

El trienio crítico: 1909-1911 (Del globo al aeroplano)

VICENTE GARCIA DOLZ
Coronel de Aviación

PUGNA DE MENTALIDADES

LAS mentalidades de grupo, como sistemas de representación de la realidad y de los valores, definen, por ejemplo, las creencias. En este sentido y desde un punto de vista meramente histórico, cabría afirmar que la mentalidad de los aviadores se diferenciaba notablemente de la de los aerosteros, siempre y cuando unos y otros fue-

ran estudiados en su estado más primitivo. Por ejemplo, un aerostero militar "puro" no sería capaz de comprender enteramente las cualidades positivas de los aeroplanos de guerra. Y, por el contrario, un aviador "genuino" sería capaz de menospreciar los globos y dirigibles como máquinas bélicas.

El dilema militar globos-aeroplanos, hacia principios de nuestro siglo, no hacía sino prolongar el planteado en el an-

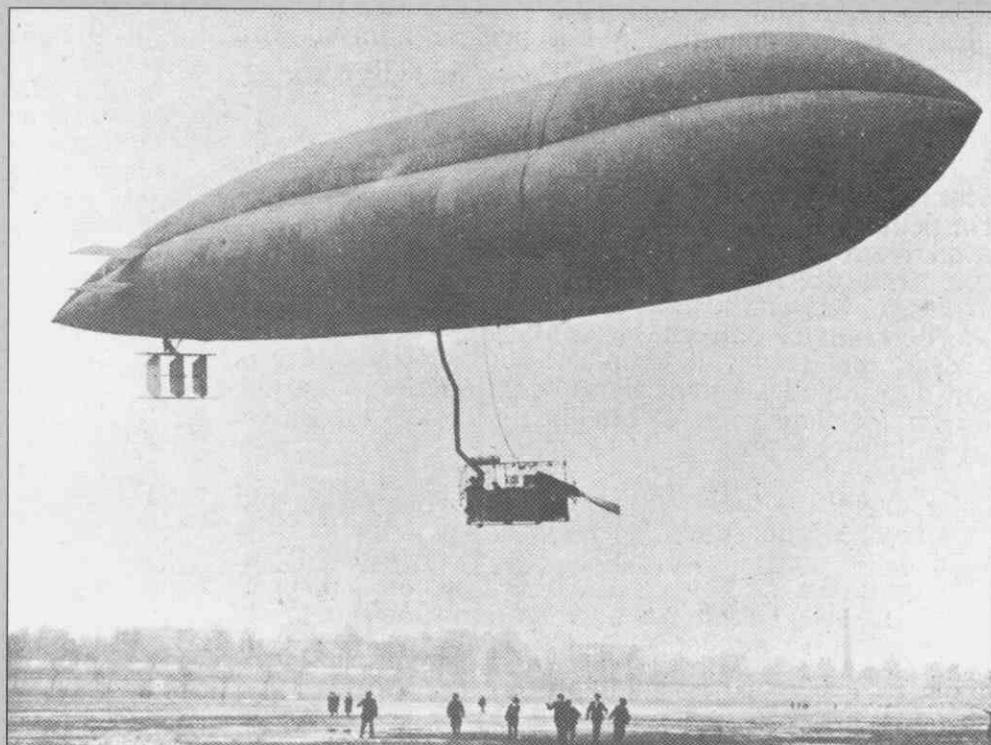
terior. Las investigaciones recientemente publicadas por el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica demuestran que el globo y el todavía nonato avión no se llevaban bien en España en el último tercio del siglo XIX (1). Ya entrada la nueva centuria, la polémica había devenido en aguda y crónica, tanto en España como en otras naciones (2). El Ejército español, por su parte, había asimilado los globos militares, sobre todo

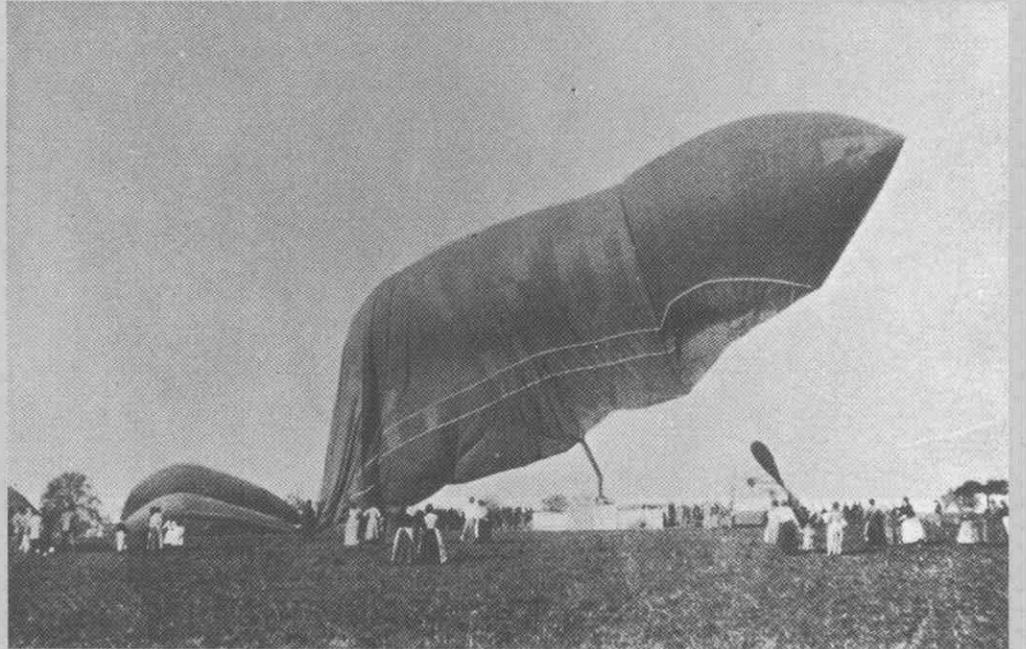
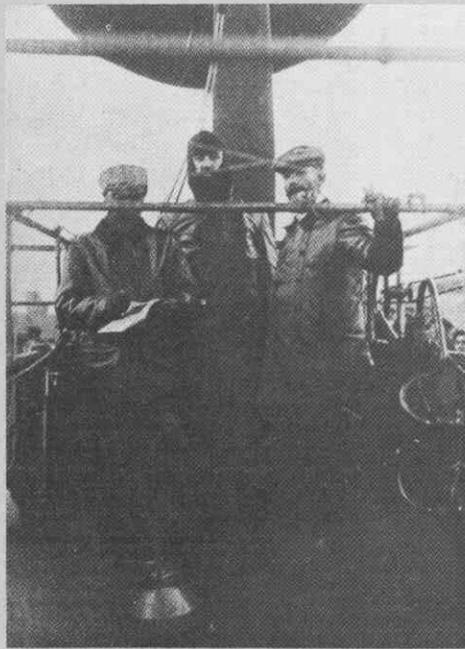


D. Leonardo Torres Quevedo vio obligado a dejar el proyecto de construcción de un dirigible de estructura semirígida para el Servicio de Aerostación. Quizás la causa de tal renuncia fue la disensión entre los proyectistas, Torres Quevedo y Alfredo Kindelán, pese a que el modelo experimental había encontrado suficiente apoyo presupuestario por parte de las autoridades del Ministerio de la Guerra.

El gobierno español contrató con la casa Astra la compra de un dirigible, el España, que era un Astra genuino, no un Astra-Torres, como algunos han supuesto.

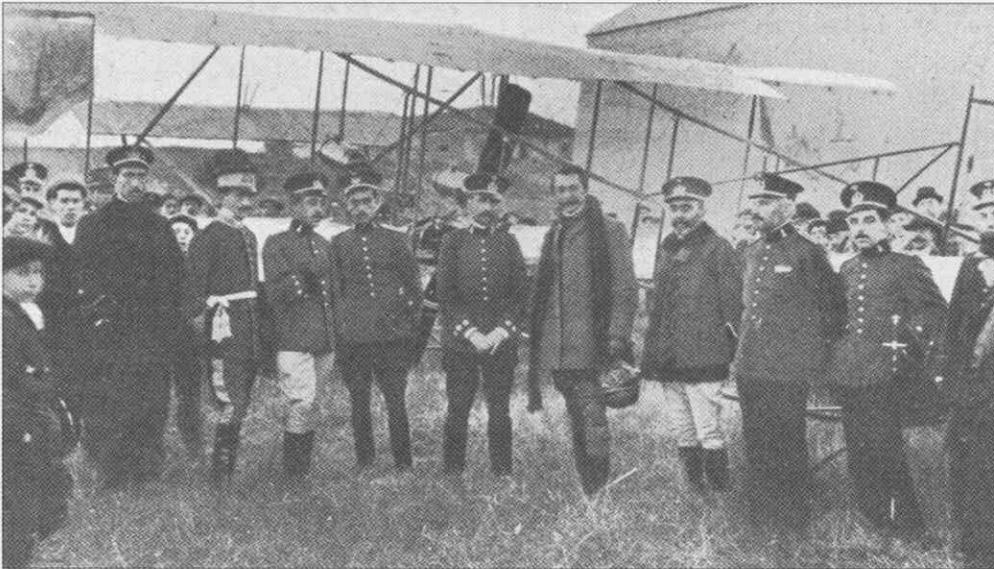
En las sucesivas fotografías vemos a D. Leonardo paseando por el campo de pruebas de Issy-les-Moulineaux (izda.), un aspecto general de su hermoso dirigible trilobulado (abajo) y una vista cercana de la barquilla, en un lluvioso día primavera francés (arriba).





El dirigible Astra, bautizado con el nombre de España, realizó una primera salida desde la fábrica de Issy-les-Moulineaux el 15 de febrero de 1910, seguida de otras dos el 18 y el 23 del mismo mes, desde Pau. Esta tercera salida fue nocturna y finalizó poco dichosamente, pues se rompió un travesaño de la proa de la barquilla, convirtiéndose el dirigible en un globo libre. El fuerte viento impidió a los aeronautas, Vives, Kindelán y el piloto francés Airault, aterrizar. El dirigible, sin hélice, pasó toda la noche por los aires. Al fin, cuando amaneció, la tripulación pudo tomar tierra en el gran llano de Frémainville, a 12 kilómetros de Pau. El dirigible fue deshinchado, la barquilla desmontada y todo el conjunto fue transportado en camiones al hangar de Beauval.

En la primera fotografía tenemos, en la barquilla del España, de izquierda a derecha, a Vives, Kindelán y el piloto Airault, poco antes de la primera salida de la fábrica, el 15 de febrero. En la segunda foto vemos al España sobre la llanura de Frémainville, tras su accidentada salida nocturna, vaticinio del gris porvenir del dirigible.



El aviador francés Mauvais fue el primer hombre que llegó a Guadalajara por los aires. Aterrizó el día 24 de noviembre de 1910 en el Polígono Aerostático, en cuyas cercanías se había congregado un inmenso gentío. El visitante fue recibido cordialmente por el coronel Vives y sus oficiales.

En la primera fotografía vemos, de izquierda a derecha, al comandante García Oltra, capitán Baselga, capitán Gordejuela, capitán Herrera, coronel Vives, M. Mauvais, comandante García del Campo, capitán García Antunez y capitán Fernández Mulero.

En la segunda fotografía, los oficiales del Parque ofrecen una cena a Mauvais. Vives está sentado a su derecha.

En la tercera foto, Mauvais y Vives se disponen a iniciar un vuelo en el biplano Sommer del primero.

... de 1911.

Dr. Don Nicolás de Ugalde

Muy querido amigo y querido profesor: Desde que me voy a cumplir con la comisión de viaje, he estado pensando en visitar sus clases. Pero como usted me dice, para entrar a su clase, necesito antes un certificado de un profesor de la Universidad, sobre el que tiene y el tiempo que me lleva de llegar, que como usted dice, es un viaje bastante avanzado.

Disculpamos de 2 aviones Farman, de tipo motor Henry Farman de 2 plazas con motor Gnome de 50 HP, y uno tipo Maurice Farman también de 2 plazas con motor Renault de 50 HP, en la cual se inaugurará el servicio de aviación en nuestro ejército, y todo por un cierto precio, pero supongo que más pronto a más tarde, y que nosotros haremos las provisiones de producción que se hacen, no ha de dar algunos dirigidos, porque todo que me equivoque, y que de este género y el estado de nuestra aviación, hasta por dentro una catástrofe!

La futura Escuela de aviación, que se instalará en Carabanchel, en terrenos que hoy posee el Batallón de Ferrocarriles, y en ella se instalará también, un barracón

demontable para el globo dirigible, donde cuando se abaje el dirigible, es un obligado irse a la corte.

Según noticias del amigo Pedro de Ugalde, el propósito de hacer alguna cosa aparatosa por mi ida y que se destinara a la voluntad de usted, han otras noticias: pero no he logrado realizar en dicho punto celebraría el momento en su realidad se trata de un viaje en la práctica, si no para el momento de ir, lo tengo algún tiempo de comunicación para ir al punto de llegada de un trabajo.

Por aquí se quedan sin más.

del último año, y del infante don Alfonso, que aborrecen, pero en particular al de Aragón, que se le tenía mucho que le caía mal.

Desde esta familia, desde a Vds. me da gusto en el año que comienza y todo se va de interposición, y muy especialmente de la familia de los señores de la corte, y de los señores que le quitan muy de veras, y de su.

Francisco de Paula y Rojas

Esta carta del comandante D. Francisco de Paula y Rojas al coronel Ugarte, conservada en el Archivo General e Histórico del Aire (Sección de Personal, expediente nº 12.402) es mucho más expresiva que cualquier comentario: su autor sentía gran recelo ante los aeroplanos. Por otra parte, en enero de 1911 ya informaban sobre aeroplanos -como el de Mendizábal- en el Parque Aerostático de Guadalajara. Los aeroplanos Farman que estaban a punto de llegar tipo Henry y Maurice, con motores de 50 caballos, tipo Gnome y Renault, respectivamente. La escuela de aviación sería instalada en Carabanchel, "en terrenos que hoy posee el batallón de Ferrocarriles, y en ellos se montará, también, un barracón desmontable para el globo dirigible, donde encuentre abrigo el España, en sus obligados viajes a la corte". El autor de la carta subraya la circunstancia de la obligación de los viajes del dirigible España a la corte.

Era tal la afición del Rey a las cosas aeronáuticas que, en alguna ocasión, según nos cuenta Emilio Herrera, D. Alfonso XIII se presentó en Cuatro Vientos, sin conocimiento del Primer ministro, ni del ministro de la Guerra, ni de las autoridades aeronáuticas, solicitando volar en el dirigible España. Emilio Herrera accedió a la real y clandestina solicitud, aunque rogando al Monarca que apagara su cigarrillo, "porque fumar en la barquilla es peligroso". El Rey apagó su pitillo, aunque observó que el escape del motor echaba chispas con frecuencia. Pregunto al término del vuelo: "¿No creen Vds. que el escape del motor es más peligroso que mi cigarrillo?".

tras los éxitos de nuestros esforzados aerosteros en la campaña de Melilla en 1909. Y las autoridades castrenses habían logrado una partida presupuestaria para adquirir un dirigible, el España, a fin de mandarlo a Marruecos.

Sólo ciertos invisibles aconteceres podrían hacer cristalizar en realidad la primera aviación militar española, contra la mentalidad general adversa a la misma, tanto en el seno del Ejército como fuera del mismo. Podríamos afirmar que tres son los factores que precipitaron los hitos en el nacimiento práctico de la aviación militar española: primero, la

hizo por fin estallar el contenido y luego deseo de crear una aviación castrense, dentro de la misma opinión militar, macerada durante años por el ejemplo de aquellos legendarios aerosteros del Parque Aerostático y Escuela Práctica de Aerostación, dirigidos por Vives y sus hombres.

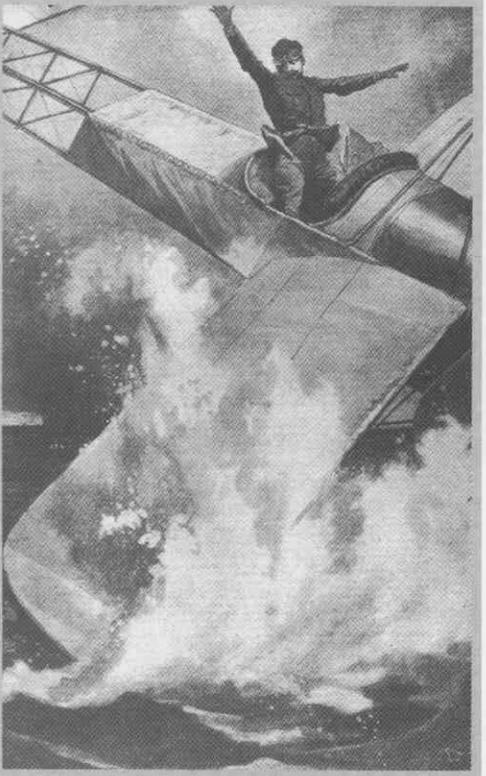
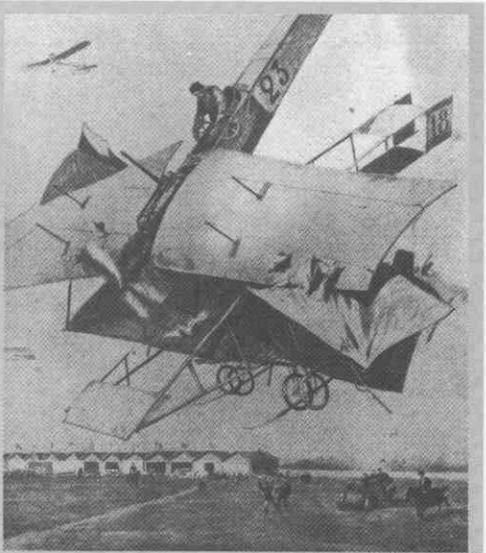
Y estos catalizadores habían logrado la fulminante explosión, en el trienio 1909-1911, precisamente en una España convulsa, atormentada por gravísimos problemas de toda laya, de entre los cuales eran destacables los político-sociales.

Aquí tenemos algunas muestras del dramatismo periodístico ante el nuevo fenómeno sociológico de la aviación que, naturalmente, tuvo su traducción en la prensa española:

La primera foto reproduce la interpretación que dio el dibujante de "La Domenica del Corriere" de mayo de 1908, relativa a la caída del teniente Selfridge, pasajero de Orville Wright durante la prueba de evaluación de su aeroplano para el Ejército de los Estados Unidos. Se trataba de la primera víctima mortal de la aviación.

La segunda foto reproduce el dibujo publicado por la revista británica "FLIGHT" que intentaba reflejar la primera colisión de la historia entre aeroplanos, protagonizada en 1910 por el capitán Bertran Dickson, a bordo de su Henry Farman, y M. Thomas, que pilotaba un Antoinette.

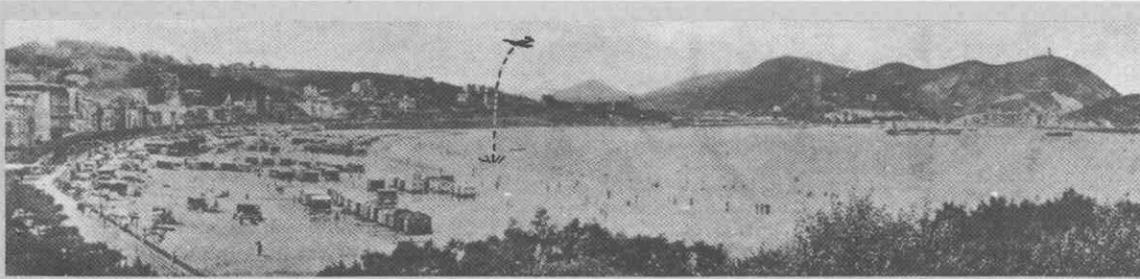
La tercera fotografía refleja el dibujo de la portada de "La tribuna ilustrada" de noviembre de 1911: refleja la muerte del teniente Manzini, el primer aviador muerto en acción de guerra (en la de Libia).



decidida actitud de los pioneros militares (Vives, Kindelán, Herrera y el Infante D. Alfonso de Orleans) y civiles (Gaspar Brunet, Antonio Fernandez y Benito Loygorri); segundo, la opinión favorable de ciertas altísimas instancias, Monarquía española incluida; y tercero, la coyuntura de la guerra de Marruecos, que

LA ACTITUD DE LOS PIONEROS

En abril de 1909, ni siquiera D. Pedro Vives -espíritu sin prejuicios y de visión futurista ilimitada- concedía al aeroplano la posibilidad inmediata de sustituir al dirigible en sus aplicaciones mili-



El 2 de abril de 1910 falleció en San Sebastián Hubert Le Blon, durante una exhibición con su aparato Bleriot, en un vuelo proyectado como último en España antes de regresar a Francia. En la foto de la derecha vemos a Hubert Le Blon a bordo de su aparato y en la fotografía superior tenemos una vista de la playa de la Concha, con indicación de la trayectoria de la cañía mortal del infortunado aviador. El plano izquierdo del avión se desprendió cuando volaba a unos veinte metros de altura, cayendo verticalmente al agua.

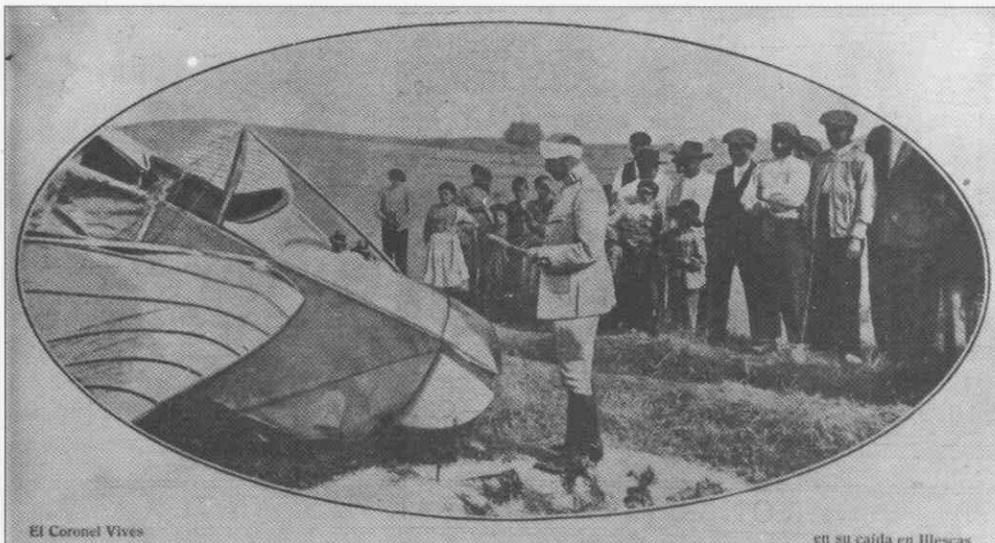
tares. Escribía que: "No niego la posibilidad de que se descubra con el tiempo un aparato más pesado que el aire, capaz de sustituir con sus aplicaciones al dirigible, pero será probablemente del tipo de los helicópteros o de los ornitópteros". Sin embargo, Vives reconocía

al gobierno la aprobación de una partida para adquirir un dirigible en Francia. El proyecto de Torres Quevedo y Kindelán, un dirigible semirrígido de 960 metros cúbicos, de dos motores *Antoinette* de 21 HP y con dos hélices en cada uno, no vio la luz de la realidad (5), qui-

el día 5 de mayo (7). Pero el *España* jamás pudo demostrar sus cualidades militares: en la noche del 19 al 20 de marzo de 1910 había sido anclado en Carabanchel para poner a prueba sus posibilidades de permanecer al aire libre, pero, zarandeado por el viento, fue preciso desinflarlo. Los partidarios de los dirigibles perdieron la partida para siempre. En 1914 la casa alemana *Parseval* ofreció al Ministerio de la Guerra un dirigible; consultado Vives, ya Jefe del Servicio de Aeronáutica, informó que su adquisición sería impropcedente "por sus escasas condiciones militares".

Los profesionales partidarios del avión -Vives al frente-, visto el fracaso de los dirigibles, forzaron la publicación de la Real Orden de 2 de abril de 1910, cuya parte expositiva disponía que se procediera por el Cuerpo de Ingenieros Militares el estudio del tipo de aeroplano "que más convenga para nuestro Ejército, y a la vez el de los elementos que han de constituir el laboratorio de aerodinámica". La Real Orden de 21 de setiembre de 1910 creaba la Comisión de experiencias del material de Ingenieros, a la que se encomendaba la realización de los estudios y experiencias necesarios "tanto para lo relativo a su adquisición y empleo, como en lo referente a su perfeccionamiento". El Reglamento de tal Comisión fue aprobado por Real Orden de 21 de noviembre del mismo año. Formaban parte de la Comisión Vives y Kindelán.

Pese al fracaso de los dirigibles, la Real Orden de 28 de diciembre de 1910 aprobaba el llamado *Reglamento Para el Servicio de Dirigibles*, que, lógicamente, tuvo escasa vigencia. Finaliza la labor legislativa del trienio, en lo relativo a aviación, con la publicación del *Reglamento Para la experimentación de Aeroplanos*, aprobado por Real Orden de 7 de marzo de 1911, modificada y ampliada por la de 27 de octubre del mismo año. Este reglamento para la experimentación de aeroplanos estaba pensado, en realidad, para el funcionamiento de la primera escuela de aviación militar en España, la establecida en Carabanchel. Es destacable el artículo 9 del Reglamento, que exige a los aspirantes a



Tampoco el coronel Vives pudo escapar a los accidentes aéreos. El "Heraldo Deportivo" de 15 de octubre de 1915 publicó esta poco conocida fotografía, en la que vemos a Vives junto al monoplano Bristol, accidentado en agosto de 1912, cerca de Illescas, volando con el francés Jullerot para evaluar el aeroplano. Vives sufrió un golpe en la cabeza, rompiéndose solo las lentes que usaba.

en aquel momento que: "Hoy el porvenir más inmediato parece ser de los aeroplanos, que son los que más han progresado... (que) en un futuro más remoto seguramente prepararan muchas sorpresas a la humanidad... Por todo lo expuesto, creo posible que dentro de poco tengamos en el Ejército las tres aplicaciones: aerostación, aeronáutica y aviación, formando un solo servicio aéreo" (3).

Como veremos, D. Pedro Vives tenía el deber en aquellas fechas de mostrarse firme partidario del dirigible más que del aeroplano, aunque, en marzo de 1909 y en compañía de Kindelán ya había realizado dos vuelos en aeroplano en Pau. En uno de ellos, Vives y Wilbur Wright sufrieron un pequeño accidente (4).

D. Pedro había logrado en 1909 que las autoridades ministeriales solicitaran

zás a causa de las disensiones entre sus proyectistas. El gobierno aprobó la adquisición de un dirigible francés y fue seleccionada para ello la casa *Astra*. Es irónico que Torres Quevedo comenzara a trabajar en la Sociedad *Astra* en 1909, con gran éxito al diseñar y construir el dirigible *Astra-Torres*, calificado como la *vedette militaire* por la revista *L'Aerophile* de mayo de 1911 (6). Una vez más, uno de nuestros mejores cerebros fracasaba en España y triunfaba en el extranjero.

Vives y Kindelán realizaron en el *España* -así se llamaba el dirigible *Astra*- una primera salida desde Issy-les-Moulineaux el 15 de febrero de 1910, seguida de otras dos el 18 y el 23 del mismo mes, desde Pau. Llegado el *España* a Guadalajara, su tripulación obsequió a la real familia con la visión de la máquina voladora sobre el Palacio de Oriente,

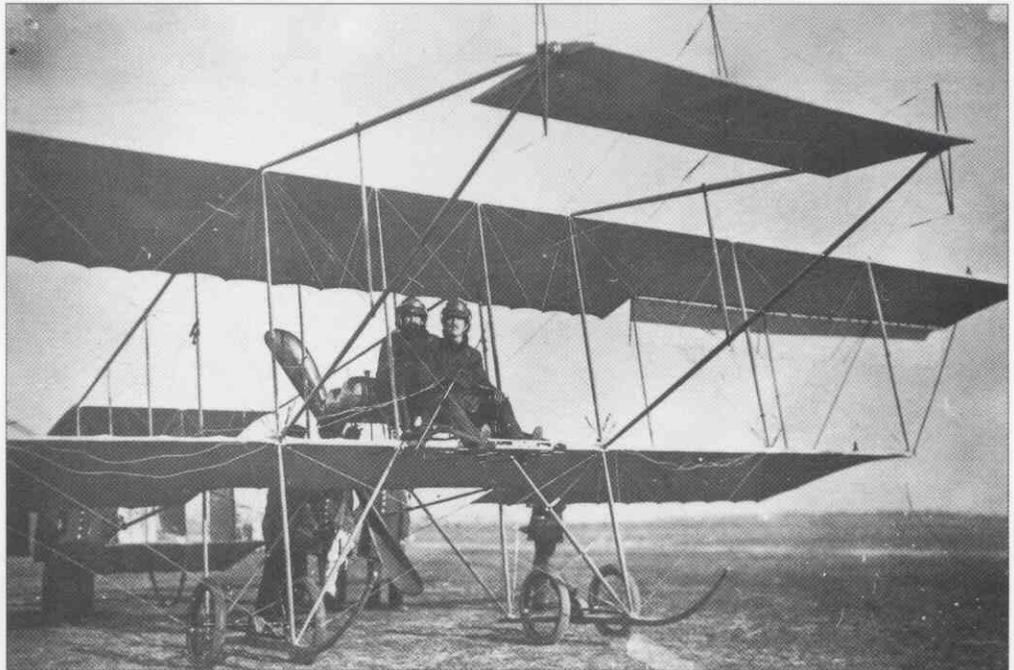
piloto disciplina y prudencia más que valor; advierte además que: "Debe tenerse presente que puede muy bien darse el caso de que un oficial valiente y decidido reúna brillantes condiciones para otros servicios y no sirva para aviador (...), y que cualquier falta u omisión en este sentido puede ser grave". Este párrafo debiera grabarse en letras de bronce en las puertas de las escuelas de aviación militar del mundo entero.

La actitud de los pioneros favorables al aeroplano era muy entusiasta. Ya en 1910 los aerosteros de Guadalajara "vivían el aeroplano" intensamente, confraternizando con todo aviador, militar o civil, que se pusiera en contacto con ellos. Por ejemplo, convivían casi cotidianamente con Benito S. Loygorri, primer título de piloto de aeroplano concedido a un español por la Federación Aeronáutica Internacional. Loygorri aterrizaba frecuentemente con su *Henry Farman* y su *Sommer* tanto en el Polígono de Guadalajara como, posteriormente, en la inicial escuela de Cuatro Vientos. Los primeros constructores nacionales de aeroplanos, Srs. Brunet y Mendizabal, habían sometido ya en 1910 sus inventos a los dictámenes de la Comisión de Experiencias (11).

Como se ha afirmado anteriormente, los aerosteros militares de 1910 -todavía no aviadores- ya "vivían el aeroplano": por ejemplo, el 24 de noviembre el aviador francés Mauvais, pilotando su biplano *Sommer*, aterrizó en el polígono de Guadalajara, delante del hangar del dirigible *España*, siendo recibido por el coronel Vives y demás oficiales del Servicio Aerostático. El francés fue agasajado con una cena. Vives voló con Mauvais al siguiente día, ante la envidia del comandante García del Campo y la de los capitanes García Antúnez, Fernández Mulero, Gordejuela, Serra, Herrera y Barranco, y la de los tenientes Cañete, Arrillaga, Barrón, Ferrer y Pou: casi todo el Servicio Aerostático. Faltaba el capitán Alfredo Kindelán, comisionado a París para adquirir "tres aeroplanos con destino a Ceuta y Melilla".

EL PRIMER CURSO DE PILOTOS MILITARES ESPAÑOLES

Cuando Kindelán regresó de París fue establecida en Carabanchel, en terrenos del Batallón de Ferrocarriles, una precaria escuela, germen de lo que sería el aeródromo de Cuatro Vientos, cuna de la Aviación Militar de España (8). El 12 de enero de 1911 el ministro de la Guerra aceptaba la propuesta del terreno de Carabanchel como campo de escuela de aviación. El 29 de enero los capitanes Kindelán y Ruiz comenzaban a levantar el plano. El 4 de febrero llegaban al naciente aeródromo dos ba-



Aquí tenemos a Vives y a Kindelán, a bordo de un *Henry Farman* de 1910, con motor *Gnome* de 50 caballos. Esta conocida foto compendia las realizaciones del primer curso de pilotos militares de aeroplano en 1911. Se trata del nacimiento de la aviación militar española.

rracones tipo *Bessoneau*, también comprados en Francia. El 8 de febrero llegaba al campo la primera fuerza: sargento Díaz, cabo Quesada y seis soldados. El 15 del mismo mes se recibe en la estación del Norte los tres aparatos *Farman* -dos *Henry* y uno *Maurice*- y el 24 los aeroplanos *Henry Farman* quedan montados en Cuatro Vientos, siendo rechazado el *Maurice Farman* por no cumplir los requisitos previstos. El 13 de marzo despegó en España su primer avión militar, un *Henry Farman* pilotado



Hacia principios del año 1909, fechas en que fue tomada esta fotografía D. Alfonso XIII ya conocía sobradamente a las primeras figuras mundiales de la naciente aviación. Aquí tenemos, en el aeródromo de Pont Long (Pau), de izquierda a derecha, a Orville Wright, D. Alfonso XIII, Wilbur Wright y dos directivos del Real Aero-Club de Francia (M. Hart y O. Berg).

por el francés Geo Osmont, acompañado por Kindelán. El 7 de mayo volaban solos Kindelán y Barrón. Los aeroplanos, sin doble mando todavía, exigían a los instructores franceses la responsabilidad de asumir el riesgo del vuelo incluso antes de "soltar" al alumno en su vuelo a solas. Según testimonio de Kindelán, los instructores Geo Osmont y Louis Dufour eran "pilotos bastante medianos" (9). Nos cuenta Emilio Herrera que no inclinaban el avión para virar a la derecha porque el efecto giroscópico de la hélice hacía encabritarse el avión con peligro de pérdida del mando y de entrada en barrena. Los instructores franceses viraban a la derecha solo con los pies, "al plato", hasta que un día Arrillaga despegó e inició un viraje a la derecha, "que terminó después de describir una circunferencia impecable... lo recibimos con una ovación cuyo motivo no comprendía porque había virado a la derecha creyendo que viraba a la izquierda" (10).

El primer curso de pilotos militares en España finalizó en agosto de 1911, con la entrega de títulos por la Federación Aeronáutica Internacional, representada por el Real Aero-Club de España, a los capitanes Alfredo Kindelán Duany, Emilio Herrera Linares y Enrique Arrillaga López y a los tenientes Eduardo Barrón Ramos de Sotomayor y José Ortiz Echague.

DESCONFIANZA Y CATASTROFISMO

En el lado opuesto, los detractores del aeroplano emitían sus opiniones. Un caso característico de aerostero "puro" y poco partidario de los aeroplanos

era el comandante D. Francisco de Paula y Rojas, quien en una carta al coronel Ugarte, en enero de 1911, anunciaba la inminente llegada a España de los tres primeros aviones militares, rogando a Dios "...¡que la inteligencia y el cuidado de nuestros oficiales basten para evitar una catástrofe!" (11).

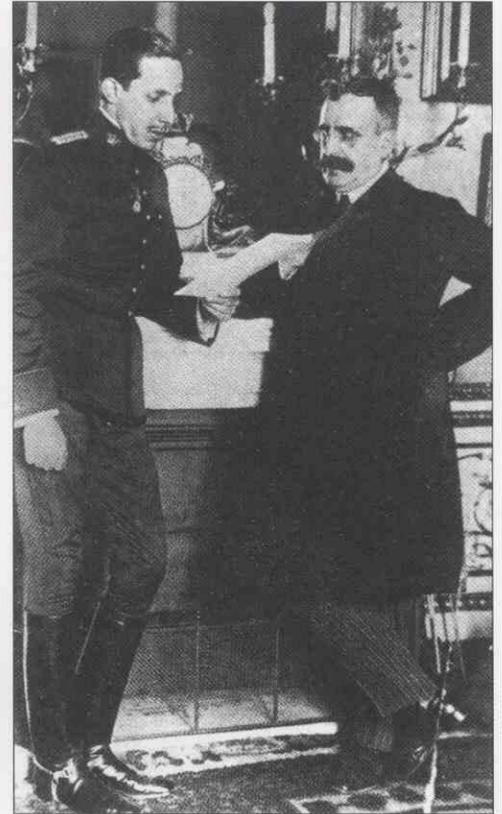
Y no faltaba razón al receloso Rojas. Desde que voló el primer avión en el mundo hasta finales de 1910, fallecieron 33 aviadores en accidente aéreo, con dos españoles entre ellos: Antonio Fernández y Mario Pola. Ni el mismo coronel Vives fue ajeno a los accidentes: en agosto de 1912 sufrió heridas en la cabeza cuando, viajando de pasajero con el francés Jullerot en un monoplano *Bristol*, en vuelo de Toledo a Cuatro Vientos, el motor se paro y el piloto tuvo que aterrizar forzosamente cerca de Illescas, destrozándose el monoplano (12).

PARTE DE LAS ALTAS INSTANCIAS, FAVORABLES A LA AVIACION

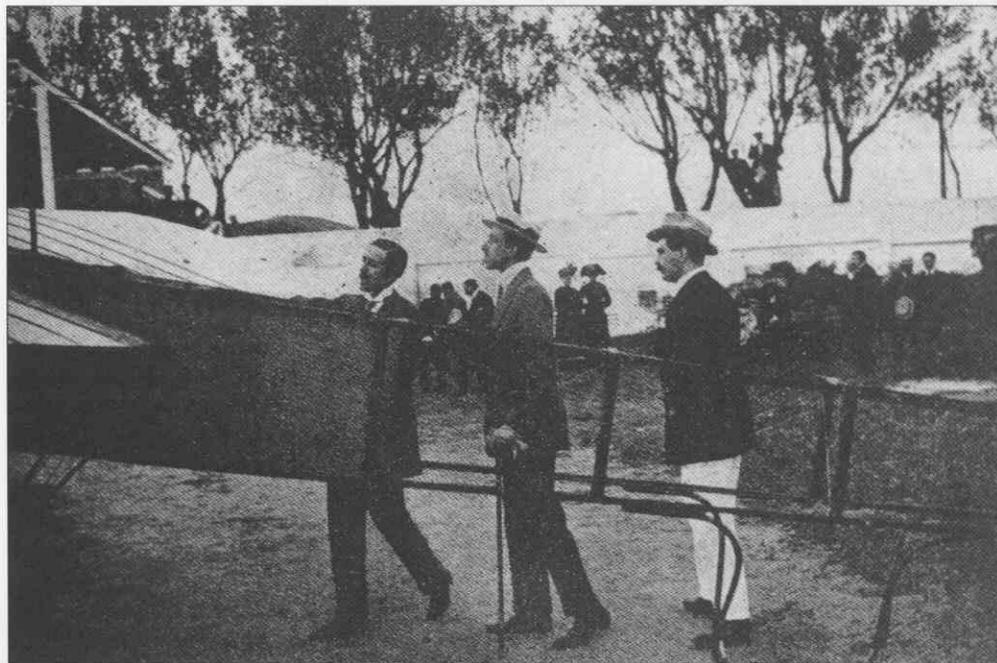
Cabe al Gobierno del liberal-demócrata Canalejas el honor de presu- puestar y acoger favorablemente los iniciales proyectos para implantar en España una aviación militar. Los ministros de la Guerra Aznar Butiegeg y Luque

hemiciclo un memorable discurso, exponiendo "la imperiosa necesidad de crear en España una aviación militar" (13). Los políticos estaban divididos: unos opinaban que los aviones eran poco menos que "juguetes caros" y otros - los del partido de Canalejas- decían que España no podía quedar atrasada en relación con los progresos militares. En la comunidad castrense también había división de creencias: podría afirmarse que, en síntesis, los Cuerpos facultativos -Ingenieros, Artillería y Estado Mayor- estaban mejor predispuestos hacia la aviación que el resto del Ejército, Infantería y Caballería incluidas (14).

Sin embargo, una Institución clave en la vida española sería valedora incondicional de la aviación: la Monarquía, y mas concretamente, la persona de D. Alfonso XIII. Su Majestad había manifestado inusitado interés hacia las cuestiones aeronáuticas desde su primera visita al Parque Aerostático, el 26 de marzo de 1904 (15). En aquel momento conoció personalmente a D. Pedro Vives, distinguiéndole desde entonces con sus mejores consideraciones. En 1907 brindó su real amistad a Kindelán, tras la visita que éste rindió a Palacio para narrar al Monarca su aventura en el globo *María Teresa*, caído al Mediterráneo el 24 de julio de aquel año. Hasta 1911, fueron incontables las ocasiones en que el rey D. Alfonso prestó su presencia en actos aeronáuticos. En el



Los primeros aeroplanos militares españoles fueron adquiridos y comenzaron a volar bajo el mandato político de D. José Canalejas y sus dos ministros de la Guerra, generales Aznar y Luque. Fue la voluntad política del gabinete del liberal-demócrata Canalejas la que venció las innumerables resistencias a la entrada del avión militar en España, en complicadísimos momentos de la política exterior. En la fotografía vemos a Canalejas despachando con D. Alfonso XIII, en 1910. No existe la menor duda acerca de la favorable acogida del Monarca ante la decisión gubernamental de adquirir aeroplanos militares.



*D. Alfonso XIII era un decidido promotor de la aviación. En esta fotografía, publicada en la revista británica *Flight* de 8 de octubre de 1910, vemos al monarca español en el centro, escuchando atentamente las explicaciones del aviador Morane, relativas a su aeroplano Bleriot. Era el 26 de septiembre de 1910, en San Sebastián. El 29 del mismo mes compitieron Morane y Tabuteau -quien había atravesado los Pirineos desde Biarritz a San Sebastian días antes, pilotando un Maurice Farman-, resultando vencedor el primero, por alcanzar una altitud de 800 metros. Benito Loygorri gozó del placer de volar con uno y otro contendiente. El Rey Alfonso condecoró a Morane y a Tabuteau con la Cruz de Carlos III. Ello significaba otro espaldarazo real a la nueva actividad aviatoria.*

Coca defendieron vigorosamente en las Cortes las partidas presupuestarias. Agustín Luque y Coca pronunció en el

periodo 1909-11, el rey había visitado, por ejemplo, la escuela que Wilbur Wright había establecido en Pau

(1909). En septiembre de 1910 condecoró en San Sebastián a los aviadores franceses Morane y Tabuteau con la Cruz de Carlos III. El 26 de mayo de 1911 recibió en el Palacio de Oriente a Julio Vedrines, vencedor del París-Madrid, imponiéndole la Cruz de Alfonso XII (16).

Por otra parte, en 1910 D. Alfonso XIII tenía en un grupo de generales sus mejores asesores militares en la sombra, en lo que muchos historiadores han denominado "parlamentarismo paralelo" (17).

RECRUDECIMIENTO DEL CONFLICTO DE MARRUECOS

El dirigible *España* fue comprado para que operara en Marruecos, en vista del excelente resultado de la aerostación en la campaña de 1909. Pero los acontecimientos fueron mas rápidos, como hemos visto. Los hechos comenzaron a arrastrar a Canalejas. El 1 de julio de 1910 el cañonero alemán *Panther* se presentó frente a Agadir, para hacer sentir su peso en la cuestión marroquí, en menoscabo de Francia, po-

tencia que amenazó con entrar en Fez, acampando tropas en Alcazarquivir y promoviendo roces de convivencia con tropas coloniales españolas. Todos los indicios movían a pensar que el dilema de siempre atenazaba a España con renovada presión: o abandonar Marruecos o intervenir. Canalejas, como Maurra en 1909, tuvo que afrontar la oposición interior, esta vez por parte de los republicanos y los socialistas. El 13 de mayo unos pescadores españoles fueron atacados en la playa de Montenegro, cerca de Ceuta, sin que ello fuera castigado por el bajá de Tetuán. Por ello el general Alfau situó en aquel paraje un puesto de policía. Pero los fran-

ceses ya habían entrado en Fez (20 de mayo), al mando del general Moinier. Canalejas no titubeó en el envío a Larache de dos buques de guerra, el *Almirante Lobo* y el *Cataluña*, con tropas de desembarco. El 9 de junio de 1910 el teniente coronel Fernández Silvestre dirigió el desembarco en Larache, aduciendo como determinante la muerte de un moro protegido por España. Acto seguido, un tabor indígena al mando del capitán Ovilo ocupó Alcazarquivir. Alemania solventó sus diferencias con Francia, pero España, ajena al juego diplomático entre estas dos potencias, se condenó a otra guerra que no tardaría en comenzar en 1911.

En este ambiente internacional del año 1910, el ministro de la Guerra aceptó la propuesta de la Comisión de Experiencias del material de Ingenieros, enviando una comisión a París para comprar tres aeroplanos, como ya hemos comentado.

La amenaza de nueva guerra en Marruecos había determinado el nacimiento práctico de la Aviación Militar española, pues la opinión de políticos y militares ya había arrinconado al globo, el cual siguió existiendo como elemento de combate, aunque sin oponerse excluyentemente a la existencia del aeroplano, como en la campaña de Marruecos de 1921. ■

NOTAS

(1) Ver el Tomo I de *Crónicas Aeronáuticas*, del general D. Rafael González-Granda Aguadé, editado por el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, pp. 189-190. Cita el autor al periodista Fernández Bremon, quien en 1887 publicó un artículo titulado *El Globo como atrasador de la invención del avión*, en el que se dice: "Hasta hoy el globo ha sido la balsa sin timón, que sólo boga arrastrada por las corrientes de los mares... Y la verdad es que el globo, hecho para juguete de las corrientes, es el mejor obstáculo para el aeronauta, que quiere recorrer el aire a su capricho."

(2) Por ejemplo, la revista *L'Aerophile*, órgano oficial del Aeroclub de Francia, publicaba en agosto de 1902 que el aviador Hargrave había inventado un "aparato, propulsado por una hélice, (que) pesa 162 kilos y tiene una superficie de 50 metros cuadrados. Esta formado por dos inmensos "ciervos volantes"... (con) un motor de petróleo que acciona una hélice delantera. Tres flotadores cilindro-cónicos aseguran la flotabilidad del aparato en caso de caída al agua". La noticia finaliza con este frío comentario: "Dudamos seriamente de los resultados prácticos de la máquina de M. Hargrave".

(3) Al referirse a la *aeronáutica*, Vives quería significar los aparatos más pesados que el aire distintos del avión, o sea, helicópteros y ornitópteros. D. Pedro Vives también escribía en 1909: "el aeroplano ha tenido un progreso tan grande en estos años, que aún cuando no ha entrado verdaderamente en el campo de las aplicaciones militares, es de esperar entre muy en breve. Cuando esto llegue, ¿en la lucha entre el más ligero y el más pesado que el aire, saldrá vencido el dirigible y quedará solo el aeroplano? A mi juicio, dentro de lo que hoy puede preverse, sus aplicaciones serán diferentes. El aeroplano, que no puede detenerse, moderar su velocidad ni cambiar rápidamente de altura, no parece llamado a sustituir al dirigible en los reconocimientos; pero puede, sin embargo, prestar grandes servicios estableciendo comunicaciones rápidas sin necesidad de caminos: será un automóvil que no necesitara de carretera, y ésta ventaja es tanto mayor en campaña, cuanto que todas las carreteras estarán llenas de carruajes o con el firme destruido por el paso de las grandes impedimentas de los ejércitos modernos" (*Memorial de Ingenieros*, cuarta época, Tomo XXVI, año 1909, p. 222).

(4) El día 1º de marzo de 1909, en Pau, el aeroplano pilotado por W. Wright, acompañado por Vives, se salió del rail de lanzamiento, tras romperse el timón de dirección y las hélices, quedando el aparato en el suelo tras un fuerte patinaje a unos 30 metros del carril. Los aviadores salieron ilesos. Este fue el primer vuelo que tenía el propósito de estudiar las aplicaciones militares de la aviación para el Ejército español. (*Memorial de Ingenieros*, año de 1914, pag. 330).

(5) Los datos del proyecto de dirigible *Torres-Quevedo* fueron publicados en la revista *JANE'S* del año 1909.

(6) El dirigible *Astra-Torres* jamás fue comprado por el gobierno español, pese a que algunos creen que el dirigible *España* era de aquel tipo. El *Astra-Torres* tenía un volumen de 1.590 metros cúbicos y una longitud de 47 metros; su envoltura era trilobular y tenía estructura semirrigida, como el del anterior proyecto *Astra-Kindelan*.

(7) Aquel viaje inaugural del *España* por tierras patrias fue realizado por Vives, Kindelán, el ingeniero Kapferer y dos mecánicos (*España Automóvil*, año 1910, pag. 104).

(8) Sobre este respecto, ver el artículo del coronel D. José Ramón Sánchez Carmona, *Datos sobre el Aeródromo de Cuatro Vientos*, Revista *Aeroplano*, marzo de 1989, nº 6, pp. 42-63.

(9) Publicado en *El Debate*, nº 8.192, de 1 de marzo de 1936, en la conmemoración del XX aniversario del aeródromo de Cuatro Vientos.

(10) *Memorias de Emilio Herrera*. Edición de Thomas F. Glick y José M. Sánchez Ron. Ediciones de la Universidad Autónoma de Madrid, Madrid 1986, págs. 66-67.

(11) El tenor literal de la carta es más expresivo que cualquier comentario al respecto. Puede observarse que a principios de 1911 los aerosteros de Guadalajara, miembros de la Comisión de Experiencias, examinaban el aeroplano de Mendizábal. (Documento custodiado en el Archivo General e Histórico del Aire, Sección de Personal, expediente nº 12.402).

(12) *España Automóvil*, 30 de agosto de 1912, pág. 203.

(13) *Diario de Sesiones del Congreso* de 10 de octubre de 1910. El día 1 de abril se había producido la primera crisis ministerial, que terminó en la sustitución de Aznar por Luque. Los diputados de la conjunción republicano-socialista, con Albornoz, Canalejas, Sol, Ortega y Pablo Iglesias, habían solicitado la modificación del Código de Justicia Militar y la derogación de la Ley de Jurisdicciones de 1906, que permitía juzgar en la jurisdicción castrense hasta los delitos de opinión contra las Fuerzas Armadas, cometidos por paisanos. La votación fue adversa a los republicanos, puesto que liberales y conservadores votaron unidos. La jornada parlamentaria finalizó con un estruendoso "¡Viva el Ejército!". Desde entonces, el general Luque defendió acertadamente con su oratoria parlamentaria la necesidad de incrementar el presupuesto militar, teniendo en cuenta que el conflicto de Marruecos volvía a recrudecerse.

(14) Para estudiar las actitudes militares españolas hacia la naciente aviación, ver las siguientes obras:

- P. Boyd, Carolyn, *La Política Pretoriana en el reinado de Alfonso XIII*. Alianza Universidad, Madrid, 1990.

- Ballbé, Manuel, *Orden Público y militarismo en la España constitucional (1812-1983)*. Alianza Universidad, Madrid, 1990.

- Cardona, Gabriel, *El Poder militar en la España contemporánea hasta la guerra civil*. Siglo XXI de España Editores, Madrid, 1983.

- Lleixá, Joaquín. *Cien años de militarismo en España: Funciones estatales confiadas al ejército en la restauración y el franquismo*. Anagrama, Barcelona, 1986.

(15) D. Alfonso XIII visitó el Parque de Guadalajara por vez primera el día 26 de marzo de 1904, no en 1903 como alguno ha escrito.

(16) Sobre el vuelo de Vedrines, ver el artículo de Ricardo Fernández de Latorre, *80 años de la carrera de aeroplanos París-Madrid. El gran triunfo de Vedrines*, publicado en la revista *Aeroplano*, año 1991, nº 9.

(17) Los aviadores de 1912 procedentes en su mayor parte del Cuerpo de Ingenieros, tenían escala cerrada, nada que reivindicar y difícilmente se les podría calificar de "militares palaciegos". Solo el Director General de Ingenieros tenía en la práctica acceso directo ante Su Majestad, aunque siempre con conocimiento del Ministro de la Guerra.