

# Martínez de Baños: centenario de un pionero (1919-2019)

CARLOS LÁZARO ÁVILA

Miembro de Número del CASHYCEA:

Fotos (Salvo indicación expresa, Fondo Martínez de Baños. Archivo Histórico del Ejército del Aire, AHEA)



Ángel Martínez de Baños Ferrer Baños sonríe a la cámara desde el puesto de observador de este monoplano Etrich Taube tripulado por Carlos Alonso Illera. Cuatro Vientos, marzo de 1914

## Introducción

En las cercanías de la localidad soriana de Benamira se yergue una solitaria cruz de piedra, visible en la distancia, que marca el lugar en el que tuvo lugar el trágico fin de la brillante carrera de Ángel Martínez de Baños Ferrer, pionero y primer piloto de polimotores de la aviación militar española. El pasado mes de noviembre se ha conmemorado el centenario de la muerte de este aviador zaragozano de adopción, cuyo legado aeronáutico no

se detuvo por completo en el páramo soriano. La familia del piloto ha donado al Archivo Histórico del Ejército del Aire un completo fondo fotográfico que resulta de gran utilidad para conocer a las personas y aparatos que dieron los primeros pasos del Servicio de Aeronáutica militar, así como en los primeros polimotores militares de bombardeo.

## Los primeros pasos del pionero

Martínez de Baños nació el 17 de julio de 1890 en Zaybilarán situada

en Bohol, la décima isla localizada en la región de Bisayas Centrales perteneciente a la actual Filipinas, por lo que nuestro protagonista se incorporó al reducido grupo de pioneros de nuestra aeronáutica oriundos de «colonias» (como el caso de los *cubanos* Alfredo Kindelán Duany, Antonio Zubia Casas, Apolinar Sáenz de Buruaga...). Siendo el último vástago de 9 hermanos, su familia atesoraba una gran raigambre militar que se remontaba al siglo XVII y que protagonizó varios hitos bélicos durante la guerra de Independencia en

la batalla de puente Sampayo, y que continuaron su abuelo y su padre, Adolfo Martínez de Baños y Paz, coronel de infantería del Regimiento de Garellano antes del estallido de la guerra colonial de 1898<sup>1</sup>.



Oficial de Caballería en Cazadores de Castillejos n.º48

El joven Ángel quiso seguir la tradición militar familiar y, siguiendo los pasos de sus hermanos Bonifacio y José, ingresó el 12 de septiembre de 1906 en la Academia de Caballería situada en Valladolid, donde finalizó brillantemente sus estudios el 1 de julio de 1909 con el empleo de segundo teniente, siendo destinado al Regimiento de Cazadores de Castillejos n.º48 (Zaragoza), al que se incorporó el 18 de julio. En la capital aragonesa, Martínez de Baños realizó los servicios propios de un oficial de Caballería, combinándolos con su participación en varios concursos hípicas nacionales e internacionales (como en el certamen internacional celebrado en Barcelona el 28 de septiembre de 1911<sup>2</sup>) ascendiendo a primer teniente y asentándose progresivamente en la sociedad zaragozana. En marzo de 1912, Martínez de Baños decidió cambiar la silla de montar por el asiento de piloto de aviación, por lo que el día 10 se trasladó al aeródromo de Cuatro Vientos a fin de unirse a los miembros de la segunda promoción de pilotos militares españoles.

En el aeródromo militar madrileño, Martínez de Baños se pudo unir al conjunto de alumnos procedentes de diferentes armas que iban a instruirse en el pilotaje de los primeros biplanos y monoplanos del Servicio de Aeronáutica Militar ya que, hasta ese momento, estaba restringido al arma de Ingenieros. En Cuatro Vientos conoció a los capitanes (y hermanos) Alfonso y Celestino

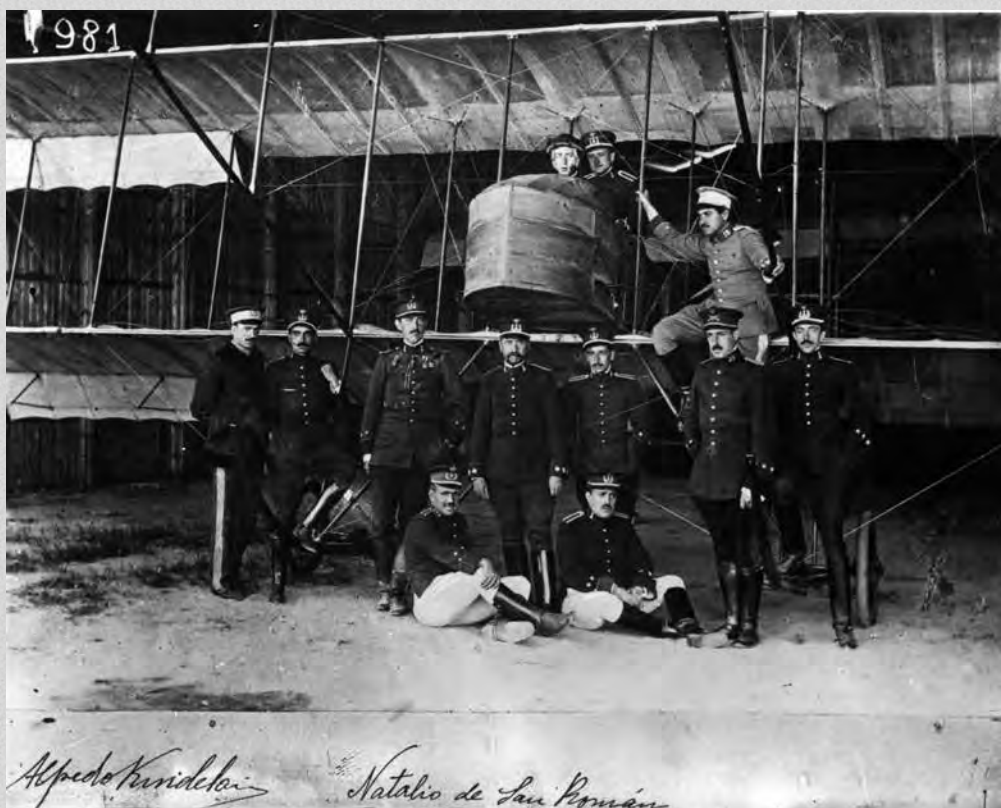


Influencia de los precursores en Baños como se aprecia en esta foto dedicada a su hermano José, donde deja patente la influencia que tuvo Vedrines

Bayo Lucía, de Estado Mayor e Infantería, respectivamente, el teniente de Infantería Julio Ríos Angüeso, el teniente de Intendencia Carlos Alonso Illera, el teniente de Ingenieros Emilio Jiménez Millas y los tenientes de Sanidad Militar Carlos Cortijo Ruiz del Castillo y Antonio Pérez Núñez<sup>3</sup>. Los nuevos alumnos-pilotos del Servicio de Aeronáutica Militar coincidieron con los miembros de la primera promoción cuando estos estaban finalizando sus últimas clases prácticas a bordo de los biplanos Bristol Boxkite, aviones más robustos y fáciles de pilotar cuyos tripulantes, a di-

ferencia de los primeros Henri Farman, estaban protegidos por una cabina.

José Warleta Carrillo ya señaló que los Henry Farman se emplearon más para el rodaje del alumnado y vuelos cortos, mientras que los Boxkite fueron empleados en los exámenes finales de los aviadores para obtener su título de piloto de 2.ª categoría (elemental) hasta la llegada de los más fiables Maurice Farman<sup>4</sup>. Además, entre los primeros pilotos militares que les precedieron ya se había establecido dos «escuelas» muy diferentes: la de los biplanistas (Boxkite, Farman y Lhoner), liderada por



Pedro Vives posa con la segunda promoción de pilotos militares y dos profesores: identificamos, de izquierda a derecha, fila de arriba en la cabina, C. Cortijo y N. San Román. Sentado en el ala, Martínez de Baños. Abajo: A. Bayo, E. Barrón, A. Kindelán, P. Vives, A. Pérez Núñez, C. Bayo y E. Herrera. Sentados, C. Alonso y E. Jiménez (AHEA)



Baños a bordo de un Bristol Boxkite en Cuatro Vientos

Alfredo Kindelán, y los seguidores de Emilio Herrera y los monoplanos Nieuport IVG, aparatos cuyo sistema de dirección (palanca de control y palonier) se convertiría en el estándar en todos los aviones<sup>5</sup>. El teniente de Caballería Martínez de Baños se formó a bordo de los biplanos Farman y Boxkite (definitivamente adoptado como modelo de enseñanza hasta la llegada del MF-7), aunque luego también tripularía los monoplanos Bristol Prior y Nieuport.

A partir del 1 de mayo, el aviador realizó numerosos vuelos de perfeccionamiento y se le encomendó la enseñanza en los Farman en la Escuela de Aviación de Cuatro Vientos hasta el 1 de junio, en que se interrumpieron las clases por el descanso veraniego. El 21 de junio obtuvo su título de piloto aviador militar de primera categoría, mientras que el 8 de agosto de 1912 recogió su licencia de vuelo (carnet n.º17 del Real Aero Club de España) permaneciendo en comisión de servicio en la Aeronáutica. Es poco conocido que el rey Alfonso XIII regaló a todos los componentes de esta promoción un reloj en el que se habían grabado las iniciales del monarca.

La formación como piloto en los albores del Servicio de Aeronáutica Militar estaba jalonada por los habituales incidentes de vuelo (debido a causas humanas o mecánicas de las que hay constancia para el periodo 1911-1913), pero la promoción del piloto oriundo de Filipinas estuvo marcada por los sucesivos accidentes mortales de Bayo (29 de junio de 1912 después de estrellarse en el MF n.º 2 dos días antes), Cortijo (a bordo del MF n.º 16 el 27 de octubre de 1914) y Jiménez Millas (cuando hacía las pruebas para piloto de 1.ª a bordo del Maurice Farman n.º 23 el 15 de junio de 1917<sup>6</sup>) mientras que Martínez de Baños (más conocido como Baños en aviación) salió indemne de la docena de incidentes en los que se vio involucrado con sus aparatos o volando de observador junto a sus compañeros<sup>7</sup>. En la necrológica que R. Ruiz Ferry le dedicó en el *Heraldo Deportivo*, resumía a la perfección el espíritu aeronáutico de

este oficial que siempre lucía una sonrisa en su rostro y exhibía un carácter afable, que se convirtió en piloto de forma casi «anónima» por no ser protagonista de accidentes graves («romper madera», como se decía en el argot de la época): «De entonces acá, Ángel Martínez de Baños, a través de todas las cosas que en Cuatro Vientos han ocurrido, y entre el ir y venir de gente que por allí ha pasado, puede decirse que era el personaje permanente. Baños, profesor; Baños, probador; Baños paseador de neófitos; Cuatro Vientos sin Baños no se concebía»<sup>8</sup>.



Reloj regalado a los componentes de la 2.ª promoción por Alfonso XIII (se aprecian sus iniciales grabadas. Familia Pérez Núñez)

Durante el tiempo de permanencia en la Escuela de Aviación en calidad de

ayudante en el curso de formación de los pilotos de Farman, Baños ya empezó a descollar por sus deseos de volar, siendo elegido para formar parte de eventos importantes, como el vuelo de exhibición realizado a bordo de un monoplano Bristol Prior durante la visita que Alfonso XIII realizó al aeródromo de Cuatro Vientos el 7 de febrero de 1913, o la participación, tripulando un biplano Farman, en el primer vuelo en formación de la aviación militar realizado por dos escuadrillas entre Cuatro Vientos y Villaluenga (Toledo) el 14 de junio de 1913. Según Warleta, en este primer vuelo de ejercicio de escuadrillas participaron tres monoplanos Nieuport y cinco biplanos MF.7 tripulados por Kindelán, Bayo, Ríos y el teniente de ingenieros Antonio Espín López, mientras que Martínez de Baños llevó de observador al teniente de navío Félix Cheriguini Buitrago (Espín y Cheriguini eran de la 3.ª promoción de oficiales pilotos y, por lo tanto, exalumnos de Baños). El 23 de junio este piloto también participaría en otro vuelo relevante: después de despegar de Cuatro Vientos, las dos escuadrillas sobrevolaron el cielo de Madrid en formación antes de poner rumbo hacia Aranjuez y regresar a la capital.

Partiendo de los datos estadísticos ofrecidos por el *Memorial de Ingenieros*, podemos realizar un cuadro comparativo de las horas de vuelo acumuladas por Martínez de Baños en el periodo 1912-1913. En relación con otros aviadores de su misma promoción y aún anteriores, comprobamos que exceptuando el capitán de ingenieros Eduardo Barrón y Ramos de Sotomayor, este piloto estaba por delante de muchos otros aviadores en experiencia de vuelo, lo cual le habilitaba de sobra para ejercer las labores de instrucción en la formación de aviadores (lo cual, sin embargo, al principio le impediría participar en misiones de guerra



Cuatro Vientos, 8 de julio de 1912. De izda. a dcha., en la fila de arriba: C. Bayo, N. Sanromán, A. Bayo, P. Vives, A. Kindelán, E. Jiménez Millas. C. Cortijo y V. Rodríguez. Tumbados: E. Barrón, E. Herrera, Baños, E. González y C. Alonso (AHEA)

en África o, como veremos, tendría que compaginar ambos cometidos entre la Península y Marruecos) e, incluso, para

aventurarse en el futuro en el manejo de otros aparatos más complejos como los polimotores.

nos Farman n.º 7 y n.º 8 (tripulados por los pilotos Martínez de Baños y el teniente de infantería Antonio Zubia, llevando como tripulantes al alférez de navío Félix Chereguini Buitrago y al capitán de Ingenieros Rafael Aparici Biedma, respectivamente), y un monoplano Nieuport biplaza bajo el mando del médico Pérez Núñez, llevando como observador a un oficial de Artillería. En principio, este último llevaba más ventaja, dado el mayor radio de acción del Nieuport, que no necesitaba repostar como sí tuvieron que hacerlo Martínez de Baños y Zubia en Ariza. Sin embargo, el fuerte cierzo que soplaban en el valle del Ebro, obligó a Pérez Núñez a tomar tierra en la Almunia de Doña Godina (a escasos 50 kilómetros de la capital) produciéndose la rotura de la hélice, por lo que tuvo que aguardar a que le trajeran una de repuesto y no llegó a su meta. Ángel Lavín, periodista aragonés, afirma que fue el mismo día 8 de abril, mientras que José Gomá Orduña (aviador militar, ingeniero industrial y aeronáutico e historiador). Mientras tanto, los dos biplanos siguieron su vuelo hacia Zaragoza, pero debido al fuerte viento se desorientaron y si no llega a ser por la providencial ayuda de los operarios de la fábrica militar de harinas que les atisbaron en el cielo y encendieron unas fogatas para guiarlos, no hubieran culminado su vuelo, siendo el Farman de Martínez de Baños el único aparato en tomar tierra en el aeródromo de Valdespartera, ya con escasa luz del día (Zubia aterrizó en el cementerio y tuvo que aguardar a la mañana del día 9 para trasladar su biplano al campo donde ya aguardaba el avión de Martínez de Baños<sup>9</sup>).

Nombre/Promoción	Vuelos como piloto/pasajero	Total Vuelos/Horas de Vuelo 1912-13
A. Kindelán Duany (1ª)	Vuelos como piloto: 783 Vuelos como pasajero: 99	<b>895 / 75 Hs., 45 Ms.</b>
E. Herrera Linares (1ª)	Vuelos como piloto: 100 Vuelos como pasajero: 390	<b>490/ 65 Hs., 25 Ms.</b>
E. Barrón y Ramos de Sotomayor (1ª)	Vuelos como piloto: 925 Vuelos como pasajero: 174	<b>1099 / 71 Hs., 08 Ms.</b>
C. Alonso Llera (2ª)	Vuelos como piloto: 367 Vuelos como pasajero: 56	<b>423/ 62 Hs., 59 Ms.</b>
A. Bayo Lucía (2ª)	Vuelos como piloto: 709 Vuelos como pasajero: 122	<b>831/ 69 Hs., 42 Ms.</b>
C. Bayo Lucía* (2ª)	Vuelos como piloto: 63 Vuelos como pasajero: 47	<b>110/ 7 Hs., 19 Ms.</b>
C. Cortijo Ruiz del Castillo (2ª)**	Vuelos como piloto: 216 Vuelos como pasajero: 197	<b>413 / 27 Hs., 42 Ms.</b>
E. Jiménez Millas (2ª)	Vuelos como piloto: 25 Vuelos como pasajero: 71	<b>96 / 5 Hs., 50 Ms.</b>
A. Martínez de Baños (2ª)	Vuelos como piloto: 1115 Vuelos como pasajero: 94	<b>1209 / 77 Hs., 16 Ms.</b>
A. Pérez Núñez (2ª)	Vuelos como piloto: 80 Vuelos como pasajero: 40	<b>120/ 19 Hs., 21 Ms.</b>
J. Ríos Angüeso (2ª)	Vuelos como piloto: 196 Vuelos como pasajero: 130	<b>326/ 38 Hs.; 10 Ms.</b>

\* C. Bayo falleció el 29.06.1912.  
\*\* C. Cortijo falleció el 27.10.1914

### Instructor de aviación y vuelo a Zaragoza

Al iniciarse el año 1914, Martínez de Baños seguía en comisión en el Servicio de Aeronáutica desempeñando la función de ayudante en la enseñanza de los Farman en Cuatro Vientos y participando en exhibiciones aéreas en campos cercanos, como en la visita que hizo el ministro de Gobernación, Francisco Javier Ugarte Pagés, a Getafe el 6 de marzo de 1914. En primavera se ofreció voluntario para un largo vuelo (que algunas fuentes califican de raid por la distancia y dificultades inherentes) que implicaba un factor personal para el piloto: el viaje entre Madrid y Zaragoza, ciudad de destino de su regimiento de Caballería y vinculado sentimentalmente por las relaciones que ya mantenía con su novia, María Joaquina Corredor Pagés. Aprovechando los prolegómenos del vuelo, ese mismo día 8 de abril, antes de despegar, hubo otro detalle que resalta la confianza que se tenía en Martínez de Baños como piloto: dio el bautismo aéreo a Luis Fernando de Orleans, hermano pequeño de SAR el infante Alfonso de Orleans.

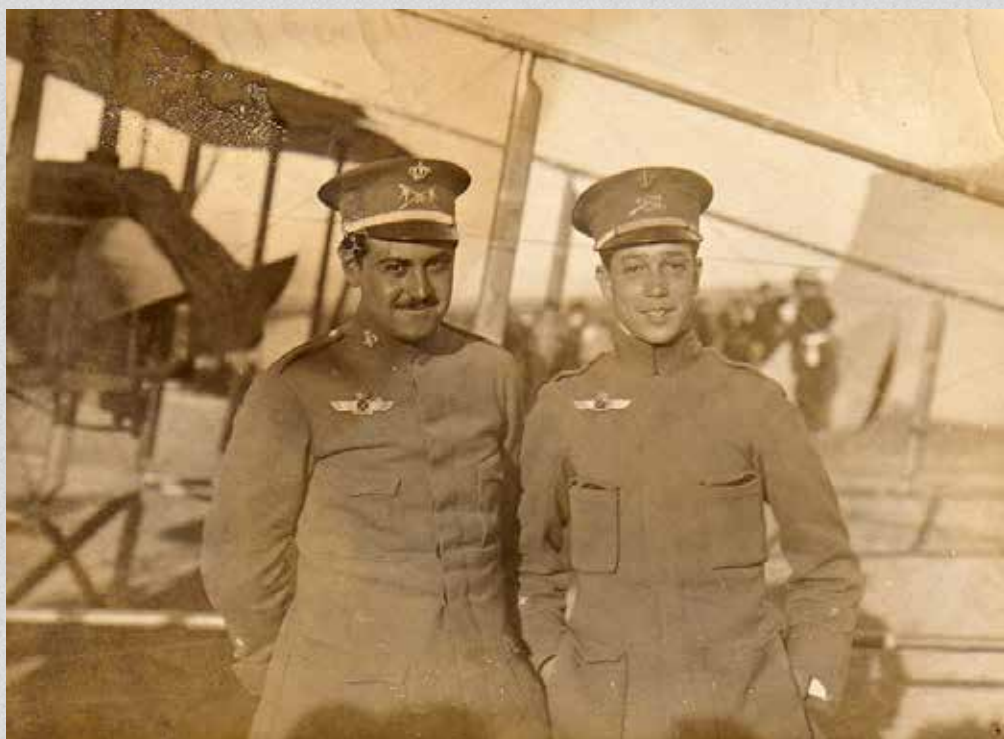
Los integrantes de la patrulla aérea que despegó de Cuatro Vientos el 8 de abril de 1914 eran los bipla-



Cuatro Vientos, 8 de abril de 1914. De izda. a dcha.: Alfredo Kindelán, Doña Beatriz de Orleans y el infante que desparte con Martínez de Baños y su hermano Luis Fernando antes de bajar de la cabina de un MF-11



Los primeros aviadores militares que llegaron a Zaragoza: Baños y su observador el capitán Rafael Aparici Biedma



Los dos pilotos de Farman (Baños y Antonio Zubia) posan sonrientes en Valdespartera

La llegada de los pilotos militares y sus aviones despertó una enorme curiosidad en Zaragoza, sobre todo en el caso de Martínez de Baños, por sus

vínculos militares con sus compañeros del Regimiento de Castillejos, así como por la relación que mantenía con Joaquina Corredor y que finalizaría en

boda. Aprovechando la presencia de los tres aviones, las tripulaciones fueron objeto de numerosas recepciones y agasajos que fueron correspondidos por los pilotos militares con vuelos de exhibición (cuando las condiciones meteorológicas lo permitieron). Estos vuelos tuvieron una enorme repercusión en la prensa y reporteros gráficos locales, como Aurelio Grasa, Lorenzo Almarza o el cineasta Antonio de Padua Tramillas, que se valió del aterrizaje de Martínez de Baños para hacer una película (*El teniente Baños pilota el primer avión militar llegado a Zaragoza*) que se proyectó en el cine Alhambra de Zaragoza<sup>10</sup>.

El vuelo a Zaragoza fue muy útil para Martínez de Baños porque, si bien tenía suficiente experiencia como piloto, el «raid» a Zaragoza y el problema surgido a la hora de enfilarse el campo de Valdespartera, demostraron la importancia de ser un buen observador y navegante. Si bien es cierto que la aproximación al aeródromo zaragozano se hizo con falta de luz solar, Martínez de Baños no carecía de dichas aptitudes. Si bien no existía una escuela de observadores como tal, en el *Memorial de Ingenieros* anteriormente citado se reflejaba lo siguiente: «El coronel director del Servicio [Vives] y los pilotos que constituyen la Junta técnica de aviación, después de haber practicado esta importante parte del servicio, se consideran como observadores de aeroplano. Los que se hallan en este caso son: coronel Vives, capitanes Kindelán, Herrera, Bayo, Barrón y oficial 1.º Alonso, y los primeros tenientes SAR Alfonso de Orleans y [Martínez de] Baños»<sup>11</sup>.

La importancia de la observación debió de ponerse de manifiesto cuando el oficial de caballería y piloto se desplazó el 29 de julio por vía terrestre a Arcila, en cuyo aeródromo estuvo simultaneando vuelos con instrucción de pilotaje durante casi dos semanas, volviendo a reincorporarse a Cuatro Vientos el día 23 de agosto para seguir con sus tareas de instrucción y vuelo. Poco después se trasladó a la escuela eventual de Alcalá de Henares que dirigía el capitán Bayo, donde quedó temporalmente asignado en el mismo puesto de ayudante de profesor que venía desempeñando en Cuatro Vientos. Al finalizar el año, este aviador sumaba otros 407 vuelos más como piloto y 99 como observador: en total 53 horas y 14 minutos más a su ya dilatado currículo aeronáutico. En total, acreditaba 109 horas y 43 minutos.<sup>12</sup>

El año 1915 fue un periodo importante para la carrera militar y personal de Martínez de Baños. En enero volvió a Cuatro Vientos para continuar las tareas de instrucción, añadiendo a este cometido el de las clases prácticas de fotografía que enriquecerían su experiencia aeronáutica y serían la antesala

para su destino definitivo a la plantilla del Servicio de Aeronáutica Militar en el mes de febrero. El 14 de julio contrajo matrimonio con Joaquina Corredor y al volver de luna de miel se encontró con su promoción al cargo de profesor de la Escuela, que desempeñaría tanto en Alcalá de Henares como en Cuatro Vientos, del nuevo curso de pilotos (futura 5.ª promoción) cuya primera parte se iniciaría en ambos aeródromos entre el 1 de septiembre y el 22 de diciembre de ese año. El Plan de Enseñanza lo dirigía el comandante Bayo con un plantel de profesores formado por los capitanes Barrón, Ríos, Luis Moreno Abella y su compañero de Caballería, el teniente Jesús Varela Castro<sup>13</sup>. En este periodo, Baños cumplió 327 vuelos como piloto y 279 como observador (606 vuelos en total) y acumuló 55 horas y 21 minutos.

En la primavera de 1916, mientras continuaba el curso de instrucción de la 5.ª promoción, nacería su primera hija, Pilar, y antes de que se cumpliera la fecha oficial de finalización (31 de mayo) Martínez de Baños ya se había embarcado en una nueva experiencia del Servicio de Aeronáutica que pretendía unir Cuatro Vientos y Los Alcázares, enclave que había sido elegido por el coronel Vives para constituir la primera base de hidros a orillas del Mar Menor. Este vuelo que ha sido conocido como el «raid a Los Alcázares» es más relevante, si cabe, que los anteriores realizados por Baños y sus compañeros no solo por la distancia a recorrer, sino también por la exigencia a la que se estaba sometiendo a un material aéreo ya muy desgastado por el uso y al que, por el aislamiento internacional impuesto por la Primera Guerra Mundial, se veía difícil reponer. El vuelo se inició el día 23 de mayo y lo encabezó el infante Alfonso de Orleans al frente de tres biplanos Lhoner y Barrón Flecha y tres Farman MF-7, siendo el viaje muy accidentado para la gran mayoría de los participantes, excepto en el caso del Infante, que cubrió el trayecto sin escalas (según José Warleta, no todos los aviones llegaron a su destino).

Según David Lavín, Martínez de Baños tripulaba el MF-7 n.º 8, llevando como observador a Domínguez Olarte, y junto a los Lhoner, hicieron escala para repostar en Alcázar de San Juan antes de reemprender el vuelo hacia Albacete. En el trayecto entre estas dos localidades se hicieron patentes los problemas de estabilidad de los Farman ante las turbulencias provocadas por las térmicas que ni siquiera el estabilizador Dietru consiguió aminorar y dio lugar a que algún Farman volara muy bajo. Además, las carencias de orientación que podía ofrecer una brújula provocaron que la tripulación de Martínez de Baños se desorientara en la planicie



Mayo de 1916, Martínez de Baños y Antonio Domínguez Olarte, ex alumno de la 5.ª Promoción de pilotos a bordo de un MF-11 (AHEA)

manchega. Para volver a su ruta, el piloto del Farman recurrió a una idea que emplearían después numerosos aviadores españoles de preguerra (y también durante la Guerra Civil) en caso de: perderse, localizar una población y sobrevolar en vuelo bajo y a poca velocidad la estación de ferrocarril con el fin de leer su nombre (en este caso, Socuéllamos)<sup>14</sup>. El viaje de vuelta fue bastante accidentado para el tándem Cifuentes-Gómez (que tuvieron que tomar tierra en Minaya, Albacete), mientras que el formado por Martínez de Baños-Domínguez aterrizó en Aranjuez y no pudieron seguir el vuelo debido a las averías sufridas en el avión, por lo que llegaron a Madrid el 29 de mayo después de viajar en tren.

La actividad aeronáutica de Martínez de Baños era incesante: al poco de incorporarse a Cuatro Vientos —el 3 de junio— hizo su quinta ascensión aerostática en globo esférico libre para mejorar sus aptitudes como observador y el 29 de julio volvió a ser comisionado al aeródromo de Tetuán como profesor de vuelo y piloto. En la zona occidental del Protectorado realizó varios vuelos a bordo del monoplano Nieuport IVG llevando como observadores a otros oficiales y clases del servicio e, incluso, a algún miembro de las tropas indígenas, costumbre que se adoptó con frecuencia para poder orientarse desde el aire en el poco conocido territorio norteafricano. Nuestro aviador volvió a Cuatro Vientos el 20 de septiembre para incorporarse al cuadro docente aeronáutico del nuevo curso de pilotos que había comenzado su instrucción a principios de mes. Casi un mes más tarde, Baños se permitió una pequeña

«locura»: el día 16 de noviembre sobrecargó con dos pasajeros uno de los MF.7 producidos en Zaragoza por Cardé y Escoriaza y se fue al aire gracias a la mayor potencia proporcionada por el motor De Dion Bouton de 80 CV.



A bordo de un Nieuport IV Baños y un soldado de Regulares preparados para iniciar el vuelo

### Primer piloto de polimotores y acción en Marruecos.

A lo largo de 1918 Martínez de Baños siguió desempeñando el puesto de profesor de vuelo en Cuatro Vientos, actividad que se vio interrumpida el 13 de marzo al recibir la orden de que se incorporara (junto con su compañero

Antonio Zubia) a la Central de Correos y Telégrafos de Madrid, cuyo servicio se había militarizado para garantizar las comunicaciones postales y telegráficas interrumpidas por las huelgas convocadas en el periodo de agitación política y sindical conocido como Trienio Bolchevique<sup>15</sup>. Una vez finalizado este servicio, se incorporó al curso de Cuatro Vientos para seguir con sus clases, actividad que pretendió compaginar, siempre incansable, con un curso de piloto de globo patrocinado por el Real Aeroclub de España que se iniciaría en septiembre y al que, finalmente, no pudo acceder<sup>16</sup>. El 6 de septiembre de ese mismo mes, ascendió al empleo de capitán y el 9 de octubre la dirección del servicio le encomendó una comisión de servicio hasta el 27 de noviembre para que se desplazara a Zaragoza y, desde allí, estudiara el emplazamiento de las bases aéreas que estaba requiriendo la expansión de la aviación militar.

Pese a su reciente ascenso, el Servicio de Aeronáutica Militar no estaba dispuesto a perder la enorme experiencia de Martínez de Baños como profesor de los cursos de pilotos, por lo que se le ratificó su destino en la plantilla del servicio en Cuatro Vientos<sup>17</sup>. En el aeródromo madrileño se adiestró en el nuevo material de escuela Caudron G.3, que se convertiría en uno de los aparatos de entrenamiento antes de la llegada del Avro 504K británico y en el que Martínez de Baños dio un bautismo de vuelo a su esposa. A la hora de la instrucción, el Caudron aventajaba al Farman en que este último no disponía de un doble mando completo, sino que empleaba un volante ahorquillado que tenía un manillar postizo para el alumno que iba sentado detrás de él y, además, su puesto no tenía pedales. Ambos aviones eran fruto de la ofensiva comercial lanzada por Francia y Gran Bretaña a la hora de dotar al Servicio de Aeronáutica de material moderno y que cristalizaría en el concurso de aviones militares de construcción nacional que se celebraría en mayo de 1919 y



*Martínez de Baños junto al avión escuela G.3 y momentos después de dar el bautismo aéreo a su esposa en el Caudron*

que, como sabemos, deparó magros resultados para la industria española. Los prototipos españoles tuvieron que soportar la competencia paralela de aviones franceses y británicos que, en visita de «cortesía», evolucionaron sobre los cielos de Madrid dejando en evidencia las prestaciones de los aviones españoles frente a los diseños extranjeros desarrollados por las exigencias de la pasada guerra.

Es lógico que Martínez de Baños estuviera muy pendiente de todos los aviones presentes en Madrid y que se condoliera de la suerte del trimotor Cierva C.3 de Juan de la Cierva que se estrelló antes de entrar en concurso (y paradójicamente diera paso a la invención del autogiro como aeronave que evitara la entrada en pérdida). Asimismo, es probable que se congratulara de la adquisición de un bimotor

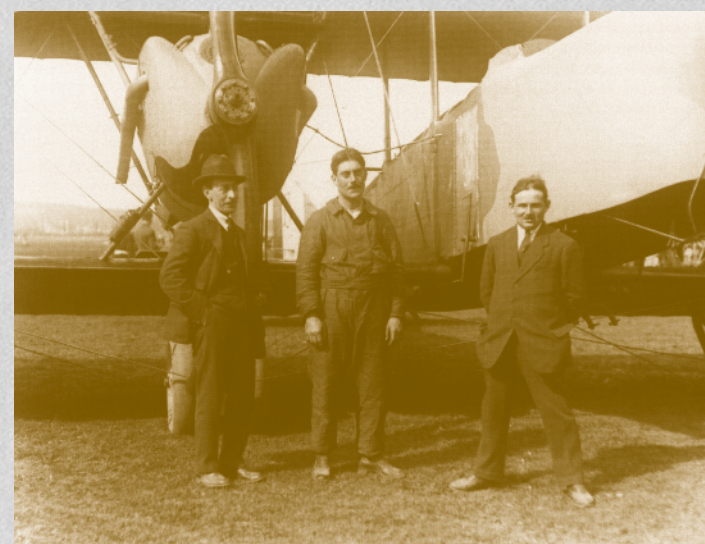
Farman 50 (identificado como n.º 1), el primer polimotor de bombardeo del Servicio de Aeronáutica Militar y se enorgulleciera por ser uno de los alumnos (el otro, probablemente, fue Apolinar Sáez de Buruaga) del aviador francés Georges Brou que había traído el F.50 a Madrid, convirtiéndose así en el primer aviador de los polimotores militares de la aeronáutica militar española. Es probable que el entrenamiento fuera muy intenso (aún «coleaba» el accidente de Julio Ríos con el trimotor La Cierva) y se quisiera asegurar el correcto aprendizaje de la técnica de pilotaje de un tipo de aparato completamente nuevo en el servicio. Además, había cierta premura para su entrada en combate; en un claro deseo del servicio de poner «músculo» a la campaña liderada por el general Dámaso Berenguer, el 14 de agosto Baños salió con el Farman hacia Tetuán.

En relación con el carácter pionero de Martínez de Baños es muy significativo y de enorme responsabilidad que en el viaje a Marruecos (accidentado por una toma de tierra en Valdepeñas que demoró la llegada al aeródromo de Tetuán al 18 de agosto previa escala en Sevilla) tripulara el aparato Martínez de Baños, pues llevaba como tripulantes a Sáez de Buruaga, al segundo teniente de Caballería Camilo Chacón Aldemira (que también actuó innovadoramente para el servicio como radioperador de una radio Marconi AD.1 en un largo vuelo de un avión militar<sup>18</sup>) a un sargento mecánico y al coronel Jorge Soriano; pese a la avería sufrida en la Mancha, los tripulantes del aparato pudieron inmortalizar el viaje en las que serían las primeras fotos tomadas en vuelo entre tripulantes del Servicio de Aeronáutica<sup>19</sup>.

En Tetuán Martínez de Baños y Sáez simultanearon el pilotaje del F.50 en varias misiones de combate que originaron el desgaste de los motores del bombardero (que también debie-



*Martínez de Baños junto al avión escuela G.3 y momentos después de dar el bautismo aéreo a su esposa en el Caudron*



*Farman 50 en su escala en Vitoria antes de dirigirse a Madrid para exhibirse paralelamente al concurso de aviación (Archivo Municipal Vitoria)*



*En vuelo con el F.50 a Tetuán. De izda. a dcha. Sáez de Buruaga, Baños y en el puesto de observador posterior el mecánico.*



*Tripulación del F.50 al llegar a Tetuán: de izda. a dcha.: Mecánico, Baños, Soriano, Buruaga y sentado Chacón (Foto Canario Azaola)*

ron acusar el hostil clima norteafricano) hasta que el 27 de agosto Baños regresó a la Península por barco y ferrocarril, seguido mes y medio más tarde por Sáez de Buruaga con el objetivo de recoger un F.50 (el n.º 2) recientemente adquirido. Es evidente que la dirección del Servicio de Aeronáutica Militar confiaba en los efectos que la actuación de los bimotores podían tener en el curso de la campaña norteafricana porque, ocho días después de que Saéz de Buruaga llegara a Tetuán con el F.50 n.º 2, se comisionaba a Martínez de Baños (que había estado dando clases en Cuatro Vientos) para que se trasladara a la localidad de Alfaro (Logroño) a fin de preparar un campo de aterrizaje para recibir a una «escuadrilla» (sic) francesa (así lo indica el expediente del aviador), pero que



*Junto a los restos del avión posan (de izda. a dcha.): el teniente Mateos, Pío Fernández Mulero, posiblemente Martínez Aragón, X, X y Rogelio «Chista» Azaola. Foto C. Azaola.*

en realidad estaba formada por dos nuevos aviones que habían partido de Pau e iban a hacer una escala técnica en dicha localidad riojana antes de proseguir viaje a Madrid e incorporarse al servicio. Los Farman franceses aterrizaron en la finca de El Estarijo (que sería acondicionado como aeródromo con el nombre de la localidad, permaneciendo en servicio en el Ejército del Aire hasta 1954).

El 16 de noviembre de 1919, Ángel Martínez de Baños embarcó en uno de los Farman 50 en compañía del piloto François Xavier Agostini y de una tripulación compuesta por los mecánicos Henri L. Resches, George Coudonneau y Marcel Vallete, emprendiendo viaje a Cuatro Vientos. A la altura de la localidad soriana de Casas de Villaseca, el aparato se estrelló por causas desconocidas, pereciendo todos los tripulantes<sup>20</sup>. La comisión que se trasladó al lugar del accidente para analizar las causas del mismo y proceder a la retirada de los cuerpos sin vida de pilotos y tripulantes estaba formada por el teniente Mateos, Pío Fernández Mulero, Martínez Aragón, Rogelio Azaola y dos desconocidos; junto al cadáver de Ángel Martínez de Baños encontraron una muñeca con salpicaduras de sangre que el aviador había comprado para su hija Pilar y para la nueva niña que iba a tener Joaquina. En deferencia a los servicios prestados al Servicio de Aeronáutica Militar por el aviador fallecido, el rey Alfonso XIII apadrinó a la hija póstuma del aviador, bautizada el 25 de junio de 1921 como Ángela Alfonsa Martínez de Baños y Corredor, enviando en su representación al general Francisco Echagüe Santoyo. La tripulación del Farman 50 estrellado fue trasladada a Madrid recibiendo sepultura con honores militares en el sector del camposanto de Carabanchel Bajo conocido como Cementerio de los Aviadores.





*Bautizo de la segunda hija de Martínez de Baños con el general Echagüe como representante de su padrino, el rey Alfonso XIII*

## MARTÍNEZ DE BAÑOS Y LOS PRIMEROS APARATOS DE LA AVIACIÓN MILITAR.

El fondo documental Martínez de Baños tiene su origen en las fotos que custodiaron durante décadas tanto su mujer como sus hijas y que han sido entregadas al Archivo Histórico del Ejército del Aire por expreso deseo de las mismas. Gracias a este generoso gesto no solo podemos encontrar magníficas instantáneas de los muy conocidos Maurice Farman MF-7 y MF-11 Aceitunas y de los dos ejemplares de Bristol Boxkite, sino también de otros aparatos con los que se equipó a la aviación militar y de los que se tenían

pocas referencias gráficas. Nos referimos a los monoplanos de origen austriaco Etrich Taube, más conocido como Taube (paloma) del que el legado que atesora la viuda de Martínez de Baños conservó tres fotos del único avión comprado por el servicio a la Cónдор Flugzeugwerke en febrero de 1914. El aparato fue volado en Cuatro Vientos por Martínez de Baños en marzo, siendo sus cualidades aeronáuticas muy apreciadas por los pilotos españoles.



*Vista frontal del Taube motor Mercedes en línea E4F sin el buje*

Otra de las *rara avis* que se han conservado es una serie de fotos de los Bristol Boxkite que se emplearon en los exámenes finales de los pilotos, así como de uno de los tres Bristol Prier, un biplaza y dos monoplazas, en uno de los cuales (el n.º 1) Martínez de Baños sufrió el 27 de diciembre de 1912 un accidente al salirse la cámara de la rueda durante el aterrizaje. Asimismo, la familia del aviador ha conservado imágenes de los biplanos Curtiss Jenny terrestres que se adquirieron como material para la Escuela de Los Alcázares después de finalizar la Primera Guerra Mundial gracias a la gestión que Emilio Herrera y Juan Viniegra hicieron



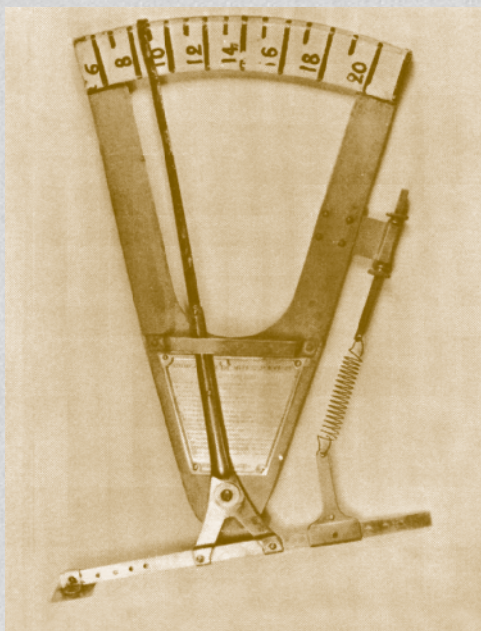
*El Taube antes de despegar de Cuatro Vientos*



*Junto a un MF-7 en el que se aprecia el velocímetro Etévé, identificamos (de izda. a dcha.) a Pérez Núñez, capitán de la Guardia Civil Daniel Montero Martín, X, teniente de la Guardia Civil Máximo Ramos Martínez, Baños, teniente de caballería José Monasterio, X y X*



*El Prier accidentado en diciembre de 1912*



*Velocímetro Etévé (Foto Cecilio Yusta)*



*Donación al AHEA. Ángel Martínez de Baños da explicaciones al coronel director Fonseca y al suboficial mayor Marcos*

en los Estados Unidos de América y Canadá durante el conflicto mundial. Además de que en el fondo aparecen numerosos personajes vinculados a las dos promociones de pilotos militares españoles (ataviados con variopintas vestimentas de vuelo), cabe reseñar la existencia de las fotos del Farman F.50, primer polimotor de bombardeo español, a bordo del cual se tomaron las que quizás sean las primeras fotos entre tripulantes a bordo de un avión de la aviación militar.

### **LA CRUZ DE CASAS DE VILLASECA Y EL MAUSOLEO DEL CEMENTERIO DE LOS AVIADORES DE CARABANHEL**

Diez años después, Hipólito García, alcalde de la localidad de Benamira (Soria) cercana al accidente, solicitó en una carta fechada a la jefatura de Aviación que un par de aviones evolucionaran el 16 o 17 de noviembre sobre el lugar del siniestro en recuerdo de los aviadores. La jefatura de Aviación respondió indicando que aceptaba la propuesta y que dos aviones de la Escuela de Cuatro Vientos realizarían el vuelo, pero no se pudo alcanzar la zona por circunstancias climatológicas y la niebla. Para enmendar la imposibilidad de realizar el vuelo, parece que la Aviación Militar promovió la construcción de la cruz conmemorativa actual en cuya base todavía se puede apreciar en una placa bastante deteriorada el nombre de los aviadores fallecidos y la fecha del accidente. Este monumento preside el paraje soriano como mudo testimonio de la tragedia, mientras que los restos mortales de los tripulantes del Farman se conservan en la actualidad en un nuevo mausoleo erigido por el Ejército de Tierra en memoria de numerosos aviadores y aerosteros españoles fallecidos antes de 1936.



Vistas de la cruz en el paraje del accidente

## NOTAS

1 En relación con ese hecho vinculado al pasado militar de su familia, Ángel Martínez de Baños recibió en 1910 la Medalla de Plata denominada del Puente Sampayo creada por Real Decreto de 13 de mayo de 1909, que se sumaba a la Medalla Conmemorativa del primer Centenario de los Sitios de Zaragoza otorgada en 1909. Expediente personal M-1309. Archivo General Militar de Segovia

2 Para conocer la trayectoria de Martínez de Baños en Caballería, ver la entrada biográfica en el *Diccionario de españoles ilustres* realizada por A. Roldán Villen <http://dbe.rah.es/biografias/115075/angel-martinez-de-banos-y-ferrer>. En lo que se refiere a su faceta aeronáutica, contamos con los trabajos de C. Lázaro «Cierva y Farman» (*Aeroplano* 16. IHCA, 1998, en el que se analiza su poco conocida faceta como piloto del bombardero Farman 50), F. Martínez de Baños Carrillo «Pilotos pioneros de la Aviación Española» *Aeroplano* 22. IHCA, 2004 y D. Lavín «Ángel Martínez de Baños» *Pioneros de la Aviación Española. Cuadernos de Historia Aeronáutica* n.º 26 <https://es.scribd.com/document/341771544/PIONEROS-Cuaderno-de-Hist%C2%AA-de-La-Aviacion-Espanola-Num-26>)

3 De esta promoción hay estudios sobre los hermanos Bayo, tanto Celestino por ser la primera víctima (J. Aguilar Hornos, «Primera víctima mortal de la Aviación Española», en *Revista de Aeronáutica y Astronáutica* Madrid. n.º 558. Junio de 1987; págs. 613-617, y A. Roldán Villen en la entrada biográfica para el diccionario de la Real Academia de la Historia <http://dbe.rah.es/biografias/26555/celestino-bayo-lucia>) como Alfonso (A. Roldán en el diccionario de la RAH <http://dbe.rah.es/biografias/85484/alfonso-bayo-lucia>). Julio Ríos es bien conocido por ser uno de los primeros Laureados de aviación (E. Herrera Alonso *Heroísmo en el cielo. Laureados de San Fernando en el Museo del Aire*. SHYCEA, 1998 y D. Lavín, «Pioneros de la Aviación Española». *Cuadernos de Historia Aeronáutica* n.º 35. Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro [www.circuloaeronautico.com/download\\_revista.php?idPublicacion=72](http://www.circuloaeronautico.com/download_revista.php?idPublicacion=72)). Tanto el impetuoso teniente de ingenieros Jiménez-Millas Cano, como el teniente médico Cortijo Ruiz del Castillo tienen una breve biografía en Internet (<http://ancienhistories.blogspot.com/2015/12/emilio-jimenez-millas-cano.html> y [http://ancienhistories.blogspot.com/2016/02/aviacion-militar-espanola-los-anos\\_15.html](http://ancienhistories.blogspot.com/2016/02/aviacion-militar-espanola-los-anos_15.html)). La trayectoria del médico Pérez Núñez, cuyos trabajos fueron decisivos para sentar las bases de la medicina aeronáutica militar, se ha tratado por P. Gómez Cabezas, *La Medicina Aeronáutica* (Madrid. IHCA, 1987) y B. Puente España «CIMA, 70 años no es nada» *Revista de Aeronáutica y Astronáutica* n.º 839; diciembre de 2014, mien-

tras que A. Montero Roncero dedicó un primer trabajo al intendente Alonso Illera («Intendencia y Aviación Militar», *Curso de Estudios Económicos de Aplicación Militar*. Escuela de Guerra, 2015) y está dedicando a este intendente un estudio más amplio. Los restos mortales de estos cuatro compañeros de promoción fallecidos en accidente de aviación (Bayo Lucía en 1912, Cortijo Ruiz del Castillo en 1914, Jiménez Millas en 1917 y Martínez Baños en 1919) reposan juntos en el moderno mausoleo que el Ejército de Tierra erigió en el Cementerio de Carabanchel Bajo.

4 José Warleta Carrillo «Los Farman de los primeros años». *Aeroplano* n.º 4. IHCA, 1986. Natalio San Román no finalizó el curso de piloto.

5 Herrera ha comentado cómo saldó su deuda aeronáutica y médica con su instructor de monoplanos en Pau, el doctor francés Espanet, al «dar la suelta» en España a Pérez Núñez (Ver E. Herrera Linares *Del Aire al «Más Allá»*. Edición de C. Lázaro y A. Ricol. Ediciones Universidad de Granada-Diputación de Guadalajara, 2018).



Restos de la placa conmemorativa

6 Los datos de los aparatos siniestrados han sido tomados de Warleta, «Los Farman...». Óp. cit.

7 Gracias al resumen estadístico de la formación del personal aeronáutico publicado por el *Memorial de Ingenieros del Ejército* (n.º IX, 1914; páginas 320 y ss.) podemos conocer, datar e identificar con detalle todos los accidentes y los biplanos y monoplanos en los que le ocurrió, siendo el primero de ellos el sufrido el día 25 de marzo de 1912 por la rotura de patines durante el rodaje del biplano Henri Farman n.º 1 que tripulaba el capitán Kindelán. Este documento, así como la identificación de parte del personal del Fondo Martínez de Baños, lo hemos seguido gracias al libro de C. Yusta Viñas *Alfonso de Orleans y de Borbón. Infante de España y pionero de la aviación española*. Fundación Aeronáutica y Astronáutica Española. Madrid, 2011.

8 «Aviación. La racha trágica». *Heraldo Deportivo*, 25 de noviembre de 1919 (pp.446-447).

9 Este vuelo ha sido descrito por F. Martínez de Baños en «Los albores de la Aviación Española en Zaragoza». *Armas y Cuerpos*, 2000; páginas 28-30. Antonio Zubia

10 Pedro Zapater «Martínez de Baños, el primer militar que aterrizó en Zaragoza» *Heraldo* [https://www.heraldo.es/noticias/sociedad/2014/12/31/martinez\\_banos\\_primer\\_militar\\_que\\_aterrizo\\_zaragoza\\_330351\\_310.html](https://www.heraldo.es/noticias/sociedad/2014/12/31/martinez_banos_primer_militar_que_aterrizo_zaragoza_330351_310.html).

11 Óp. cit.; página 325.

12 Por sus servicios en Aviación, se le concedió una Cruz de 1.ª clase del Mérito Militar con dis-

tintivo rojo (R.O. de septiembre (*Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* n.º 214).

13 El curso se convocó el 13 de agosto y se publicó el 14 de agosto de 1915 en el D.O. n.º 178 del Ministerio de la Guerra y se nombraron a 22 oficiales para su realización, finalizándolo todos (En Gomá, página 411 aparece la relación de pilotos).

14 Los tripulantes de los Lhoner fueron los pilotos infante Alfonso de Orleans, Luis Sousa Peco y Antonio Zubia Casas y observadores Alfonso Fanjul Goñi, Luis Moreno Abella y Francisco León Trejo, mientras que la patrulla de Farman estaba integrada por los pilotos Jesús Varela Castro, Carlos Cifuentes Rodríguez y Martínez de Baños y sus respectivos observadores, Luis Riaño Herrero, César Gómez Lucía y Antonio Domínguez Olarte. Gomá, es quien ha anotado la composición de los miembros del raid (p.443), así como una divertida anécdota sobre las discusiones mantenidas entre Gómez y Cifuentes porque este último pilotó el Farman a baja altura para evitar el bamboleo provocado por las térmicas.

15 Baños estuvo al frente de Correos entre el 20 y el 22 de marzo y por el desempeño de esta misión recibió la felicitación del rey Alfonso XIII que le fue anotada en su expediente (R.O. Circular de 23 de marzo de 1918). Casi un año más tarde, Zubia fallecería en un vuelo de bombardeo sobre Wad-Rads al desprenderse el ala de su avión (ver A. Roldán <http://dbe.rah.es/biografias/85746/antonio-zubia-y-casas>).

16 J. Gomá Orduña, *Historia de la aeronáutica española*, Madrid. Prensa Española, 1946 y 1951 (1946, páginas 463 y ss.) indica que la oferta inicial de 5 plazas para pilotos de aeroplano y otras 5 de aerostato se vieron desbordadas por las numerosas peticiones, por lo que el Servicio de Aeronáutica prometió su apoyo a fin de que se ampliara la convocatoria.

17 Se confirmó su destino por R.O. de 10 de marzo (*Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* n.º 57) y por otra disposición similar emitida en mayo (D.O. n.º 11) se le destinó a la plantilla del servicio.

18 Discrepamos con Gomá (1946, página 568) cuando dice que el impulsor del uso de radios a bordo fue el capitán de ingenieros Joaquín Pérez Seoane que hizo el ensayo en 1918 a bordo de un Farman bimotor, cuando sabemos que estos bombarderos no entraron en el servicio hasta 1919.

19 Sobre el concurso de 1919 y la actuación del F.50 en Marruecos ver Lázaro «Farman...». Óp. cit.

20 Se apunta a la existencia de niebla que obligó a Agostini a descender y chocar con el pequeño montículo donde hoy en día está situada la cruz conmemorativa, mientras que Gomá (1951) apunta a que el esfuerzo excéntrico por la rotura de una de las hélices no pudo ser contrarrestado por el piloto, provocando la caída a tierra del bombardero.



Mausoleo de los Aviadores en el cementerio de Carabanchel Bajo que alberga los restos mortales de Martínez de Baños y sus compañeros de aviación (Foto Carlos Lázaro Ávila)