

Un héroe olvidado de la Aviación Militar española

FERNANDO FERNANDEZ-MONZON ALTOLAGUIRRE,
Coronel de Aviación

LA abuela. Luto siempre, cinta negra al cuello, cabello blanco en ordenado moño, manos finas que acarician el puño de hueso, con una cara de perro, del bastón, hierática, sin descomponer jamás la figura que irradiaba un señorío que parecía altanera frialdad y era sólo serenidad que escondía una gran ternura.

Sólo una concesión al adorno, una miniatura de la Medalla de Sufrimientos por la Patria con pasador negro.

Sentado en sus rodillas, "Abuela, cuéntame cosas", supe de la rendición de Manila, del desastre de Anual, de Monte Arruit, de una vida siempre unida a la Historia Militar de España que era la suya propia, vivida en angustias. Y así me enteré, y marcó mi porvenir, que en ese cielo azul con sus blancas y raudas nubes, había unos hombres que subían tan alto que nunca volvían. Y entonces las lágrimas rodaban silenciosamente por sus mejillas siguiendo el ya conocido surco hecho por ellas al pasar de los años.

Cuando ingresé en la Academia tuve que ir a darle la noticia a la Iglesia, donde postrada ante una imagen de Santa Rita, abogada de los imposibles, había pasado las horas de mi último ejercicio.

Nadie se atrevió a decirle que donde había ingresado era en Aviación. Y llegó el uniforme. No hubo palabras, sólo un imperceptible temblor de las manos que apretaron con más fuerza la cabeza de perro y las dos lágrimas al mirar fijamente las alas del emblema. Erguida su señorial figura, sacó del secreter un sobre que me entregó sin palabras, no hacía falta. Dentro sus más preciados tesoros: un carnet de piel verde de la Aeronáutica Militar, una tarjeta con el Título de Piloto Internacional, una esquila mortuoria y un artículo de prensa del

Heraldo de Aragón, que a tres columnas, titula: "PEPITO, UN HEROE OLVIDADO DE LA AVIACION MILITAR ESPAÑOLA".

En homenaje y recuerdo a tantas horas sobre sus rodillas, abuela, hoy intento subsanar ese olvido. Nunca me dijiste que volase bajito y despacio pues tu sabías bien que ahí estaba la muerte y también la gloria. Lo supiste dando a tu hijo a cambio de esa medallita con cinta negra, con dolor y con orgullo.



José de Altolaquirre, cadete de Artillería en 1914.

"Pepito", José de Altolaquirre Garvarret, último vástago varón de un noble linaje de Guipúzcoa, Concejo de Lazcano, descendiente de una saga donde "todos sus varones se dedicaron a las Armas y las Letras", nace en Zaragoza el día 23 de julio de 1899. Por ser el primer destino de su padre, el Cte. de Caballería D. Fernando de Altolaquirre Garrido, al ser repatriado de Manila.

Toda su infancia transcurre en tierras de Aragón y fue el primer "explorador" zaragozano, por lo que se le regaló un sable de honor, el

único que usó durante su vida militar.

Ingresó en septiembre de 1914, en la Academia de Artillería. En 1917 Teniente Alumno según el Reglamento.

Y aquí otro de los papeles del sobre de la abuela. Un telegrama en papel amarillo, fechado en Segovia el 17 de julio de 1919. Texto: "Primer Teniente de Artillería. Abrazos. Pepe".

El primer destino Barcelona, 8.º Regimiento de Artillería Ligera. Curiosa coincidencia, el Coronel Jefe que cierra la Hoja de Hechos en dicha Unidad, a 30 de noviembre de 1919, firma lacónicamente, Monzón, que es el apellido que, al cabo de los años, llevamos sus sobrinos.

Más su espíritu inquieto no está calculado para la tranquila vida de guarnición y con esa fecha empieza su periplo africano. Comandancia de Artillería de Ceuta. Es la llamada de África, irresistible, y a ella acude incorporándose el día de Nochebuena a su destino.

Al mando de una Sección, en Izanduy, tiene su bautismo de fuego el 7 de enero de 1920 y en rápida sucesión las posiciones de Gorgues, Kudia Atba, Tanal, Ben Karrich, Kerikera, Ramla, Zoco el Arbaa, hasta enero de 1921. De nuevo regreso a Xauen, ya luciendo la Cruz Roja del Mérito Militar. Sigue una escalofriante lista de nombres de posiciones, Ben-Karrien, Bujarrax, La Casa del Hamidu, escritos con la sangre de nuestros soldados. En el Zoco el Jemis de Beni Aros recibe la comunicación de la concesión de la Medalla Militar de Marruecos con los pasadores de Tetuán y Larache. Felicitado en la acción de Budir, formando parte de la Columna del Coronel Marzo, se le concede la segunda Cruz Roja del Mérito Militar. Repasando esta Hoja de Servicios, una de tantas en aquella época, es de destacar que

desde el 24 de diciembre de 1919 hasta el 31 de julio de 1922 no figura ni un sólo día de permiso. Ascendido a Capitán por méritos de guerra se le concede la tercera Cruz Roja del Mérito Militar por su actuación en la acción del Rincón del Medik.

Y nuevamente destinado a Barcelona. Pero de Marruecos ha traído una impresión imborrable. En las largas horas de posición su espíritu audaz siente la llamada del aire. La familia, en especial su padre, oyen por primera vez un lenguaje nuevo. Breguet, Nieuport, vuelo rasante, apoyo aéreo y una vibrante nota de emoción cuando describe el paso de los aviones sobre la batería en operaciones.

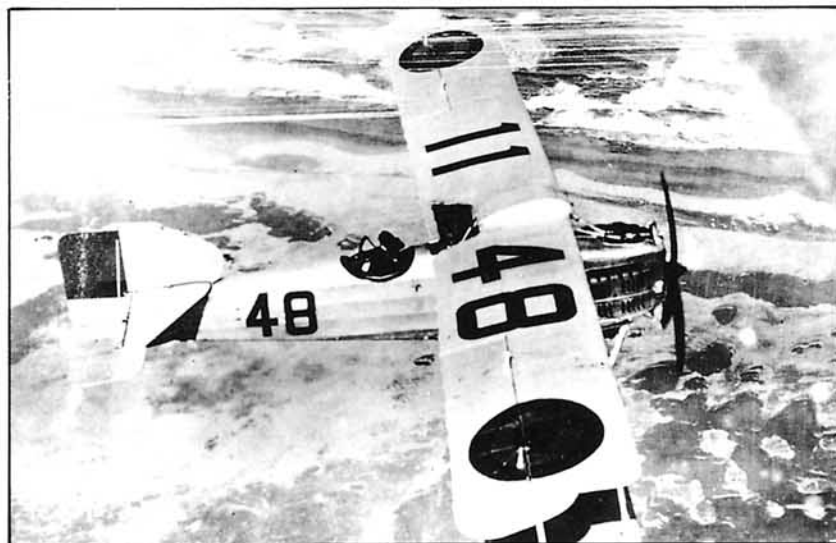
Esta vocación nacida mirando al incomparable cielo africano, se materializa el 11 de enero de 1923, con su presentación en el Aeródromo de Cuatro Vientos para hacer realidad el sueño de incorporarse al 19.º Curso de Pilotos. En abril de 1924 y ya destinado de plantilla al Servicio de Aviación pasa destinado a los grupos Expedicionarios de Aviación en África. Vuela en un Breguet a Sevilla, Tetuán y Melilla y el primer servicio de guerra desde el aire con el bombardeo de Sidi-Mesaud. El conocido terreno, tantas veces "pateado" al mando de una batería de montaña a lomo, desfila bajo las alas de su avión. Sabe muy bien, pese a sentirse más cerca del cielo, del sufrimiento del servicio en tierra y del consuelo que supone en una posición cercada el aleteo de un avión amigo sobre sus cabezas.

Y baja hasta casi darles la mano, por lo que es amonestado, al tiempo que se le felicita en la Orden por su actuación en los bombardeos de Alhucemas, Duar el Gemis, Yebel-Uddia y Uad el Mekor, y la cuarta Cruz Roja al Mérito Militar.

La gravísima situación creada en la Zona Occidental del Protectorado, aconseja el traslado, el 30 de junio, del Grupo Expedicionario Breguet a Tetuán. Ha cundido la alarma tras los primeros éxitos parciales de Abd-El-Krim en el Uad Lau. La acción de la Aviación se considera absolutamente necesaria para mantener el contacto y abastecer las posiciones aisladas por los rebeldes. El nombre de Koba Darsa llega a convertirse en una pesadilla cuya supervivencia depende exclusivamente del abastecimiento aéreo y



Detalle de un Breguet XIV, similar al que pilotaba José de Altolaquirre el día de su muerte (Fotografía fechada en 1921).



Breguet XIV A-2 en vuelo de la Aviación Militar.

del hostigamiento por el fuego desde el aire de las fuerzas sitiadoras.

El Grupo Breguet de Tetuán, bajo el mando de Díaz Sandino, tiene los aviones de sus cuatro escuadrillas, capitanes Barberán, G. Gallarza (E), Altolaquirre y Calvo, prácticamente todo el día en el aire. No se comprende como sigue en vuelo un material que hace tiempo que ha pasado su última revisión técnica. Hora a hora, a pocos metros de altura sobre la posición que han de abastecer y defender con el consiguiente tributo de sangre. Pina, Bonet, Gallarza, Barberán, Esteve, Díaz Trechuelo, Gómez del Barco. Liberado Koba-Darsa, un fuerte temporal hace los caminos impracticables; la columna del Ge-

neral Riquelme se ve obligada a detenerse. Se decide el abastecimiento aéreo de la posición de Solano, pese a las condiciones atmosféricas adversas. Tres aviones, Díaz Sandino, Altolaquirre y Capaz, llevan a cabo la misión.

Pero esta acción es ya sólo la rutina diaria. La rebelión se extiende llegando a las puertas de Tetuán y Larache. Las tripulaciones no tienen un minuto de tranquilidad mientras hay luz de día. A la vista de Tetuán inicia el contraataque el General Castro Girona. Mandan las columnas Franco, Fuster, Laviña y Molina.

Las escuadrillas reciben la orden de apoyar al avance de la columna de Franco, eje del ataque sobre el



Primer teniente de Artillería, año 1919.



Capitán de Artillería, destinado en el Servicio de Aeronáutica en 1924.

Yebel Gorgues. Con laconismo militar se cierra el parte de operaciones del 18 de septiembre "Encontrándose en el aire una Escuadrilla de Breguet, en vuelo rasante sobre el objetivo, fue alcanzado, por impacto directo, el avión pilotado por el Capitán D. José de Altolaquirre Gavarret, con bombardero Sargento D. Benito Martínez Lozano, que cayó destrozado".

Es el fin. Los restos, en una caja de munición con asas de cuerda, son enterrados en Ben Karrich por una patrulla de La Legión. El Teniente que la mandaba, recogió de entre los calcinados hierros del avión un croquis plegable de la zona hecho por el Gabinete Militar

de la Alta Comisaría y "que es el resultado de las referencias obtenidas hasta el 9 de julio de 1920". Y una medallita de la Virgen del Pilar. Luego en un estrecho nicho en el cementerio de Ceuta reposan los dos. No hacía falta más sitio que el de la reducida cabina del "Breguet XIV" que compartieron en su vuelo hasta la gloria.

Después el ascenso a Comandante, por mérito de guerra, la concesión de la Cristina y la apertura del juicio contradictorio para la Cruz Laureada de San Fernando, por orden del General en Jefe del Ejército de España en Africa.

En realidad sólo una gota del tributo de sangre de la Aviación en

la campaña de Marruecos. Es una lástima que no se convirtiese en realidad el ambicioso proyecto del Coronel D. Tarsilo Ugarte de hacer un "Libro de Oro de la Aviación" cuyo objeto era "el honrar y perpetuar la memoria de los caídos del Ejército del Aire", según nota publicada en toda la prensa pidiendo la colaboración de los familiares para la recopilación de datos. Quizás valiese la pena el resucitarlo. La fina sensibilidad humana y el entusiasmo y entrega del Coronel Ugarte, sobre cuya mesa de despacho se escriben hoy estas líneas, ya preveía que habría olvidos y sobre todo, que en el correr del tiempo, que todo lo borra, la necesidad de que permanezca fresco el recuerdo de aquellos que con su sacrificio y heroísmo, volando en aquellos míticos "Breguet XIV", pusieron los cimientos de esta magnífica juventud, tripulantes hoy de los F-18 que, por muy "inteligente" que sea, siempre precisará del pulso sereno, la pericia y el coraje del piloto.

En este atardecer lluvioso, a los sonos del Magnificat, siento la extraña sensación de no estar solo y de haber pagado una deuda. He vuelto a cerrar el sobre. Quizás con el correr de los años algún nieto lo encuentre entre mis papeles y como a mi ahora, como a ti siempre, se asomen dos lágrimas a sus ojos. Abuela, Pepito, ni está ni estuvo olvidado nunca, su espíritu permanece intacto en todos los aviadores españoles. ■



Nicho situado en el cementerio de Ceuta, donde reposan los restos de "Pepito".