

Los primeros heridos y enfermos evacuados por vía aérea en España por la Aeronáutica Militar (1923-1927). 95º aniversario del comienzo de la Aviación Sanitaria española

González Canomanuel MÁ.¹

Sanidad mil. 2018; 74 (3): 191-197, ISSN: 1887-8571

RESUMEN

La Aviación Sanitaria comenzó en nuestro país con la adquisición por parte de la Aeronáutica Militar de los primeros aviones específicos para el transporte sanitario a finales del año 1922. El desarrollo de esta actividad aeronáutica-sanitaria se realizó en los países europeos en la década de los años 20 para satisfacer las necesidades de evacuación de los heridos graves en sus distintas guerras, sobre todo las coloniales. Durante estos años el avance de las aplicaciones de la recién nacida Aviación eran imparable en todos los campos. En España los datos de la actividad de la evacuación sanitaria de estos primeros años han sido confundidos ya que no fueron recogidos de forma sistemática. Gracias al estudio de fuentes primarias de archivos militares y de la Cruz Roja Española hemos podido analizar por primera vez los datos de la actividad de los primeros aviones que realizaron transporte de heridos en la guerra de Marruecos durante los años 1923 a 1927. Esta experiencia sanitaria nos equipararía a los países europeos más desarrollados y se correspondería con el interés científico mostrado en España por este nuevo método de transporte. En el presente año se cumple el 95º aniversario del comienzo de esta actividad fundamental en la medicina militar y de urgencia por lo que queremos rendir un homenaje con la divulgación del trabajo que realizaron durante esos años.

PALABRAS CLAVE: Aviación sanitaria, transporte aéreo sanitario, aeroevacuación.

The First Casualties and Patients Air Evacuated by the Spanish Military Aeronautics (1923-1927). 95th Anniversary of the Beginning of Spanish Medical Aviation

SUMMARY: Medical aviation started in Spain with the acquisition on the part of Military Aeronautics of the first aircraft specifically designed for medical transport by the end of 1922. The development of this aeronautical-medical activity was carried out in the European countries during the 1920s to meet the needs of evacuation of those casualties severely injured in different wars, particularly in the colonies. In those days, the improvement of the newly-born aviation was unstoppable in all fields. In Spain, the data regarding the medical evacuation of these first years are very confused for they were not gathered in a systematic way. Thanks to the study of different primary sources of the military and the Spanish Red Cross archives, a complete analysis of the data regarding the activity of the first planes which transported casualties during the Morocco War (1923-1927) has been performed for the first time. This medical experience equates our country with the most developed European countries and it corresponds to the scientific interest proved in Spain towards this mean of transport. The 95th anniversary of the beginning of this activity, termed as fundamental in emergency and medical medicine, is celebrated this year. From these pages, the authors wish both to contribute to the dissemination of the activity carried out by the military professionals of the time and to pay them a well-deserved homage.

KEYWORDS: Medical aviation, Medical Air Transport, Air evacuation.

INTRODUCCIÓN

El “desastre de Annual” de la guerra de Marruecos se recordará como un suceso que conmovió al ejército, al gobierno y a la sociedad española durante julio de 1921. Fue una tragedia humanitaria y sanitaria con más de 10.000 muertos y unos 5.000

heridos en el bando español. La estructura sanitaria planteada en el Protectorado se vio desbordada por tal avalancha de heridos¹. Estos hechos desencadenaron una gran movilización de la Sanidad Militar y la Cruz Roja Española para la atención y evacuación de miles de heridos². Debido a esta tragedia se realizaron cambios que afectarían posteriormente a la organización y evacuación de heridos³.

En el contexto de esta nueva etapa sanitaria las ideas de emplear la naciente Aviación para el transporte de heridos graves que ya habían difundido aviadores, médicos y militares españo-

¹ Médico civil. Hospital Virgen de la Salud, Servicio de Urgencias, Toledo. España.

Dirección para correspondencia: Hospital Virgen de la Salud, Av. de Barber nº 30, 45005 Toledo. magycm10@yahoo.es

Recibido: 9 de febrero de 2018

Aceptado: 16 de mayo de 2018

doi: 10.4321/S1887-857120180003000011

Tabla 1. Número de vuelos mensuales de cada piloto en el Breguet XIV T sanitario N°98 (Diario de Operaciones del aeródromo de Nador).

1923	Junio	Julio	Agos.	Sept.	Oct	Nov.	Dic.
Joaquín Boy Fontellés	7	1					
Francisco Fullá Estévez	16	8	2	1	1		
Virgilio A. Sbarbí	4						
Ignacio Jiménez		2					
1924	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun	Jul. - Dic.
José Carrillo Durán	1						
Alejandro Arias Salgado	1						
Carlos Sartorius	1						
Ricardo Burguete			7		3		
Eloy Valentín Fernandez			1				
Ricardo Bellord					1		
José de C. Garnica					1		
Alejandro Gómez Spencer						1	
1925	Ene. - Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	
Arturo Álvarez Buylla		2	2				
Teniente Ordiales			2				
Alferez Coterillo			2	12	5		
Eugenio Infantes Tena				2	1		
Ricardo Burguete				1			
Antonio Martín Luna					2		
1926	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May. - Dic.		
José Escobar		2					
Buenaventura Pérez Parra		1					

les (Luis Gonzalo Victoria¹ Agustín Van-Baumberghen², Antonio Pérez Núñez³, Manuel Bada Vasallo⁴, Mariano Puig Queró⁵)⁴ fueron tenidas en cuenta por las altas autoridades militares y el gobierno de la nación.

La idea de realizar traslados de heridos en avión ya había sido expuesta por colegas europeos años antes durante la Gran Guerra mundial. Ellos, que fueron testigos de los padecimientos de los heridos en las evacuaciones del frente, ahora veían pasar por encima de sus cabezas un medio de transporte seguro y eficaz como demostró ser la Aviación. Por fin se tenía la posibilidad de realizar un transporte que podía disminuir notablemente las horas o días de terribles padecimientos de los enfermos graves en su evacuación⁵.

Este gran conflicto bélico librado por los países europeos sería el escenario donde la joven Aviación adquiriría su mayoría de edad. En esta contienda se habían tenido las primeras experiencias de transporte de heridos en avión, que aunque de forma más heroica que organizada, habían demostrado su eficacia. Conocido es el transporte por la aviación francesa en el frente de Albania de 13 heridos graves en noviembre de 1915, de Mitrovitz a Prizrend (80 kilómetros) y de Prizrend a Valona (250

kilómetros). Posteriormente otros cinco más fueron evacuados de Prizrend a Valona^{6, 7}.

En los años siguientes al final de la guerra mundial, los franceses establecieron todo un sistema de transporte aéreo sanitario en sus colonias del Norte de África, Medio Oriente, África Central e Indochina. Francia había sido el país pionero en el desarrollo de la Aviación Sanitaria gracias, fundamentalmente, a las ideas de Mlle. Marvingt⁶ y a la construcción del primer avión sanitario, una modificación de un Dorand-Dalsace con motor Renault de 170 cv, en 1917 por el Dr. Chassaing⁷ que voló por primera vez el 23 de septiembre de 1917 en el aeródromo de Villacoublay en París. En julio de 1918 cuatro de estos aviones llegarían a Casablanca para realizar traslados de heridos. A los pocos meses se unirían más aparatos de distintos modelos (Hanriot 14, Breguet XIV A2, Breguet XIV T). Posteriormente Francia realizó un gran desarrollo en este sector con la construcción de aviones sanitarios gracias a sus excedentes militares⁶.

Tabla 2. Actividad del Breguet N°98, 1923-1926 (Diario de Operaciones del aeródromo de Nador).

	Tiempo de vuelo	Consumo de gasolina	Estado del aparato	Número vuelos sanitarios	% sobre el n° total de vuelos
Junio 1923	10h 32 m.	981L	En servicio	9 de 29	31%
Julio 1923	2h 30m.	465L	En servicio	0 de 11	0%
Agosto 1923	52m.	186L	En servicio	1 de 2	50%
Sept. 1923	45m.	25L	En servicio	0 de 1	0%
Octubre 1923	3h 10m.	200L	En servicio	0 de 1	0%
Nov. 1923	NC	22L	En servicio	NC	
Dic. 1923	NC	NC	En servicio	NC	
Enero 1924	19m.	NC	Reparación	0 de 3	0%
Feb. 1924	NC	NC	Reparación	NC	
Marzo 1924	1h 47m.	144L	Reparación	2 de 8	25%
Abril 1924	NC	NC	NC	NC	
Mayo 1924	37m.	396L	NC	0 de 6	0%
Junio 1924	30m.	NC	NC	0 de 1	0%
Julio 1924	NC	NC	NC	NC	
Agosto 1924	NC	NC	NC	NC	
Sept. 1924	NC	NC	En servicio	NC	
Octubre 1924	NC	NC	En servicio	NC	
Nov. 1924	NC	NC	Del 8 al 18 Reparación	NC	
Dic. 1924	NC	NC	NC	NC	
Enero 1925	NC	NC	NC	NC	
Feb. 1925	NC	NC	NC	NC	
Marzo 1925	NC	NC	Reparación	NC	
Abril 1925	NC	NC	Reparación	NC	
Mayo 1925	NC	NC	NC	NC	
Junio 1925	NC	100L	NC	NC	
Julio 1925	NC	NC	NC	NC	
Agosto 1925	15m.	NC	En servicio	0 de 2	0%
Sept. 1925	1h 44m.	NC	NC	0 de 4	0%
Octubre 1925	8h 25m.	NC	NC	10 de 15	75%
Nov. 1925	3h 49m.	NC	NC	6 de 9	67%
Dic. 1925	NC	NC	NC	NC	
Enero 1926	NC	NC	NC	NC	
Feb. 1926	1h 34m.	NC	NC	0 de 5	0%
Marzo 1926	NC	NC	NC	NC	
Abril 1926	16m.	NC	NC	0 de 4	0%

h: horas, m: minutos, L: litros, NC: No Consta

⁶ Aviadora y enfermera. Pionera de la Aviación francesa y de la Aviación Sanitaria.

⁷ Médico militar francés. Pionero de la Aviación Sanitaria.



Figura 1: Llegada al aeródromo de Tablada (Sevilla) en mayo 1923 del primer avión sanitario español de la Aeronáutica Militar Breguet XIV N°98 recibido por la Duquesa de la Victoria y el Comisario Regio de la Cruz Roja. (Archivo histórico del Ejército del Aire).

En España, el comienzo de la Aviación Sanitaria se plasma en la orden ministerial para la adquisición de dos aeroplanos Breguet XIV T bis “Limousine” versión sanitaria el día 22 de noviembre de 1922⁸. El primer aparato designado con el numeral 98 llega al aeródromo de Tablada (Sevilla) a finales de mayo de 1923⁹. La elección de este avión pudo ser debida a no ser uno de los más caros en estos años (40.000 pesetas de la época), tener capacidad para transportar por lo menos dos heridos cómodamente en camilla y tener otros del mismo modelo en los aeródromos de África lo que abarataba y simplificaba notablemente su mantenimiento.

Estos dos aparatos y sus tripulaciones fueron pioneras en realizar un transporte aéreo que hasta ese momento no se había realizado en España. Los sanitarios y aviadores militares tuvieron que atender a heridos con patologías graves en situaciones muy difíciles y con la gran falta de medios materiales que caracterizó esta campaña.

En 1925 debido a la preparación de la operación militar del desembarco de Alhucemas la Cruz Roja decide organizar un servicio de evacuación aérea rápida y adquirir dos aviones¹⁰. La organización corresponderá al capitán aviador Joaquín Loringa Taboada que queda comisionado en julio de 1925 en la Cruz Roja, le seguirá el alférez aviador Francisco Coterillo Llanos en mayo de 1926¹¹. Los aviones Junkers F13 fueron adquiridos por la Cruz Roja gracias al interés de la Corona, tanto de la Reina Victoria Eugenia como del propio Rey Alfonso XIII que asumió los gastos de compra y operación¹². Gracias a la admiración del Rey por la Aviación se adquirió uno de los aviones más avanzados de su época que debido a poder operar indistintamente con ruedas y flotadores ampliaba la capacidad para evacuar enfermos desde el mar, playas y barcos. Este apoyo del monarca a la Aviación Sanitaria se plasmó en su fundamental intercesión en la designación de España para organizar el II Congreso Internacional de Aviación Sanitaria en 1933 en detrimento de la candidatura de los Estados Unidos.

El estudio de los primeros traslados aéreos sanitarios realizados en España ha sido un tema poco tratado tanto por autores de la época como por los actuales aportándose solo los datos presentados por la sanidad francesa⁵.

Este estudio realiza una descripción de los primeros traslados aéreos de enfermos en España incorporando datos históricos inéditos que nos dan un conocimiento más detallado del comienzo de la Aviación Sanitaria de nuestro país.

1923-1925 LA INCORPORACIÓN DE LOS BREGUET XIV T Y EL COMIENZO DEL TRANSPORTE AÉREO SANITARIO

El Breguet XIV T bis versión sanitaria que se adquirió en el año 1922 era un avión de origen francés específicamente transformado para el traslado de heridos partiendo del modelo del mismo nombre versión “limousine” que había sido derivado del bombardero Breguet XIV A2⁸. Este era un avión biplano de madera, lona y metal. Lo propulsaba un motor Renault de 300 c.v., desarrollaba una velocidad de 170 km/h. y tenía una autonomía de 650 km. Transportaba dos enfermos tumbados junto a un sanitario en un cómodo compartimento cerrado dotado de calefacción, luz, botiquín y oxígeno¹³. El acceso de las camillas se hacía por un portón lateral o por una puerta al lado contrario. Este fue el tipo de avión sanitario más empleado durante estos años por Francia que llegó a tener 60 unidades en sus colonias en África y también por otros países (Suecia utilizó dos, Polonia seis y Siam diez)⁶.

El primero adquirido fue designado con el numeral 98, matrícula M-MBIQ, llegando al aeródromo de Tablada (Sevilla) a finales de mayo de 1923 procedente de Tolouse vía Madrid. Es recibido por el Comisario Regio de la Cruz Roja José de Hoyos y Vinent, Marqués de Hoyos⁸, y la delegada de la reina en la guerra de Marruecos Carmen Angoloti y Mesa⁹, Duquesa de la Victoria hecho plasmado en la revista aeronáutica “Aérea”⁹ (Figura 1). Desconocemos si hubo alguna otra ceremonia más de recibimiento.

El 24 de mayo llega a Nador (Melilla) desde Sevilla reflejándose este hecho en el Diario de Operaciones del aeródromo de Nador:

“Día 23... Procedente de Sevilla se ha incorporado en vuelo pilotando un avión sanitario el Teniente de Caballería don Virgilio R. Sbarbí.”

Desde entonces se adscribe al 3º Grupo de Escuadrillas al mando del capitán Carrillo Durán, perteneciendo a las Fuerzas Aéreas en la zona oriental de Marruecos mandadas por el Teniente Coronel Kindelán Duany¹⁴.

El día 8 de junio realizó su primer transporte de un herido a los mandos del Tte. Sbarbí. El herido era el Teniente Carbones que se evacuaba desde en campamento de Dar-Drius, donde existía un hospital de campaña, hasta en aeródromo de Nador. Se recoge así en el Diario de Operaciones de Nador:

“Día 8... El Breguet sanitario, pilotado por el Tte. Sbarbí recogió en Drius al Tte. Carbones herido, tomando tierra en Nador sin novedad...”

Por la Hoja de vuelos del Tte. Sbarbí sabemos que este vuelo fue acompañado por el cabo Fullá y duro 35 min. Este fue el cuarto vuelo del avión desde su llegada a Melilla.

⁸ Presidente de la Cruz Roja Española desde marzo 1923 hasta marzo 1931.

⁹ Persona de confianza de la Reina Victoria Eugenia que designo para organizar la atención y evacuación de los heridos de la guerra por la Cruz Roja. Su valía, entrega y generosidad hicieron que fuese condecorada y felicitada tanto por instituciones civiles como militares así como por el Parlamento en pleno.



Figura 2: Una de las pocas imágenes de los dos tipos de aviones sanitarios juntos. Breguet XIV N°98 posicionado junto al Junkers F13 (se puede observar su timón de cola a la derecha de la foto) en el aeródromo de Nador (Melilla). (Archivo histórico del Ejército del Aire).

Durante unos cuatro años el avión estuvo adscrito al 3º y 4º Grupos de escuadrillas pero a partir de septiembre 1925 se comisionó a la Cruz Roja. Mediante el estudio de los Diarios de Operaciones del aeródromo de Nador hemos contabilizado 92 vuelos de los cuales 28 fueron trasladados de heridos. El día 21 de enero de 1927 se ordena volver a Sevilla a los mandos del alférez Vallés y el mecánico Mateos terminando su operación^{15,16,17}

El segundo Breguet N°99 llegó poco después al aeródromo de Tetuán para realizar las evacuaciones de la zona occidental del Protectorado. Los datos de su operación se desconocen por la destrucción de los archivos durante la Guerra Civil. El último vuelo fue desde el aeródromo de Larache el día 11 de enero de 1924 aterrizando en la ciudad del territorio francés de Orán. En el Diario de Operaciones de Nador se muestra la preocupación por la falta de noticias de este avión:

“Día 11 ...Recibo ahora noticias de haber salido de Tetuán para Melilla un Breguet sanitario n° 99 sin especificar el personal de cuyo aparato no se tiene hasta ahora noticia alguna...”

“Día 12 ...Por conducto de Tetuán se ha sabido que el piloto del Breguet sanitario que salió ayer de aquel punto pensaba venir a Melilla por la zona Francesa.”

Esta ruta era inusual por lo que no sabemos cuál fue su propósito¹⁸. El día 13 de enero de 1924 sufrió un accidente sin víctimas al despegar en Orán, perdiéndose el aparato por el incendio posterior¹⁹.

Durante este periodo de tiempo el Breguet N°98 trasladó heridos mediante ruta directa desde el aeródromo de Dar-Drius, donde se encontraba el hospital de evacuación más importante del frente, a Nador (Melilla) con una duración promedio del vuelo de unos 30 minutos. En otras ocasiones desde el aeródromo de Herrainz en Villa Sanjurjo con un vuelo de unos 20 minutos. Desde Nador los heridos se trasladaban en ambulancia motorizada por carretera (8 km) al hospital militar Docker o a los hospitales de la Cruz Roja de la ciudad. Desde Melilla también se evacuaron heridos a Tetuán, Sevilla o Málaga según su patología^{20,21}. Se puede pensar que la actividad sanitaria del avión fue reducida, pero como ya se ha puso de manifiesto en aquellos años “la proximidad de los hospitales de primera línea a las plazas ha hecho que aquellos no reclamaran sus servicios más que en casos excepcionales”²¹. Además de esto hay que añadir

más elementos que nos parecen relevantes: el comienzo de una nueva actividad sin un equipo fijo asignado (Tabla 1), mínima experiencia que emular, dificultad para operar este avión en aeródromos no preparados¹⁰, difícil mantenimiento propio de este aparato y mala coordinación sanitaria. El gran tiempo empleado en tareas de mantenimiento y el número de vuelos no sanitarios son prueba de ello.

Durante estos años no tenemos constancia de la publicación de las cifras de heridos o enfermos transportados por estos aviones sanitarios. Creemos que no se contabilizaron ya que no hay constancia en los libros de comunicaciones de los primeros congresos internacionales de Aviación Sanitaria que se celebraron en París, Madrid y Bruselas de la presentación de las estadísticas de nuestro país por parte de nuestros participantes, sin embargo otros países como Francia, Suecia o Polonia sí que las comunicaron^{4,22}.

Las cifras que presentamos corresponden al estudio de los Diarios de Operaciones del aeródromo de Nador, donde se recoge información del Breguet N°98 con los datos de mantenimiento y operación del avión y de pilotos (como cualquier otro aparato del aeródromo), apuntando en algunos casos, en el apartado de observaciones las características del vuelo sanitario pero sin datos del herido²⁰. Por otros autores y revisión de expedientes personales de los heridos sabemos que cinco de ellos fueron pilotos con heridas ocasionadas en accidentes de aviación²¹. Estos datos que ofrecemos son inéditos y se resumen en la Tabla 3.

A finales de septiembre de 1925 el Breguet XIV T sanitario queda comisionado a la Cruz Roja uniéndose a los adquiridos por esta institución para realizar las evacuaciones de las operaciones de Alhucemas²³.(Figura 2)



Figura 3: Llegada de un herido mediante el avión sanitario de la Cruz Roja Junkers F13 al muelle de la base del Atalayón, Mar Chica, Protectorado Español. Octubre 1925. (Centro de documentación de la Cruz Roja Española).

¹⁰ “...la berlina 14 T es un aparato demasiado pesado, que exige un terreno relativamente bien preparado y un despegue en terreno no acondicionado, da siempre la impresión de un asunto serio.” Médico Mayor Sillevaerts. Revista de Sanidad Militar

1925-1927 LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO SANITARIO CON LA CRUZ ROJA ESPAÑOLA EN EL DESEMBARCO DE ALHUCEMAS

En agosto de 1925 se adquirieron dos aviones Junkers F13 versión sanitaria, matrículas M-AAAJ y M-AJAA, destinados al apoyo sanitario de las operaciones del desembarco de Alhucemas y, secundariamente, para reemplazar la pérdida de uno de los Breguet. Estos eran mucho más modernos y versátiles. De construcción metálica, ala baja, con motor de 280 c.v. y velocidad de 170 km/h tenían un alcance de 850 km. Podían transportar a cuatro pacientes/heridos, dos tumbados y dos sentados. Estos eran capaces de operar desde aeródromos y también desde el mar por el fácil cambio de ruedas a flotadores²⁴. Las aeronaves, procedentes del aeródromo de Cuatro Vientos, fueron entregadas en un acto multitudinario presidido por los Infantes¹¹, por el Maqués de Rubi (delegado de la Cruz Roja), gobernador civil Sr. Muñoz Lorente, gobernador militar Vizconde de Benloch y otras autoridades en el aeródromo de Tablada (Sevilla)^{25,26}. Desde ahí partieron hacia Melilla donde fueron operados por la Aeronáutica Militar con pilotos militares comisionados a este servicio. Utilizaron tanto la pista del aeródromo de Nador como el muelle de la base de hidroaviones del Atalayón en Mar Chica para el desembarco de los heridos. (Figura 3). Estos dos aparatos estuvieron operativos hasta el año 1927 cuando, con el fin de las operaciones militares, uno pasa a una compañía civil y el otro lo adquiere el ejército²⁷.

También tenemos constancia de la adscripción a la Cruz Roja de un avión modelo A.M.E. N°17, modificación española del avión Bristol F2, para las operaciones de Alhucemas y destinado a misiones de enlace, transporte y fotografía. Tenemos constancia que realizó un total de 9 vuelos para la Cruz Roja desde 1925 a 1927²⁸.

Con la incorporación de los Junkers F13, el lugar de recogida de heridos se acercaba mucho más al frente, sobre todo en la playa de la Cebadilla y de Cala Bonita, donde se encontraba al comienzo de las operaciones un hospital militar y posteriormente se construiría el hospital de la Cruz Roja en Cala Bonita²⁹. Desde estos lugares se trasladaban los heridos hasta la base de



Figura 5: Avión sanitario Junkers F13 de la Cruz Roja esperando en la playa de Cala Bonita la llegada de un herido para evacuarlo a Melilla, octubre 1925. (Centro de documentación de la Cruz Roja Española).

hidroaviones del Atalayón¹², y desde aquí en automóvil ambulancia hasta los hospitales de Melilla. A partir del 16 de octubre de 1925 se autoriza amerizar en la playa enfrente de la hípica y en el puerto de Melilla con lo que se ahorra tiempo en el traslado en ambulancia^{30,31}. Anteriormente a esta autorización hubo casos como el del capitán de Estado Mayor don Emilio Escartín que llegó directamente a los muelles del puerto. A estos muelles llegaron posteriormente cuatro heridos más. También se realizaron traslados al puerto de Málaga, Ceuta y desde barcos hospitales¹³ (Figura 4). Con su configuración terrestre también se evacuaron heridos desde Dar-Drius y desde Tetuán.

La Cruz Roja recoge los datos de actividad de los aviones a su cargo en sus archivos que junto con distintas notas de prensa recopiladas nos dan una idea bastante exacta de la actividad en este periodo. Con el estudio de estas fuentes hemos constatado 32 traslados desde 1925 a 1927 más 4 nuevos hallados en hemeroteca. En un artículo publicado en la revista de la Cruz Roja dan como cifra total de evacuados 33 en Junkers y 3 en Breguet sin especificarlos³², por lo que coincide con nuestra cifra. Hemos podido identificar a la mayoría de los evacuados, sabemos la posición donde fueron heridos, el trayecto de la evacuación y en algunos casos su patología que se reflejan en la Tabla 3.

En general presentaban heridas de bala, aunque hay un caso de una hernia para operar, una contusión leve de tobillo (que llama la atención dada su banalidad), caída de un caballo y un caso de enfermedad (que entendemos no traumática). La zona de recogida de heridos corresponde al frente de Alhucemas, pero también se continúan transportando desde otros frentes a través del aeródromo de Dar-Drius por el avión Breguet o en algún caso por el Junkers en versión terrestre. Los heridos corresponden a cualquier unidad o destacamento y de cualquier rango³².



Figura 4: Avión sanitario Junkers F13 cargando un herido desde un barco. Imagen publicada 8 de octubre de 1925. (Foto diario ABC).

¹¹ Infante D. Carlos, Dña. Luisa, Dña. Isabel y D. Alfonso; y los príncipes D. Gabriel y D. Carlos

¹² La base militar del Atalayón estaba situada en Mar Chica a unos 8 Km de Melilla.

¹³ Barcos hospital "Villareal", "Barceló", "Alicante" y "Andalucía"

Tabla 3. *Heridos y enfermos identificados transportados por vía aérea entre 1923-1927 (Diario de Operaciones del aeródromo de Nador y Archivos de la Cruz Roja Española).*

1923-1925	Destino	Fecha	Trayecto	Patología	Lugar de la acción	Avión	Reseña prensa secundarias
1.-Tte. Carbones		8-6-1923	Dar-Drius a Nador			B XIV N°98	Rev. Cruz Roja Española
2.-Cap. Carrillo			Dar-Drius a Nador		Tizzi-Azza	B XIV N°98	Rev. Cruz Roja Española
3.-Cap. León			Larache a Tetuán	Herida en pierna	Larache	B XIV N°98	Rev. Cruz Roja Española
4.-Cap. Gómez Acebo			Larache a Sevilla		Larache	B XIV N°98	Rev. Cruz Roja Española
5.-Tte. Bellod					Larache	B XIV N°98	Rev. Cruz Roja Española
1925-1927							
6.-Cap. José Castro Garnica	Grupo Exped. Breguet XIX	6-9-1925	Tetuán a Melilla y a Málaga	Herida bala en pierna		Terrestre N°2 Hidro N°1	ABC, La Libertad, La Cruz, La Voz de Asturias
7.-Tte. Cristóbal Lora Castaño		12-9-1925	Tetuán a Tablada (Sevilla)	Herida bala en un brazo	Kudia-Tahar	Terrestre N°2	Época, La Libertad, El Pueblo, La Región
8.-Tte. Cirilo Tor		14-9-1925	Tetuán a Tablada (Sevilla)	Herida en un Brazo	Kudia-Tahar		Diario de Valencia
9.-Tte. Soria	Caballería	16-9-1925	Tetuán a Tablada (Sevilla)		Kudia-Tahar		El Cantábrico.
10.-Cap. Antonio Escartín	Cuartel General Sanjurjo	19-9-1925	Playa Cebadilla a Mar Chica	Herida cabeza (metralla granada)	Morro Nuevo	Hidro N° 1	La Unión Ilustrada, El Universal, Informaciones
11.-Cte. Agustín Muñoz Grandes	Mehal-la de Larache	30-9-1925	Alhucemas a Atalayón	Herida muslos, fractura femúr dch	Posiciones frente Alhucemas	Hidro N°2	Telegrama del Rif, El Cantábrico, Las Provincias, El Pueblo
12.-Cap. Amigo	Mehal-la de Larache	30-9-1925	Alhucemas a Atalayón		Posiciones frente Alhucema	Hidro N°1	Telegrama del Rif, Las Provincias, El Pueblo
13.-Tte. Muñoz	Harca Muñoz Granda	30-9-1925	Alhucemas a Atalayón		Posiciones frente Alhucema	Hidro N°1	Telegrama del Rif, Las Provincias, El Pueblo
14.-Tte. Senén Ordinales y González (Laureado)	Cuerpo Aviación	2-10-1925	Alhucemas a Atalayón	Herida bala facial y en muñeca derecha	Bombardeando posiciones Amekran	Hidro n°2	ABC 8 de octubre 1925(foto)
15.-Cap. Gerardo Folgado	Tercio de Extranjeros	3-10-1925	Alhucemas a Atalayón	Herida de bala	Posiciones frente Alhucema	Hidro N°2	Telegrama del Rif
16.-Tte. Juan Micheo	Regimiento de Melilla	3-10-1925	Alhucemas a Atalayón	Herida de bala	Posiciones frente Alhucema	Hidro N°2	Telegrama del Rif
17.-Alfárez Núñez	Infantería de Melilla	3-10-1925	Alhucemas a Atalayón	Herida de bala	Posiciones frente Alhucema	Hidro N°2	
18.-Cabo Luis Velázquez	Tercio extranjeros 5ª compañía	12-10-1925	Cala Quemada a Atalayón	Herida de bala	Sector Aixdir Monte Cónico	Hidro N°1	Telegrama del Rif, La Libertad
19.-Sold. Agustín Romero	Tercio extranjeros 5ª compañía	12-10-1925	Cala Quemada a Atalayón	Herida de bala	Sector Aixdir Monte Cónico	Hidro N°1	Telegrama del Rif, La Libertad
20.-Sold. Enrique Faus Barrach	Tercio de extranjeros	16-10-1925	Cala Quemado a Melilla (puerto)	Herida bala	Posición Amekran	Hidro N°1	Telegrama del Rif, Diario Región, La Voz de Asturias
21.-Sold. Manuel Lerma Montejano	Tercio de extranjeros	16-10-1925	Cala Quemado a Melilla (puerto)	Herida bala	Posición Amekran	Hidro N°1	Telegrama del Rif, Diario Región, La Voz de Asturias
22.-Tte. Víctor Cortés Ramón	Tercio de extranjeros	16-10-1925	Alhucemas a Atalayón	Contusión pie	Sector Aixdir	Hidro N°1	Telegrama del Rif
23.-Sold. Constantino Paño Díaz	Artillería	16-10-1925	Alhucemas a Atalayón	Herida por casco metralla	Sector Aixdir	Hidro N°1	Telegrama del Rif
24.-Tte. Kaïd Buidia Dukali	Mehalla	18-10-1925	Alhucemas a Atalayón			Hidro N°1	
25.-Sold. Carbajo	Infantería	18-10-1925	Dar-Drius a Nador			Terrestre N°2	
26.-Sold. Overo Carrión	Tercio extranjeros	19-10-1925	Alhucemas a Melilla (puerto)			Hidro N°1	
27.-Sold. Millán de la Rosa	Tercio extranjeros	19-10-1925	Alhucemas a Melilla (puerto)			Hidro N°1	
28.-Sold. Rojo	Tercio extranjeros	21-9-1925	Alhucemas a Melilla (puerto)			Hidro N°1	
29.-Sold. García	Tercio extranjeros	21-9-1925	Alhucemas a Melilla (puerto)			Hidro N°1	
30.-Sold. Martínez	Cazadores de África n°18	26-9-1925	Alhucemas a Melilla (puerto)			Hidro N°1	
31.-Sold. Díaz Abolacio	Tercio extranjeros	26-9-1925	Alhucemas a Melilla (puerto)			Hidro N°1	
32.-Sold. Martínez	Infantería Principe N°3	26-9-1925	Dar-Drius a Nador			B XIV N°98	
33.-Sold. Montero	Cazadores África N°17	26-9-1925	Dar-Drius a Nador			B XIV N°98	
34.-Sold. Francisco Palma Garmía	Tercio Zapadores Minadores	27-9-1925	Alhucemas a Melilla (puerto)	Herida de bala	Sector Aixdir	Hidro N°1	Telegrama del Rif
35.-Sold. Doroteo Figueras Fábregas	3º de artillería de montaña	27-9-1925	Alhucemas a Melilla (puerto)	Herida de bala	Sector Aixdir	Hidro N°1	Telegrama del Rif
36.-Sold. Correa	Batallón África n°3	29-9-1925	Alhucemas a Atalayón			Hidro N°2	
37.-Sold. Maseda	Compañía de la Red	29-9-1925	Alhucemas a Atalayón			Hidro N°2	
38.-Sold. Federico Climeau	Mixto de Artillería	29-10-1925	Dar-Drius a Nador	Para operarse hernia		B XIV N°98	
39.-Tte. José Sastre		10-11-1925	---- a Atalayón	Herida de bala	Ben- Karrich	Hidro	El Luchador. Diario Republicano
40.-Cte. León (Conde de Berlanga del Duero)	Artillería	24-12-1925	Alhucemas a Melilla (muelle)	Caída de caballo	Sector Aixdir		Telegrama del Rif
41.-Tte. Eugenio Hernández Santamaría	Del Tercio	24-11-1925	Alhucemas a Melilla (muelle)	Enfermedad	Sector Aixdir		Telegrama del Rif

La adquisición de un aparato que pudiera operar en tierra como en mar por su facilidad en el cambio de configuración fue un acierto. Como hidroavión pudo recoger heridos en playas cerca del frente, cerca del hospital de Cala Bonita²⁹ (Figura 5) y en buques hospital. Esta era la primera vez que se realizaban operaciones anfibia sanitarias regladas a excepción de algún transporte realizado de forma esporádica con hidroaviones en años anteriores.

Estos aviones de la Cruz Roja también realizaron 35 vuelos sanitarios de cometido variado³². La mayoría de ellos fueron misiones fallidas por imposibilidad de amerizar por mala mar, transporte de material sanitario, transporte de víveres, transporte de autoridades (Duquesa de la Victoria y el Comisario Regio), equipos quirúrgicos (del Dr. Muñiz y del Dr. Gómez Ulla)²⁸.

En resumen, la actividad aérea sanitaria que hemos podido documentar es:

- de 1923-1925: 92 vuelos de avión sanitario (Breguet) de los que 28 fueron traslados de heridos 5 de estos heridos identificados.

- de 1925-1927: 80 vuelos de aviones sanitarios (Junkers, Breguet y AME) de los que 36 fueron traslados de heridos estando todos estos identificados, 35 vuelos sanitarios variados y 9 vuelos de enlace.

CONCLUSIONES

El comienzo de la Aviación Sanitaria en España ocurre, al igual que en otros países europeos, al comienzo de la década de los años veinte y como sucede con Francia se desarrolla en las guerras coloniales que se mantenían.

El interés mostrado desde un principio por médicos, aviadores e ingenieros militares por la aplicación de la Aviación en la evacuación de heridos hizo adquirir a la Aeronáutica Militar los dos primeros aviones específicos para el traslado sanitario. Estos serían destinados a la guerra de Marruecos.

La primera actuación de los aviones sanitarios se vio empobrecida por la pérdida precoz de uno de los aparatos y por las múltiples dificultades de establecer una nueva actividad sanitaria. No obstante se realizaron las primeras evacuaciones de forma satisfactoria sin que podamos tener constancia de todas ellas por falta de estadísticas y destrucción de archivos.

Para la gran operación del desembarco de Alhucemas se pensó en mejorar el sistema de evacuación aérea sanitaria por lo que se compraron aviones más versátiles y se coordinó con la Cruz Roja Española. Gracias a la documentación de la institución conocemos la mayoría de los heridos trasladados.

Esta experiencia supuso el comienzo y desarrollo de la Aviación Sanitaria en España, lo que nos equiparó en el uso de este nuevo medio de transporte con los demás países desarrollados y sirvió para reconocer este esfuerzo realizado con la designación a España para celebrar el II Congreso Internacional de Aviación Sanitaria en Madrid durante junio de 1933.

AGRADECIMIENTOS

Al Archivo Histórico del Ejército del Aire de Villaviciosa de Odón y al Centro de Documentación de la Cruz Roja Española en Madrid.

BIBLIOGRAFÍA

1. Sánchez Regaña, J. La atención médica durante el desastre de Annual. Jefatura de Sanidad Militar Melilla, 1921[libro electrónico]; (consultado 10-01-2018). Disponible en: https://www.academia.edu/31074869/La_atencion_medica_durante_el_desastre_de_Annual
2. Clemente, J. Historia de la Cruz Roja Española. Edita Cruz Roja Española Departamento de Información Relaciones Públicas y Publicaciones. Madrid; 1986:136
3. Evacuación de heridos y enfermos. Hospitalización. Servicios Sanitarios. Colección legislativa del ejército 1921. Ministerio de la Guerra. Talleres del depósito de la Guerra. Madrid. 1921:632.
4. Libro de ponencias del II Congreso Internacional de Aviación Sanitaria. Consorcio editorial. Madrid.1933.
5. Sillevaerts, Ch. La Aviación Sanitaria. Revista de Sanidad Militar.Madrid.1930;7:97-101
6. Cheutin, E. Première question. L'Aviation sanitaire sur le théâtres d'opérations extérieures. Premier Congrès International de L'Aviation Sanitaire. Paris.1929:7-26
7. El transporte aéreo de heridos. Revista de la Cruz Roja Española. Madrid.1917;178:142
8. Gaceta de Madrid, decreto de 11 de noviembre de 1922, núm. 327:781
9. Pérez Núñez, A. Algo sobre aviones sanitarios. Revista Aérea. Madrid.1923;1:7-9
10. El transporte de heridos por avión en Marruecos. Diario El Sol. Madrid.1925;2489:8
11. Loringa Taboada, J. Servicio Aéreo Sanitario de la Cruz Roja. Revista de la Cruz Roja Española. Madrid.1925;277:405
12. Servicio Sanitario Aéreo. Revista de la Cruz Roja Española. Madrid.1925;279:568-569.
13. Pérez Núñez, A. García Gutierrez, J. Utilidad de la Aviación aplicada a los Servicios de Sanidad. Revista Aérea. Madrid.1925;21:27-29
14. Herrera Alonso, E. La Aviación al socorro de Tifarautin. Revista Aeroplano. Madrid.1987;5:22-30
15. Información de Marruecos. Diario La Opinión. Madrid.1927;943:1
16. De Aviación. El Telegrama del Rif. Melilla.1927;9678:1.
17. Notas diversas. Diario ABC. Madrid.1927;7507:13
18. Diario de operaciones del aeródromo de Nador. Melilla. Año 1924. Expediente A7.Archivo histórico del Ejército del Aire.
19. Notas oficiales de África. Diario ABC. Madrid. 1924;6665:11
20. Diario de operaciones del aeródromo de Nador. Archivo histórico del Ejército del Aire. Villaviciosa de Odón. Expediente A3, A4, A5, A6 y A7
21. Lóringa Taboada, J. Sobre aviación sanitaria y adaptación a la misma de las disposiciones internacionales vigentes sobre servicios de sanidad en campaña. Revista de la Cruz Roja Española. Madrid.1925;276:387-397
22. Libro de ponencias. Premier Congrès International de L'Aviation Sanitaire. Paris.1929
23. De Aviación. El telegrama del Rif. Melilla. 1925;8713:1
24. Lázaro Ávila, C. Socorro aéreo. Revista Avión. Madrid.2.1998:66-69
25. El correo de Andalucía. Bendición de dos aparatos de la Cruz Roja. Sevilla. 3 de septiembre de 1925
26. Bendición aviones sanitarios. Diario ABC Madrid.1925;7076:5
27. Reales decretos. Gaceta de Madrid.1927;2138:1634
28. Aviación de la Cruz Roja. Revista de la Cruz Roja Española. Madrid.1925;280:654-661
29. Memoria del Hospital de la Cruz Roja en Cala Bonita 1926-1929. Madrid. Blass, S. A. Tipográfica.1929
30. De Aviación. El Telegrama del Rif. Melilla. 1925;8712:1
31. Diario Informaciones. Para el servicio de la Cruz Roja. Madrid. 17 de octubre 1925
32. La actuación de la escuadrilla sanitaria. Revista de la Cruz Roja Española. Madrid.1925; 281:805-806