

LAS MANIOBRAS DE LA AERONÁUTICA NAVAL EN LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA. SU REFLEJO EN LA PRENSA

David RUBIO MÁRQUEZ
Doctor en Historia



N su exilio parisino, el general Miguel Primo de Rivera evocaba su actuación al frente del Gobierno de España. Se mostraba orgulloso de su labor en pro de la Armada: «No había ni que mencionar aquí la afortunada gestión del Ministerio de Marina durante la Dictadura, para los que conozcan los juicios que nuestra Marina viene mereciendo a las autoridades extranjeras, presenciaron las últimas maniobras y gran desfile de unidades ante el Rey en Valencia, hace pocos meses» (1). En vías de solución el conflicto de Marruecos, se procedió a la reorganización de la Marina en 1927. Se establecía que las fuerzas navales realizaran maniobras militares durante tres meses al año bajo el mando de un almirante expresamente designado por el Gobierno. Los ejercicios se ejecutarían alternativamente en distintos lugares del litoral español, con apoyo de «las bases navales de Ferrol-Vigo, La Carraca y Cartagena-Mahón» (2). Por otra parte, desde las páginas de la REVISTA GENERAL DE MARINA se opinaba: «... notamos recientemente algún mayor interés por las actividades marítimas en España», lo cual se reflejaba en la aparición de artículos en prensa y revistas (3).

(1) PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA, Miguel: *Los cuatro artículos póstumos del general Primo de Rivera*. Alicante, Editorial Alicantina, S. A., 1930.

(2) *Colección Legislativa de la Armada*, Tomo CIV. Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1927, pp. 674-675.

(3) «La prensa de España y la Marina», en REVISTA GENERAL DE MARINA. Tomo CIII, p. 450.

En el presente artículo pretendemos analizar la verosimilitud de lo afirmado por la REVISTA GENERAL DE MARINA mediante el análisis de la información reproducida en los diarios nacionales y locales sobre la participación de la Aeronáutica Naval en las maniobras de 1928 y 1929.

Las maniobras aeronavales de 1928

A las 17:00 horas del 16 de junio de 1928, bajo el mando del capitán de fragata José Muñoz Delgado, el *Dédalo* partió del puerto de Barcelona con rumbo a Mahón (4). Embarcaba tres aviones *Macchi 18* y un dirigible *SAC*, al que recogió a la altura del río Llobregat. Atracó en la Base Naval de Mahón y su llegada fue presenciada, según las crónicas periodísticas, por mucha gente (5). La Estación Transportable de Aeronáutica Naval *Dédalo*, junto con los submarinos de la División Mahón y de la Estación Torpedista, realizó unas maniobras



Maqueta del portahidroaviones *Dédalo*.
(Foto: www.armada.defensa.gob.es)

(4) *El Día Gráfico* y *La Provincia*, 17 de junio de 1928.

(5) *La Voz de Menorca*, 18 de junio de 1928. *Iris*, 22 de junio de 1928.

con el objetivo de averiguar las alturas a las que resultaban más visibles desde el aire, tanto los sumergibles en inmersión como las minas (6). El día 19 de junio salieron los submarinos A-1 y A-2 de Mahón (7), sumergiéndose en el canal de San Jorge a una profundidad de 12 metros. El A-1 estaba pintado de gris naval y el A-2 de verde claro con manchas ocreas. El color gris fue descubierto fácilmente y el verde apenas se hizo visible para los aviadores. Al día siguiente se repitió el ejercicio, invirtiendo los puntos de situación de los submarinos. El resultado fue el mismo: el gris fue detectado sin dificultad. Variando las tonalidades de pintura, se repitió esto en días sucesivos con los buques posados en otros puntos de la isla y en movimiento. Durante su estancia en Mahón, se autorizó la visita del público al barco (8). Los ejercicios concluyeron el 10 de julio (9), y el *Dédalo* regresó a su base al día siguiente (10).

Las conclusiones que se obtuvieron de los ejercicios fueron: las minas, dada la poca profundidad a la que debían ser fondeadas, se descubrían fácilmente entre los 250 y 350 metros de altura, aunque podían ser enmascaradas con diversos colores. En cuanto a los submarinos, fueron rápidamente identificados a cotas de 25 y 40 metros, no así a 70. Después de analizar los resultados obtenidos, el capitán general del Departamento Marítimo de Cartagena ordenó que todos los sumergibles de la clase C fueran pintados en color verde con objeto de dificultar su localización por los aviones. Solo la prensa local informó de estos adiestramientos.

En 1928 se realizaron dos nuevos ejercicios, en los que participó la Aviación Naval. El *Dédalo* partía del puerto de Barcelona el 23 de julio camino de Marín (11). Lo mandaba Juan Muñoz Delgado (12). El buque atracó en el puerto gallego el 28 de julio, transportando cinco hidroaviones *Macchi 18* de la versión de alas plegables (13), a los que se uniría, procedente de La Coruña, otro *Macchi* pilotado por Fontán (14). El objetivo de los ejercicios aeronavales era la realización de prácticas aéreas de observación y corrección del tiro de los buques de la Escuadra, para lo cual se dotó a los hidroaviones de radio. La evolución de varios de ellos, así como la llegada de los acorazados *Jaime I* y *Alfonso XIII*, fue seguida por un grupo de 260 turistas belgas (15). Los ejercicios se llevaron

(6) *La Voz de Menorca*, 20 de junio de 1928.

(7) *Ibidem*, 19 de junio de 1928.

(8) *Ibidem*, 23 de junio de 1928.

(9) *Ibidem*, 10 de julio de 1928.

(10) *Ibidem*, 11 de julio de 1928.

(11) *El Sol* y *La Opinión*, 24 de julio de 1928.

(12) *El Día Gráfico*, 24 de julio de 1928.

(13) *Diario de la Marina*, *El Correo Extremeño*, 31 de julio de 1928. *La Tierra*, 1 de agosto de 1928.

(14) *El Liberal*, 31 de julio de 1928. *El Progreso*, 2 de agosto de 1928.

(15) *La Libertad*, 1 de agosto de 1928.

a cabo en el Polígono de Tiro Naval Janer. Como reflejó la prensa, la actividad de los *Macchi* fue incesante: se desplazaban a Vigo (16) y todos los días sobrevolaban la ría (17) ejecutando ejercicios de reconocimiento (18). Finalizadas las maniobras, procedente de Marín, arribo al puerto de Vigo la Escuadra de Instrucción, integrada por los acorazados *Jaime I*, *Alfonso XIII*, los torpederos números 2, 7, 9 y 10, junto con el *Dédalo*, además de los cruceros *Blas de Lezo*, *Méndez Núñez* y *Princesa Victoria Eugenia*, con el objetivo de aprovisionarse de carbón (19). Un avión resultó averiado el 20 de agosto, siendo trasladado al *Dédalo* para ser reparado (20). Mientras se abastecían, diariamente los hidroaviones llevaron a cabo ejercicios dentro de la bahía (21). Lo más positivo de estas maniobras aeronavales, las primeras de este tipo celebradas en España, fue la constatación de que el tiro naval se podía efectuar gracias a las observaciones de los hidroaviones. En el debe hay que apuntar las dificultades en la comunicación aire-mar, tanto empleando sistemas tradicionales como nuevos. El *Dédalo* permaneció atracado en Vigo hasta el 5 de septiembre.

Honorio Cornejo, preguntado por los periodistas sobre las anunciadas maniobras navales, respondió que no se había acordado nada respecto a la fecha y el lugar de su realización, «pero, desde luego, se celebrarán este año» (22). Posteriormente informó de que el inicio de las mismas sería el 10 de octubre (23), finalizarían un mes después y se desarrollarían en aguas levantinas y de balears (24).

El supuesto táctico fue objeto de una «curiosa» polémica mediática. Utilizando fuentes locales, el rotativo *La Libertad* procedió a su descripción: «... desde el crucero *Almirante Cervera* se comunicará a la segunda escuadra de cruceros, destructores y submarinos que un convoy marítimo, protegido por los acorazados y otros buques, navega de Sur a Norte, por el Mediterráneo. El plan a realizar por la segunda escuadra es buscar al convoy, concentrar las fuerzas y atacarle en las condiciones más ventajosas, para destruirlo o apoderarse de él. El convoy será simulado por remolcadores, cañoneros y algún buque auxiliar. Desarrollado este supuesto táctico se realizará la segunda parte de las

(16) *El Progreso*, 1 de agosto de 1928.

(17) *Ibidem*, 3 de agosto de 1928.

(18) *El Debate*, *La Libertad*, *El Nuevo Día*, *El Luchador* y *La Correspondencia de Valencia*, 15 de agosto de 1928.

(19) *El Sol* y *Diario de la Marina*, 21 de agosto de 1928. *La Libertad*, 22 de agosto de 1928. *Heraldo de Castellón*, 31 de agosto de 1928.

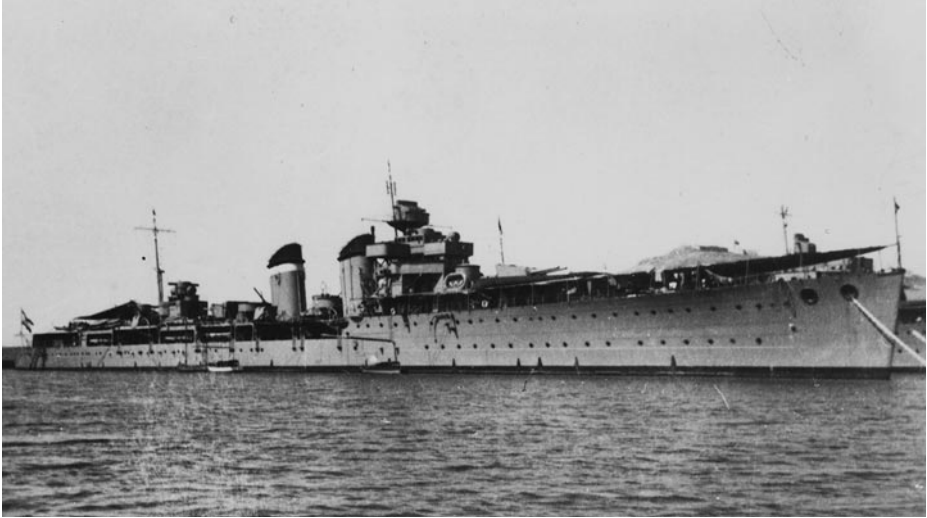
(20) *El Progreso*, 23 de agosto de 1928. *La Correspondencia Militar*, 24 de agosto de 1928.

(21) *El Siglo Futuro*, *Diario de la Marina*, *Las Provincias* y *La Libertad*, 1 de septiembre de 1928.

(22) *La Época* y *La Voz*, 24 de agosto de 1928. *La libertad*, 25 de agosto de 1928.

(23) *El Siglo Futuro*, *El Imparcial* y *El Heraldo de Madrid*, 5 de octubre de 1928. El segundo de los rotativos era el único que anunciaba la ausencia del ministro de Marina en las mismas.

(24) Revista *Vida Marítima*, número 868, 15 de octubre de 1928, p. 299.



Crucero *Almirante Cervera*. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde)

maniobras, esto es, los barcos grandes atacarán y realizarán un desembarco en una isla de las Baleares, que se supone ha sido ocupada por el enemigo y dicha isla será defendida por los barcos pequeños y los aviones. La isla tal vez sea la de Ibiza. Esta parte de las maniobras es muy interesante y no exenta de peligros, pues aquellas han de efectuarse de noche, por parajes de poco calado, actuando los submarinos en un radio grande y navegando los destructores a toda marcha. Si el almirante Sr. Rivera lo considerase oportuno, se efectuaría una tercera parte de las maniobras, consistente en un desembarco en Los Alfaques». *La Nación* tachó de falsas estas informaciones (25).

El *Dédalo* participó en las maniobras embarcando dos escuadrillas de *Macchi 18*, un par de torpederos *Blackburn* y un dirigible *SAC*, partiendo de su base en el puerto de Barcelona el 2 de octubre (26) y arribando a Cartagena, donde estaba concentrada la escuadra, dos días después (27). Los navíos se trasladaron a la bahía de Santa Pola (28). El rotativo *El Sol* recogía de la siguiente forma la noticia: «Los nombres de los barcos son los siguientes: *Príncipe Alfonso*,

(25) «Las Maniobras Navales en el Mediterráneo», en *La Libertad*, 19 de octubre de 1928, p. 4. Un breve resumen en: *El Heraldo de Madrid*, 19 de octubre de 1928. *La Nación*, 19 de octubre de 1928.

(26) *Las Provincias*, diario de Valencia, 3 de octubre de 1928.

(27) *El Imparcial*, 4 de octubre de 1928.

(28) *El Liberal* y *El Día*: diario de información defensor de los intereses de Alicante y su provincia, 10 de octubre de 1928.

Almirante Cervera, Méndez Núñez, Blas de Lezo, Extremadura, Jaime I, Alfonso XIII, Lazaga, Alsedo, Velasco y Sánchez Barcáiztegui, nueve submarinos y cinco torpederos. Todos vienen al mando del almirante D. José Rivera y Álvarez de Canero. Mañana se espera la llegada del *Dédalo*, *Almirante Lobo*, *España número 3*, el aljibe *África* y *El Canguro*» (29). La maquinaria del *Dédalo*, sometida a mucha tensión, se averiaba al deformársele los hornos de las calderas. No obstante, llegaron 10 hidroaviones, «los cuales, después de efectuar varias evoluciones sobre los buques, regresaron a su base» (30). Los barcos efectuaron algunos ejercicios: «Esta mañana realizaron prácticas de tiro y evoluciones los acorazados y cruceros aquí fondeados. Regresaron al oscurecer. Los submarinos hicieron también ejercicios de inmersión en la región de la bahía acotada para dicho fin» (31). *La Voz* informaba ampliamente tanto de la composición de la escuadra como de su salida de la bahía de Santa Pola: «Amanece un día espléndido, luminoso. En las primeras claridades del alba han levado y salido de puerto los barcos auxiliares. Poco después se hizo a la mar el cañonero *Canalejas*... Los demás barcos, acorazados, cruceros y destructores, listos a zarpar, según orden recibida, reducen sus amarras y lanzan al cielo espesas columnas de humo. Los muelles y rompeolas del puerto, repletos de gentío» (32). Al *Dédalo* se le efectuó una reparación urgente en Cartagena (33), y el 17 de octubre salió a hacer pruebas de máquinas y velocidad, tras lo cual se trasladó a Ibiza acompañado del remolcador *Cíclope* (34). Ambos atracaron en el puerto de Palma, desde donde los aviones del *Dédalo* se encargaron del reconocimiento aéreo con el objetivo de descubrir el convoy que debía atacar las islas (35). Una dificultad fue el mal estado de la mar, de la que informó prensa: «Reina mar gruesa» (36). También recogía la actividad incesante en Mahón: «Llegó la escuadrilla de hidroaviones, que amará en la base naval. Esta madrugada levantaron el vuelo cinco hidros, que volaron sobre Mahón. Los submarinos también salieron. Sólo queda en el puerto el guardacostas *Tetuán*» (37). Poco después amarra el crucero *Extremadura* (38) y se produjo un incidente entre un sumergible y un acorazado: «... se comenta que estuvo a punto de ocurrir

(29) *El Sol* y *Las Provincias*, 10 de octubre de 1928.

(30) *El Sol*, 11 de octubre de 1928. Reproduce la noticia con iguales términos: *La Voz*, 11 de octubre de 1928.

(31) *El Sol*, 16 de octubre de 1928.

(32) RISTORI MONTOJO, Pedro: «De la mar y de los barcos. Las maniobras navales», en *La Voz*, 11 de octubre de 1928, p. 4.

(33) *El Sol* y *La Voz*, 13 de octubre de 1928. *La Correspondencia Militar*, 14 de octubre de 1928.

(34) *El Sol*, 20 de octubre de 1928.

(35) *Ibidem*, 24 de octubre de 1928, y *La Libertad*, 25 de octubre de 1928.

(36) *El Heraldo de Madrid*, 30 de octubre de 1904.

(37) *El Sol*, 26 de octubre de 1928.

(38) *Ibidem*, 27 de octubre de 1928.

una colisión entre un acorazado y un submarino asignándole, por cierto, una nacionalidad a éste que no era precisamente la española. ¿Qué haría allí ese barco? La intromisión parece haber estado muy a punto de producir una catástrofe si el acorazado no maniobra muy oportunamente» (39).

Los rotativos nacionales informaron ampliamente sobre la presencia de Alfonso XIII en las maniobras navales. Primero lo hicieron sobre su partida con destino a Valencia (40). Después sobre el ataque en el puerto levantino de los cruceros *Príncipe Alfonso* y *Almirante Cervera* para trasladar al monarca (41). Tercero, sobre su breve estancia en Valencia y su embarque, junto con el nuevo ministro de Marina, en el *Príncipe Alfonso*. Cuarto, su llegada a Palma (42). Quinto, las dificultades derivadas del mal estado del mar que retrasaron el desembarco del rey (43) y, por último, las maniobras presididas por él (44). Los ejercicios navales finalizaron el día 9 de noviembre, habiendo ocasionado un gasto de 250.000 pesetas (45). Alfonso XIII embarcaba en el *Príncipe Alfonso* atracando en el puerto de Cartagena para regresar a Madrid el 12 de noviembre (46). En contraste con la amplia cobertura del viaje real, la información sobre las maniobras propiamente dichas durante los primeros días de noviembre fue mucho más reducida.



Alfonso XIII. (Foto: www.wikipedia.org)

(39) *Vida Marítima*, número 869, octubre de 1928, p. 315.

(40) *La Correspondencia Militar*, *La Época*, *El Heraldo de Madrid*, *El Imparcial*, *La Libertad* y *La Nación*, 3 de noviembre de 1928.

(41) *La Época*, 5 de noviembre de 1928.

(42) *La Época*, *El Liberal*, *La Libertad* y *La Nación*, 6 de noviembre de 1928. *La Correspondencia Militar*, *El Imparcial* y *Mundo Gráfico*, 7 de noviembre de 1928.

(43) *El Imparcial* y *La Libertad*, 8 de noviembre de 1928. *La Correspondencia Militar*, 9 de noviembre de 1928.

(44) *La Época*, *El Imparcial*, *La Libertad*, *La Nación*, *Nuevo Mundo* y *El Sol*, 9 de noviembre de 1928.

(45) *Las Provincias: diario de Valencia*, 8 de noviembre de 1928.

(46) *La Época* y *La Nación*, 12 de noviembre de 1928.

En la prensa nacional se podía leer, informando de la Aeronáutica Naval, sobre la llegada del *Dédalo* y del remolcador *Cíclope* al puerto de Mahón el 5 de noviembre (47), su salida en medio de la expectación general a las 16:00 horas del día 9 (48), su intervención en el último ejercicio —«Los hidros del *Dédalo* realizaron, en combinación con los cruceros y acorazados, un supuesto táctico sobre esta isla. Desde muchos puntos de la costa se observó la maniobra. Los hidros regresaron a bordo del *Dédalo*, cuyo barco zarpó a las cinco de la tarde, rumbo a alta mar» (49)— y el cierre de las maniobras: «A las tres de la tarde evolucionaron sobre el puerto un dirigible y ocho hidroplanos del *Dédalo*, presenciando el Rey desde el crucero *Príncipe Alfonso* los brillantes ejercicios de la escuadrilla aérea» (50). Reseñar, por último, el resumen que de los ejercicios navales hizo *El Siglo Futuro*. Apuntaba el diario católico que estos no obedecían a ninguna amenaza exterior: «... la situación internacional de España es inmejorable; pero no por eso deben descuidarse los ejercicios que den a las fuerzas armadas la eficiencia necesaria» (51). Solamente el rotativo *La Nación* hablaba sobre el tema. El autor opinaba que las maniobras navales habían conseguido despertar un gran interés en España y, además, demostraban que la Marina española era capaz de efectuar unos ejercicios «reservados hasta ahora a las flotas de las potencias navales de primer orden» (52). El *Dédalo* regresaba a su base de Barcelona el 10 de noviembre.

Las maniobras aeronavales de 1929

Estas tuvieron novedades respecto a las del año anterior. En primer lugar, la presencia del contralmirante Mateo García de los Reyes, ministro de Marina, embarcado en el buque de la Compañía Trasmediterránea *Infanta Cristina*. Segundo, la importancia concedida en estas al Arma Submarina, que participó con todas sus unidades, aunque los sumergibles desempeñaron el papel de buques de escolta. Tercero, el *Dédalo* había sido sometido a profundas reformas que le permitieron, además de transportar aviones, servir como buque-taller, perdiendo su capacidad para albergar dirigibles. Por último, la más importante, el protagonismo concedido a la prensa. Se autorizó el embarque en el bando

(47) *La Época*, 6 de noviembre de 1928.

(48) *El Siglo Futuro*, 10 de noviembre de 1928.

(49) *El Sol*, 11 de noviembre de 1928.

(50) *La Correspondencia Militar*, 13 de noviembre de 1928.

(51) «Páginas Navales. Las maniobras de la Escuadra», en *El Siglo Futuro*, 14 de noviembre de 1928, p. 1.

(52) ALVARADO RIVAS, C.: «La Marina de Guerra. Maniobras Navales», en *La Nación*, 22 de noviembre de 1928, pp. 1-2. Estudio pormenorizado de la Aviación Naval en *Aérea*, número 64, noviembre 1928, pp. 19-22.

blanco de los corresponsales de *La Nación* y *La Época*; en el bando negro, por su parte, iban los representantes de *Estampa*, *El Heraldo de Madrid* y *El Debate*. A bordo del buque *Infanta Cristina* estarían los redactores de *ABC* y *United Press*. Reseñar que la REVISTA GENERAL DE MARINA apenas dedicaba dos páginas, sin texto y con sendas fotografías, a las maniobras de 1928. Por el contrario, las de 1929 fueron ampliamente difundidas (53).

Los ejercicios se desarrollaron en aguas del Mediterráneo. Tuvieron tres fases: desde el 29 de septiembre hasta el 1 de octubre, del 7 al 8 de octubre y, con una duración de apenas seis horas, una última fase el 12 de octubre, consistente en un desembarco en la playa de Burriana. La Aeronáutica Naval aportó, amén del *Dédalo*, dos escuadrillas de *Macchi 18*, dos aparatos torpederos *Blackburn* y un *Savoia 62* que haría funciones de enlace. Informaron sobre la composición de la fuerza aérea gran número de rotativos: «De las fuerzas aéreas de Marina tomarán parte un globo dirigible y 16 hidroaviones, con dos torpederos y seis aparatos terrestres, y de las fuerzas aéreas del Ejército, 27 aviones» (54). El *Dédalo* atracaba en Cartagena el 10 de septiembre para limpiar sus fondos (55). Algunos de los hidroaviones, procedentes de Barcelona, llegaron el día 19 a Alicante (56). Una escuadrilla, en vuelo directo desde Barcelona a Mahón, perdió uno de sus *Macchi 18*, siendo rescatado por el destructor *José Luis Díaz* que, «llevando a remolque al hidro, fondeó en Mahón a las diez de la mañana, y seguirá viaje a Palma para aprovisionarse de petróleo» (57). El corresponsal del periódico *La Época* informaba sobre los mandos y la composición de cada una de las escuadrillas de hidroaviones (58). El portaviones fue asignado al bando blanco, dirigido por el contralmirante José Antonio Suanzes, «que arbolará la insignia en el crucero *Príncipe Alfonso*» (59). Formaban parte del mismo cuatro cruceros, seis destructores, seis submarinos, cuatro torpederos y el buque de salvamento de submarinos *Kanguro*. Se informó tanto de la composición de las fuerzas aéreas como de sus mandos en la prensa: «Tomarán parte en las maniobras unos cincuenta aviones, de los cuales 25 pertenecen a Marina y otros

(53) REVISTA GENERAL DE MARINA, tomo CIII, pp. 946-947, tomo CV, octubre 1929, pp. 564-570.

(54) *La Época* y *La Voz*, 6 de septiembre de 1929. *La Correspondencia Militar*, *El Debate*, *El Heraldo de Madrid*, *El Imparcial* y *La Libertad*, 7 de septiembre de 1929. *Vida Marítima*, número 890, 15 de septiembre de 1929, p. 265.

(55) Salida de Barcelona del *Dédalo*, en *El Debate*, *La Época*, *El Imparcial* y *El Sol*, 11 de septiembre de 1929. Llegada a Cartagena: *El Heraldo de Madrid*, 12 de septiembre de 1929, *La Época* y *El Sol*, 13 de septiembre de 1929.

(56) *La Época*, 19 de septiembre de 1929.

(57) «Maniobras Navales en el Mediterráneo», en *La Nación*, 21 de septiembre de 1929, p. 6. Reprodujeron la noticia: *La Libertad*, *El Sol*, 22 de septiembre, y *La Voz*, 23 de septiembre.

(58) «La Aeronáutica Naval en maniobras», en *La Época*, 26 de septiembre de 1929, p. 1.

(59) *La Época*, 7 de septiembre de 1929. *La Nación* y *La Voz*, 26 de septiembre. *El Heraldo de Madrid* y *El Siglo Futuro*, 27 de septiembre de 1929.

tantos a Guerra. Se dividirán en dos grupos —bando negro y bando blanco—, que mandarán el comandante Barrón y el teniente de navío Ceano» (60). El *Dédalo* partía del puerto de Cartagena en la madrugada del 20 de septiembre para fondear en la bahía de Santa Pola (61), realizando sus aviones algunos ejercicios: «Esta mañana evolucionaron sobre la bahía, durante tres horas, siete hidroaviones que, al mediodía, amarraron junto a los muelles» (62). Desde el puerto de Alicante, con una escuadrilla de hidroaviones, el *Dédalo* llegaba al de Ibiza el día 27 de septiembre (63), trasladándose a Palma la jornada siguiente, procediendo a lanzar «varios hidros, los cuales efectuaron algunos vuelos» (64).

El supuesto táctico consistía en probar el valor estratégico de las Baleares. Apuntar la rivalidad por el control del Mediterráneo occidental entre Italia y Francia y los posibles deseos de ambas potencias de ocupar el archipiélago. Las maniobras eran una advertencia del compromiso de España con su defensa. El bando negro debería apoderarse de un punto de las islas Baleares y convertirlo en base avanzada desde donde apoyar después las operaciones de desembarco y ocupación de una playa en la costa peninsular blanca. En una primera fase del ejercicio, un convoy de fuerzas negras partiría desde Cartagena para desembarcar en Es Codolar (Ibiza), ocupando esta isla y Formentera. La primera se convertiría en una base naval avanzada desde la cual lanzar un ataque al continente. Jugaron un papel destacado los hidroaviones de la Aeronáutica Naval: «... los aeroplanos del bando contrario, y se vio en el horizonte una escuadrilla de nueve aparatos, que evolucionaron sobre los torpederos. Se ignora si los inutilizaron» (65). Además, «durante toda la mañana de hoy volaron sobre la ciudad los aviones del *Dédalo* y los de la base naval de Mahón» (66). Los rotativos *El Sol* y *La Voz*, en su idéntico resumen de esta primera fase, glosaron la intervención de la aviación, reseñando el accidente de un hidroavión (67). La segunda fase ensayaría el bloqueo de las citadas islas por el bando blanco (68). Finalizaría el ejercicio con el desembarco de los negros en la playa continental de Burriana (Castellón). La misión de los blancos era rechazar el desembarco y destruir la escuadra negra y los buques transportes en un plazo máximo de cuarenta y ocho horas a

(60) *La Época*, 16 de septiembre de 1929.

(61) *El Imparcial*, *El Liberal*, *La Libertad* y *El Sol*, 20 septiembre de 1929. *La Correspondencia Militar* y *El Debate*, 21 de septiembre.

(62) *El Imparcial*, *La Libertad* y *El Sol*, 24 de septiembre. *La Nación*, 25 de septiembre de 1929.

(63) *El Debate*, *El Sol* y *La Voz*, 28 de septiembre de 1929.

(64) *El Imparcial* y *Las Provincias: diario de Valencia*, 29 de septiembre de 1929. *Diario de la Marina*, 1 de octubre.

(65) *El Imparcial*, *El Siglo Futuro* y *El Sol*, 1 de octubre de 1929.

(66) *La Libertad* y *Mundo Gráfico*, 2 de octubre de 1929.

(67) *El Debate*, *El Sol* y *La Voz*, 3 de octubre de 1929.

(68) FERNÁNDEZ CUENCA, Carlos: «En el mar y frente al mar. ¿El segundo supuesto táctico?», en *El Imparcial*, 12 de octubre de 1929.

partir de la media hora tras la que se supone que el semáforo comunicó la presencia de las fuerzas negras. Serían apoyados por los hidroaviones de la Aviación Naval, que proporcionaban cobertura aérea frente a la oposición presentada por aparatos de la Aviación Militar, con base en tierra: «La aviación, la naval especialmente, demostró su constante trabajo en este tema, por tener una misión más definida; hubo aparato que estuvo en el aire cinco horas seguidas» (69).

Alfonso XIII, como ya hiciera el año anterior, había seguido los dos últimos ejercicios. Previamente, había embarcado en Barcelona el 6 de octubre. El día 15 presidía, junto al Gobierno, desde la motonave *Infanta Cristina* una revista naval en el puerto de Valencia (70). Causaron muy buena impresión las maniobras realizadas por los sumergibles, que emergieron, especialmente el *C-1*, a muy poca distancia del *Infanta Cristina*. Participó en la exhibición la Aeronáutica Naval, encargada de cerrar el acto. Desde las páginas de *La Libertad* se podía leer sobre su composición: «Aviación naval: está integrada por tres tipos de aparatos, que son Torpederos *Blackburn*, con motor Napier-Lion de 500 caballos. *Macchi 18*, con motor Issota Fraschini, de 250 caballos. *Savoia 62*, con motor Hispano-Suiza de 600 caballos. A excepción de este último y los aviones torpederos, los demás son de construcción nacional, empezándose ahora a construir en Barcelona, en serie también, el tipo *Savoia*, para lo cual ha sido adquirida la patente que corresponde» (71).

Después, los hidroaviones volaron a Barcelona. El *Dédalo* tuvo que detenerse en Tarragona para recoger a uno que se le había roto una hélice. Atracó en Barcelona el 16 de octubre.

¿Qué conclusión extraer? La información proporcionada por los grandes rotativos nacionales sobre la participación de la Aeronáutica Naval en algunos de los ejercicios navales fue suficiente. Reseñar que en un primer momento solo los periódicos locales la reflejaron en sus páginas. A partir de otoño de 1928 la situación cambió. La prensa nacional informó sucintamente a sus lectores sobre esta y su importante papel en las maniobras aeronavales de la Armada.

(69) *El Sol*, 15 de octubre de 1929.

(70) *La Época* y *La Voz*, 15 de octubre. *La Correspondencia Militar* y *Diario de la Marina*, 16 de octubre de 1929.

(71) «Las maniobras navales», en *La Libertad*, 16 de octubre de 1929. Sobre el desfile aéreo: «La aviación en la revista naval», *Las Provincias: diario de Valencia*, 16 de octubre de 1929, p. 2.