

# SEMBLANZAS

EMILIO HERRERA ALONSO, Coronel de Aviación

## EDUARDO GONZALEZ-GALLARZA IRAGORRI

(1898-1986)

**P**ROBABLEMENTE es don Eduardo González-Gallarza la figura más representativa de la Aviación Militar española, ya que, actor con gran protagonismo en las principales fases del desarrollo de aquélla —campanas de Marruecos, **raids** intercontinentales, guerra de España, creación del Ejército del Aire, renovación de material—, en todas ellas dejó constancia de su sólida formación militar, alto espíritu aeronáutico, capacidad de trabajo, fe en el futuro de la Aviación y, sobre todo ello, su acendrado patriotismo.

Eduardo González-Gallarza Irigorri, que había nacido el 18 de abril de 1898 en Logroño, en el seno de una familia de larga tradición militar, ingresó en la Academia de Infantería de Toledo en 1913, y con dieciocho años fue promovido a alférez, desempeñando varios destinos en Marruecos hasta que en 1920, siendo ya teniente, ingresó en la Aviación Militar, formando parte de la 10.<sup>a</sup> promoción que, convocada por el general Echagüe para formar cien pilotos, tanto juego dio en las campañas de África en los años siguientes.

Desde 1921 participó muy activamente en Marruecos, en aquella difícil y dura guerra desarrollada en un terreno de imposible orografía y peor clima, en la que la Aviación Militar, en sólo seis años, se forjó el derecho a codearse con las demás gloriosas y veteranas Armas de los Ejércitos de España, escribiendo con su sangre y su esfuerzo las primeras páginas de la Historia de la Aviación. Se distinguió el teniente González Gallarza en las duras jornadas de Yebala, sobre un terreno boscoso en el que la **gaba** tan difícil hacía la observación aérea, y ascendido a capitán en 1924, participó al mando de su escuadrilla en los combates para la conquista de Tazarut y en los bombardeos a las faldas del mítico Yebel Alam, y en



los ataques a las harkas enemigas que atacaban el peñón de Vélez de la Gomera, en difíciles y arriesgados vuelos en que los aviadores habían de permanecer más de dos horas sobre territorio enemigo en cada misión.

Durante las operaciones de socorro a la sitiada posición de Tifarautin, el 22 de agosto de 1923, localizó el capitán Gallarza un nido de ametralladoras enemigo, y en un furioso ataque con bombas, en vuelo rasante, lo aniquiló, aunque recibiendo él dieciséis impactos en su **De Havilland DH-9**. Por este hecho, además de ser felicitado en la Orden General del Ejército de África, recibió la Medalla Militar que le sería impuesta un mes más tarde, por el Comandante General de Melilla, en el aeródromo de Tauima.

Al mando de su escuadrilla combatió en ambas zonas del Protectorado, destacando su labor en las operaciones defensivas de la línea del Lau, en donde resultó gravemente herido mientras abastecía de hielo a la posición de Coba Darsa, cercada por la karka, continuando la misión hasta rematarla, arrojando el último paquete en la

posición, logrando luego con gran dificultad llegar a Uad Lau y tomar tierra sin dañar al aparato. En la Orden de las Fuerzas Aéreas del 17 de julio, decía: "**Las circunstancias que han concurrido a la realización del hecho llevado a cabo por el capitán don Eduardo González Gallarza, el día 5 del actual, ponen de manifiesto las virtudes de este oficial, que no obstante ser alcanzado por proyectiles enemigos que le hirieron, continuó desempeñando la misión conferida, logrando abastecer la posición de Coba Darsa, cercada por el enemigo. Al considerar este heroico proceder, lo pongo en conocimiento del General en Jefe, proponiéndole para la Laureada de San Fernando.**"

Participó el capitán González Gallarza con su escuadrilla en las operaciones de desembarco en la Bahía de Alhucemas y en las de Beni Arós, en la zona occidental, y ya prácticamente liquidada la campaña marroquí, e iniciada por los aviadores españoles la etapa de los **raids**, realizó en 1926 el Madrid-Manila (17.500 kilómetros) al mando de la escuadrilla **Elcano**, para llevar al archipiélago filipino un mensaje de amistad y recuerdo de la madre Patria.

Ascendido a comandante por méritos de guerra, fue nombrado Ayudante de S.M. el Rey, al que por primera vez voló en aeroplano, en agosto de 1929 en Santander, en el hidroavión **Dornier** número 16, con el que algunos meses antes había corrido con Ramón Franco y Julio Ruiz de Alda una seria aventura durante el fallido intento de dar la vuelta al mundo, perdidos durante ocho días en pleno Atlántico hasta ser encontrados y rescatados por el portaaviones británico **Eagle**.

Al proclamarse en España la República en abril de 1931, el comandante Gallarza acompañó al Rey hasta Cartagena, en su último viaje por España, gesto de lealtad que le

creó serios inconvenientes en los años siguientes.

El 18 de julio de 1936 se encontraba en Madrid, sufriendo la persecución del gobierno del Frente Popular, y grandes penalidades hasta lograr refugiarse en la embajada de Polonia y, amparado por ella, pasar a través de Francia a la zona nacional donde, ascendido a teniente coronel, mandó sucesivamente el Grupo 2-G-22, de **Junkers 52** y la 1.<sup>a</sup> Escuadra de bombardeo, participando en diferentes frentes y batallas con sus unidades a las que supo contagiar su espíritu de lucha, su fe en la victoria y su optimismo, logrando situarlas entre las mejores de aquella pujante Aviación que salía de la guerra.

Recién acabado el conflicto, en 1939 fue ascendido a coronel por méritos de guerra.

Al crearse el Ejército del Aire, el coronel González-Gallarza fue nombrado Jefe del Estado Mayor, y desde este puesto trabajó intensamente en la organización del nuevo Ejército, teniendo que luchar, no solamente con las dificultades que

la Guerra Mundial creaba, sino con la falta de entusiasmo por lo aeronáutico de los dos primeros ministros del Aire.

Al ascender a general de brigada en 1941, fue confirmado en el cargo, y al ser promovido a general de división cuatro años más tarde, fue nombrado Ministro del Aire, el primer aviador que llegaba a ocupar este alto cargo.

Dadas las especiales circunstancias que concurrían en su brillante carrera como aviador, en 1952 le fue concedida la Medalla Aérea.

En su dilatada gestión como Ministro del Aire, dotado con una fe inquebrantable en el porvenir de la Aviación, no solamente sacó al Ejército del Aire del marasmo en que había caído en la etapa anterior, sino que creó una red de aeropuertos situados en las ciudades más importantes de nuestra Patria.

Trabajó duramente el general González-Gallarza, logrando con su tesón y esfuerzo, superando la etapa del material anticuado, llegar a colocar al Ejército del Aire en un destacado lugar, con el personal perfectamente

adiestrado y el material al día tras el Tratado de Amistad y Cooperación con los Estados Unidos. Ascendió a teniente general en 1953, continuando al frente del Ministerio hasta 1957, en que fue nombrado Capitán General de la Región Aérea del Estrecho, cargo que desempeñó hasta su clasificación en el grupo B, en abril de 1964, al cumplir la edad para ello reglamentada.

En 1967 fue nombrado Consejero electivo de Estado, cargo que se renovó en 1970.

En situación de reserva, el teniente general González-Gallarza se mantuvo en buenas condiciones físicas y con la mente perfectamente clara hasta la avanzada edad de 88 años, guardando cumplida memoria de cuantos acontecimientos habían sucedido en su dilatada vida, de los que con agrado hablaba, completándolos con sabrosos detalles y anécdotas.

El 24 de mayo de 1986, entregaba su alma a Dios aquel gran español, espejo de militares y aviador cien por ciento, entre cuyas grandes virtudes destacaban la lealtad y el patriotismo. ■

## Efemérides aeronáuticas

**DICIEMBRE.** El día 31 de este mes de 1928 desapareció en el Mediterráneo el hidro de la Aviación Militar **Dornier "Wal"** número 8, tripulado por el comandante Francisco Rodríguez Caula, capitán Pedro Taule Pastor y mecánico Juan Martínez Morillas, cuando llevaba a cabo un vuelo previo a una "Vuelta al Mediterráneo", que debía iniciarse unos días después. El hidro había despegado de Los Alcázares en medio de un fuerte temporal de lluvia y viento de más de 80 Km/h. con destino a El Atalayón en Melilla, a donde nunca llegaría.

Varios días después se localizó el casco del aparato en la costa argelina, a 170 Km. de Orán. Tras ofrecer el Cónsul de España en aquella ciudad una importante recompensa, fueron encontrados varias semanas más tarde en un acantilado de muy difícil acceso, tres cuerpos que fueron identificados como de los aviadores. ■

LARUS BARBATUS

LOS CONCEPTOS EXPUESTOS EN LOS TRABAJOS PUBLICADOS EN ESTA REVISTA REPRESENTAN LA OPINION PERSONAL DE SUS AUTORES