

El aviador fotógrafo o viceversa

José Ortiz-Echagüe fundador de CASA y SEAT

MIGUEL GONZÁLEZ MOLINA
Comandante del Ejército del Aire

Son las 8 de la mañana del miércoles 15 de marzo de 1911. Un fuerte viento mueve la lona y la madera de la que está hecho el ligero avión biplano Henry Farman, situado en la amplia explanada del aeródromo de Cuatro Vientos. Dos días antes, el 13 de marzo, con el aterrizaje de este aeroplano, primero de los tres adquiridos inicialmente por España, comenzaba la historia de la aviación militar española.

Cinco valientes elegidos son los encargados de volarlos. «Cuando estemos todos, deberíamos inmortalizar este día, José», comenta el capitán Emilio Herrera a su amigo, el teniente Ortiz-Echagüe. El cual, mirando al cielo le responde: «Por supuesto, ya sabes que soy el aviador fotógrafo o viceversa», mientras esboza una sonrisa.

Estamos a principios del siglo XX, surcan los cielos globos aerostáticos y aviones de hélice contruidos de tela y madera, dotados de escasas medidas de seguridad. A la par, aparatosas cámaras fotográficas, necesitadas de largas exposiciones, con meticulosos procesos de revelado y retoque, empiezan a ser cada vez más frecuentes. Se están gestando dos de los grandes sueños del hombre: volar y copiar la realidad. Dos sueños que cambiarán nuestras vidas.

El joven José Ortiz Echagüe vive en una época de pioneros, de grandes cambios, de aventureros y valientes, condiciones que son idóneas para un hombre con sus inquietudes. César Ortiz, su hijo, -que recientemente ha publicado un libro en el que reúne recuerdos de su padre nos cuenta que desde muy pequeño ya tuvo espíritu fotográfico y «a los 12 años, en 1898, recibió una cámara Kodak de regalo y fue entonces cuando empezó a hacer fotografías para ir descubriendo, año tras año, el



Varios libros publicados de Ortiz-Echagüe y el último escrito por su hijo en recuerdo de su padre



Ortiz Echagüe ante un Barrón Flecha

norte de Marruecos y la España tradicional, sus gentes y sus paisajes». Poco después, en 1903, siguiendo la familiar tradición militar ingresa en la Academia de Ingenieros, situada en aquel momento en Guadalajara, lugar en el que, siendo todavía cadete, retrataría al rey Alfonso XIII, y donde obtendría el empleo de teniente.

A finales de 1909, el teniente Ortiz Echagüe llegó al norte de África como parte del contingente español que se envió para recuperar el territorio perdido después de la tragedia del Barranco del Lobo. Era responsable del servicio de fotografía aérea y realizó las primeras imágenes aéreas del mundo en una guerra, primero en globo y luego en avión, para

elaborar mapas y descubrir los movimientos de las fuerzas enemigas. Información pura y dura, pero Ortiz Echagüe también era un artista. Por eso, además, miró con su cámara a sus gentes desde el suelo, buscando los paisajes y los temas de la vida cotidiana. El joven de 23 años mostraba sus dos perfiles: el científico/ingeniero y el artístico.

Dos años después, en 1911, formó parte de la primera promoción española de pilotos de aviación, que realizaron el curso en el aeródromo de Cuatro Vientos. «Era un verdadero riesgo volar. Cada día, a los cinco pilotos que realizaron el curso, los acompañaban hasta el aeródromo un sacerdote y un médico», nos detalla

su hijo. Y en 1914, con su compañero de curso el capitán Emilio Herrera, afamado físico, se convierten en los primeros en realizar un vuelo en avión entre África y Europa. César nos relata que «les llegó la noticia de que el rey Alfonso XIII estaba en Sevilla, alojado en el Alcázar, y propusieron al general Marina, que mandaba las tropas, que escribiera una carta de saludo al rey y les autorizara a llevársela. Despegaron de Tetuán y volaron sobre el estrecho de Gibraltar para aterrizar en Tablada».

En su afán por retratar los paisajes y las gentes de cualquier rincón de España, Ortiz Echagüe solía organizar lo que él denominaba «excursiones», en las que acompañado de buena parte de su numerosa familia, con la que le encantaba compartir sus aficiones, se desplazaba hasta los pueblos más inaccesibles para dejarnos imágenes, algunas de las cuales publicó en sus libros temáticos de fotografía y expuso en lugares tan prestigiosos como el Museo Metropolitano de Nueva York. «Le encantaba descubrir la nobleza de sus gentes y la espectacular adaptación de la arquitectura popular al paisaje, pero sufría comprobando su pobreza», nos explica César. «Como anécdota muy curiosa recuerdo que, en cierta ocasión, tras notar que le quedaba poco gas para continuar volando en globo, mi padre se vio obligado a aterrizar por la zona de la Sierra de Guadarrama, donde, casualmente, el escultor Mariano Benlliure estaba trabajando con un modelo vestido de torero. Con aquellos globos era preciso echar una cuerda desde el aire hasta el suelo y que en tierra alguien la sujetara. Y fueron el torero y el propio Mariano los que les ayudaron a aterrizar con la consiguiente sorpresa para todos».

Tras estallar la Primera Guerra Mundial, el ejército español no podía comprar aviones fuera de España y el fotógrafo consiguió que la aviación militar le encargaran fabricar



Ortiz Echagüe piloto

cuarenta aviones, que construyó en Zaragoza y funcionaron sin problemas. Era el primer paso antes de que fundara Construcciones Aeronáuticas (CASA), en 1923, empresa que cinco años después construiría los inolvidables Breguet 19 Cuatro Vientos y Jesús del Gran Poder. Posteriormente, en 1950, con esa visión innovadora y capacidad empresarial, también fundó la Sociedad Española Automóviles de Turismo (SEAT). Dos pilares de la economía que dieron trabajo a más de 100 000 personas, contando con la industria auxiliar. De estas dos factorías saldrían vehículos tan importantes como el C-212 Aviocar o el SEAT 600, dos «utilitarios» que nos hablan también del gran sentido social del que se empapó a través de su objetivo y que trascendió a su propia actividad empresarial. «En sus respectivas capacidades son dos aparatos que hablan de mi padre, de su preocupación por el bienestar de los demás, intentando diseñar con un sentido tremendamente práctico», nos aclara su hijo.

Ortiz Echagüe realizó fotografías hasta la edad de 73 años. Publicó cuatro libros de fotografía, cuyos títulos nos pueden dar una idea aproximada de la temática de su obra: *España, tipos y trajes; España, pueblos y paisajes; España mística y España, castillos y alcázares*. Una obra



Primera promoción de pilotos de la Aeronáutica Militar en Cuatro Vientos. (Imagen: Colección Ángel Sánchez)

formada por unos 25 000 negativos, revelados a mano en su propio laboratorio. Los que más le gustaban los sacaba a mayor tamaño, positivándolos en un papel especial denominado fresson, que permitía retocar la imagen eliminando partículas de carbón.

Son las palabras del propio Ortiz Echagüe las que mejor nos pueden dar una idea de su forma de ver la vida: «No entiendo por qué los artistas fotógrafos tienen esa marcada tendencia a hablar de los métodos empleados, en vez de las emociones que han logrado comunicar con sus negativos». Y es en su forma de comunicar, sencilla, tradicional, clásica, cuidada y humana, donde está el valor de una obra fotográfica, con una marcada tendencia pictórica, que se conserva y expone en la Universidad de Navarra.

Su existencia no solo fue intensa en lo profesional, sino también en lo familiar, ya que tuvo ocho hijos, dos de los cuales tuvo la desgracia de perder con el hundimiento del buque Baleares en 1938, y como nos dice su hijo «aunque fue un gran fotógrafo, empresario y aviador, me quedo con el gran padre de familia, ejemplar y cristiano». ■