.

La evolución orgánica de la Aerostación militar sería monótona, e interesa poco. Por ello, en este trabajo voy a limitarme de modo especial a resaltar dos aspectos de la figura de Vives, los más característicos, en mi sentir, que fueron: de un lado, el tesón, la capacidad de trabajo y la persistencia en la labor; y de otro, un aspecto que hasta ahora no ha llamado la atención de nadie: que fué el de precursor. Posiblemente el lector, si alguno tiene este trabajo, se mostrará perplejo al ver empleada una palabra tan audaz como la de precursor; ello podrá ser equivocado, pero no impremeditado.

Es el caso que por aquellos tiempos (1900-1901) la instrucción en la Oficialidad española, sin excepción de ninguna Arma o Cuerpo, acababa en el momento de salir de la Academia Militar. En aquella época se juzgaba que el Oficial, al acabar la carrera, ya lo sabía todo y no necesitaba en lo sucesivo leer nada, ni asistir a una conferencia, ni mucho menos a un Curso; esto se hubiera juzgado denigrante. Desaparecida la antigua Escuela de Estado Mayor, aún no se había creado la Escuela de Guerra. La Escuela de Tiro de Artillería era

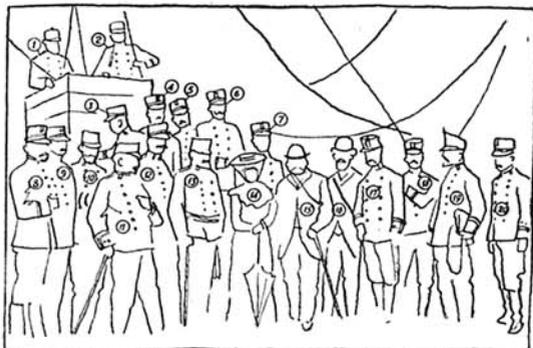
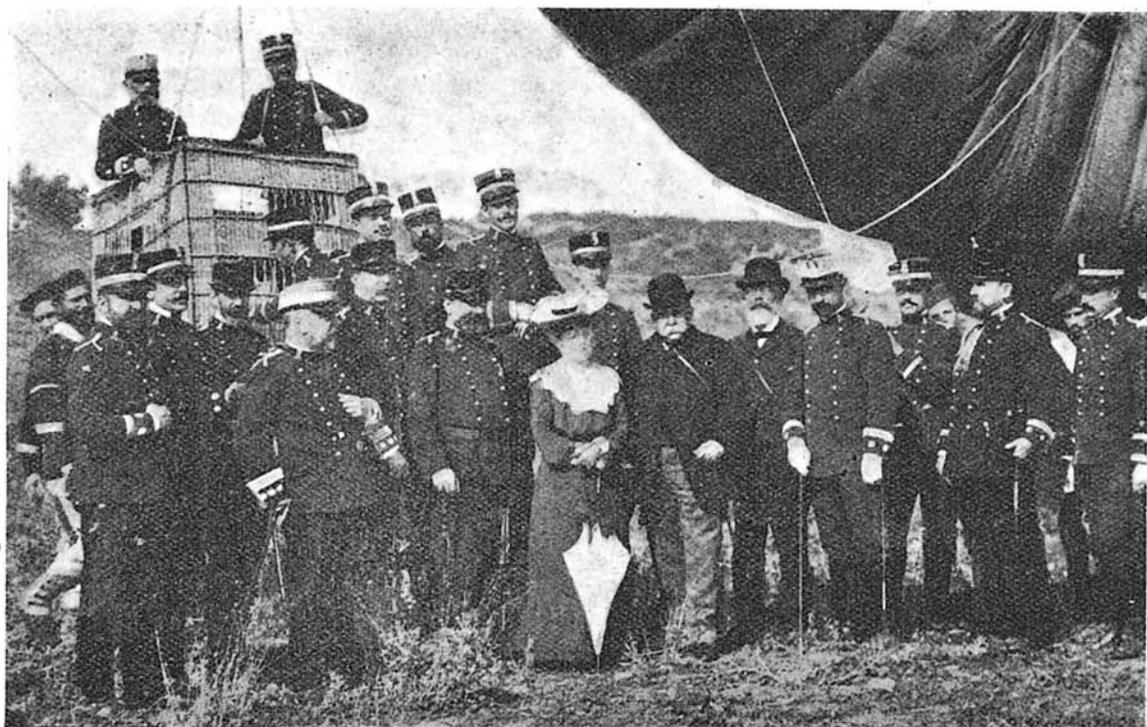
tan sólo un Centro de experimentación de material, pero no tenía el aspecto didáctico que adquirió poco después. En Infantería había existido, sí, una Escuela de Tiro en Toledo, que daba corto curso a los Alféreces de Infantería, pero como prolongación de la Academia; a esto se reducía su misión.

Pues bien: Vives fué el primer Jefe del Ejército que, con poca jerarquía militar—pues era sólo Comandante—, consiguió convencer al entonces Ministro de la Guerra de la necesidad que tenía el Servicio de Aerostación de crear Oficiales observadores de globos, y consiguió que el año 1902 se celebrara el primer Curso, al que debería asistir un Oficial por cada Cuerpo de Ingenieros. La cosa, en su pequeñez, constituía singular novedad: rompía con las tradiciones, hería prejuicios, y por ello, como todo lo que es innovación, iba contra la rutina, y fué visto con general antipatía.

De esa primera promoción de 1902 formó parte el autor de este trabajo, y recuerda que en el Regimiento donde entonces servía, al presentarse voluntario para asistir a ese Curso, el Coronel le llamó la atención de modo crudo, censurándole fuera a aprender nada, pues nada debía tener que aprender; y en honor de aquella respetable figura, debe decirse era un buen Jefe. Sorpresa me causó recibir aquel rapapolvo; pero cuando nos incorporamos los de distintos Regimientos, todos mis compañeros habían oído algo parecido, lo cual denotaba un estado de espíritu.

En 1902, como queda dicho, se celebra el primer Curso para Oficiales observadores de globo, y por primera vez la observación desde el aire funciona al observar el tiro de artillería.

En septiembre de aquel año, la Unidad de Aerostación completó ya su material, aunque con escasez y falta de elementos de recambio; hace una marcha de Guadalajara al Campamento de Carabanchel, y allí se observa el tiro de una batería de Artillería. La cosa fué inusitada; pero todavía era mayor la sorpresa de las autoridades militares ante el hecho de que en una Unidad hubiera Oficiales agregados para aprender. Por eso, la labor de Vives como precursor



VISITA DEL GENERAL POLAVIEJA A AEROSTACIÓN.
(1902)

1. Coronel Arias.—2. Capitán Jiménez.—3. Teniente Rodríguez Perlado.—4. Teniente Gordejuela.—5. Capitán Nava.—6. Teniente Del Valle.—7. Teniente Kindelán.—8. Comandante Calvo.—9. Teniente Vicente Rodríguez.—10. Teniente Coronel Saavedra.—11. Coronel Escriú.—12. Coronel López Garbayo.—13. General Martín del Yerro.—14. Señorita de Arcimis.—15. General Polavieja.—16. Señor Arcimis.—17. Teniente Coronel Vives.—18. Teniente Jiménez Millas.—19. Comandante González Stéfani.—20. Teniente García de Pruneda.

tuvo en aquel momento una irradiación en las esferas castrenses que fué interesante.

A partir de aquel momento, la Escuela de Tiro de Artillería surge con aspecto de escuela y función educadora de la Oficialidad, y esta coincidencia con la iniciativa de Vives es muy digna de notarse ahora, al cabo de los cincuenta años.

La novedad de la observación desde el aire despertaba la curiosidad de los medios militares; menudeaban las visitas, y el Servicio Meteorológico Internacional, al que estaba adscrito el Parque Aerostático con un modesto Observatorio Meteorológico, hizo que el Director de este Servicio, el se-

ñor Arcimis, frecuentara con visitas el Parque. Y de una de ellas, muy evocadora, conservo curiosa fotografía, que probablemente interesará al lector. En ella está el ilustre General Polavieja, que había sido Ministro de la Guerra; ocupa el centro de la fotografía, con el extraño indumento de aquella época, y a su lado, la señorita de Arcimis, también con extraña falda y actitud de época; y es de notar que entonces las señoras era rarísimo aparecieran ni en un cuartel ni en una dependencia militar; por lo cual esta fotografía, que hoy parece inocente, constituía en aquellos momentos novedad singular. Posible ha sido al autor recordar los apellidos de todas las figuras de aquella fotografía: de ellos, tan sólo vi-

ven el Teniente General Kindelán, el General de División don Vicente Rodríguez y el autor, que cree de justicia resaltar las figuras del Teniente Jiménez Millas, fallecido después heroicamente en accidente de aviación, y del Teniente Del Valle, asesinado por los rojos durante la Cruzada. Y, naturalmente, como figura cumbre, la del Jefe, Teniente Coronel Vives.

A pesar de la novedad de aquel Curso y de las dificultades que presenta toda iniciativa creadora, Vives consiguió ya dar el carácter de Escuela al Servicio de Aerostación, pues aparte de la práctica del aire que se adquirió en las ascensiones en globo cautivo, él, con sus colaboradores, entre los cuales es de justicia enaltecer la figura del Capitán Rojas, cerebro prócer, daban conferencias de física de los gases, de Meteorología y bastantes de táctica; pero Vives también inició una costumbre, que ha dado luego magníficos resultados: la de obligar a todos los asistentes al Curso a dar conferencias, y, por tanto, a hablar en público. Tal costumbre, que no sin dificultades se ha mantenido en Aerostación, es uno de los grandes recursos para estimular el estudio y la atención de unos concurrentes a ellas. Y es digno de alabar el tesón que empleó Vives y sus dotes de inteligencia, que conseguía vencer resistencias, para lo que algunas veces era rudo.

También tenía elevadas virtudes militares. Desde que crea el Servicio Aerostático le infunde su característica de espíritu de trabajo, seriedad y tenacidad, que consigue imbuir a sus subordinados de manera relevante, y además obtiene otra cosa digna de mención: dar a las Unidades a su mando gran movilidad táctica, a pesar de lo complejo del Servicio.

Es necesario pensar a este respecto en el cúmulo de pequeños detalles y la necesidad de instrucción sólida en Oficiales y en la tropa para llegar a poner un globo en el aire desde los carros en que iban los distintos elementos, y al conseguir que las Unidades de Aerostación hicieran todos los años varias escuelas prácticas y se movieran por toda España, consiguió darlas gran movilidad.

Y a este respecto, debe recordarse un caso, tal vez el único en la historia moder-

na del Ejército español, y que no es fácil se repita: el año 12, una Unidad de Aerostación, de las dos que por entonces componían su plantilla, está de prácticas en Valladolid, y allí recibe orden del Ministro de que vaya a Melilla a campaña. Teóricamente, esto parece cosa completamente normal; pero el autor de estas líneas se permite rogar al lector piense en los problemas que en una Unidad militar cualquiera creaba el cumplimiento de esta sencilla orden. Pues bien: para la de Aerostación no se presentó dificultad alguna; en lugar de regresar a Guadalajara, que era donde tenía sus banderas, tomó el tren para Melilla, y allí empezó a funcionar de modo normal, teniendo buenos éxitos en la observación general del campo de batalla.

Este espíritu de trabajo y las virtudes militares que lleva consigo, tuvo brillante epílogo en nuestra Guerra de Liberación. El 18 de julio, en Guadalajara, el Regimiento de Aerostación cumplió bravamente con su deber, sin un desfallecimiento ni un desmayo: cumplió las órdenes del Mando y defendió la ciudad. La suerte de las armas le fué adversa; sus Oficiales, en masa, sucumbieron en el combate o fueron asesinados después; pero ni en ellos ni en la tropa hubo una sola defección.

La evolución de los medios de combate ha llevado consigo la desaparición del globo cautivo como elemento de observación. Ello es cosa periclitada, como la lucha con hondas o saetas; mas al haber desaparecido es de toda justicia rendir homenaje a sus Oficiales y tropa, que en el último día dieron prueba de adhesión indudable a nuestro Caudillo, y por ello, al hacerlo, es de toda justicia recordar una vez más el nombre del General Vives, creador de un Cuerpo con tan elevado espíritu militar, y el de su último Coronel, don Francisco Delgado. Con gusto estamparíamos aquí el nombre de todos los Oficiales que perecieron en la contienda; mas su elevado número nos lo impide, pues la lectura sería fatigosísima. Por ello, se limita el autor a pedir al lector una oración por el alma de todos y cada uno de ellos.

Al crearse la Aviación militar, de modo natural se encarga su dirección al Coronel Vives, que lucha con todas las dificultades

de crear un Arma nueva, que por su propia velocidad tiene características difíciles de conllevar.

En la lucha natural entre la audacia y el arrojo de los aviadores, sobre todo en los tiempos heroicos, cuando se volaba en unos aeroplanos que hoy nos parecen jaulas de grillos, con el espíritu ponderado del mando y naturales consecuencias de la edad de Vives, que ya no era un niño, y ello le impidió ser piloto, su labor se presentó erizada de obstáculos. Con decisión personal voló en aquellos tiempos con los primeros aviadores que a España vinieron, y recuerdo uno de sus primeros vuelos, con Jean Mauvais, con el que tuvo accidente grave cerca de Pinto.

Cesó con decoro en el mando de Aviación cuando al Mando le pareció oportuno, y su nombre seguirá figurando entre los cuadros de la Aviación como el iniciador del Servicio en su fase más delicada, precisamente por ser el momento de la generación.

Su vida militar fué larga y varia. Director de la Academia de Ingenieros, allí tuvo de nuevo que luchar contra la rutina.

Contra ella rompió lanzas: estableció los ejercicios físicos, dió preponderancia a la equitación, cuidó al hombre físico, y al espiritual, y al moral, no solamente al intelectual, y ello, naturalmente, no pudo pasar sin luchas y entuertos.

Jefe de Ingenieros en Ceuta, donde tuve el placer de ser Secretario técnico suyo, dió nuevas pruebas de actividad e iniciativa; en todas partes estaba, lo veía todo y de todo se enteraba.

General de Brigada y de División en Africa, es en Melilla Comandante General de Ingenieros en tiempos difíciles, y cuando en la Dictadura del glorioso General Primo de Rivera se le encomienda un cargo similar al de Ministro de Obras Públicas, vuelve a tronar contra la rutina y contra las pequeñas irregularidades administrativas. Recuerdo a este respecto un hecho singular, que no por anecdótico debe dejarse en silencio: hubo de visitar la cuenca minera de Peñarroya, en que por tradición obsequiaba la Sociedad espléndidamente a todos los personajes que la visitaban. Vives, que lo

sabía, encontró medio de no aceptar la invitación, sino hospedarse modestamente en casa de un antiguo subordinado suyo y amigo, que ocupaba por entonces un puesto ajeno a esa Empresa todopoderosa en la comarca. El gesto causó estupefacción, y la frase con que sintetizó su visita a aquella poderosísima Empresa industrial, fué ésta o muy parecida: "Me parecía encontrarme en una organización de tipo colonial en que la Empresa es el virrey." Este gesto, demostrativo de una probidad sin tacha, es digno de ser recordado.

Las circunstancias de la vida durante nuestra Cruzada, le llevaron a refugiarse en la Embajada de Noruega. En ella, pese a sus años y sus achaques, era figura militar cumbre, oídas sus opiniones y atendidos sus consejos, y allí se celebró en el año 38 una ceremonia evocativa de solemnidades castrenses, que no por tener cierto carácter personal creo debe pasar desapercibido. En ese año, el día 30 de mayo se celebró en la Legación de Noruega la fiesta de San Fernando, Patrón de los Ingenieros, y en ella figuraron como anfitriones el General Vives, el más antiguo de los Ingenieros militares, y un hijo mío, Alférez de complemento, que, casi resucitado en el Cuartel de la Montaña, pudo refugiarse en esta Embajada, y ellos dos, el más viejo y el más joven, hicieron los honores en la forma que permitía la claustración en que estaban. Esta fué su última ceremonia de tipo castrense.

Al evocar tal hecho parece oportuno dedicar un saludo al Encargado de Negocios, don Félix Schlayer, alma de la Legación, que al acoger a Vives cuando se encontraba perseguido, le endulzó los últimos momentos de su vida, pues en la Legación falleció a los ochenta años.

El General Vives fué toda su vida de austeridad intachable, modelo de tesón y de trabajo. Puso siempre su capacidad al servicio donde la obligación le llevaba, y tuvo además una virtud militar, pues no olvidó nunca el sabio precepto de nuestras antiguas Ordenanzas, cuando dicen que el Oficial distinguido debe "buscar los medios de emplearse en las ocasiones de mayor riesgo y fatiga". Esto lo practicó siempre Vives, y con ello dió ejemplo a la Oficialidad a sus órdenes.