

Valor heroico

Once Laureadas en el cielo marrueco

EMILIO HERRERA ALONSO
Coronel de Aviación

"Los buenos soldados nunca mueren, sólo se desvanecen en la distancia."

General Mac Arthur

LA REAL Y MILITAR ORDEN DE SAN FERNANDO

LA Orden Nacional de San Fernando —como originariamente se denominó— nació en la gaditana isla de León, por Decreto de las Cortes allí reunidas, el 31 de agosto de 1811, mientras España entera luchaba para expulsar de su suelo a los invasores ejércitos imperiales. El propósito de aquéllas era **"establecer en los premios un orden regular"**, para así **"excitar al noble amor patriótico"**, haciendo que **"sólo el distinguido mérito sea convenientemente premiado y que nunca pueda el favor ocupar el lugar de la justicia"**. La disposición establecía, fijaba, aclaraba y detallaba multitud de casos —y con ellos, variantes de la recompensa— según el grado y arma del ejecutante del acto que habría de ser, precisamente, "distinguido".

Las circunstancias por las que nuestra patria atravesaba en los primeros años de vida de la Orden, hacen muy difícil el estudio de ésta en sus comienzos, pero se considera que la primera Cruz le fue concedida a don Hipólito de Silva y de la Hera, siendo alférez de Caballería, **"por haberse batido cuerpo a cuerpo con 10 Dragones enemigos y haber hecho prisionero al oficial que los mandaba"**, en julio de 1809, fecha anterior a la de creación de la Orden, y la concesión se hizo por R.C. de 18 de diciembre de 1816.

Pasarían más de cien años, y habría de sufrir numerosas correcciones el Reglamento antes de que un aviador ingresara en la Orden del **Valor heroico**, ya que hasta la importante modificación que aquél experimentó por R.D. de 5 de julio de 1920 en que por vez primera, y en sus artículos 58.º y 59.º se definían las acciones que con aparatos de Aviación y Aerostación podían dar derecho a la Cruz de San Fernando, ello no era posible.

Hubo de ser aplicado este Reglamento de 1920, con efecto retroactivo, para conceder las primeras Laureadas a aviadores, y desde noviembre de 1913, fecha en que entró la Aviación en la historia de las guerras, hasta julio de 1927 en que pacificado Marruecos se dio por terminada la guerra de los 121 actos heroicos que fueron premiados con Cruces Laureadas de San Fernando, 11 fueron realizados por aviadores, lo que dado el exiguo número de éstos y su gran desproporción respecto al de combatientes de las otras armas y servicios del Ejército español de Marruecos, las que en el aire se ganaron hablan muy elocuentemente del valor, abnegación y espíritu de entrega de aquellos que con tanta gloria escribieron las primeras páginas de la historia de lo que hoy es el Ejército del Aire.

BARREIRO Y RIOS. EL CIELO SE TIÑE DE SANGRE POR PRIMERA VEZ

EN el otoño de 1913, por primera vez en la historia de la Aviación, una escuadrilla de aeroplanos intervenía en operaciones de guerra.

No era muy halagüeño el panorama que Marruecos presentaba: en la zona occidental, España había ocupado pacifi-

camente el 19 de febrero de aquel año, la plaza de Tetuán —la **Titauen L'Baida** cantada por Pedro Antonio de Alarcón con ocasión de su conquista por el ejército español medio siglo antes—, pero la rebelión contra los españoles, iniciada en los picachos del Zinat a caballo de las kabilas de Uad Ras y Beni Messauar, se había extendido por toda la áspera y extensa región de Yebala, y su abanderado, el Cherife Muley Ahmed el Raisuni —el "Sultán de la montaña", como sus partidarios le denominaban—, que de amigo que había sido de España se había tornado en acérrimo enemigo, había sabido incrementar sus fuerzas atrayendo a muchos que antes le habían sido hostiles. Constituido en caudillo de la "guerra santa" contra los cristianos, este verdadero **Señor de Yebala** convocó una reunión de notables rebeldes en el Yebel Alam, "la Meca del Mogreb" para los yebliés porque en su cresta, bajo la sombra de una milenaria encina, se encuentra la sepultura de Sidi Muley es Selam Ben Mecchix, el santo más venerado del Mogreb. De esta reunión salió la resolución de organizar nuevas harkas con las que El Raisuni aseguró que echaría de Marruecos a los cristianos.

Pronto los rebeldes comenzaron a hostigar a los españoles, llegando con sus agresiones hasta el pie de los muros de Tetuán; el Alto Comisario de España, general Alfau, velando por la seguridad de la plaza, decidió ocupar algunos puestos en torno a la ciudad, de los que el más alejado de ella era Laucién que, en una rápida operación, se tomó y fortificó, quedando en él un batallón de Cazadores y una batería de montaña. Desde este espolón clavado en el territorio rebelde, se lanzaban pequeñas operaciones de castigo contra los seguidores del Raisuni, con objeto de que al verse indefensos y a merced de los españoles, se apartaran de la órbita del inquieto cherife. No obstante, la agitación aumentaba en el campo, siendo cada vez más frecuentes y osadas las agresiones a posiciones, patrullas y convoyes que, sin ser graves, causaban intranquilidad y dolorosas bajas.

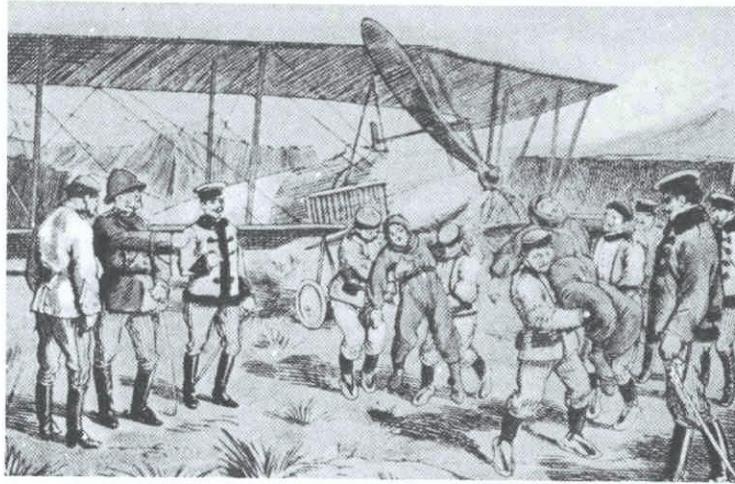
Nombrado en agosto el general Marina, Alto Comisario, inició su mando con algunas energías aunque limitadas operaciones que dieron lugar a pequeños combates con los que se fue alejando a los rebeldes de la plaza.

El 28 de octubre de aquel 1913, con objeto de incrementar los medios con que llevar a cabo aquella política, llegó a Marruecos, por ferrocarril y barco, procedente de Madrid, una escuadrilla de aeroplanos al mando del capitán Kindelán, compuesta por nueve pilotos y siete observadores, y dotada con once aparatos —cuatro biplanos **Maurice Farman**, cuatro biplanos **Lohner "Pfeil B-1"** y tres monoplanos **Nieuport 2**—. La unidad se estableció en el campamento de Adir, no lejos de la plaza de Tetuán, en la llanura de Sania Ramel delimitada por los ríos Martín y Xexera, cerca de su confluencia. Allí quedó lista en pocas horas, dispuesta a escribir las primeras páginas de la historia de la Aviación marcial.

Los vuelos de guerra se iniciaron el 3 de noviembre, y el 19, apenas dos semanas después, el cielo de Marruecos conocería el heroísmo de los aviadores españoles que lo teñirían con su sangre. El Mando necesitaba información sobre los núcleos rebeldes establecidos en la ladera septentrional del

monte Cónico, a unos 10 kilómetros de Tetuán. El tiempo era malo, con nubes bajas y amenazando lluvia, condiciones que hacían casi prohibitivo el vuelo de aquellos frágiles aparatos, pero había que realizar la misión, y el capitán Kindelán se la asignó al biplano **Farman** n.º 1, pilotado por el teniente Julio Ríos Angüeso y llevando como observador al capitán Manuel Barreiro Alvarez. Despegaron y se dirigieron al objetivo al que llegaron en pocos minutos; la baja capa nubosa y la necesidad de localizar los grupos enemigos bien enmascarados en la espesa **gaba**, hizo a Ríos descender hasta casi tocarla con las ruedas, volando el lento biplano más bajo que las guardias enemigas que dominaban con su fuego al **Farman**. Localizados los grupos de moros, y realizado por Barreiro el correspondiente croquis, ya tenían los aviadores la información que habían ido a buscar y se disponían a regresar, cuando una descarga de **Lebel** de los certeros tiradores yebllés alcanzó de lleno el aeroplano, hiriendo de gravedad a ambos oficiales, con un balazo en el pecho a Barreiro, y a Ríos con dos, uno en el vientre y otro entre las piernas.

No perdieron la cabeza los heridos, y Ríos, pese a lo doloroso de las lesiones y a la pérdida de sangre que le debilitaba minuto a minuto, inició el regreso, decidido a completar la misión haciendo llegar al Mando los resultados del reconocimiento, y con un tremendo esfuerzo, y animado por Barreiro



*El capitán Barreiro y el teniente Ríos son transportados en brazos, desde el avión al puesto de socorro en versión de un cromo infantil de la época. Curiosamente, el aeroplano representado no es un **H. Farman**, sino un **Lohner "Pfeil" B-1** al que se le ha dibujado una descomununal hélice.*



Manuel Barreiro Alvarez.

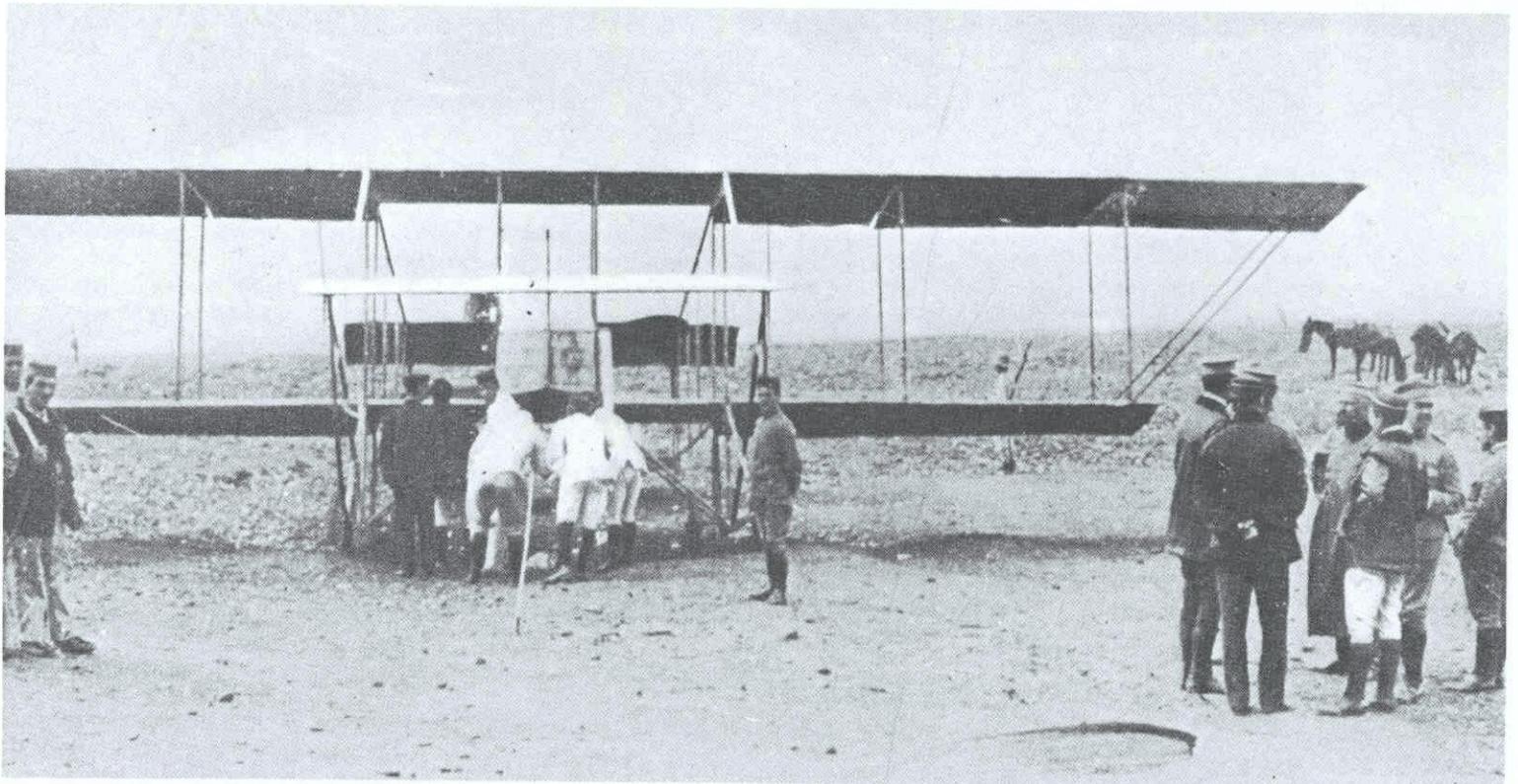


Julio Ríos Angüeso.

para quien también la misión estaba antes que su propia vida, llegó al campamento principal y en él tomó tierra, entre tiendas, armas, hombres y ganado, sin causar el menor daño en el campamento ni averías en el aeroplano, aunque ambos aviadores hubieron de ser sacados del aparato, desvanecidos y en estado gravísimo.

En uso de sus atribuciones de Jefe Supremo del Ejército, el Rey ascendió a ambos aviadores al empleo inmediato, felicitando a ambos por su heroico comportamiento, y ordenando se abriese el correspondiente juicio contradictorio por la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando.

Una R.O.C. de 10 de julio de 1914, denegaba a Ríos y a Barreiro el ingreso en la Orden del "valor heroico", y no por falta de méritos para ello, sino por estimar el Consejo Supremo de Guerra y Marina que los hechos realizados por estos dos aviadores no entraban de lleno en los requisitos exigidos por el reglamento de la Orden, de 18 de mayo de 1862, vigente a la sazón. Naturalmente, en aquella fecha no podía prever ningún reglamento, hechos realizados en el aire. Una importante modificación de aquél, puesta en vigor por R.D. de 5 de julio de 1920, dio pie para reabrir el expediente iniciado en 1913, y con fecha 12 de agosto de 1921, a Ríos, y de 27 de septiembre del mismo año, a Barreiro, se les concedió a ambos el ingreso en la Orden de San Fernando.



*En el lugar en que tomó tierra **Ríos**, algunos oficiales observan los **impactos** recibidos por el **M. Farman** n.º 1.*

MARTINEZ PUCHE: EL SOLDADO DE ZELUAN

LOS años siguientes fueron de poca actividad bélica en Marruecos; en 1914 estalló la Guerra Europea, y durante ella mantuvo España en su zona de protectorado una política en que, sin comprometer su nada fácil neutralidad en el conflicto que asolaba Europa, nuestra bandera fuera respetada y la autoridad acatada, y para ello, desde fuertes posiciones establecidas en torno a las plazas de Ceuta, Tetuán, Arcila y Larache, en la zona occidental, y a lo largo de la línea del Kert, en la oriental, nuestras tropas únicamente llevaron a cabo operaciones "de policía". Acabada la guerra en Europa, y tal vez por la inercia generada en los años anteriores, se siguió una incomprensible política defensiva, dictada desde Madrid, que mantenía a las fuerzas en una desmoralizadora situación de inactividad no compartida por el enemigo que, con emboscadas a convoyes y aguadas, esporádicos ataques a las posiciones y actos de bandolerismo, provocaba un triste chorreo de bajas. Esto había llevado a la Aviación de Marruecos a quedar reducida a unos pocos aviones, repartidos entre los aerodromos de Tetuán, Larache y Zeluán.

El general Fernández Silvestre, desde su llegada a Melilla como Comandante General, siguió una política radicalmente distinta, y en pocos meses, tras varias afortunadas operaciones, las tropas españolas se encontraron cubriendo en la zona oriental, una avanzada línea que distaba pocas decenas de kilómetros de la bahía de Alhucemas, objetivo anhelado desde muchos años antes. Pero la gran distancia a que el frente quedaba de Melilla, con el consiguiente alargamiento y débil protección de las líneas de abastecimiento, dio lugar en julio de 1921 a que el fracaso en auxiliar a la sitiada posición de Igueriben, permitiera a Abd el Krim el Jatabi sublevar contra España a las kábilas y forzar la desastrosa retirada de Annual, y con ella el desplome de la Comandancia de Melilla que llevó a las harkas enemigas hasta los alledaños de la plaza. El aerodromo

de Zeluán quedó sitiado, muy en el interior del territorio que de la noche a la mañana se había tornado enemigo, y en él se perdieron todos los aviones de la zona oriental —una escuadrilla de biplanos **De Havilland 4**— que hubieron de ser destruidos por los últimos defensores del aerodromo para que no cayeran en manos rifeñas.

Pero antes de que las huestes de Abd el Krim se apoderaran del aerodromo al ser aplastada la débil guarnición, se realizó en él un hecho que dio lugar a la tercera Laureada ganada por los hombres de la Aviación, y esta vez —la única que no fue en vuelo— el héroe fue un modesto soldado: Francisco Martínez Puche.

El 24 de julio quedó el aerodromo cercado por el enemigo, lo mismo que la alcazaba próxima, pero ambas posiciones, aunque aisladas entre sí, lograron mantener un precario enlace.

No eran muchos los víveres con que contaba el aerodromo de Zeluán al comenzar el asedio, y el día 28, además de escasear las municiones de guerra se acabaron las de boca, por lo que el teniente Vivanco, jefe de la defensa, pidió por medio del heliógrafo al jefe de las fuerzas que defendían la alcazaba, víveres y municiones para continuar la resistencia del aerodromo, contestando aquél que podían ir a buscar ambas cosas, pero que en la alcazaba carecían de agua, siendo necesario que les hicieran llegar tan vital recurso.

Martínez Puche, que desde el principio del asedio se había presentado voluntario para todo aquello que comportaba grave riesgo, se ofreció para acompañar al conductor del autoaljibe que, cargado de agua, habría de recorrer el largo y muy batido kilómetro que separaba el aerodromo de la alcazaba.

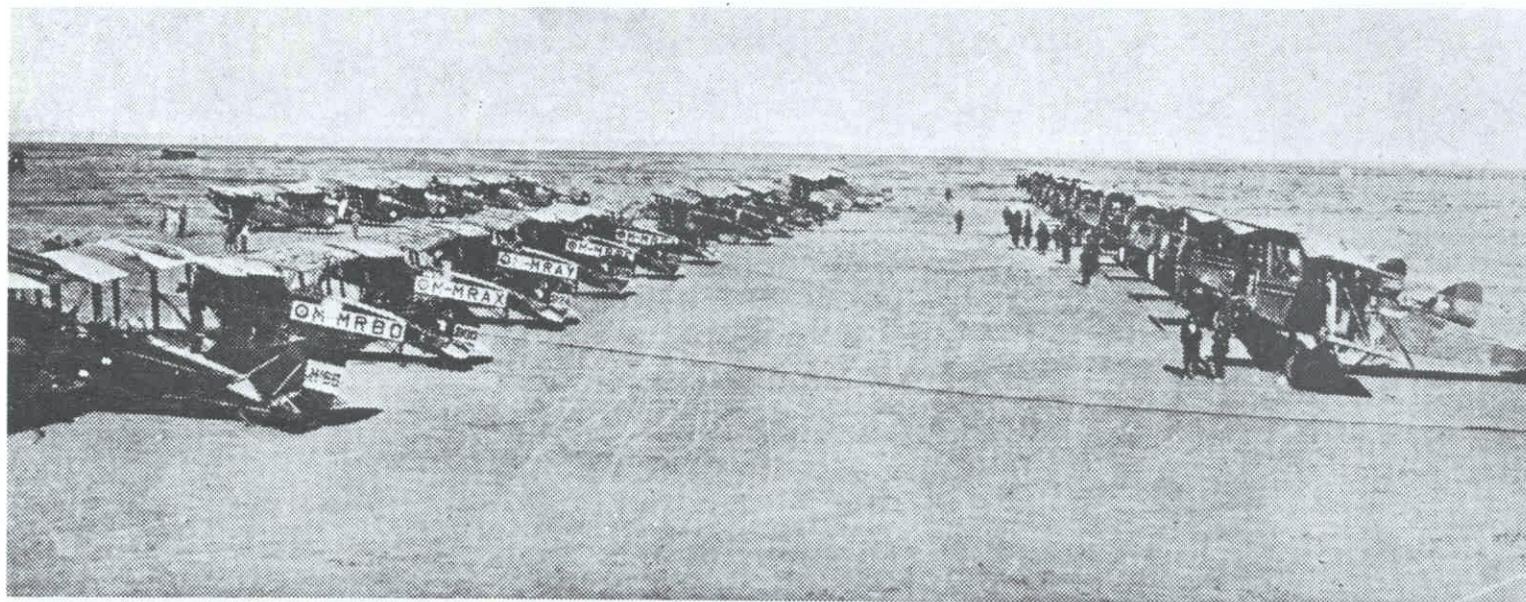
Lanzado el vehículo a gran velocidad, desafiando el nutrido fuego de los moros y amparados por el que desde aerodromo y alcazaba se hacía tratando de cubrirlos, lograron cruzar el poblado y la estación del ferrocarril, ocupados por el enemigo, pasar el puente sobre el arroyo Zeluán y penetrar en



Cosechas recogidas en Beni Urriaguel, incendiadas por la Aviación



Francisco Martínez Puche.



El aeródromo de Nador en 1922.

la alcazaba cuyo portón se cerró tras salvarlo el vehículo. Se descargó el agua, y con algunas municiones y víveres sobre el auto-aljibe, emprendió éste el regreso, marchando a gran velocidad hasta llegar al terraplén de la vía férrea donde, centrados por los disparos de los tiradores rifeños que estaban al acecho, quedó el vehículo parado, muriendo ambos soldados. Un pelotón de caballería que salió al galope para auxiliarlos si aún estuvieran con vida, recogió los gloriosos cuerpos y los trasladó al aerodromo por ser allí enterrados; fueron asimismo recuperados por los jinetes los víveres y municiones llevados hasta allí a tan elevado precio.

Con bastante retraso, en abril de 1925, se abrió el expediente de juicio contradictorio, y por R.O. de 11 de julio de 1929, le fue concedida la Cruz Laureada de San Fernando al heroico soldado, Francisco Martínez Puche, el único hombre de la Aviación que la ganara, **pie a tierra**, en Africa.

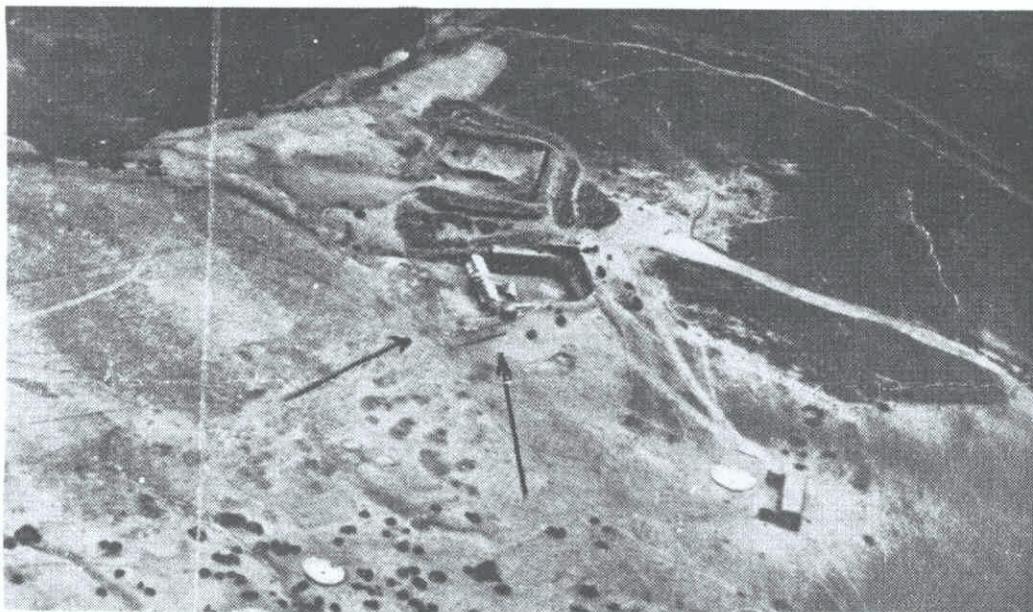
CUATRO LAUREADAS EN 1924

EL año 1924 vería a cuatro aviadores ganar la codiciadísima Laureada. Ya desde mediados del año anterior, terminada la que se conoció como "campaña de desquite" en la que se recuperaron todas las posiciones perdidas en los trágicos días de la retirada de Annual, se habían paralizado las operaciones, y la acción de las tropas se reducía a mantener las posiciones y asegurar los convoyes; el enemigo se beneficiaba de esta situación que habría sido excelente para Abd el Krim si no hubiera sido por la Aviación que en vuelos

constantes, con tiempo bueno o malo, penetraba profundamente en el territorio de la fantasmal República del Rif, bombardeando aduana, disolviendo zocos e incendiando cosechas, manteniendo con ello un clima de temor que hacía vacilar la lealtad de la población hacia el "emir rifeño"; éste, para levantar la moral de las kabilas a él sometidas, trataba de hacer creer a sus castigados habitantes que no tardaría en tener aeroplanos, y la **Aviación del Rif** haría sufrir a las plazas españolas tanto como ellos sufrían. El mando español supo que un piloto galo había llevado en vuelo a "algún lugar del Rif" a mediados de marzo, un aeroplano que Abd el Krim había adquirido en Francia. Los aviadores buscaban con ahínco al escondido avión, y habían comprometido su honor en que no cayera una sola bomba en las plazas españolas.

Los reconocimientos aéreos tuvieron éxito, y el día 22, un **Bristol** descubrió al avión en Tizzi Moren, en la kabila de Bocoya, a más de 100 kilómetros del frente, observándose en las fotografías que se tomaron, que se trataba de un biplano que estaba cubierto de ramaje y amparado en una excavación practicada en un montículo, junto a un campo que se veía estaban explanando. Tanto el aparato como el montículo, estaban rodeados de emplazamientos de ametralladoras.

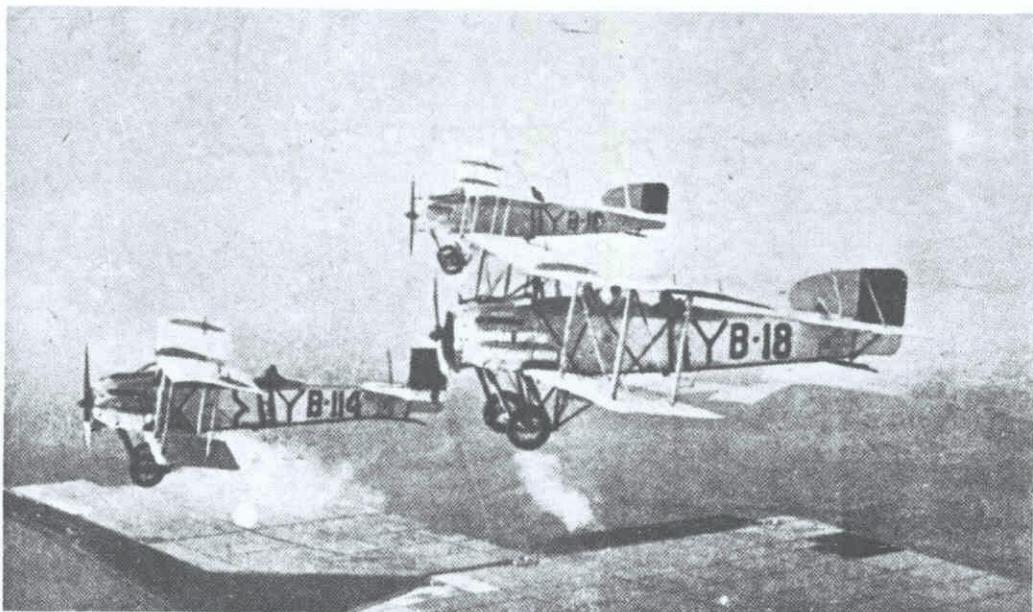
En las primeras horas del día siguiente, en un espectacular ataque con bombas y fuego de ametralladora, quedó destruido el aparato y se batieron los nidos dispuestos para protegerlo. Durante el ataque, el teniente Juan Antonio Ansaldo Vejarano, que con su acostumbrada acometividad rozaba el suelo en sus pasadas para así precisar los blancos, resultó alcanzado en un muslo por una bala rifeña, pero firmemente



Avión enemigo localizado en **Tizzi Moren** (Bocoya).



Juan Antonio Ansaldo Vejarano.



Los **Breguet XVI A-2** vuelan en socorro de **Solano**.



José María Gómez del Barco.



Valle del Uad Lau. Al fondo el monte Magot. En segundo término. Solano.



Ramón Ochando Serrano.

decidido a finalizar la misión, ordenó al observador que siguiera arrojando las bombas, una a una, dando para ello una pasada tras otra, a muy baja altura, hasta que supo que no quedaban más bombas y se había agotado el último tambor de munición, emprendiendo entonces el regreso al aerodromo; pero la pérdida de sangre le iba debilitando, y tras 40 minutos de vuelo, y habiendo alcanzado las líneas españolas, tomó tierra en Tafersit sin causar daño al **De Havilland** del que fue sacado en estado gravísimo. Siete meses tardaría Juan Antonio Ansaldo en volver a prestar servicio.

Por su heroica actuación fue propuesto para la Cruz Laureada de San Fernando que le fue concedida por R.O. de 7 de diciembre de 1926.

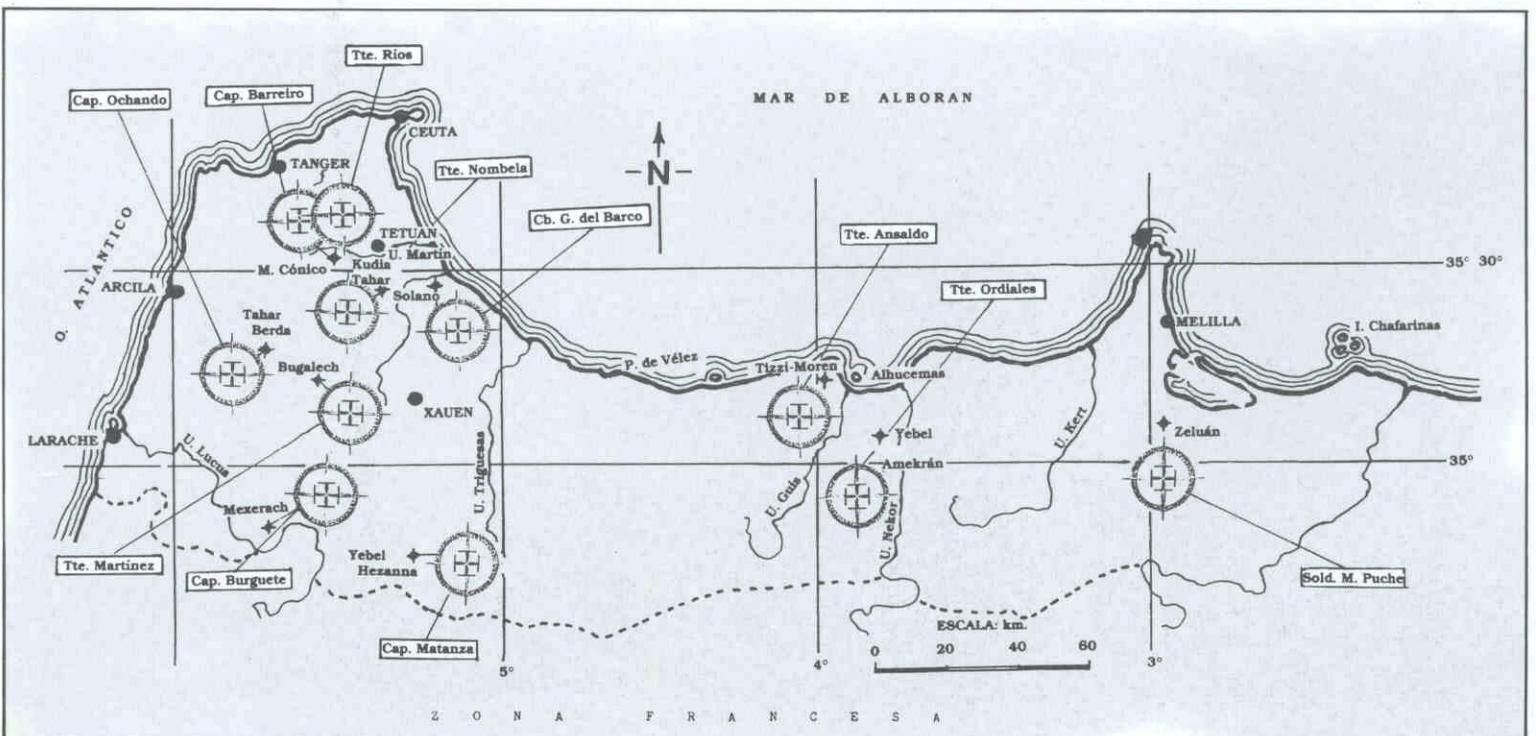
Aquel verano de 1924 vería surgir en la zona occidental de Marruecos a un nuevo cabecilla, Ben Mohamed Ozman "El Heriro", que, tras romper con el Raisuni al que en un primer momento había unido sus fuerzas, se puso en contacto con Abd el Krim y se lanzó contra la línea española del Lau; ante el éxito inicial que obtuvo, se decidió el caudillo rifeño a apoyarle, y envió a la región occidental 7.000 askaris bien armados e instruidos con los que, reforzado el Heriro, cercó numerosas posiciones españolas. Fue preciso proceder al repliegue de los puestos avanzados e incluso de las posiciones más occidentales.

La Aviación desarrolló en aquella etapa de la campaña una tremenda labor, tanto para proteger a las guarniciones que

combatiendo se replegaban, como para apoyar con su fuego y abastecer desde el aire a las posiciones que, largo tiempo cercadas por nutridas harkas, se defendían con tenacidad y heroísmo.

La situación en la línea del Lau que el mando español había decidido conservar, era muy grave, y crítica la de algunas posiciones de ella. En las operaciones de apoyo a Kobba Darsa habían sido derribados cinco aeroplanos; la posición de Chen-tafa, incendiada por los rebeldes con fuego de cañón y granadas de mano, había sucumbido sin poder recibir socorro. El 21 de agosto, la de Solano se encontraba al límite de su capacidad de resistencia, careciendo totalmente de agua, por lo que de el aerodromo de Sania Ramel despegaron a primera hora los **Breguet XIV** de la escuadrilla del capitán Capaz, unos con la misión de arrojar barras de hielo en la posición, y con la de realizar la protección de aquéllos, los demás.

El cabo José María Gómez del Barco, piloto del avión n.º 114, recibió la orden de proteger al jefe de escuadrilla en sus maniobras de aprovisionamiento, por lo que al llegar a Solano, se tiró a ametrallar unos trincherones, muy próximos a la posición, desde los que fueron recibidos los aviones con violento fuego de fusil y ametralladora; disparando en vuelo rasante, evolucionó para atraer sobre sí los disparos de tierra, consiguiendo que el capitán Capaz, amparado por su valiente y hábil labor, pudiera descender sobre la posición, y en repetidas pasadas meter en el interior del reducido recinto los sacos con



las valiosísimas barras de hielo, aunque el avión de Gómez del Barco resultara alcanzado repetidamente por el fuego enemigo. Cambió su objetivo Capaz para dirigirse a abastecer la avanzada, y asimismo cambió el 114 para mejor protegerle. Lo que ignoraba el capitán —y la actitud de Gómez del Barco no daba pie para suponerlo— era que a poco de iniciar el ataque, un proyectil había alcanzado a aquél en la sien izquierda, cerca del ojo, y que poco después otro balazo le había atravesado el hombro derecho, no obstante lo cual logró que su labor, valiente, audaz e inteligente, resultara tan eficaz que el aparato por él protegido acabara con éxito total su misión, sin recibir un solo impacto.

Terminados los lanzamientos por el capitán Capaz, que no llegó a darse cuenta de la situación del piloto del 114, le indicó que podía regresar, y aunque el alférez observador le indicó la conveniencia de que tomara tierra en el aerodromo eventual de Uad Lau, a pocos kilómetros de Solano, Gómez del Barco decidió regresar a Sania Ramel donde logró tomar tierra sin daños, aunque casi desangrado, por ambas heridas que fueron calificadas de graves.

Fue ascendido Gómez del Barco a sargento y propuesto para la Cruz Laureada de San Fernando que le fue concedida por R.O. de 26 de octubre de 1925.

En la zona de Larache el repliegue se inició, a comienzos del otoño, por las posiciones de la kabila de Beni Arós donde tan a propósito resultaba el montañoso y boscoso terreno, y la rebeldía era más virulenta.

En este teatro de operaciones, y apenas un mes después de ganar la Laureada el cabo Gómez del Barco, se hacía acreedor a otra el capitán Ramón Ochando Serrano. El 26 de septiembre, la columna del general Riquelme trataba de recoger las guarniciones de las posiciones de Rof, Tahar Berda y García Acero, para lo que desde el día anterior libraba duros



La Aviación apoya una carga de la caballería.



Ricardo Burguete Reparaz

combates contra los numerosos rebeldes que, bien fortificados a lo largo del itinerario que la columna había de seguir, se oponían a su avance.

En las primeras horas de aquella fría mañana despegaron del aerodromo de Auámara tres biplanos **De Havilland DH-4** de la escuadrilla "**Napier**". La misión asignada a estos aviones era la de apoyar el avance de la columna Riquelme y bombardear las trincheras que los rebeldes tenían ocupadas en torno a Tahar Berda y García Acero, y las concentraciones enemigas que se encontraran en las proximidades de la zona de combate.

El observador del avión n.º 63, que ya se había distinguido en la 2ª escuadrilla del Grupo **Bristol** en la zona oriental, era el capitán Ochando que, luego de realizar un somero reconocimiento, decidió atacar unas trincheras desde las que numerosos moros armados con ametralladoras, dominaban el camino que la columna española había de seguir para llegar a Tahar Berda, y cuando el avión descendía sobre ellas para arrojar las primeras bombas, un proyectil alcanzó a Ochando en el muslo derecho, fracturándole el fémur. Al darse cuenta el piloto de la gravedad de la herida, inició el viraje para regresar a Larache, pero no se lo permitió Ochando que, haciéndose con su corbata un torniquete que redujera la hemorragia, le ordenó que reanudara el ataque, pasando sobre el trincherón enemigo y destrozándolo de varias pasadas; cuando ya todas las bombas habían sido largadas, y los moros se desbandaban tras abandonar la trinchera, permitió el herido al piloto regresar, perdiendo en el aire la conciencia que ya no recobraría, y moriría el 12 de octubre en el hospital militar de Tetuán.

Abierto inmediatamente el expediente para la concesión de la Laureada, le fue concedida la preciada recompensa al capitán Ramón Ochando Serrano, por R.O. de 17 de mayo de 1928.

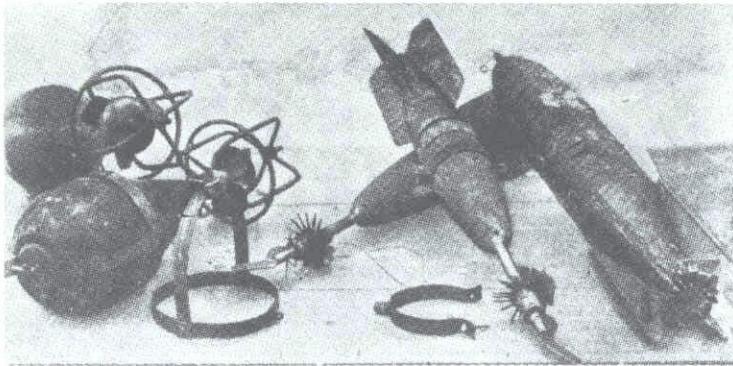
Apenas habían transcurrido dos semanas desde esta heroica acción, cuando otro aviador se haría merecedor a ingresar en la Orden de San Fernando.

Continuaba el repliegue de posiciones en la zona occidental, recogiendo sobre el Jemiz de Beni Arós las que se retiraban, y consolidando las que se conservarían, con las comunicaciones entre ellas totalmente aseguradas, procediéndose entonces a la evacuación del Jemiz. Para los aviadores fueron unas semanas muy duras en las que a las dificultades generadas por el abrupto y boscoso terreno y la bravura del enemigo, se había aliado una meteorología singularmente adversa, impropia de la época del año en que las operaciones se habían desarrollado, que había forzado a volar muy bajo, con mala visibilidad, fuertes vientos, turbulencia y violentos aguaceros. Pese a ello, la labor desarrollada por las escuadrillas fue de gran trascendencia, reconociendo el difícil terreno, amparando a las columnas en retirada, buscando al enemigo para batirle allí donde se hallara y protegiendo y abasteciendo de víveres, municiones, medicamentos y cuanto necesario fuera a las posiciones que habían de mantenerse.

El 9 de octubre era preciso reponer a todo trance las



*El aerodromo de **Sania Ramel**, en 1924.*



Bombas usadas por la Aviación española en Marruecos, en 1924



*Imposición de Laureada al **comandante Burguete** en Dar Riffien por el **Rey Alfonso XIII** (octubre 1927).*

comunicaciones entre los campamentos de Taatof, Teffer y Mexerach, cortadas por el enemigo, y para ello el Mando ordenó que desde el aire fueran atacados los grupos rebeldes que mantenían aisladas a las posiciones españolas; despegó de Auámara el biplano **Bristol**, n.º 57, pilotado por el capitán Ricardo Burguete Reparaz que se dirigió a Yahyuka donde se sabía que numerosos harkeños se habían concentrado; al llegar sobre el objetivo descendió, y en pasadas a muy baja altura, hasta casi rozar las adelfas que abundaban en el barranco, fue largando las bombas, una a una, mientras el observador vaciaba los tambores de las ametralladoras; quedaban únicamente dos bombas a bordo, cuando una bala de fusil hirió a Burguete en el vientre, y poco después, otra que rebotó en el blindaje por dentro, le perforó la fosa iliaca con gran desgarramiento de tejidos. El observador, alarmado por la gran cantidad de sangre que corría por el suelo de la cabina, sugirió regresar al aerodromo, pero el bravo capitán no quiso dar por terminada la misión sin haber arrojado las dos bombas restantes, en sendas pasadas, y saber que la última ráfaga había sido disparada. Sólo entonces decidió el regreso Burguete, al que únicamente un tremendo esfuerzo de voluntad mantenía consciente, y sabiendo en que si perdía el conocimiento moriría el observador en aquel avión que no disponía de doble mando, desistió de regresar a Larache y tomó tierra en Taatof, junto a la posición española.

En noviembre se abrió el expediente de juicio contradictorio para la concesión de la Laureada, y ésta le fue concedida por R.O. de 19 de julio de 1927.

HEROES EN EL CIELO DE KUDIA TAHAR Y EL YEBEL AMEKRAN

EN 1925 se iniciaría la etapa final de la larga y cruenta guerra que España libró en Marruecos en el primer tercio de este siglo; una potente fuerza de 20.000 hombres se disponía a desembarcar en la costa enemiga para ocupar la bahía de Alhucemas, objetivo anhelado desde muchos años atrás. A finales de agosto ya estaba todo dispuesto para lanzar la delicada operación, y sólo se esperaba el momento en que la meteorología, las mareas y la fase de la luna fueran mas propicias.

Abd el Krim el Jatabi, que conocía los propósitos y pre-

parativos españoles, y veía muy próximo el día en que nuestros soldados hollarían un territorio que siempre él había presentado a los suyos como inviolable, no había sido capaz de intuir donde ni cuando se produciría el desembarco, y sabiéndose impotente ante el inminente ataque español, decidió tomar la iniciativa golpeando en otro sector en el que un objetivo de evidente importancia —capturado o al menos, seriamente amenazado— atenuase el éxito español o incluso forzase a cambiar los planes y renunciar al desembarco.

Decidió en consecuencia romper el frente español en la posición de Kudia Tahar que constituía un saliente en la línea que por el sur protegía Tetuán, pensando que la capital del Protectorado en peligro, produciría los efectos deseados.

La guarnición de Kudia Tahar, al mando del capitán Zaracibal, estaba compuesta por una compañía de infantería y media batería de montaña: 150 hombres en total.

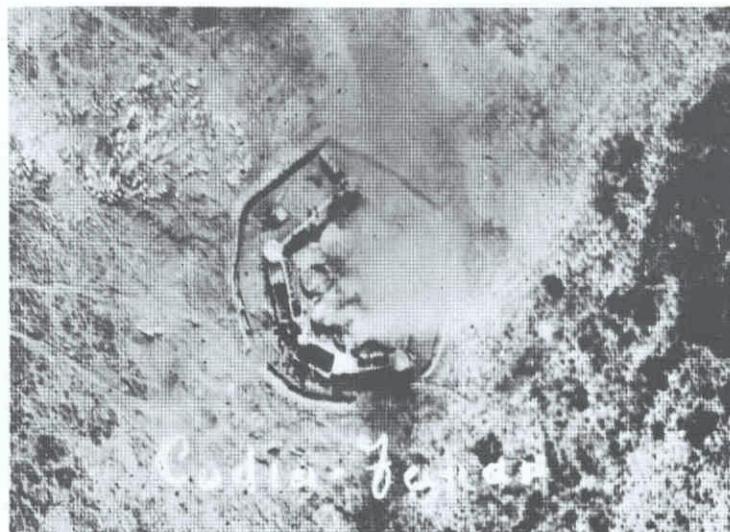
El ataque, dirigido por El Heriro, lo realizaría un harka de 4.000 hombres bien adiestrados, dotados de una docena de ametralladoras y siete piezas de artillería, y se inició con gran violencia al amanecer del 3 de septiembre, logrando que a la media hora se encontrara la posición ardiendo, con los depósitos de agua destrozados y con gran número de bajas.

Inmediatamente ordenó el general Primo de Rivera que el Grupo de sesquiplanos **Breguet XIX** se trasladara del frente oriental a Tetuán, y a las 9 de la mañana del 5, tomaban tierra en Sania Ramel los modernos aviones que, una hora después estaban bombardeando a los hombres de El Heriro. La labor de este Grupo y de las escuadrillas de Tetuán fue tremenda, y merced a ella tuvo éxito el derroche de heroísmo de los defensores y el enorme esfuerzo de las columnas de socorro que, finalmente, el 13, lograrían entrar en la posición. La necesidad de volar muy bajo, tanto para batir a los atacantes atrincheros a pocos metros de la posición, como para meter los abastecimientos en el reducido perímetro de aquélla, permitió a los moros derribar cuatro aeroplanos y causar heridas a seis tripulantes.

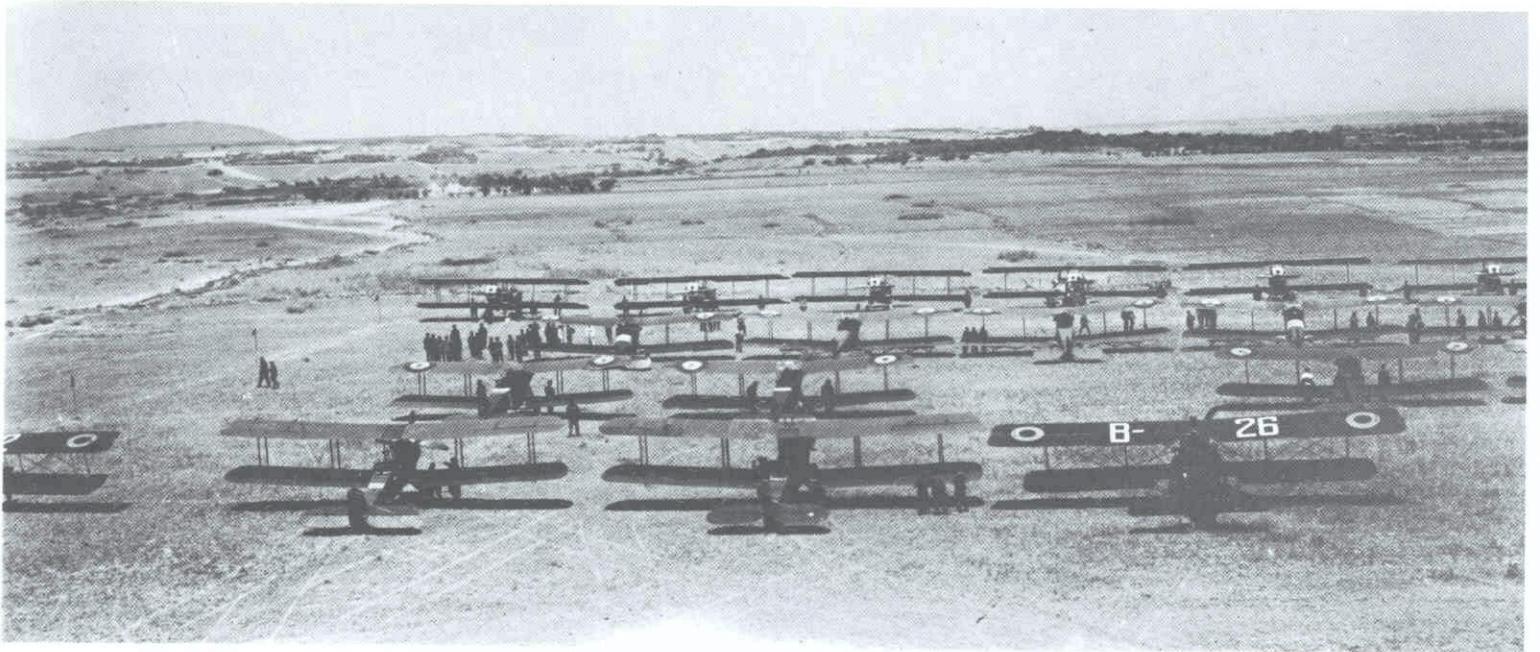
A primeras horas de la mañana del 9, un fuerte temporal de poniente hacía que los aviones permanecieran en tierra; a



*El Grupo de **Breguet XIX** dirigiéndose desde **Nador** a **Sania Ramel**, para prestar ayuda a Kudia Tahar.*



*La posición de **Kudia Tahar** en los primeros momentos del ataque.*



Ain Zoren. julio de 1926



Antonio Nombela Tomasich.



Estado de la posición de Kudia Tahar al llegar a ella las columnas de socorro el 13 de septiembre, tras diez días de resistencia.

media mañana se recibió la orden de que un aeroplano saliera para abastecer de hielo, municiones y material sanitario a Kudia Tahar, ya que sus defensores, al límite de su resistencia, necesitaban perentoriamente aquel auxilio. La misión le fue asignada al sesquiplano n.º 12 que llevaría como observador al teniente Antonio Nombela Tomasich. El **Breguet** sobrecargado y la turbulencia muy fuerte a la altura que habría de mantenerse para volar entre la áspera superficie de la montaña y el bajo techo de espesas nubes, hacían que fuera grande el riesgo de perder el dominio del avión, pero no obstante continuó el vuelo, decididos los aviadores a que los valientes de Kudia Tahar recibieran aquel fundamental socorro. Ya sobre la posición hubieron de descender hasta una decena de metros del suelo para que los bultos lanzados no cayeran en poder del enemigo que en algunos puntos se encontraba a menos de 15 metros de los derruidos parapetos. El avión, sin protección de otro alguno, recibía impactos en cada pasada; uno de los disparos alcanzó al teniente Nombela, atravesándole la columna vertebral y haciéndole un gran destrozo en el hueso sacro y en el paquete nervioso; perdió el conocimiento el herido, y el piloto, tras enderezar el avión, inició el regreso, pero Nombela, en una sorprendente recuperación, le hizo señas de que diera una nueva pasada en la que arrojó lo que aún quedaba por lanzar. La misión se había cumplido, los defensores de Kudia Tahar tenían elementos para prolongar su terca resistencia, y el **Breguet** n.º 12 tomaría tierra en Sania Ramel con Nombela moribundo.

Abierto el expediente para la concesión de la Laureada,

el teniente Antonio Nombela Tomasich ingresaría en la Orden del "valor heroico" por R.O. de 16 de noviembre de 1927.

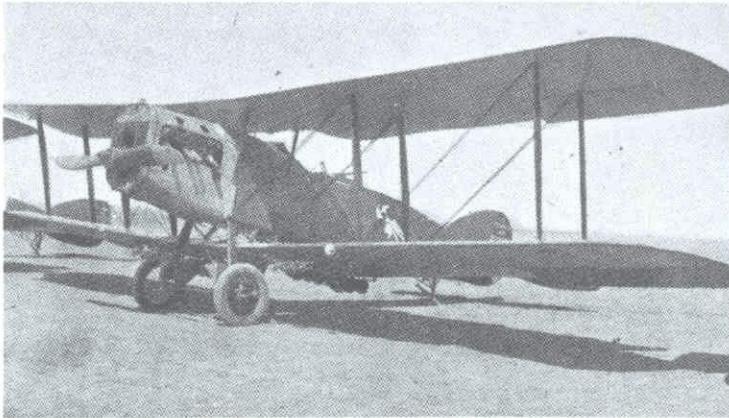
No consiguió Abd el Krim alterar los planes del general Primo de Rivera con su ataque a la línea defensiva de Tetuán, y así, el 8 de septiembre de aquel 1925, se iniciaba el ocaso de la fantasmal República del Rif, al desembarcar las tropas españolas en la costa de la kabila de Bocoya; allí, en las playas de Ixdain y La Cebadilla, y en las calas, Bonita, de los Frailes y del Quemado, al amparo de los cañones de la Flota y bajo la protección de 11 escuadrillas de la Aviación Militar, fueron desembarcando las oleadas de tropas que, a lo largo de las siguientes semanas, ampliaron las cabezas de playa hasta alcanzar, el 12 de octubre, la línea prevista para la estabilización del frente en espera de la primavera siguiente para continuar el avance. Pasaba esta línea por los contrafuertes meridionales del Yebel Amekrán, simbólico monte del que una vieja tradición rifeña decía que, "si los infieles llegaron algún día a alcanzarlo, los muyahedin (defensores de la Fe) serían derrotados y dominarían los cristianos la tierra de Beni Urriaguel por espacio de treinta años"

* Curiosamente se cumplió la profecía: el Yebel Amekrán fue conquistado el 2 de octubre de 1925; la kábila de Beni Urriaguel quedó totalmente ocupada y sometida en mayo de 1926. En 1956, treinta años después, los españoles la abandonábamos el alcanzar Marruecos su independencia.



De Havilland DH-4, con motor Rolls Royce de 300 CV.

El 1.º de octubre, sobre este abrupto y legendario Yebel Amekrán, escribiría una muy brillante página de la historia de la Aviación Militar, el teniente Senén Ordiales González que ya el año anterior había ganado la Medalla Militar sobre el Zoco el Had de Beni Buyahi. Aquel día, varios aviones llevaban a cabo vuelos de reconocimiento a lo largo de todo el frente, dedicando especial atención al mítico monte, tratando de descubrir



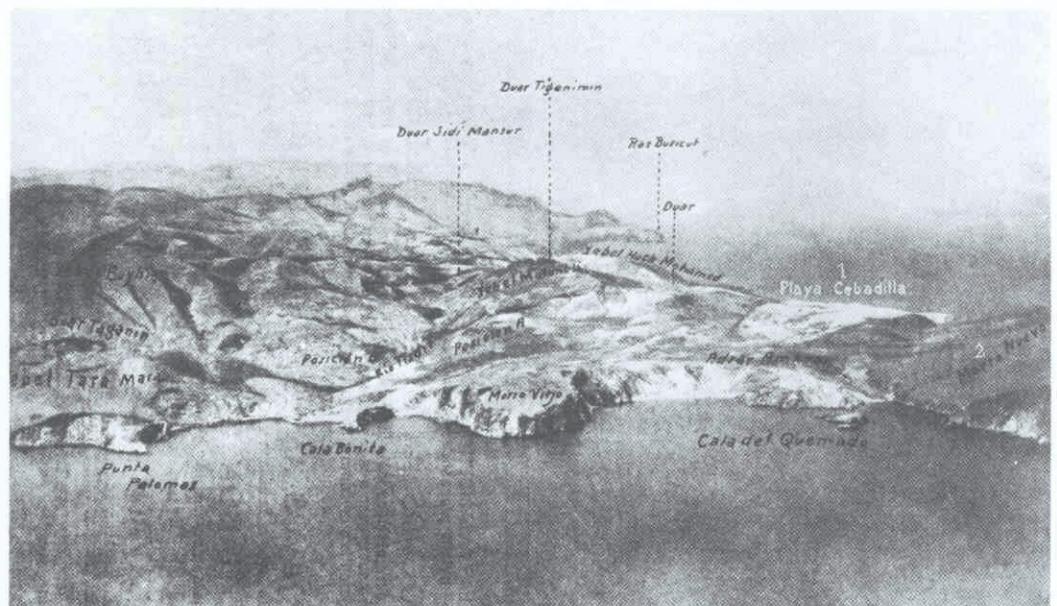
Bristol F2B, con motor Hispano-Suiza 8Fb de 300 CV.

entre sus ásperas breñas las posiciones enemigas. Era ésta una difícil labor, dado que las fortificaciones eran bastante elementales y el terreno, muy abrupto y cubierto de espesa vegetación, era apropiado para su enmascaramiento, lo que forzaba a los aviadores a realizar las misiones a baja altura, con el consiguiente riesgo de ser blanco de la fina puntería de los tiradores enemigos.

Senén Ordiales, a los mandos del **Bristol** n.º 15, observó que un grupo de moros arrastraba un cañón a través de un



Senén Ordiales González



Costa occidental de la bahía de **Alhucemas**. A la derecha de la fotografía, la **cala del Quemado**, cerca de donde tomó agua el **teniente Ordiales**.

claro, tratando de ocultarlo en la **gaba**; descendió hasta 30 metros del suelo, ordenando al bombardero que arrojara las bombas, de una en una, sobre el grupo rifeño, pero en la vegetación se ocultaban certeros tiradores que convirtieron al avión en centro de su fuego. En la segunda pasada recibió el piloto un tiro en la cabeza que le conmocionó ligeramente, pero recuperándose pronto, continuó los lanzamientos de bombas; otra bala le alcanzó la muñeca derecha seccionándole la arteria radial y provocando una fuerte hemorragia, pero él, improvisando un torniquete con un pañuelo que el bombardero le tendió, continuó sobre el objetivo hasta acabar las bombas y la munición de la ametralladora, regresando entonces y aterrizando cerca de la cala del Quemado, frente a los islotes, perdiendo el conocimiento apenas se paró el motor; había transcurrido media hora desde que le hirieran por segunda vez, y la pérdida de sangre había sido tanta que su estado era muy grave.

Ascendido a capitán por méritos de guerra, renunció al ascenso que le fue permutado por una Cruz de María Cristina. Abierto el expediente para la concesión de la Laureada, esta le fue otorgada por R.O. de 4 de mayo de 1927.

LA LAUREADA A TODA COSTA

EN una maniobra análoga a la intentada el año anterior en Kudia Tahar, Abd el Krim —cuya efímera república tenía ya las horas contadas— atacó por Beni Madam el 10 de mayo de 1926, tratando de paralizar las operaciones sobre Beni Urriaguel. El Heriro, al frente de una numerosa harka bien armada y equipada, atacó y quemó algunos aduare sometidos, fortificándose luego en puntos desde los que podía batir los pasos del río Martín, e impedir el paso de los convoyes españoles.

Esta situación fue aprovechada por los rebeldes de la kabila de Beni Messauar, y el día 11, atacaron a una harka amiga, no lejos de Dar Chaui. Decidido el Mando a no distraer tropas de tierra, la situación hubo de ser resuelta, como tantas otras veces, por la Aviación; para ello despegó de Sania Ramel la 2.ª escuadrilla de **Breguet XIV**, haciéndolo el Jefe de Grupo, comandante Rueda, como observador del aeroplano n.º 101 del que sería piloto el teniente Félix Martínez Ramírez, aviador de extraordinario arrojo y frío valor, que al llegar destinado a Marruecos había dicho: "**Me quedo aquí estampado contra una roca o gano la Laureada**".

Una vez en el aire los biplanos, volaron juntos hasta el fondak de Ain Yedida, separándose allí para cada uno ir a cubrir el objetivo que se le había asignado. El 101 se dirigió directamente a Bugalech, pero poco antes de llegar, en Taserut, avistó una importante concentración de harkeños enemigos, y sobre ellos se largó la primera bomba, dirigiéndose luego el avión a las alturas de Imamegait donde un grupo de indígenas trataba de conducir un rebaño de ganado vacuno en lo que sin duda era una razzia de los rebeldes contra los



Félix Martínez Ramírez



Breguet XIV A-2

poblados pacíficos; esto se confirmó al descender sobre ello el aeroplano y ser recibido por descargas de fusilería. Sobre la pista de Imamegait, en la que veían importantes grupos de gente armada, se arrojó una bomba, y al volver a pasar para arrojar otra, fue alcanzado el piloto por un disparo de fusil que le destrozó el codo derecho. El comandante Rueda trató de hacerse con el avión, pero no pudo por estar su palanca agarrada. Martínez, en un supremo esfuerzo sobre el dolor y la debilidad consiguiente de la pérdida de sangre, tomó la palanca con la mano izquierda, y diciendo al Comandante: "**voy a volver a pasar sobre ellos para que no se den cuenta de que nos han alcanzado**", bajó aún más, cruzando la densa cortina de fuego que formaban los harkeños, arrojando sobre ellos las últimas bombas que quedaban, y logrando que se dispersaran, unos, y abandonaran el ganado, los otros. Solo entonces se dirigió Félix Martínez a Sania Ramel donde realizó un aterrizaje difícil y poco vistoso, pero dejando el avión en el suelo, sin daños.

El teniente Martínez fue ascendido a capitán por méritos de guerra y premiado con la Cruz de María Cristina, ingresando en la Orden de San Fernando por R.O. de 25 de junio de 1928.

ATACAR HASTA EL ÚLTIMO ALIENTO

TERMINADA la guerra en el frente oriental con la rendición de la belicosa kabila de Beni Urriaguel y su consecuente ocupación, pudo el ejército español concentrar sus esfuerzos en Yebala donde, aunque con menos organización que la que los rifeños habían tenido, se batían con bravura los asrosies. El 16 de mayo, tras varios días de duros y persistentes bombardeos de las escuadrillas de Tetuán y Larache, la infantería española ocupaba el mítico Yebel Alam, destruyendo así la secular leyenda de la inexpugnabilidad del sagrado monte.

El 30 se dio el asalto a Bab Tazza, quedando el territorio rebelde reducido a una pequeña y muy abrupta zona de la kabila de El Ajmás, en la que estaban comprendidos los macizos del Yebel Hezzana, Yebel Tamgaia y Yebel Taaria. Pese a la desesperada y valerosa defensa que de estos fuertes reductos hizo, el enemigo no pudo impedir que el 4 de julio, luego de una intensa acción aérea, las vanguardias de la columna López Bravo pusieran el pie en el Yebel Hezzana, en la última operación cruenta de la guerra.



Felipe Matanza Vázquez

Informaciones confusas sobre la actitud de los moros, hicieron que el capitán Felipe Matanza Vázquez, Jefe del aerodromo de Auámara y del Grupo **Breguet XIX**, decidiera ir personalmente a conocer la situación, y tripulando como observador un avión de su Grupo, se dirigió a la zona de combate, siendo recibido el sesquiplano con descargas de fusilería al llegar al Yebel Hezzana. Ordenó Matanza al piloto que descendiera y entrara por las vaguadas para mejor reconocer al enemigo y, localizados los grupos hostiles, decidió repetir las pasadas bombardeando y ametrallando con demoledor efecto. En una de las pasadas, centrado el aeroplano por una descarga, recibió una muy grave herida en el pecho el capitán Matanza, lo que hizo que el piloto virara para regresar al aerodromo, pero el herido, haciéndole señas con su mano ensangrentada le ordenó que continuara las pasadas hasta acabar las bombas y la munición. Cuando unas y otra quedaron agotadas, indicó al piloto que podía regresar. Media hora después tomaba tierra el **Breguet** en Auámara, llevando a bordo el glorioso cadáver del Jefe del Grupo que, con un balazo que le atravesaba el pecho y le había producido la muerte, mantenía aún en sus crispadas manos el trinquete del lanzabombas.

Abierto inmediatamente el expediente para la concesión de la Laureada, le fue concedida por O. de 6 de noviembre de 1934.

Fue el capitán Matanza el último aviador muerto en la campaña de Marruecos, ya que seis días después de su muerte, el 10 de julio, ocupada y pacificada la zona española del Protectorado de Marruecos. "se cerraban las puertas del templo de Jano", dándose por terminada la cruenta guerra que durante dieciocho años, con distintos grados de violencia, tanta noble sangre española había hecho correr por los rescos barrancos y los abruptos montes del Rif de Yabala y de Gomara. ■

FUENTES CONSULTADAS

- Acedo Colunga, Felipe.—EL ALMA DE LA AVIACION MILITAR ESPAÑOLA. Madrid, 1928.
- Berenguer, general.—CAMPAÑAS EN EL RIF Y YEBALA. Madrid, 1928.
- Goded, general.—MARRUECOS: LAS ETAPAS DE LA PACIFICACION. Madrid, 1932.
- Gomá Orduña, José.—HISTORIA DE LA AERONAUTICA ESPAÑOLA. tomos I y II. Madrid, 1946. 1951.
- Hernández Herrera, C. y García Figueras, T.—ACCION DE ESPAÑA EN MARRUECOS. Madrid, 1929.
- Servicio Histórico Militar.—HISTORIA DE LAS CAMPAÑAS DE MARRUECOS, tomos II, III y IV. Madrid, 1951, 1981, 1981.
- Servicio Histórico Militar.—GALERIA MILITAR CONTEMPORANEA. tomo VI. Madrid, 1980.
- Documentación de los Grupos de Escuadrillas de Marruecos.—ARCHIVO GENERAL E HISTORICO DEL AIRE.
- Documentaciones personales.—ARCHIVO GENERAL E HISTORICO DEL AIRE.