

Un siglo en la vida: Francisco Vives Camino

DAVID CORRAL HERNANDEZ

El primer siglo de la aviación es ligeramente más joven en España, pues aun pasarían algunos años tras el primer vuelo de los hermanos Wright hasta que paisanos nuestros comenzasen a adquirir la condición de piloto de aeroplano, inicialmente aventureros del aire deseosos de no perder el tren en aquella gesta única para la humanidad de vencer la barrera de la atmósfera, y pocos más para que empezase a constituirse la aviación en nuestro país, con carácter militar en su origen.

La aviación llegó a España de la mano de aquellos que, antes, habían empezado a conocer el aire a través de globos inicialmente cautivos. Cuando se ha nacido entre ellos y palomas mensajeras, a punto de finalizar el siglo XIX, no resulta difícil entender que percibas las inacabables rutas del aire como el espacio natural que dará sentido a tu vida.

Con la sencillez de las cosas que han brotado para encajar naturalmente, Francisco Vives Camino, nacido el 20 de agosto de 1900, vivió los casi 97 años de una vida que transcurrió 'bien administrada', según sus palabras, siendo protagonista y testigo de esta historia que empezó 'cuando no se conocía nada del aire'.

Dos años antes de fallecer, el Teniente General Vives dejó grabado para el futuro, dentro del programa TEMPUS del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, algunos de sus recuerdos. Con ellos, respetando la cordial, desenfadada y amena expresión que tenía nuestro protagonista, se teje esta historia personal.

CUANDO NO SE CONOCIA NADA DEL AIRE

Cuando nací en 1900 mi padre era el entonces Comandante Don Pedro Vives y Vich, fundador en 1897 y primer Jefe de la Aeronáutica española, cuyo mando ejerció durante 20 años.

Mi padre se pasó de 1897 a 1900 viajando por toda Europa, viendo cómo estaba esta actividad en otros países, mientras en Guadalajara se había constituido la unidad con un grupo pequeño, al que Kindelán se incorporó después como teniente.

Con la experiencia de sus 25 ascensiones hasta 1902, escribió en un cuaderno con pastas de hule el reglamento de vuelos 'Instrucciones para volar', que creo fue la primera vez que se hacía en el mundo, y que es la piedra fundamental de todo lo que vino después. En España estuvo en vigor hasta la Guerra Civil.

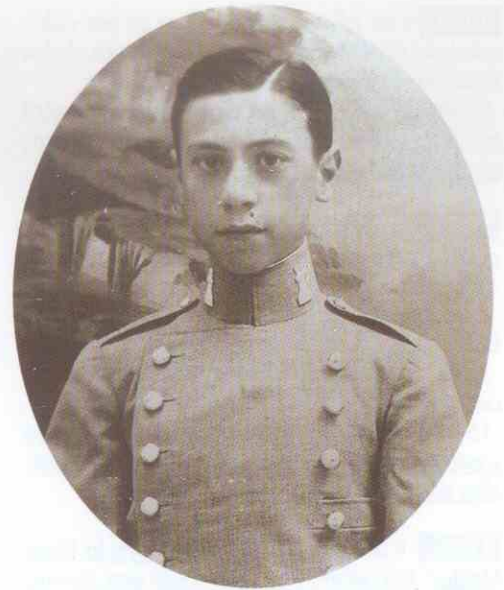
A principios de siglo hicieron un globo en Guadalajara, con el que empiezan los vuelos. Eran vuelos libres con globos redondos que no se podían dirigir, el aeronauta sólo podía subir y bajar y la comunicación era con palomas mensajeras, porque no había ni telegrafía sin hilos. Por eso mi padre era también jefe de palomas mensajeras de España y nosotros vivíamos en el piso de abajo con el palomar arriba.

La vida del aeronauta era azarosa, llena de imprevistos porque no se sabía nada del aire. Las ascensiones tenían un límite, por el lastre que se llevaba. El globo se pesaba en tierra con la tripulación a bordo y se debía lastrear para que pudiera subir sin demasiada violencia. Había un corro de soldados sujetando el globo y, a la voz de mando 'para pesar, soltar', iban viendo qué hacía cuando se soltaba, para crear un equilibrio, sin que pegase un tirón.

En la ascensión, el globo perdía gas y fuerza ascensional y había que buscar zonas de equilibrio. Cada vez se alcanzaba más altura, llegando fácilmente a 4.000 metros, y había que tener lastre suficiente para frenar la bajada, en la que iban echando arena de los sacos que llevaban. El vuelo era tan sensible que hasta haciendo 'pipi' se notaba la descarga.

Permanentemente hacían prácticas con ascensiones, ejercicios de tiro, observación de fuerzas y, luego, el gas sobrante lo trasladaban a globos esféricos para hacer una ascensión libre 'a ver qué pasaba'.

En 1908 mi padre asciende a Coronel y, sin perder el mando de la aeronáutica, le mandan a Ceuta -donde estuvo dos años- para hacer el mando como Jefe de In-



Francisco Vives Camino de alumno, en 1915, arriba y de cadete, en la parte inferior.

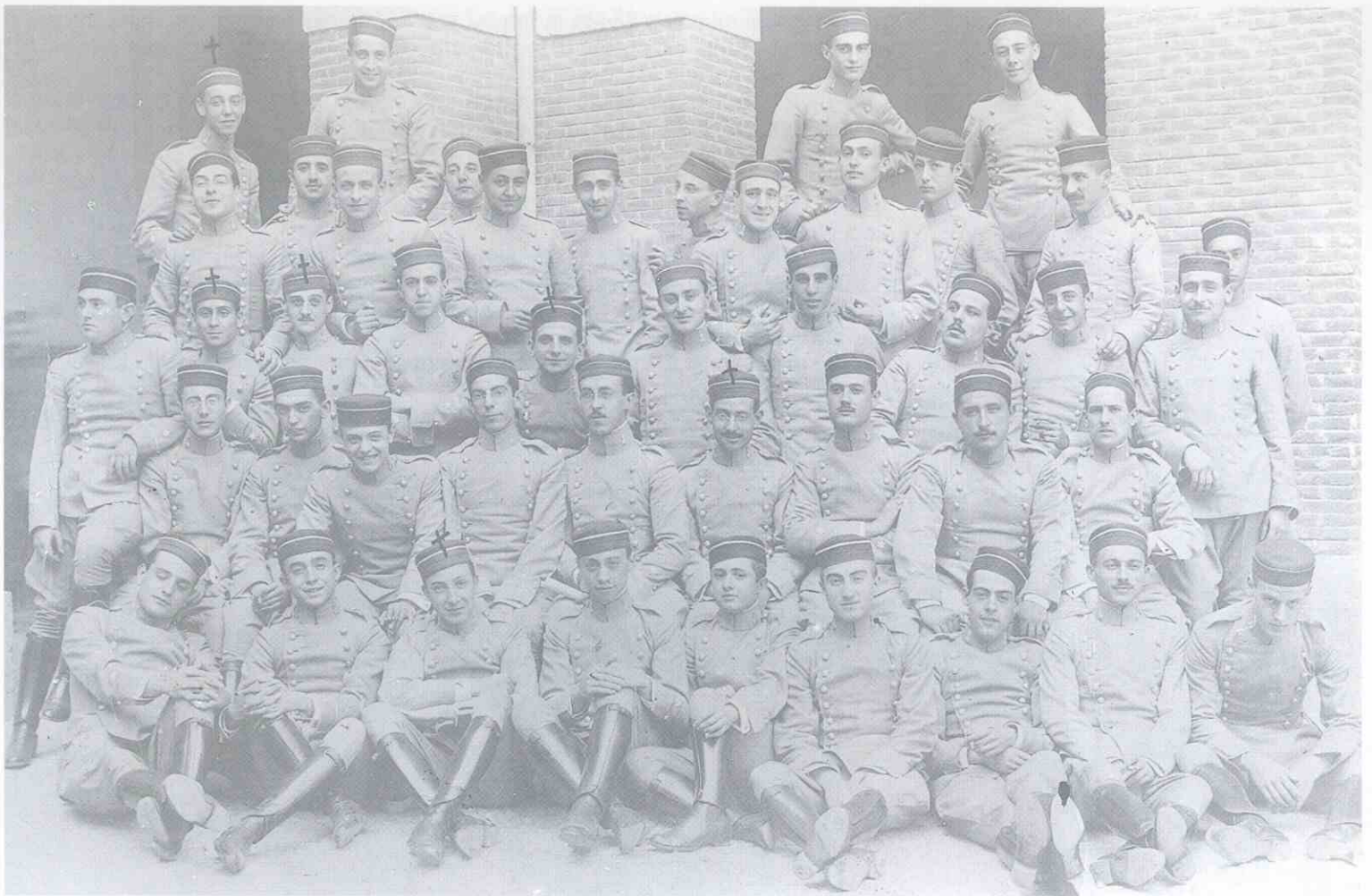
genieros. Nos fuimos allí toda la familia y él hacía viajes continuos a Madrid para ver cómo iba todo, en contacto permanente con los capitanes Kindelán y Herrera. También viajó a Paris varias veces.

En 1909 había un momento de guerra muy agudo en Melilla y es cuando intervino el primer globo en la guerra. Era el globo cometa, que se elevaba a una cierta altura desde un campamento cercano a los combates para ver al enemigo y enlazados los tripulantes con tierra por un hilo telefónico corregían el tiro de la artillería 'a la vista'. Mandaron una compañía de globos que causó una revolución, tuvo un efecto fulminante.

Ese mismo año, mi padre y Kindelán, ya capitán, volaron en Pau con el primer avión que trajo Wilbur Wright a Europa y encargaron el 'dirigible España', porque en esos años se creía que la travesía del océano se haría en dirigible, y no en aviones, durante varios años.

En 1910 volvimos a Guadalajara, porque destinaron a mi padre como Director de la Academia de Ingenieros, sin dejar la aeronáutica, hasta 1912, en que dejó la Academia para dedicarse sólo a la aeronáutica, porque la aviación había ido tomando incremento.





Francisco Vives en la Escuela de Ingenieros con sus compañeros de promoción.

LA AVIACION TOMA EL MANDO

Cuatro Vientos empezó a funcionar en 1911 y la Aeronáutica, mandada por mi padre, se dividió en dos ramas: Aviación, con el capitán Kindelán al frente, y Aeroestación, aunque los que iban a volar en avión tenían que hacerlo primero en globo.

El primer curso de pilotos de aeroplano se hizo en Cuatro Vientos, que era un terreno con muchos barrancos, con cinco oficiales de Ingenieros: Ortiz Echagüe, Kindelán, Herrera, Barrón, y Arrillaga, quien pronto quedó inútil por un accidente. Todos fueron superhombres que destacaron después en todo lo que hicieron.

Se hacía la instrucción en tierra con el medio barril y, con mucha clase en tierra, tenían una idea de lo que era pie-palanca, inclinar lo suficiente, etc. En aquella época no había doble mando, se aprendía a manejar el avión con el medio barril que apoyaba un punto en el suelo y se movía en todos los sentidos. El primer invento sensacional fue el mando de escoba, la palanca que se movía en los cuatro sentidos mientras que el mando de la dirección se hacía con los pies.

En el segundo curso de pilotos llamaron a oficiales de otras armas y cuerpos -jurídico, médico, intendencia ...- y vino también el Infante (don Alfonso de Orleans) que se había hecho piloto en Francia, como el aficionado Loygorri y otros. En este curso se produjo una anomalía. De los dos hermanos Bayo - Celestino es el primero que se mata en accidente de aviación-, el otro era capitán de Estado Mayor, que entonces ascendían rápidamente a Comandante. Le ascendieron y se empezó a crear en altas esferas una situación rara, porque el jefe, Kindelán, era un capitán y el alumno un comandante y 'eso no podía pasar', interviniendo también el Infante, que tomaba mucha parte en todo.

Kindelán escribió una carta a mi padre en la que le decía "Mi Coronel, me ha llamado S.M. el Rey y, sin dejarme hablar, me ha dicho que me quedo fuera de aviación y que por el Ministerio de Obras Públicas se compra un campo en Getafe para que se ponga allí una escuela de mecánicos de aviación que voy a dirigir de paisano".

Le visten de paisano y empieza el Aeródromo de Getafe, que era una tira de tierra estrecha y larga muy difícil para volar y con un mínimo de servicios; reclutan a unos chavales para dar clases y empieza a funcionar con varios oficiales que estaban en aviación y no eran pilotos. Allí no había nada y el oficial de servicio se iba a dormir a Casa Agustina, una venta en la estación.



Equipado con su mono de vuelo en la Base Aérea de Getafe, 1923.



Fotografía de la Promoción de Francisco Vives realizada en 1915.

Legión: Franco va y se vuelve

Mi padre era en 1923 Comandante General de Melilla. Hay una carta inédita de él dirigida a Silvera, que había sido puesto como Alto Comisario civil de todo Maruecos. En la carta le cuenta las dificultades que tiene, le explica cómo ataca el enemigo y que necesita más medios. También le da como buena noticia la sustitución de Franco como jefe de la Legión por el Teniente Coronel Valenzuela, hombre de mucho prestigio, y que eso era un alivio porque la legión volvería a ser como había sido con Franco. Pero a Valenzuela le matan el primer día que entra en combate. Los legionarios piden que vuelva Franco, que ya era Coronel y se había ido para casarse, aunque volvió y no se casó hasta que acabó la Guerra de África.

Ramón quiere aguar la boda de Paco

Ramón Franco era buen piloto, valiente y muy listo, pero que tropezaba al andar por el mundo y se mataba por llamar la atención. Ramón dijo que le estropeaba la boda a su hermano y tenía previsto presentarse con dos niños pequeños diciendo 'papá no te cases'.

Por mi parte, yo había ingresado en la Academia de Ingenieros en 1915. Era el más joven de los 20 que ingresamos. De esa promoción, con 5 años salimos 12 en 1920, porque 8 repitieron. En total fuimos 42, con los de promociones anteriores. Al salir me destinaron a Pontoneros, en Zaragoza, donde estaba mi padre de General de Ingenieros, aunque tenía pedido destino en aeronáutica desde mi salida de la academia. El 1 de octubre me incorporé a globos, que tenía mucho prestigio por sus acciones en África, y estuve hasta 1922.

En esa época los globos también estuvieron presentes en la guerra de Marruecos. Yo entonces era teniente, pero estuve 5 meses de baja en el hospital porque me había roto una pierna en un accidente de caballo en la primavera de 1921. En los primeros momentos de la reconquista de Melilla se habían concentrado en un campo muy pequeño el primer campo de aterrizaje y el globo cautivo. Estando en esa situación, al despegar un aeroplano cortó el cable del globo que tripulaba mi compañero Gómez Guillamón, teniente, y se quedó en situación muy difícil. Se salvó porque el aire le envió hacia el mar, donde dos barcos consiguieron enganchar el cable y salvarle.

En febrero de 1922 pasé destinado al Servicio de Aviación y me incorporé al aeródromo de Tetuán, como encargado de obras y volando como observador con los Breguet XIV. Me hice piloto entre ese año y el siguiente, primero en Getafe con Lecea y Spencer como profesores volando con Avro, y terminando el curso, a la vez que ascendía a capitán, en Cuatro Vientos, con Haviland. De aquí fui a Los Alcázares, a principios de 1923, para hacer el curso de hidros, donde tuve de profesor a Marchenko.

En enero de 1924 obtuve el título de Piloto Militar de Aeroplano y al mes siguiente me incorporé a Melilla. Empecé a volar con los Bristol en la 2ª escuadrilla, que mandaba el capitán José María Gómez Pantoja.

En Melilla había mucha actividad y un ambiente muy triste por la retirada de las posiciones en Tetuán y Larache, porque Primo de Rivera tuvo la idea para reunir una masa de ejército de maniobra y preparar el desembarco de Alhucemas. Había un espíritu de 'no nos retiramos con lo que nos ha costado'. Cuando se presentó en la 1ª Bandera de la Legión, que mandaba el Comandante Franco, le sirvieron solo huevos. Franco, que había ido adquiriendo mucho prestigio, se enfrentó con Primo de Rivera y el general dijo que se atuvieran a las órdenes.

El 24 de mayo, en un vuelo de reconocimiento armado de toda la escuadrilla sobre la frontera descubrimos por la zona francesa un gran convoy con material para Abd el Krim. Lo bombardeamos, pero derribaron a Gómez Pantoja y yo, que iba de segundo, tomé el mando.

Tuve esta responsabilidad hasta el 1 de enero de 1925, que es cuando me hirieron, haciendo constantemente vuelos de reconocimiento y bombardeo, por lo que me concedieron la Cruz Roja del Mérito Militar.

El 31 de diciembre de 1924, volando por la antigua pista de Annual, vi una línea telegráfica que iba metiéndose por los barrancos hacia la zona enemiga. La fui siguiendo y llegaba a un caserío donde había mucho movimiento, se veía que era un centro de aprovisionamiento, metido 60 kilómetros en el interior. Pensé que había que volver a bombardearlo.

Sin acostarme, le dije al Teniente Infantes que nos íbamos a bombardear con un Bristol. Antes de llegar a aquel lugar, en un barranco bastante profundo había mucha gente y nos dispararon. Me dieron un tiro en el lado izquierdo y alcanzaron el depósito central del avión de los tres que llevaba. Había que cerrarlos e inutilizar el agujereado para que no se parara el motor, uno dándole a una bomba de mano para sostener presión de aire en los depósitos y otro dando a la magneto de lanzamiento, de cabeza al suelo para que la hélice no se parara, 'nos estrellamos, no nos estrellamos...' durante unos segundos... Lo conseguimos y volvimos al aeródromo.

Tuve que dejar el mando y fui al hospital, a Madrid, hasta julio de 1925. Cuando estaba casi recuperado, Barberán, que era compañero mío de Ingenieros y muy amigo, me planteó que me fuera con él a la primera escuadrilla expedicionaria de Breguet XIX - llamados 'las panteras', por los saltos que daban al tomar tierra -, que se había formado con el aparato más moderno. Eran un Grupo, que mandaba Sandino, de dos escuadrillas, una mandada por Barberán y otra por Arias Salgado.

Se estaba preparando el desembarco de Alhucemas y me incorporé cuando el grupo salía para Granada camino de Melilla. Llegamos a Granada el día del Corpus, que había mucha fiesta. Hacía mal tiempo y el salto del mar con aquellos aviones era muy respetable, siempre mandaban dos hidros, por si alguno se caía al agua. Con aquel tiempo y la fiesta, no había prisa y la gente quería quedarse en Granada.

Barberán estaba por entonces estudiando ya el viaje a la Argentina con Ramón Franco que iba a ser su pareja. Él era el cerebro de la expedición y de todos los sitios donde estuviera, era extraordinario en sus virtudes y también en sus defectos. Muy testarudo y muy suyo, no sabía ceder cuando se le metía una cosa en la cabeza. A él no le importaba la fiesta y pensaba que estábamos perdiendo el tiempo y que había que irse a Melilla. A Arias Salgado le tenía sin cuidado que estuviéramos de fiesta. Empezó entre ambos una pugna que siguió en Melilla, donde aparecieron enseguida dos bandos. Entre los dos jefes la cosa estaba muy tirante. Un día Barberán no pudo más y le soltó un tortazo al otro en una discusión. Se desafiaron, lo que entonces se llevaba mucho, pero Kindelán arrestó a cada uno en un cuartel distinto de la plaza.

Al día siguiente del arresto hubo un ataque de Abd el Krim a una posición que dominaba Tetuán con cañones de los que habían cogido en el desastre. De noche plancharon la posición con la idea de que fueran a socorrerla y parar las operaciones del desembarco.

Al grupo de sexquiplanos nos dieron la orden de salir al amanecer para Tetuán, donde había un grupo de Breguet XIV al mando del capitán Julián Rubio, que había sido oficial de regulares. La posición estaba desmantelada y la situación era muy apurada. Teníamos encima al enemigo para subir y bajar del aeródromo de Tetuán. En grupos de entre 4 y 6 aviones empezamos el aprovisionamiento y bombardeo de alrededores. Lanzar las bombas era fácil, lo difícil era tirar un saco de comida para acertar en nuestra posición y que no cayera en manos del enemigo. Lo hacíamos con los 6 aparatos dando vueltas en un ruedo. El avión que iba a lanzar se ponía de pico a la posición, soltaba el saco y volvía al ruedo. Estuvimos 7 días haciendo varios servicios con mucho riesgo, porque nos disparaban constantemente y murió mucha gente de aviación en los aprovisionamientos.

Después del desembarco de Alhucemas me volví a Madrid, a la Escuela de Mecánicos en Cuatro Vientos, y en 1927 pasé a reemplazo por herido por las secuelas de la herida de 1925. Estuve así un año y el 25 de octubre de 1928 volví por muy poco tiempo a la actividad, pasando a supernumerario sin sueldo. Me había casado dos años antes y me fui a vivir a Cuba para administrar un ingenio azucarero, estando dos años en los que pedí y me concedieron ser agregado militar honorario en la Embajada de Cuba.

EN LOS GRANDES RAIDS

En ese período es cuando llegaron a La Habana en vuelo, con un éxito extraordinario, Jiménez e Iglesias, que era capitán de ingenieros y para mi como un hermano. En La Habana recibió cada uno 20.000 dólares de una suscripción que había puesto en marcha yo. Con ese dinero, Iglesias se compró un pazo en su tierra.

Era muy inteligente y adquirió prestigio mundial con sus conocimientos sobre América. Cuando surgió una disputa internacional y estuvo a punto de estallar una



guerra entre Colombia y Perú por los límites fronterizos en la zona 'Leticia', el nacimiento del Amazonas, se formó una conferencia internacional para evitar la guerra en la que Iglesias representaba a Europa. Le dieron autoridad sobre la zona y se fue a gobernar Leticia, pasando por Cuba, donde volvimos a coincidir.

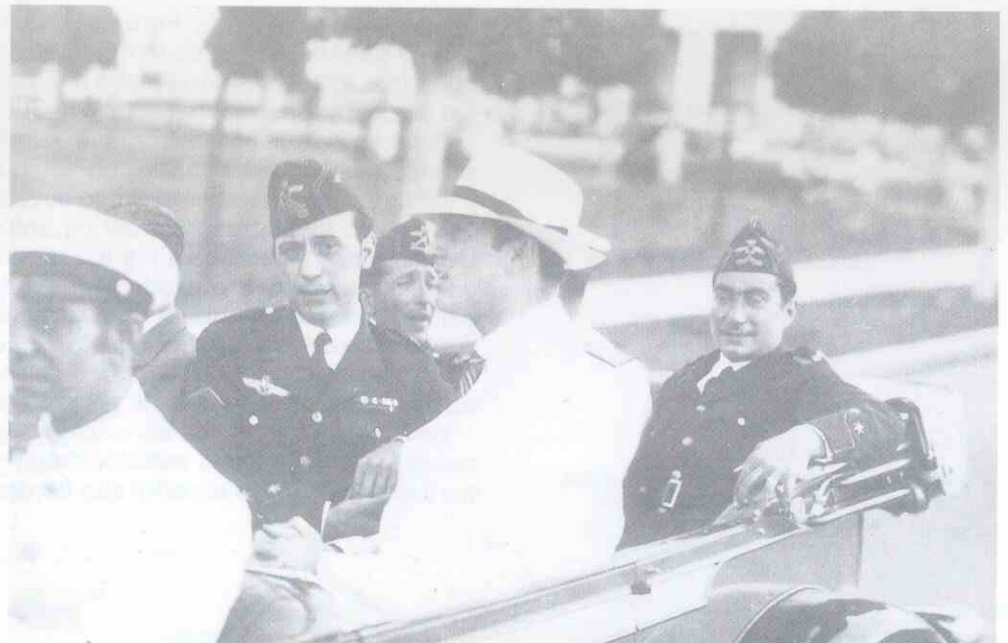
Durante la Republica se organizó en España un comité, del que Iglesias era presidente, que proyectó una expedición con un barco para subir por el alto Amazonas y descubrir sus fuentes. El barco llevaba dos avionetas hidros para exploraciones con cuatro aviadores voluntarios, uno de los cuales era mi hermano Teodoro. Construyeron el barco en los astilleros de Valencia y llegó a estar botado meses antes de la guerra civil. Todo se fue al traste después de las elecciones de febrero del 36, que ganó el Frente Popular. Iglesias tenía todo puesto en aquella empresa y, al disolverse, se fue a su pueblo, El Ferrol.

Me vine de Cuba en 1931, poco antes de proclamarse la República, porque estaba muy enfermo mi padre, de próstata que entonces no se curaba.

Volví a la isla y estaba allí cuando llegaron Barberán y Collar. Un miembro de la colonia española había establecido un premio de cuarenta o cincuenta mil dólares para el primer avión español que llegara. Le dije a Barberán 'ahí tenéis un dinero',

Francisco Vives y su compañero despiden a La Corio en un avión Breguet XIV.





pero él, que era un hombre de una pureza absoluta de costumbres, de ideas y de procedimientos, dijo 'la mitad para la Cruz Roja española, la otra mitad para la cubana', lo que a Collar le pareció fatal.

En La Habana les estuvieron festejando continuamente y, cuando llevaban una semana de agasajo en agasajo, Barberán dijo 'que mañana salimos para Méjico'. Era la época de los ciclones, que se formaban a media mañana. Había una línea de la Pan American que iba de la Habana a Méjico dos veces por semana. El avión salía al amanecer iban costeano, dormían en Veracruz y al día siguiente pasaban las montañas por los barrancos, sin coronar los picos, hacia Méjico. Un aeroplano con una hélice de madera con chapa en el borde de ataque, un avión pequeño como el que llevaban Barberán y Collar, no podía subir esas montañas.

Cuando me dijo que se iban, estuvimos la noche antes en pijama, porque hacía mucho calor, viendo la carta de navegación extendida en el suelo. La llevaba enrollada en una caja y se veía que iba con unas condiciones muy malas, todo era navegación con situaciones estimadas, con muchas posibilidades de error, aunque Barberán no se equivocó en todo lo que fue haciendo. Después de haber triunfado en el trayecto anterior, muy difícil y calculado, no daba importancia a lo de Méjico, 'eso lo hago yo bailando'. Yo le dije 'hay que pensar eso' (lo de salir así) y me contestó 'Hernán Cortes subió por el valle de Otumba montado en un caballo y yo con un aeroplano subiré por el valle de Otumba'.

Su proyecto era tirar en línea recta, a ver qué pasaba, y era una locura, sobre todo saliendo tarde, porque le cogía el centro del día a medio camino. La hora le tenía sin cuidado y salió a las 8, cuando debía haber salido a las 6 y haber ido a ceñirse a la costa. El estrecho lo pasó bien. Se metió por la recta de montes y valles y desapareció de la vista. Le cogió el ciclón en un terreno muy malo y tomó tierra en un sitio no frecuentado por nadie, sólo por indígenas.

En España Ramón Franco ya estorbaba a sus amigos de la República, porque se puso imposible para todo el mundo, no se avenía con nadie. Para quitárselo de encima le dieron una comisión para que fuera a Méjico cuando los estaban buscando. En esa época Ramón había cambiado mucho. A mí me dijeron los del comité obrero del ingenio azucarero que sabían que llegaba de España un comunista famoso y que se lo llevase para que les hablase. Se lo dije a Ramón y me contestó 'no quiero saber nada de camaradas'.

En 1933 fui a Guinea, donde mi hermano Teodoro había ido antes con la escuadrilla que mandaba Llorente. Le había gustado mucho. El país estaba muy abandonado, pero la vida era muy fácil. Se podía pedir una concesión de terreno a la Presidencia del Gobierno para explotarla - cacao en Fernando Poo, madera y café en el continente-, por muy poco dinero.

Mi hermano Teodoro ya había pedido una concesión y estuve unos meses con él en el bosque. En ese momento tenían preparado el viaje a Guinea Haya y 'Cucufate', que eran extraordinarios, pero completamente distintos. Había el deseo de hacer el viaje con un avión español, diseñado por Barrón y hecho en CASA, aunque fueron con un Breguet modificado.

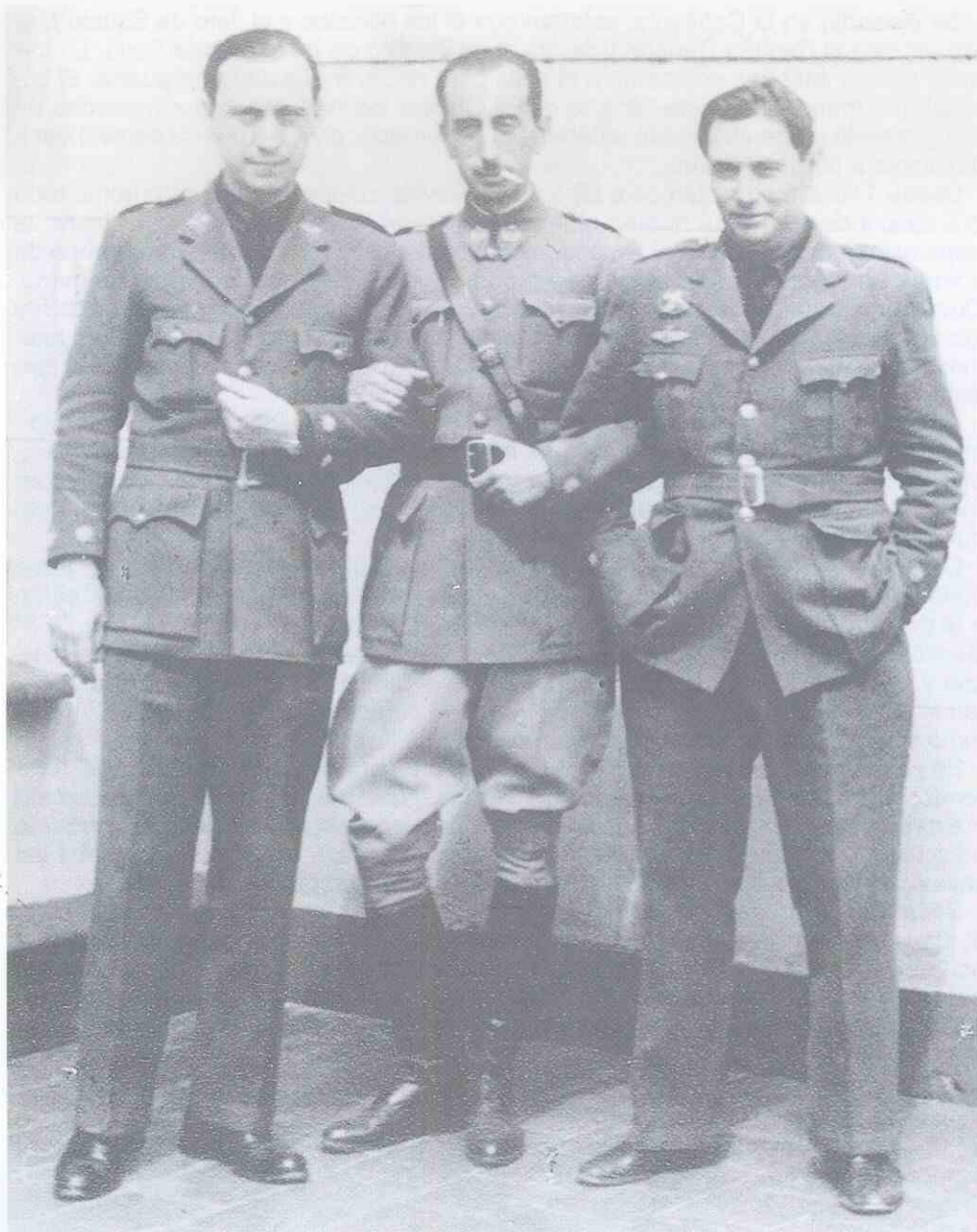
Llegaron bien y tomaron tierra en la desembocadura del río Benito, en un sitio que buscamos y preparamos mi hermano y yo. Estuvieron allí cerca de una semana y pensaron volver costeano, lo que era más seguro porque era donde estaban los sitios civilizados, pero en la primera etapa hubo una avería y rompieron el aparato, aunque todo acabó bien.

La verdad es que he acabado estando al final de muchos de los grandes raids.

Dos instantáneas de Vives Camino. A la derecha acompaña a Jiménez e Iglesias en un automóvil en 1929.



Los hijos del General Pedro Vives.
Francisco, Fernando
y Teodoro.

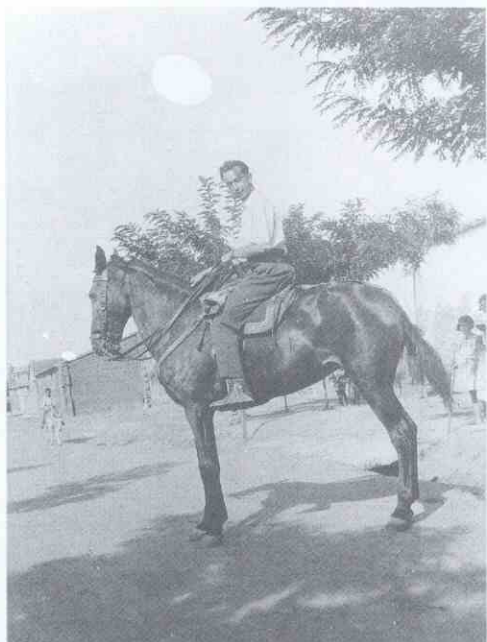


DE VUELTA A ESPAÑA, LA GUERRA...

Volví definitivamente a España en 1934, ya retirado como militar por la Ley de Azaña. Me encontré en Madrid a mis compañeros García Mauriño y Arnal, que estaban en una oficina de aeropuertos civiles que se había constituido con la misión de hacer Barajas, Valencia y el nuevo aeropuerto de Sevilla, para hacer uno de zeppelines en San Pablo. Me encargué de la obra de este, teniendo mucho contacto con los zeppelines que pasaban cada 15 días por Sevilla desde o de vuelta a Alemania.

El día que enterraron a Calvo Sotelo, decidí irme a Sevilla. Al llegar me di cuenta de que la cosa iba a estallar. Me decían 'márchate de aquí, que esto está muy mal'. Del 13 al 18 de julio viví en contacto con los que se iban a sublevar. El 17 llegaron a Sevilla dos aeroplanos de África, en uno de ellos iba Niceto Rubio, amigo que iba a Madrid y se ofreció a llevarme, pero me quedé. Esa noche corrieron muchas consignas de resistencia pasiva y me dieron una pistola. Al amanecer llegaba la LAPE, que tenía dos Douglas bimotores, lo más moderno que había. El segundo llegó de Madrid para hacer la vigilancia del estrecho y le iban a poner bombas para bombardear Tetuán. A las 12 de la mañana ya tenía las bombas y los dos pilotos; es cuando Vara de Rey se fue él sólo con su Morris y con un mosquetón al aparato. Abrió la puerta y metió 5 tiros, dando a una rueda y un cilindro. Se organizó un contraataque contra él, le dieron un tiro en el hombro, se lo llevó Esteve, el jefe de Tablada y le dejó en el calabozo.

Estévez mandó a Azaola, que era su segundo, que fuera a Capitanía. Me subí a ese coche y cuando llegó a Capitanía me quedé fuera. Cuando salió Azaola me volví con él y me dijo 'ya está Queipo dentro'. Queipo era Teniente General y Director General de Carabineros. No podía salir de Madrid sin permiso, pero lo pidió para ir a pasar revista a los carabineros de la frontera portuguesa.



Se presentó en la Capitanía, estaban con él los oficiales y el Jefe de Estado Mayor, arrestó al Capitán General y se fue al regimiento de Infantería de Soria. Lo formó y mandó salir una compañía a la calle para declarar el estado de guerra. El coronel que mandaba la caballería le dijo a Queipo 'contigo ni a coger monedas de oro' y mandó un batallón a las órdenes del gobernador civil, pero en el camino decidió unirse a la sublevación.

Desde Tablada empezamos a oír tiros en Sevilla, mientras en el aeródromo todo era desconcierto. No se habían abierto los talleres, nadie había ido a trabajar, la tropa estaba quieta. Llegó el segundo Douglas de LAPE con un refuerzo grande de hombres del gobierno al mando de Antonio Rexach, hombre de pistola en mano. Queipo amenazaba con cañonear el aeródromo y, mientras Sevilla ardía, Rexach y los suyos dijeron a Esteve 'esto está tranquilo, nos volvemos a Madrid'. Persuadimos a Esteve, ya sin apoyo de los violentos, y se dejó convencer de que había que llegar a un arreglo.

Estaban mandando repuestos desde Madrid para el Douglas tiroteado, que debían llegar por la noche y, mientras tanto, los Fokker del desierto, más pequeños, habían salido rumbo a Sevilla para ponerse a las ordenes del Gobierno. Dos se fueron a Tetuán con la sublevación y a Sevilla llegó uno, con el que nos hicimos después de mandar a los pilotos a descansar.

Organizaron el aeródromo y llamaron a Queipo. Yo ya estaba involucrado y me puse tres estrellas de capitán en el mono. Empezamos a comunicarnos con Tetuán y al día siguiente vino uno de los Fokker con 12 legionarios y un teniente de la 5ª Bandera. Con ellos formamos un convoy de 12 vehículos con una puesta en marcha y encima del motor un legionario. Fuimos a Capitanía dando tiros al aire y gritando 'está la Legión'. En 3 o 4 días había una compañía entera de la Legión que tomó el barrio de la Macarena al asalto desde la Alameda de Hércules.

En aquellos primeros días mi oficio principal fue poner en marcha el Douglas tiroteado. A los dos días estaba volando. Ahora, ¿quién lo pilota?. Por aclamación nombramos a Haya y Lombau. Los dos muy buenos, pero a la española, si iba uno no quería ir el otro. Yo iba de todas las maneras, porque era el que cambiaba las llaves de los depósitos y llevaba el control de puesta en marcha.

Salíamos dando una vueltas sin perder planeo, por si se paraba el motor y enseguida surgió el problema de la gasolina. Necesitaba de 87 octanos, lo que yo sabía porque todo lo nuevo que estábamos haciendo ya era así, pero en España no había ni un litro. A Modesto Aguilera, que era el que estaba con Queipo, le dije que quería hablar con él. Era el segundo o tercer día de la guerra y le dije 'esto es gra-

La lluvia artificial

Es lo traje yo de los viajes a América. Los americanos querían ensayar, trajeron un equipo y se instalaron un año en Barajas. Quemaban yoduro de plata, desde el suelo o desde aeroplanos, y los vapores subían para que la nube se licuara.

Intervino la hidroeléctrica de Madrid para ver si servía en los saltos del Alberche, los americanos decían que habían provocado la lluvia algunas veces, pero no había forma de saberlo porque no teníamos suficientes datos históricos. Un día se cansaron y se fueron.

Cacao por excavadoras

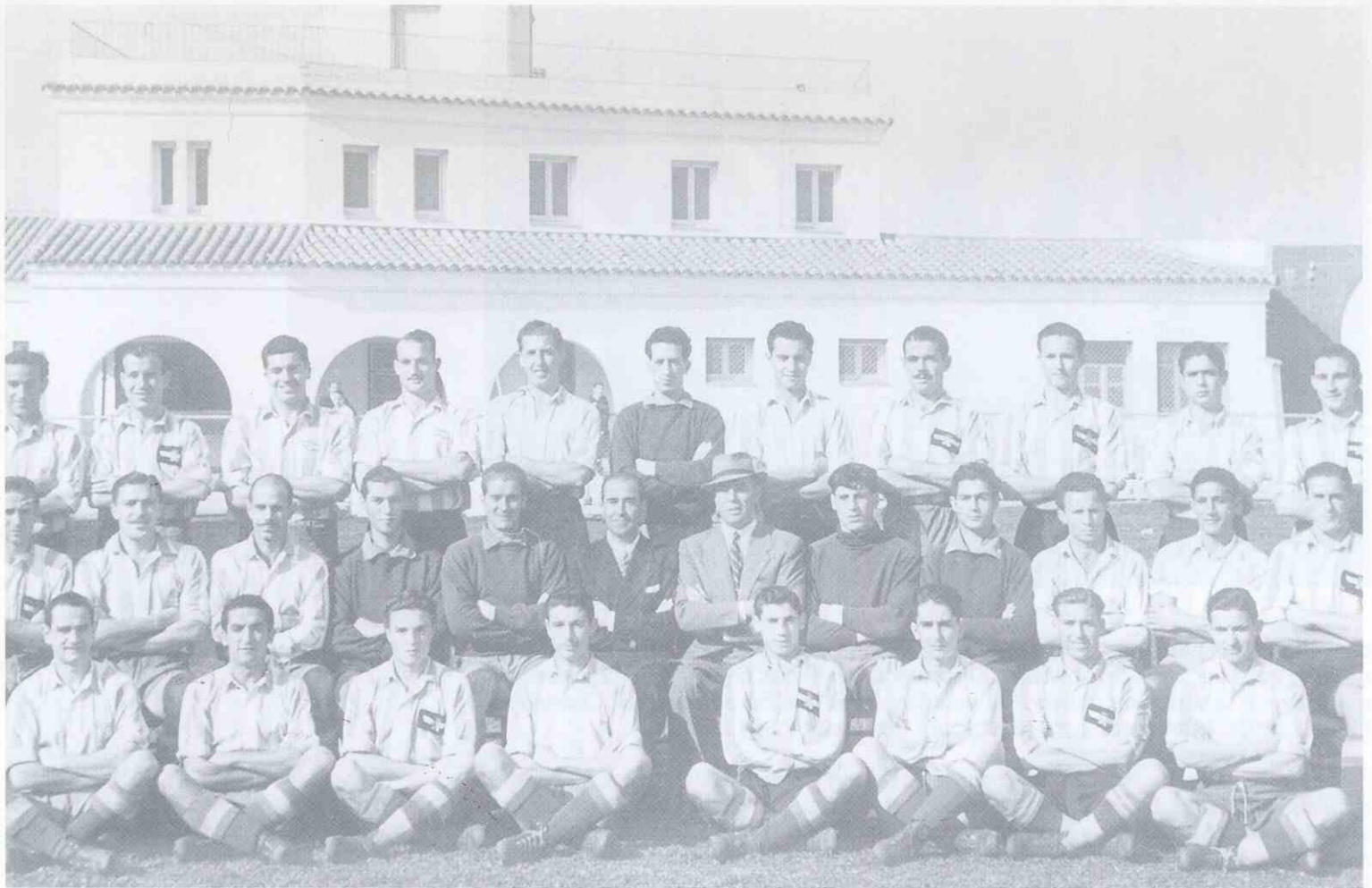
Entre 1946 y 1949 se produjo la compra de mucho material americano porque en España sólo teníamos pistas de tierra, ninguna afirmada, y necesitábamos maquinaria. Yo iba a las Azores, donde tenían una base muy grande con maquinaria de obras que habían traído para la campaña de África y querían vender barato cosas que estaban en uso.

Pero no teníamos dólares.

Yo sabía del valor del cacao por mi experiencia de Guinea, el cacao seguía siendo divisa oro y planteé al ministro Suances 'para pagar el equipo vamos a mover a los de Guinea'. Le pedí que se hiciera una combinación de vendedores de cacao para pagar la maquinaria. Así formamos en Barajas el primer equipo que trajimos de EE UU, pagado con cacao. Luego seguimos trayendo más para hacer Sevilla, Barcelona, Valencia, San Javier, Bilbao..., incluso traje máquinas a Agricultura, para hacer canales y para nivelar.

Francisco Vives, junto a otros pilotos, ante un globo preparado para ser inflado.





El At. Aviación en la inauguración del campo del Metropolitano, con Ricardo Zamora como entrenador y a su dcha. el Capitán de Intendencia Federico Olavarria Bragadi. 21 de febrero de 1943.

vísimo'. ¿Qué hacemos?, me preguntó - Ir a comprarla en Portugal, algo habrá que gastar para hacer la guerra.

A Queipo se le ocurrió llamar a los cuarteles, a ver qué dinero había. En la comandancia de artillería había 10.000 pesetas. "A ver como se las gasta usted", me dijo. Me fui con ellas a Lisboa, sin pasaporte, con un oficio del gobierno 'se le autoriza al capitán....' En la aduana de Portugal, "esto no es un pasaporte". -Ya lo se, pero tenemos guerra. Me dejaron entrar y fui a una dirección en Lisboa que me había dado uno del despacho de Queipo. Compré el cargamento de dos furgonetas

El Atlético Aviación

Durante la guerra había varios que eran forofos del fútbol y, al terminar, se les ocurrió la feliz idea de formar un equipo con unos cuantos futbolistas profesionales que estaban movilizados en el Ejército del Aire para unirse al Atleti de Madrid, que estaba en cuadro y tenía un puesto para jugar la liga en primera división pero no tenía nada, ni jugadores ni dinero, ni campo. Tenían confianza conmigo, que me gustaba el fútbol, pero no era futbolista ni forofo, y decidieron hacerme presidente. Les dije que tenía mucho que hacer, que no me iba a poder ocupar, pero me llevaron a un despacho en la oficina que tenían en la calle de Alcalá y firmé la unión de la aviación con el Atleti.

No pensé más en el asunto, pero cuando fui a Granada a entregar el mando, tenía un telegrama. Al aterrizar en Getafe estaban esperándome los futbolistas porque el Atlético Aviación jugaba el domingo siguiente, pero había un problema. Cuando Yagüe se enteró de que había un Atlético Aviación montó en cólera. A los que estaban en Getafe les había ido llamando uno por uno y estaban muy asustados. Mi idea era no excusarme.

Cuando me recibió Yagüe, de pie dando puñetazos en la mesa...

- ¿Quién se ha atrevido, sin mi permiso, a hacer un club de aviación?'

- Yo, mi general.

- ¿Cómo se ha atrevido usted?'

- Porque me pareció que era una cosa buena.

- En lo sucesivo aquí no se mueve una teja...

- Mi general, vamos a mover muy pocas tejas si hay que pedir permiso para cada teja... Si usted quiere lo des-hacemos enseguida, que tenga un tropiezo por un asunto del servicio que procuraré no tenerlo, pero que sea por el fútbol que a mí me tiene sin cuidado no quiero tener ninguno.

- Bueno, bueno..., pues nada.

Estaba presente Barrón, que intervino

- 'Si a lo mejor está bien'.

.Y acabé

- 'Yo no opino si esta bien o está mal. Es asunto que a mí me interesa muy poco y si quiere se quita'.

Yagüe dijo

- 'No, bueno, que siga así'.

Ya comprendí que tenía que tener mucho cuidado con lo que hacía. Pedí que me revelaran en lo de fútbol, aunque seguí unos meses en que no hubo problemas de ninguna clase. Lo ganábamos todo, jugando con movilizados que tenían un sueldo pequeño.



Francisco Vives junto a Angel Salas Larrazabal y Luis Serrano de Pablo. Abajo con Jorge Solcheing, piloto de pruebas de Douglas y un ejecutivo de la misma compañía.

de 3 toneladas cargadas de bidones de 200 litros y aditivo de tetraetilato de plomo, que era con lo que se llegaba a los 87 octanos. A los dos chóferes portugueses les dije que en Tablada les darían 500 pesetas, pero que no se pararan. Cuando se había tomado Ayamonte, llamé al jefe para que pasaran los camiones.

Así empezamos la guerra.

Mi principal misión en los primeros meses fueron los combustibles. Hice docenas de viajes a Portugal para comprar gasolina y el grupo de exiliados en Lisboa, que era cada vez mas grande y organizado, nos iba ayudando más. Para subir el punto de octano, hacía pruebas echando benzol o alcohol y lo poníamos en uno de los tres depósitos del avión, que se convirtió en el laboratorio donde probábamos las mezclas.

Pero la grandísima ayuda, que nos dio la victoria, fue la de Texas Company. No habían suministrado nunca a la CAMPSA española y, además, eran anticomunistas. Vinieron a ayudar de verdad y se volcaron. Cuando se hacía el suministro en grande, venían barcos llenos desde EE.UU. con destino a Burdeos y, al pasar por La Coruña, entraban por avería y descargaban la gasolina allí. Mr. Bruster fue el primer representante que enviaron, pero también vino en persona desde EE.UU. su presidente. Allí le perseguían por suministrarnos gasolina; con media docena de multas le amenazaron con la cárcel, pero no le importaba y a nosotros no nos apremiaba en los pagos.

Al Caudillo le pasamos en el Douglas tiroteado y puso en Sevilla el primer puesto de mando, donde Kindelán tomó el mando de la aviación, con tres de Estado Mayor, Carlos Haya, Paco Arranz y yo. Por mi parte despachaba con el Caudillo cada dos días, para informarle de la gasolina que nos quedaba. Tras la toma de Badajoz el 15 de agosto, nos trasladamos a Cáceres, a un puesto de mando pequeño en el que también dormíamos y vivíamos.



Un naufragio que no existió

No consta en su hoja de servicios, porque pidió que no se difundiera cuando ocurrió para no alarmar a su familia, que, cuando era Director General de Instrucción, un hidro de Mallorca iba a San Javier a buscarle para volar a la isla. Nada más despegar comentaron 'pero si va ahí El bicicleta', que era el más gafe que había en aviación y donde ponía la mano se declaraba un incendio. En San Javier pensaron avisar para que volviera, pero decidieron que era mejor no intervenir en nada. 'Que sigan'.

Era un día con buen tiempo y yo había quedado a comer en Pollensa. 'El bici' venía de segundo piloto y de mecánico y cuando íbamos a tomar agua, a 20 metros de la superficie, cambió el paso de la hélice y caímos al agua como una piedra, el hidro se sumergió con los 7 que íbamos, se rompieron los montantes, la hélice empezó a romper y soltar trozos, había un plano en el agua y otro con su motor en alto dando vueltas, sumergidos del todo. En una vuelta me tiré al agua y fui nadando a la escollera. Hubo dos heridos por trozos de hélice y el avión se perdió.



El General Vives en distintas fotografías durante la visita de aviadores alemanes a la Base Aérea de Pollensa en noviembre de 1963.



Al mes de la guerra hubo una orden para que los retirados que quisieran volver lo pidieran. Yo lo hice y me habilitaron de comandante, que es como hice la guerra. Participé muchísimo en el transporte e hicimos enseguida un campo provisional en Jerez para acortar el tramo entre África y la península, pero nos repartíamos las misiones y al Douglas le pusimos una ametralladora en la proa.

Un día llamaron del frente de Andalucía, que estaba cercado el cuartel de la guardia civil en un pueblo y que saliera un aeroplano. Buscaron uno que hubiera bombardeado, y como yo era veterano de África, con Curro Medina, teniente, de piloto nos fuimos. El cuartel estaba en la plaza llena de gente. Dimos varias vueltas y tiramos las bombas. Llamaron los guardias –sorprendentemente, no les habían cortado el teléfono- pidiendo que volviéramos otra vez. Al día siguiente fueron a repetir el servicio Curro Medina y otro observador. Les recibieron a tiros, averiaron el motor y tomaron tierra a 400 metros del pueblo. Como no volvían, mandamos una avioneta del aeroclub a ver qué pasaba. Vio al avión y los dos tripulantes y tomó tierra, pero se le rompió una rueda. Cogieron a los cuatro y los fusilaron en el cementerio.

Santa María de la Cabeza quedó cercado con muchas familias. El monasterio ocupaba mucho terreno con todos los cerros y una llanura abajo. Empezamos el abastecimiento desde el aire. Haya se había quedado volando el Douglas y yo fui muchas veces con él. Nos ponían letreros grandes en el suelo con lo que necesitaban, 'pan'. Era un abastecimiento muy fácil, no como en África. El monasterio resistió casi un año.

Una noche me dijo Kindelán vete al despacho del General Franco, que estaba hablando con Mola. Se estaban 'comiendo' Huesca. Mola decía 'las noticias son alarmantes, está muy mal la cosa'. Franco le respondió 'sale adelante. La aviación estará ahí cuando amanezca, quiero la aviación entera sobre Huesca cuando amanezca'. Yo llevaba toda la aviación en un cuaderno, camiones, aviones, bombas, hombres. Había que movilizar todo lo de Burgos, Vitoria, Ávila y demás sitios por la noche sin orden concreta, 'a lo que vieran ellos, que tirasen las bombas donde vieran'. Al terminar iban a tomar tierra en Zaragoza, donde no había buen campo. Lo conocía porque había estado allí, pero en el antiguo campo de tiro había un sitio muy despejado. Salieron desde Burgos los que iban a instalar el nuevo campo. Plantaron su tienda, gasolina, bombas, etc, de forma que tomaban todos allí y volvían a Huesca a bombardear. El aeródromo de Zaragoza nació así, por teléfono y en una noche, exactamente donde luego acabo instalándose el aeroclub.

Acabé la guerra mandando el 6º Grupo de Saboyas, que quedó después destinado en Granada. Se iba a formar el Ministerio del Aire y a crearse el Ejército del Aire. Yo pedí permiso para ir a Cuba, viaje que hice vía Nueva York, donde saludé a las personas que nos habían ayudado.



LOS CIMIENTOS DEL PRESENTE

Al volver de ese viaje todavía no se había organizado el nuevo ministerio. Kindelán me había dicho que me reservaba un puesto cerca de él, pero, por razones de distribución de mandos, Kindelán no fue Ministro del Aire, cosa que no se esperaba. Fue Yagüe, con Barrón de Subsecretario. Yo me volví a Granada a esperar ordenes, pero no estuve ni un día, porque al llegar tenía un mensaje de Yagüe. Me

El general Francisco Vives Camino entre los generales Rubio y Puigcerver en uno de los últimos actos a los que asistió.



dijo que le habían informado bien de mí, que le era útil en infraestructuras, y me nombró Director General de Infraestructuras, donde estuve casi 10 años.

El problema era tremendo. Teníamos campos ocupados por las necesidades de la guerra y había que hacer rápidamente un plan de lo que se iba a quedar y lo que se iba a devolver, a la vez que había que estudiar cómo iba a ser la nueva organización, qué regiones y bases, qué fuerzas necesitábamos, alojamientos, donde íbamos a hacer el ministerio...

Para el Ministerio elegimos la antigua cárcel modelo, que había sido derruida y estaba abandonada, era una escombrera en terrenos del ayuntamiento. Conté con arquitectos muy buenos, como Gutiérrez Soto, que había estado movilizado como teniente en la guerra y lo hicimos con gran carencia de materiales de construcción y de todo a causa de la guerra mundial.

En 1942 obtuve el Título de Ingeniero Aeronáutico-Especialista en Aeronaves. Fui profesor de aeropuertos en la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos, que ya era civil. Entonces no había libros ni doctrina sobre aeropuertos en ninguna parte. En un viaje a Alemania los alemanes me dieron algunos proyectos de aeropuertos suyos, los ingleses los hacían a su manera y en 1944, en la primera conferencia de aviación civil en Chicago, que formó la IATA, una de las cosas que tratamos fue normas sobre aeropuertos y pistas.

En un viaje particular posterior, encontré en un kiosco americano un libro sobre aeropuertos, me lo traje y lo canibalizamos, hicimos un 'fusilamiento ilustrado' del libro, del que luego salió el de Pedraza, que me sustituyó en la clase.

La aviación cambió en pocos años con los reactores, aumento de velocidades y de peso. Se afianzó la pista única, mientras que antiguamente se volaba con medios más pequeños y las velocidades laterales del viento tenían más importancia relativa. Había que tener varias alternativas, por eso el aeropuerto ideal era el aeropuerto sartén, que se podía entrar en todas las direcciones.

En 1949 fui nombrado Secretario General del Ministerio del Aire y, para hacer el mando antes de ascender a General siendo Gallarza ministro, fui a mandar el Primer Regimiento en Alcalá de Henares.

En 1954 pasé a ser Director General de Instrucción, donde estuve 4 años, 2 de coronel y 2 de general. Era cuando empezábamos a aplicar la instrucción según los procedimientos de los americanos. Se habían hecho aquí 27 escuelas y había que reformar las especialidades para adaptarlas a los reactores. Era complicado, yo decía a los americanos 'los millonarios tienen una criada para cada cosa, aquí tenemos una para todo'.



Francisco Vives en su casa, en una de las charlas que mantuvo con personal del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire con motivo del Programa Tempus.

En 1958, como General de División, fui Segundo Jefe de la Región Aérea Pirrenaica y Jefe del Sector de Zaragoza, pasando en 1962 a ser Jefe de la Zona Aérea de Baleares. En aquella época agrandamos el Aeropuerto de San Luis-Mahón con los 'penitos', reclusos de un penal militar, a los que se les pagaba un jornal entero y estaban mejor. Nos ocurrió que tuvimos que realojar a unas familias por las obras y... se les metió en la cárcel civil, que estaba vacía.

En 1966 pasé a la Situación B al cumplir la edad reglamentaria y dirigí el patronato de casas que habíamos fundado desde la nada en el año 47, cuando no había un solo pabellón en la aviación y empezamos comprando una casa que estaba en obras al lado de la calle Quintana, en Madrid, y en 1970 pasé definitivamente a la Reserva, aunque hasta hoy siempre he tenido cosas que hacer.

Esta es, en resumen, mi vida, que he desarrollado a lo largo del siglo XX, unido y participando en lo que he podido a esta conquista del aire que es un triunfo de la humanidad, habiendo logrado que el hombre vuele y domine el aire. Una aspiración humana hasta ahora no conseguida.

A vosotros, los que llegáis en plena fuerza y en pleno poderío a rematar este broche que pasa para la posteridad y que es la mayor conquista hecha por los mejores para todos los demás, os saludo con todo el cariño y con toda admiración y respeto, yo que conocí sus principios en el comienzo del pasado siglo.