

# El Bristol 29 M-AAFA, protagonista en Annual

MARIANO JOSÉ GARCÍA CONSUEGRA  
Doctor en historia  
Suboficial del Ejército del Aire

## Introducción

La buena estrella del general Fernández Silvestre que había iluminado sus triunfos en combate se apagó súbitamente. Esta vez la temeridad de la que hacía gala ante sus subordinados le costaría muy caro, perdiendo la vida junto al grueso de su ejército, en la zona oriental de Protectorado español de Marruecos.

Frente a unos cabileños medianamente desorganizados, un ejército occidental experimentado y bien armado terminó sucumbiendo sin que las armas más modernas como la artillería o la aviación fuesen suficientes para reprimir la violencia desenfadada de las tribus rifeñas.

La aviación, que había demostrado su autonomía como arma de combate en la guerra mundial, abandonó a las tropas en el momento que más se necesitaba de cobertura aérea. El capitán Fernández Mulero al mando de los seis aeroplanos DH-4 que componían la 2.ª escuadrilla ubicada en el aeródromo de Zeluán (Melilla), mantuvo la rutina sin adoptar ninguna medida extraordinaria a pesar de su arriesgado vuelo en Ben Tieb, donde demostró suficiente coraje para ser reconocido con la Cruz al Mérito Militar. Al día siguiente los

defensores del aeródromo quedaron sitiados y los aeroplanos y material de vuelo destruidos. Los aviadores perdieron sus alas con la sola excepción de un aeroplano civil alquilado por el periódico *El Liberal* que aterrizó en el campo de tiro de Rostrogordo pilotado por el oficial inglés De Havilland acompañado del exmilitar y antiguo jefe del aeródromo de Zeluán, José Espinosa Arias, en calidad de reportero.

## El general Echagüe o el renacimiento del Servicio de Aviación

La finalización de la Primera Guerra Mundial impulsó las operaciones militares en las campañas de Marruecos largo tiempo paralizadas. Coincidió en el tiempo con el nombramiento del general de Ingenieros Francisco Echagüe Santoyo como nuevo jefe de la Sección y Dirección de Aeronáutica, que no le impidió continuar ejerciendo como ayudante honorario del rey Alfonso XIII.

El general Echagüe se apodaba *René* por su larga estancia en París, desde el desencadenamiento de la Gran Guerra, como agregado militar de España. Pese a no ser piloto ni observador, conocía profundamente la aviación aliada y, desde su nombramiento, acometió un ambicioso plan de modernización de la aviación militar española en todos sus ámbitos comenzando por la formación del personal aéreo, la apertura de aeródromos y la adquisición de aeronaves. La modernización de la aviación se convirtió en una exigencia lógica para adaptarse a los cambios operados por la conflagración mundial trasladados a las campañas de Marruecos, y su adecuación a la realidad de España, de manera «proporcionada a nuestros medios y a la superficie de terreno nacional que hay que defender, riqueza y vidas que hay que proteger»<sup>1</sup>.

El renacimiento de la aviación militar española se concretó con la publicación del R.D. de 17 de marzo de 1920 sobre organización de las fuerzas y servicios de la Aeronáutica Militar. No obstante, los recursos continuaban siendo insuficientes para proporcionar servicios efectivos con que contribuir al éxito de las operaciones terrestres. Paralelamente,



Francisco Echagüe Santoyo, general jefe del Servicio de Aeronáutica Militar, llevo a cabo el necesario proceso de renovación y modernización de la Aviación Militar tanto en material, personal e instalaciones, para adaptarla al nuevo periodo histórico resultante del fin de la Primera Guerra Mundial. (*Historia de la Aviación Española*).



Mapa del Protectorado español de Marruecos, con expresión de los aeródromos existentes en 1921. Elaboración propia a partir de [www.wikipedia.es](http://www.wikipedia.es).

aumentaba la afluencia de jóvenes aviadores provenientes de armas muy diversas, que ampliaban las posibilidades de la aviación con renovada voluntad y temperamento, pero en multitud de ocasiones, a costa de mortales sacrificios.

Desde el fin de la Primera Guerra Mundial, una vez superada la neutralidad en el Protectorado español de Marruecos que impedía emprender acciones militares de envergadura por temor a sembrar la desconfianza de los franceses; con el triunfo de estos últimos, y una vez eliminado el obstáculo de Alemania, España impulsó las acciones militares como compromiso de su política territorial que la obligaba a la ocupación efectiva de su zona de responsabilidad.

El Gobierno de España aceleró la adquisición de aeroplanos principalmente de escuela y de bombardeo, adaptados a las condiciones y necesidades del teatro de operaciones norteafricano porque, por encima de cualquier consideración, la principal razón de ser de la Aeronáutica Militar española pasaba por el apoyo a las operaciones del Ejército de Tierra.

Para ello se contaba con tres aeródromos: dos en la zona occidental (Aumara y Sania Ramel) y uno en la oriental (Zeluán). En enero de 1920 se creaba el Grupo de Escuadrillas de África al mando del comandante José María Aymat Mareca, formado por la 1.ª escuadrilla de Tetuán, dirigida por el capitán Apolinar Sáenz de Buruaga (fundamentalmente con aeroplanos Breguet XIV y DH-4), y la 2.ª escuadrilla de Zeluán, compuesta por AME *mixtos* que pronto serían sustituidos por aeroplanos DH-4 coincidiendo con la incorporación a la jefatura del capitán Pío Fernández Mulero. La 3.ª escuadrilla de Larache dirigida por el capitán José Legorburu, se ubicará en mayo en el aeródromo de Aumara (Larache) –que sustituirá al de Arcila–, completando de esta forma el despliegue aeronáutico en Marruecos.

### Bajo los cielos de España

La nueva política aeronáutica propiciada por Echagüe, implicaba el acercamiento de la aviación a la ciudadanía; para ello protagonizó episodios como el desplazamiento a mediados de mayo de 1921 de varios aeroplanos desde el aeródromo de Cuatro Vientos (Madrid) a Valladolid, para realizar algunas exhibiciones con motivo de la entrega del mando del Regimiento de Cazadores Victoria Eugenia (22º de Caballería) a la Reina, y de la ceremonia de la colocación de la primera piedra de la nueva Academia de Caballería. Asistió el comandante general de Melilla general Manuel Fernández Silvestre en representación de las unidades de Caballería del Ejército de África que, de regreso a la plaza, gestionó en Madrid con las autoridades políticas asuntos de «gran interés».

A mediados de julio varios aeroplanos se dirigían rumbo al aeródromo de Gamonal (Burgos) al objeto de participar en los actos conmemorativos del VII Centenario de la construcción de la catedral burgalesa, entre los que se incluían varios espectáculos aéreos.

La novedad de este tipo de exhibiciones llamó la atención de gran número de paisanos y foráneos que se acercaron al campo para contemplar directamente las evoluciones en la línea de vuelo y el constante movimiento de aparatos voladores civiles bajo la supervisión de la Sociedad Otie, probablemente contratada para realizar los espectáculos aéreos de las fiestas del VII Centenario.

Entre los aeroplanos aterrizó procedente de Lasarte (San Sebastián) el mayor Hereward de Havilland tripulando un Bristol, siendo muy posible que se tratase del Bristol 29 Tourer núm. 6120 matriculado como M-AAFA. El oficial inglés era muy conocido y apreciado por sus reiteradas exhibiciones aéreas en todos los rincones de España, además había desempeñado otros puestos como profesor de pilotos, taxista aéreo, agente de ventas y probador de aeroplanos. Finalizado su concurso, el próximo destino sería el aeródromo

de Cuatro Vientos, aunque el festival de la aviación prosiguió cediendo el protagonismo a la aviación militar.

El broche final de tan fastuosas celebraciones lo cerraría una carrera o «raid» aéreo con el recorrido Burgos-Vitoria-Burgos-Palencia-Burgos que presidiría el general Echagüe. La Aviación Militar quedaría sobradamente representada por once aparatos: dos Breguet XIV, tres Avro 504K, tres DH-4 y otros tres DH-6. El triunfo correspondió a los aviadores Antón, Vaquera y Manzaneque, pero Echagüe excusó su presencia en la entrega de los premios pues se vio obligado a tomar el automóvil y emprender el viaje de vuelta a Madrid. El ministro de Instrucción Pública Francisco Aparicio, abandonó Burgos a la una de la madrugada. El Rey acompañado de los generales Moruelo y Milans del Bosch aplazó su descanso en San Sebastián donde había llegado la jornada anterior, para tomar rápidamente el expreso en dirección a la capital donde sucesos de extrema gravedad exigían su presencia.



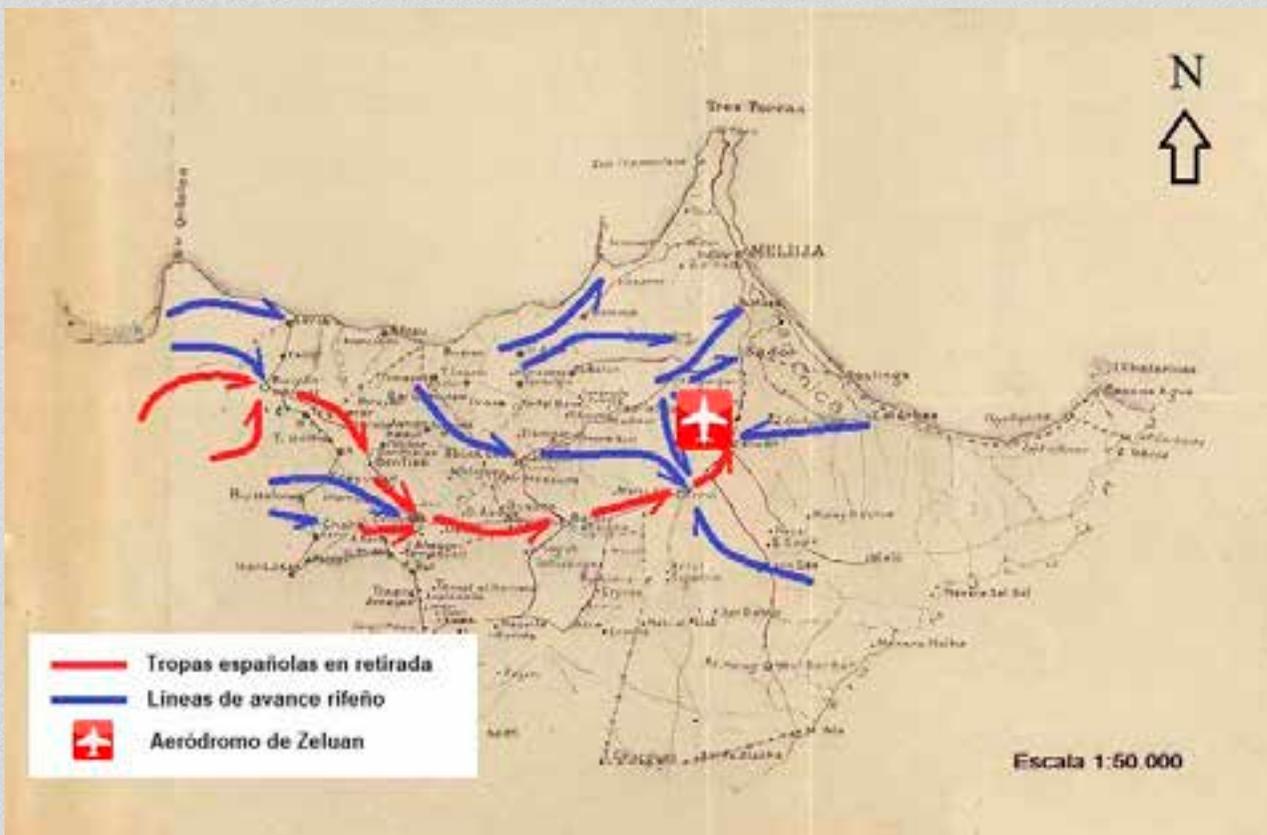
*El Bristol 29 Tourer, era la versión civil de F.2b Fighter. Este modelo montaba un motor Armstrong Siddeley Puma de 240 CV. Con unas dimensiones de 12 m de envergadura por 8 m de longitud, desarrollaba una velocidad de crucero de unos 150 km/h y contaba con una autonomía de unos 640 km. Con este modelo la Sociedad Otie pretendía establecer una doble línea aérea regular con la ruta San Sebastián-Madrid para el transporte de personas y correo, requiriendo la utilización de aeródromos de la Aeronáutica Militar y de otros bajo la inspección del Ministerio de Fomento. (Mundo Gráfico).*

### Volando hacia el desastre

En la práctica, en el ámbito militar, tras el fin de la Primera Guerra Mundial, se retomó un ciclo expansivo con avances en las zonas occidental y oriental del Protectorado español de Marruecos.

En la zona oriental el objetivo era controlar la bahía de Alhucemas. El general Fernández Silvestre nombrado comandante general de Melilla, desde principios de 1920 inició una arriesgada campaña de avance logrando éxitos inmediatos. En 1921 se reanudó el avance por el río Amekran. Silvestre no dejaba de solicitar medios materiales y humanos para afianzar la ocupación del territorio, pero esos recursos –incluidos los aéreos– nunca llegaban. Atravesó la línea roja del cauce del río Amerkan que limitaba el territorio de la cabila de Beni Urriaguel sin resolver las importantes carencias que la acción del ministro de Guerra vizconde de Eza, trató de satisfacer, pero la inestabilidad política de la nación además de su déficit presupuestario crónico, dificultaban la asunción de cualquier compromiso.

A la fallida toma de Abarrán el 1 de junio de 1921 Abd el Krim, líder de los rifeños, respondió rápida y eficazmente. El día 21 sucumbía Igueriben. En Annual, a unos 100 km al este de Melilla, las unidades españolas desplegadas iniciaron un repliegue difícil de organizar por el general Navarro camino a Melilla.



Modificar pie de foto: Gráfico del camino seguido por las tropas españolas en retirada (en rojo), y las tribus cabileñas atacantes (en azul) en dirección a Melilla de julio a agosto de 1921. Elaboración propia a partir de Expediente Picasso (Archivo Histórico Nacional).

En esa ruta se hallaba el aeródromo de Zeluán que contaba con una dotación de seis aviones DH-4. La tarde del 23 su jefe, el capitán Mulero, confiado en la normalidad de la situación ordenó que todos los aviadores –excepto el teniente observador Martínez Vivanco y el alférez Martínez Cañadas al mando de las tropas del destacamento–, regresasen a Melilla. A la mañana siguiente las comunicaciones se cortaron, y el aeródromo, sus hombres y sus aviones quedaron aislados. La alcazaba como el aeródromo, permaneció cercada sin víveres, sin municiones, sin medicinas y sin posibilidad de recibir auxilio a pesar de los 24 km que la distanciaba de Melilla.

### Un avión civil en la guerra de Marruecos

Días antes circulaban por las redacciones de los principales periódicos españoles alarmantes rumores relacionados con sangrientos combates ocurridos en la zona oriental del Protectorado por la sublevación de elevados contingentes de rifeños que habían atacado masivamente a las tropas de algunas posiciones avanzadas y blocaos, obligando al general Silvestre a emplear todos los elementos de combate para repeler la agresión.

Las escuetas y genéricas notas de prensa sobre «La acción de España en Marruecos», dieron paso a la sucesión de titulares en las portadas del día 23: «Los graves sucesos desarrollados en la zona de Melilla» (*La Acción*), «Sangriento combate en Melilla» (*La Correspondencia de España*), «Ataques de los moros a Anual e Igueriben» (*La Época*), «Los rumores de ayer y las realidades de hoy» (*La Voz*), que sin complejos anunciaban la muerte en el frente del general Fernández Silvestre.

Oficialmente nada se había confirmado ni desmentido excepto la urgente convocatoria del Consejo de Ministros con la presencia del Rey. Tampoco se encontraban enviados especiales siguiendo las operaciones de avance; Por orden del Ministerio de la Gobernación se estableció el control de la censura en teléfonos y telégrafos respecto a las noticias de Marruecos y a los inminentes movimientos de tropas y buques que mostraba en realidad la abierta ocultación de dramáticos sucesos a los que se evitaba dar público conocimiento.

En un estado de confusión y nerviosismo con la profusión de todo tipo de rumores, los esfuerzos gubernativos para evitar el alarmismo chocaban con los intereses de la prensa dispuesta a informar sin escatimar esfuerzos. Hasta el sábado día 23 el ministro de la Guerra esperó para citar a los directores de los principales medios para confirmar algunos extremos como la retirada de Annual y la desaparición de Silvestre, apelando a la colaboración patriótica de la prensa, es decir, a la autocensura. No obstante, este llamamiento a la sumisión, que se sumaba a la censura (declarada oficialmente el día 25) y al control de las comunicaciones telegráficas, se interpretó en algunos medios como una llamada a la averiguación directa de los sucesos.

Entre estos figuraba el periódico madrileño *El Liberal* que, acostumbrado a las campañas de descrédito, lanzó un número extraordinario a propósito de los incidentes en la comandancia de Melilla, que se agotó conforme iban saliendo los impresos. Impulsado por el éxito de ventas –superior a los cien mil ejemplares–, ignorando previsibles denuncias y apelando al derecho de divulgación, el director y diputado por Huesca, Miguel Moya Gastón de Iriarte, decidió enviar un redactor a Marruecos al objeto de ser los primeros en obtener informaciones fidedignas sobre el terreno. Pero existía un



José Espinosa Arias, oficial del Arma de Infantería, desde muy joven apostó por la aviación tomando parte en el curso de pilotos de aviación junto a destacados aviadores como Felipe Matanza, llegando a ser nombrado jefe del aeródromo de Zeluán en 1916. (*Historia de la aeronáutica española*).

problema insalvable con las comunicaciones por la imposibilidad de realizar el trayecto en automóvil o en ferrocarril, llegando por exclusión a la posibilidad de trasladarse a Melilla en avión, al modo de los grandes periódicos europeos e inaugurar en España el llamado reportaje «en aeroplano».

Entre los redactores se encontraba José Espinosa Arias, antiguo capitán de Infantería separado del servicio definitivo en 1919 por sentencia de un Tribunal de honor. Se daba la circunstancia que el excapitán Espinosa pertenecía al Servicio de Aviación Militar habiendo obtenido el título de piloto el 4 de septiembre de 1914, de modo que se buscó un aeroplano de alquiler para que pudiera realizar el vuelo. La búsqueda resultó infructuosa pues aunque este servicio comercial se realizaba en el caso de los automóviles, no se ofertaba para los aeroplanos (meses más tarde el aeródromo Bayo lo ofrecerá a sus clientes).

Ante este tipo de limitaciones *El Liberal* valoró desistir de su propósito, pero puestos a vencer dificultades, los periodistas contactaron con el famoso aviador Hereward de Havilland alojado en esos días en el hotel Palace de Madrid. Con cierta tranquilidad y tras sopesar el riesgo de la empresa, el piloto anglosajón se mostró dispuesto a realizar el trayecto, permaneciendo en Melilla el tiempo imprescindible para recopilar la información indispensable y volver rápidamente a Madrid. Se asumieron íntegramente sus exigencias pues no confrontaban con las necesidades del periódico que buscaba esas noticias que con tanta impaciencia esperaban sus lectores y el resto de medios de comunicación de España.



*Hereward de Havilland, pionero de la aviación inglesa y hermano menor del ingeniero Geoffrey de Havilland, fue condecorado por su destreza en el combate aéreo como piloto de la RAF durante la Primera Guerra Mundial. Recorrió numerosos países participando en exhibiciones aéreas sobre todo en España, aunque acabó sus días en Australia. ([https://es.wikipedia.org/wiki/Geoffrey\\_de\\_Havilland](https://es.wikipedia.org/wiki/Geoffrey_de_Havilland)).*

De Havilland apostaba sobre seguro –o así creía– ya que conocía bien los cielos de la zona oriental del Protectorado pues hacía poco más de un año, en marzo de 1920, pasó unas semanas en Melilla probando los seis relucientes DH-4 recientemente adquiridos. Aunque todavía no realizaban misiones operativas, participaron en acontecimientos con el efectuado el 14 de febrero con varios *mixtos* para dar la bienvenida al nuevo comandante general Manuel Fernández Silvestre.

Como estaba previsto, a las cuatro de la madrugada del domingo 24 de julio, el chofer de *El Liberal* paró el automóvil delante de la sede del periódico para recoger a Espinosa, que no apareció pues había marchado con anterioridad a Cuatro Vientos. Seguidamente recogía a De Havilland. En el campo de vuelo varios soldados sacaban el aeroplano Bristol 29 Tourer M-AAFA del hangar y ultimaban los preparativos del vuelo bajo la atenta mirada de Espinosa quién ya había preparado un paquete con provisiones para el viaje.

El día amanecía espléndido, diáfano. De Havilland efectuó las comprobaciones pertinentes en planos, timones, tensores... Espinosa se acomodó en el puesto del pasajero, se cubrió con el casco, mientras que la hélice comenzó a girar provocando una nube de polvo. El aeroplano despegó para perderse con rumbo Sur. Según el plan de vuelo previsto, sobrevolaron Córdoba y Sevilla, y cruzaron el estrecho de Gibraltar atravesando un mar de nubes hasta Tetuán donde tomaron tierra sin novedad a las nueve de la mañana. El viaje había resultado apacible, sin apenas incidencias más allá del calor sofocante, pero el camino hacia Melilla se presentaba un tanto incierto por la presencia de nubes que no desaparecieron hasta las cuatro y media de la tarde cuando retomaron el vuelo.

Debido al poco fiable comportamiento del motor, descendieron a escasa altura sobrevolando una zona abrupta y accidentada como es el norte de Marruecos, que prefirieron evitar volando sobre el mar para, en caso de avería, amerizar antes que caer en tierra, lastimarse y exponerse a ser capturados por los rifeños. La intranquilidad aumentaba dilatando el tiempo de vuelo. La visión del Peñón de Alhucemas les cambió la cara pues significaba el acceso a la zona bajo control español.

Cuando calcularon que superaban los límites de la cabila de Beni Urriaguel viraron rumbo Sureste, abandonando el mar y sobrevolando las posiciones de primera línea de frente en dirección a Zeluán. A su paso el espectáculo se tornaba desolador: blocaos desiertos, tiendas destruidas, hogueras humeantes..., y cientos de personas en febril actividad que dejaban tras de sí un reguero de material, de heridos y de cadáveres.

El horrible espectáculo que iban presenciando excitó la inquietud del piloto inglés que reiteraba que jamás volvería a repetir un viaje con la amenaza constante de la muerte, olvidando sus servicios en campañas aéreas en Europa y Oriente Medio durante la Primera Guerra Mundial cuando fue condecorado con la Orden del Servicio Distinguido (*Distinguished Service Order*), siendo en ese momento el piloto más joven en recibir la distinción británica.

De Havilland desconocía por completo la magnitud del desastre, mientras que el locuaz Espinosa apenas podía articular palabra. Desde el aire comprobaron la verdadera magnitud de la catástrofe: las posiciones abandonadas, los restos de incendios, los cuerpos sin vida de soldados esparcidos por el camino, el olor a muerte... A través de la hélice divisaron el ansiado campo de Zeluán e iniciaron el descenso.

El piloto inglés era conocido en los ambientes aeronáuticos por la maniobra que acostumbraba realizar antes de tomar tierra, acostando el aparato sobre un plano indicando el encendido de una hoguera para que el humo señalase la dirección del viento. Así actuó, y la inesperada respuesta que recibió consistió en varios disparos de fusil, reaccionando de inmediato elevando el aparato para dirigirse a la alcazaba donde les ofrecieron una bienvenida en términos similares.

Para Espinosa la contemplación de los edificios de Zeluán constituyó un momento de indescriptible pesadumbre pues se acumulaban en su mente los recuerdos de aquel campo donde en tantas ocasiones había despegado, volado y aterrizado a los mandos de aeroplanos como los Nieuport IV-G, y del que llegó a ostentar la jefatura –en concreto del 10 de noviembre de 1916 al 2 de febrero de 1917– cuando sustituyó a su compañero de promoción de pilotos el capitán Felipe Matanza.

La urgencia por tomar tierra impedía cualquier pesadumbre, por ello viraron al Norte, hacia Nador donde esperaban contar con mayor seguridad. La visión de Nador en llamas ni siquiera les movió a intentar la maniobra de aterrizaje, «¡A Melilla!» exclamó Espinosa.

En la plaza no existía ningún campo de aterrizaje pues los servicios aéreos se proporcionaban desde Zeluán. El único espacio vacío que hallaron se disponía junto al fuerte de Cabrerizas Altas, en Rostrogordo, donde definitivamente tomarían tierra en condiciones extremas, rozando con los

planos las murallas de cuartel del Ceriñola, y evitando accidentarse gracias a la enorme pericia del piloto inglés. Al bajar del aparato varios oficiales salieron a su encuentro para interrogarles por sus impresiones al sobrevolar los restos de la tragedia. En la práctica fueron los recién llegados quienes recibieron indicaciones sobre el estado de la comandancia y los asuntos a tratar con los altos mandos.

En la redacción respiraron aliviados al leer el ansiado telegrama: «Hemos tomado tierra en Melilla. Abrazos. Espinosa».

De inmediato, acompañado de un fotógrafo, el periodista marchó a entrevistarse con el general Berenguer quién había desembarcado en la plaza la noche anterior, y apenas disfrutó de un minuto descanso para analizar la situación. En términos estrictamente legales, el lugar donde debieron trasladar a los aviadores era la cárcel pues en esas delicadas circunstancias nadie que no fuese militar, podía pisar una plaza de guerra; pero quizá a las autoridades militares –y políticas– les resultó tan sorprendente la actitud del periódico al objeto de informar verazmente a los lectores, que el ayudante del general, comandante Sánchez Delgado, facilitó el encuentro. En realidad, las trece horas que el periodista permaneció en Melilla fueron monitorizadas por el Gobierno que autorizó las entrevistas y fotografías con los altos mandos general Dámaso Berenguer, general José Sanjurjo (ascendido a comandante general) y coronel Sánchez Monje.

El alto comisario Berenguer accedió a responder las preguntas pese a las presiones y desconcierto del momento, no sin antes confesar que el ministro de la Guerra, vizconde de Eza, le anunció por telégrafo y con cierta extrañeza la visita de un aeroplano con varios periodistas madrileños pero ante la tardanza llegó a temer por cualquier desgracia, sobre todo teniendo en cuenta la inexistencia de campos para su aterrizaje.

Espinosa inició la entrevista con el general preguntando sobre el estado de las posiciones del campo exterior que habían sobrevolado confirmando el sitio del general Navarro en Monte Arruit y comentando las posibilidades para su abastecimiento; y sobre las noticias, versiones e interpretaciones que circulaban en Madrid acerca de los percances que, como no podía ser de otra manera, concluían con la opinión favorable a la evacuación de Melilla. Resultaba inverosímil que la publicación de la conversación fuese permitida por la censura; una de las cuestiones se realizó en este sentido:

- ¿Serán muchos los muertos, mi general? –preguntó el periodista Espinosa.
- Es imposible averiguarlo de momento; ni quizá todavía en algún tiempo. Para ello será preciso contarlos en el campo, y por ahora no dispongo de fuerzas para alejarme de la plaza.

Seguidamente Espinosa conversó con Sanjurjo quien le felicitó por el arriesgado viaje en aras del loable interés por informar –Sanjurjo siempre manifestó su especial simpatía hacia la aviación y los aviadores; paradójicamente, el azar quiso que encontrase la muerte en un accidente aéreo–; y le rogó que portase una carta que había de escribir a su familia. Berenguer le confió otra misiva con el encargo de entregarla a su madre; incluso el comandante Juan Beigbeder, viejo conocido del excapitán Espinosa, redactó a toda prisa otra carta. La noticia del transporte-correo circuló con rapidez en Melilla; y es que civiles y militares hallaron en los textos manuscritos el mejor y quizá único medio para comunicar y tranquilizar a sus seres queridos. Muy diferentes a la última misiva que dirigió Silvestre a Berenguer en la que afirmaba textualmente que: «Todo ha terminado».

Conocieron que en los hospitales se incrementaron las cifras de ingresos y que en el muelle fondearon varios buques desembarcando tropas. Mientras tanto De Havilland conversaba amistosamente con los oficiales de aviación que transmitieron la existencia de bidones de combustible

para aeroplanos que desplazaron a Rostrogordo para llenar los depósitos de su Bristol.

En el hotel, a la hora de la cena, contaron con la compañía del capitán Fernández Mulero, jefe de la escuadrilla de Zeluán, cuyas fuerzas se encontraban cercadas en pleno combate. Mulero les comentó las incidencias de su último vuelo el día 23 que se saldó con la lesión de su observador el capitán Luís Montalt, ya que la búsqueda del preciso acierto en los bombardeos contra los cabileños les obligaba a volar bajo. Al día siguiente, cuando intentó trasladarse a Zeluán, a la altura de la segunda caseta, la carretera estaba cortada. En realidad, el asunto que movió a Mulero a buscar a Espinosa fue la necesidad de conocer el estado del aeródromo y de las fuerzas que allí se defendían por el fundado temor de que, ante un asalto, los defensores hubiesen destruido los aeroplanos pues no entraba entre sus planes la remota posibilidad de que los aeroplanos cayesen intactos en poder del enemigo.



*Pío Fernández Mulero, capitán de Ingenieros y jefe de la 2ª escuadrilla de Marruecos ubicada en Zeluán (Melilla) desde su creación en enero de 1920 hasta su desaparición en julio de 1921. (<http://losnombresdel-desastre.blogspot.com/>).*

La sola posibilidad de una avería que los obligase a aterrizar al sobrevolar las posiciones abandonadas y ahora en poder de los rifeños, inclinó a modificar la ruta de regreso prefiriendo dirigirse a Armilla (Granada) aunque los bravos expedicionarios tuvieran que atravesar el mar sin ningún apoyo, que a volar hacia Tetuán y caer en zona hostil.

El Bristol 29 Tourer retrasó su despegue de las cinco a las siete menos cuarto de la madrugada del lunes día 25, festividad de Santiago apóstol, patrón de España. Les acompañaron a pie del avión los oficiales de la Aviación Militar atrapados en Melilla. Se estimaba que aterrizarían en Cuatro Vientos hacia las once de la mañana porque seguirían una ruta más directa cruzando el mar Mediterráneo y entrando en la Península a la altura de Adra (Almería), rumbo a los llanos de Armilla (Granada) donde realizar una escala técnica. Esta vez, para prevenir los efectos de un posible amerizaje, se equiparon con dos rollos salvavidas.



Itinerario seguido por el Bristol de Espinosa y De Havilland en su viaje relámpago a Melilla los días 24 y 25 de julio de 1921. Elaboración propia.

En el proyectado aeródromo de Armilla se carecían de medios para la recarga de combustible y aceite retrasando la salida hasta las diez y media y, por tanto, la llegada hasta el mediodía, estimando la hora del aterrizaje entre las doce y media y la una y media. En torno a dos horas y media les llevó completar la distancia entre Granada y Madrid, sin mayores sobresaltos que las elevadas temperaturas al atravesar la llanura manchega sobrevolando Alcázar de San Juan (Ciudad Real), siguiendo desde el aire el camino descrito por la línea de ferrocarril.

Exactamente a la una y cinco minutos Hereward de Havilland apagaba el motor en la explanada de Cuatro Vientos. Antes de atender a los periodistas y personal de aviación que los esperaba, De Havilland y Espinosa se fundieron en estrecho abrazo después de superar momentos angustiosos como testimoniaba el impacto de una bala en el plano inferior izquierdo.

Una hora más tarde, las autoridades gubernativas entraban en la redacción recordando por un lado la obligatoriedad de respetar la ley del descanso dominical impidiendo la publicación antes de las siete de la tarde, y por otro la imposición de la previa censura. Como resultado no pudo editarse otro número extraordinario, debiendo esperar al día siguiente y someterse a los dictados de la censura, especialmente implacable con *El Liberal*. Prueba de ello es el acoso a que lo sometió el gobernador civil de Madrid, Gustavo Ruíz de Grijalba, que a las tres de la madrugada del 26 julio enviaba este oficio amenazante:

«Con objeto de ahorrar a su periódico todas las posibles molestias al ejercer la previa censura de la prensa, me apresuro a comunicarle que no consentiré la publicación de noticias que difieran de las oficiales, no sólo en el periódico mismo, sino tampoco por medio de transparentes, carteles extraordinarios, ni en otra forma alguna. Igualmente será prohibida toda noticia relativa al movimiento de tropas.

Todo lo cual comunico a usted para que pueda ajustar a estas instrucciones su tirada de esta noche.

Dios guarde a usted muchos años.

Madrid, 25 de julio de 1921. El gobernador Grijalba<sup>2</sup>.»

Mientras, en los andenes de Atocha varios corresponsales de prensa esperaban el tren con destino a Málaga para embarcar rumbo a Melilla. Los más avisados como Gregorio Corrochano (*ABC*) y Eduardo Ortega y Gasset (*La Libertad*) enviaban el mismo día 25 sus primeras crónicas que, por acción de la censura, no se publicarían hasta el día 27. Daban paso a la llegada escalonada de otros expertos corresponsales como Alfredo Ribera (*El Imparcial*), Juan Guixé (*Heraldo de Madrid*) y Tomás Borrás (*El Sol*).

### Los pájaros «tontones»

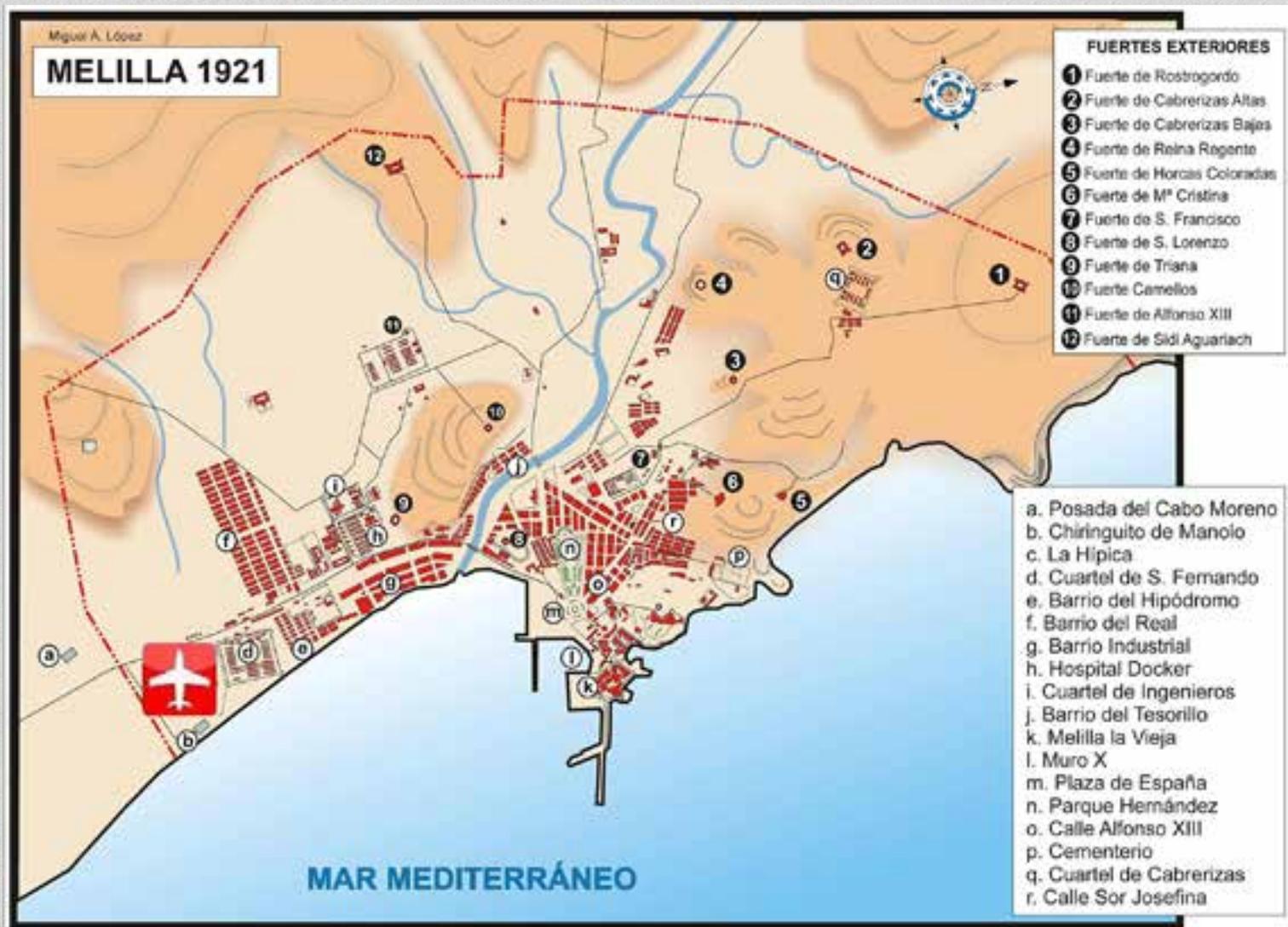
Conocidos los hechos, el general Echagüe trató por todos los medios de enviar aeroplanos a Melilla, pero la ausencia de un terreno para aterrizar lo impediría. La fuerza de los hechos restaría valor a presupuestos relativos a las reducidas dimensiones del hipódromo y a la completa falta de acondicionamiento del terreno para las maniobras de los aeroplanos. Quizá resultase suicida para el tipo de bombardero utilizado por el Servicio de Aviación, básicamente DH-4 y Breguet XIV; pero el aterrizaje y despegue del Bristol Tourer de Hereward de Havilland el 24 y 25 de julio, animó a otros aventureros a intentarlo.

Desde el día 25 no había un solo aeroplano en Melilla; por extensión, la zona oriental del Protectorado en el momento más crítico de su historia, carecía de cobertura aérea. En Zeluán y Monte Arruit miles de españoles sufrían el asedio de contingentes de rifeños dispuestos a aniquilarlos y se carecían de aeroplanos para prestar servicios que verdaderamente cooperasen a salvar a los combatientes: vigilancia, abastecimiento, bombardeo..., sin olvidar el apoyo psicológico de saberse en superioridad. Por el contrario, los cabileños sentían pánico cuando escuchaban el ruido de los aeroplanos pues suponían una amenaza constante ya que podían lanzar su carga bélica en cualquier lugar; aún así, los llamaban despectivamente como los pájaros «tontones».

A kilómetros de allí el escenario cambiaba por completo. En el aeródromo de Cuatro Vientos aterrizaron de vuelta de Gamonal el capitán de Ingenieros Luis Manzanegue Feltrer y el capitán de Artillería José Carrillo Durán. Conocieron los gravísimos problemas que acosaban a las fuerzas de la zona oriental, en especial a las de aviación, puesto que ese mismo día compartieron pista con el Bristol de Espinosa y De Havilland. Después de confirmar que en la plaza no existía ningún campo de aterrizaje para las aeronaves del servicio, y que, con toda probabilidad, se habían perdido los Havilland-Rolls de la 2.<sup>a</sup> escuadrilla, comprendieron que algo debían hacer.

Las órdenes de movilización no terminaban de llegar y optaron por tomar una vía alternativa a las reiteradas dificultades para habilitar un campo de aterrizaje. La opinión pública se interrogaba si realmente el Servicio de Aviación disponía de aparatos suficientes y en condiciones adecuadas para prestar servicios eficaces más allá de vuelos de exhibición; una aviación guerrera capaz de hacer frente al enemigo allá donde se quisiese encontrar u ocultar. Hombres y valor no faltaban, pero resultaba complicado de entender porque el general Berenguer no recurrió al apoyo aéreo cuando existía una escuadrilla preparada en Tetuán y otra en Larache.

Echagüe estudiaba alternativas viables para apoyar por aire a los hombres de la plaza sitiada, que tropezaban una y otra vez con la ausencia de un terreno donde aterrizar y despegar. Por su parte, Carrillo, hombre inteligente y de fuerte personalidad, junto a su inseparable amigo Manzanegue, iniciaron gestiones para emprender el vuelo con aeroplanos militares pese a que la imposibilidad real de sustituir la pista de Zeluán chocaba contra cualquier iniciativa; sin embargo, se las ingenieron para entrevistarse con el mayor De Havi-



Ubicación del aeródromo provisional de La Hípica en el extremo meridional de la plaza de Melilla tras la pérdida de Zelúan. (<http://www.guerradelrif.es/mapas/>).

lland en el hotel Palace de Madrid donde se alojaba durante sus estancias en la capital española.

De Havilland conocía a los aviadores militares españoles pues había sido profesor de vuelo de la gran promoción, a veces coincidía con ellos en alguna exhibición y solía vender y probar aviones ingleses (Bristol y De Havilland) en España; además, hacía unos días había sufrido en primera persona las dificultades para el manejo de un aeroplano en el complicado teatro de operaciones de la zona oriental, tomando (y despegando) en un espacio diáfano en Cabrerizas Altas. Les informó de la existencia de otros terrenos como el hipódromo de «La Hípica» donde quizá las condiciones fuesen algo mejores. No obstante, lograron un acuerdo –cuyos detalles se desconocen–, que dio como resultado el alquiler, préstamo o compra, del Bristol 29 Tourer M-AAFA, camino ya de convertirse en un aeroplano legendario.

El aeroplano con el núm. 6120 pertenecía a la Sociedad Otie que lo había importado el 6 de julio recibiendo la matrícula M-AAFA, de modo que las gestiones para su empleo por el Servicio de Aeronáutica Militar se realizarían a través de sus máximos representantes, enfocándose con evidente carácter operativo la reunión entre Carrillo y De Havilland.

Finalmente el campo elegido correspondió al conocido como «La Hípica» situado en las proximidades de la primera caseta, cerca de la playa de Mar Chica. Se iniciaron pronto los trabajos de explanación que, a la vista de los resultados, serían insuficientes para garantizar la integridad de aparatos y aviadores. Los inconvenientes del terreno no solo provenían de su pequeña extensión –unos 250 m x 80 m–, sino porque lindaba con la carretera de Nador, de intenso tráfico,

y presentaba obstáculos como una línea telegráfica y diseminadas edificaciones que entorpecían las maniobras aéreas.

Al día siguiente (26), sin tiempo para acostumbrarse al pilotaje del nuevo aeroplano, Carrillo y Manzanque despegaron con rumbo Sur. Hacia las siete de la tarde tomaban tierra peligrosamente en las cercanías de Calzada de Calatrava (Ciudad Real), probablemente a consecuencia del calentamiento del motor por el excesivo calor reinante. Procedentes de Cuatro Vientos se disponían a aterrizar en Melilla transportando documentación del ministro de la Guerra, vizconde de Eza, para el general Berenguer. Los aviadores fueron recogidos por un automóvil enviado por el gobernador civil que los condujo a la capital, mientras que el aparato quedó bajo custodia de la Guardia Civil.

Los ocho aeroplanos que el vizconde de Eza prometió enviar a Melilla quedaron reducidos a dos: un Bristol 29 Tourer civil y un DH-4. El primero estaba tripulado los capitanes Manzanque y Carrillo, y el segundo por los también capitanes Luís Moreno Abella y Manuel Bada Vasallo. Sin embargo, en el vuelo Cuatro Vientos-Armiella el Bristol fue pilotado por el mayor Havilland con Manzanque en el puesto de observador. Una vez en Granada Havilland dejó los mandos a Manzanque ocupando el puesto de pilotaje, mientras que Carrillo, que había llegado en el expreso de Andalucía, ocuparía el puesto del observador. Havilland permanecería en Granada supervisando la reparación del Bristol 47 averiado desde el mes anterior.

La formación que aterrizó en Armiella el día 28 careció de suerte. Se especuló con la posibilidad del surgimiento de sendas averías en los aparatos, aunque la verdadera causa del retraso en la continuación del vuelo a Melilla fueron las condiciones meteorológicas.

El viernes día 29 se volvió a retrasar la salida prevista a las cuatro de la mañana por las desfavorables condiciones meteorológicas. En vista de las circunstancias, el capitán Manzaneque regresó a Granada y telefoneó a Motril y Melilla para conocer el estado de la atmósfera, confirmándole en ambos puntos que el cielo estaba despejado. Finalmente enviaron un telegrama al general Berenguer confirmando el despegue de Armilla a las ocho de la mañana. Cruzaron el mar Mediterráneo con el marqués de Borja señalando el rumbo; y al llegar al continente africano, tanto para animar la moral de los huidos como para obtener información de primera mano, reconocieron visualmente las posiciones de Titustin, Batel y Dar Drius; y sobrevolaron la columna del general Navarro verificando su presencia en el acuartelamiento de Monte Arruit. Evitando los incesantes disparos, aterrizarían en el hipódromo el Bristol Tourer que había utilizado De Havilland unos días antes; seguido del DH-4 que tomó tierra en otro lugar –en el campo de tiro de Rostrogordo–, y debido al mal estado del firme y a las cortas dimensiones del campo, terminó capotando e inutilizándose ya que carecían de herramientas y medios técnicos adecuados para subsanar ese tipo de desperfectos. El azar determinó que, tras una ausencia de apenas quince días para incorporarse a Cuatro Vientos, el atento capitán Bada regresase a su antiguo destino en Melilla.



Los capitanes Manzaneque y Carrillo, auxiliados por el sargento Espinel y un soldado, preparando el Bristol M-AAFA para una nueva misión de abastecimiento a las posiciones sitiadas de Monte Arruit y Zeluán. (José Zegri).

El campo de La Hípica había sido inspeccionado en alguna ocasión por los capitanes Fernández Mulero, García Muñoz y el teniente Luís Arizón, encontrando obstáculos diversos, alguna zanja, y otros condicionantes como la dirección y velocidad del viento, que limitaban su empleo aeronáutico por la cantidad de riesgos a asumir, quizá por ello Mulero mostraba cierta predilección por Rostrogordo.

Supuestamente los dos aeroplanos esperaban en la plaza desde el día 27, pues el ministro de la Guerra en declaraciones a la prensa afirmó que a primera hora saldrían para Melilla, con el fin de colaborar con las tropas españolas que resistían en varias posiciones en Zeluán, Nador, Monte Arruit, Batel-Tistustin y la Intermedia A. El retraso del apoyo aéreo redujo la resistencia a solo tres posiciones: Nador, Zeluán y Monte Arruit.

En Melilla se desconocía que después del aterrizaje, los aviadores del DH-4 volverían a la Península en barco con la orden expresa del general Berenguer de informar al soberano sobre la situación que habían encontrado en la zona oriental del Protectorado, y sobre sus impresiones como aviadores acerca de las posibilidades reales de abastecimiento desde el aire.

Para realizar las múltiples tareas que esperaban a sus compañeros en las próximas jornadas quedó el Bristol civil como único medio aéreo de la plaza a la espera del arreglo del DH-4 y de la recepción de nuevos efectivos pese a que para el día 30 se especulaba con el aterrizaje de dos aparatos

de la escuadrilla de Tetuán y algún Breguet XIV procedente de Tablada (Sevilla).

El último reconocimiento aéreo se realizó el día 24 por De Havilland y Espinosa, hacía ya cinco días, y el mando necesitaba corroborar las informaciones que ubicaban la columna de Navarro en Monte Arruit, o mejorar las maniobras de abastecimiento que los aeroplanos, debido a las escuetas dimensiones del campo, obligaban a reducir la carrera de despegue impidiendo que pudiesen portar más de 50 k de carga en cada vuelo, que dividían en paquetes más manejables de unos 10 k. El Bristol Tourer respondió positivamente a las exigencias del mando con incesantes salidas de madrugada –con el fin de evitar el calentamiento del motor–, para efectuar los servicios asignados a diario.

Los aviadores, sobre todo Carrillo y Manzaneque, probaron todo tipo de lanzamientos de agua en barras de hielo, municiones, víveres y medicinas; todo envuelto en arpilleras para que resistiese el impacto contra el suelo; para solucionarlo, realizaron exitosos ensayos con paracaidas. Por otro lado, dadas las características técnicas del Bristol, la carga material que se podía transportar era muy pequeña. A ello hay que unir las enormes dificultades para depositar la carga en el interior del perímetro de las posiciones precisamente por la altura que les separaba y por el fuego de los mortales fusiles rifeños, obligando a realizar los lanzamientos a gran altura y velocidad ocasionando que buena parte de las misiones terminasen en fracaso. Dichas limitaciones perjudicaban lógicamente la operatividad de los aeroplanos militares.



Los continuos esfuerzos por la Aeronáutica Militar para abastecer de alimentos, municiones y medicinas a los sitiados utilizando un único aeroplano Bristol, mereció el interés de la prensa ocupando la portada del rotativo madrileño *Abc* del 2 de agosto, coincidiendo con el aterrizaje de la esperada escuadrilla expedicionaria de DH-4. (ABC).

La duración estimada del vuelo de Melilla a Monte Arruit era de unos 25 minutos que habían de duplicar en el tramo de regreso. Por otro lado debemos tener presentes las condiciones climatológicas del verano en el Rif, con temperaturas muy elevadas que restaban operatividad al aparato con el presumible peligro de calentamiento, avería y accidente en territorio enemigo. También limitaban las salidas las continuas reparaciones obligadas por los impactos de las balas, además de los inconvenientes para el mantenimiento de los motores y equipo de vuelo careciendo de los mecánicos, las herramientas y los elementos adecuados para ello pues quedaron en el aeródromo sitiado de Zeluán.

Valor sobraba, pero el tiempo se acababa para unos soldados hambrientos, heridos y desmoralizados, sin fuerzas ni útiles para enterrar a los muertos.

Durante la jornada del 30 de julio se efectuaron tres vuelos: el primero de reconocimiento en Monte Arruit, el segundo con alimentos (sacos de pan y chocolate) sobre la misma posición, lanzando también un sistema de señales tierra-aire para enlazar con los sitiados; y el tercero consistente en municiones. El abundante fuego de fusilería y ametralladora con que los rifeños recibían al aeroplano cada vez que sobrevolaba la posición, hizo que al finalizar la jornada el avión presentase numerosos impactos ninguno de los cuales causó heridas a los aviadores pero testimoniaban el peligro que les acechaba en cada salida.

Al día siguiente el Bristol volvió a efectuar tres vuelos, dos para lanzar municiones y medicamentos en Monte Arruit y uno con sacos de pan para los defensores de la alcazaba de Zeluán. Habitualmente los vuelos los realizaba Manzaneque como piloto y Carrillo como observador, sin contar con el concurso del resto de pilotos y observadores de la extinta 2.<sup>a</sup> escuadrilla, en principio más habituados a volar en ese escenario aunque se hubiese alterado la naturaleza de las misiones y el tipo de aeroplano. En alguna ocasión el capitán Mulero relevó en los mandos al capitán Manzaneque e incluso ocupó el puesto del observador para apreciar el estado del aeródromo, comprobando la presencia de soldados en las azoteas de los edificios, sin ningún aeroplano a la vista.

El lunes día 1 de agosto no se registró ninguna salida en el diario de operaciones quizá por las adversas condiciones atmosféricas que, a su vez, impidieron el aterrizaje de la escuadrilla de Tetuán. La única buena noticia fue la recuperación para el servicio del DH-4 accidentado hacía unos días y la incorporación del sargento Telesforo Espinel.

En el puerto, el vapor *Vicente La Roda* descargó varios autocamiones y un aeroplano Avro 504K embalado que a la siguiente jornada estaba montado para su empleo. No obstante, en el contexto de máxima tensión en que se desarrollaba el curso de las operaciones, resultaba cuanto menos cuestionable que se enviase un aeroplano de escuela, con autonomía limitada y sin capacidad bélica más allá de utilizarlo como plataforma para servicios fotográficos y de información. A su cargo designaron al capitán Joaquín González-Gallarza.

Por fin se constituyó una escuadrilla de cinco DH-4 con motor Napier a partir de los aparatos de las escuadrillas de Tetuán (3) y de Larache (2)<sup>3</sup>. Durante el trayecto sobre el mar, bordeando la costa, serían apoyados por los cañoneros de la Escuadra en caso de accidente y caída al agua. Las brújulas eran bastante imprecisas y los motores no ofrecían ninguna garantía, por ello la ruta Tetuán-Melilla, de unas dos horas de duración, se realizaba siguiendo la línea de costa. Buen consejo que De Havilland ya había aplicado.

La formación despegó de Tetuán el 2 de agosto, y en poco más de una hora aterrizaba en el campo de La Hípica. Lideraba la escuadrilla el capitán Apolinar Sáenz de Buruaga junto a los tenientes Agustín Hidalgo de Cisneros y Enrique Mateo, y los sargentos Cándido Carpio y Luis Iglesias; como observadores se incorporaron el comandante Aymat –jefe del Grupo de Marruecos–, y los tenientes Ricardo Bellod, Jesús Camacho, Arturo González y José Alonso Valdés. Faltaba por incorporarse

el teniente Carlos Sartorius. Constituyeron la popularmente conocida como Primera Escuadrilla Expedicionaria.

Los mecánicos, armeros y diverso material aéreo para el mantenimiento de los aeroplanos llegarían en barco. A la escuadrilla expedicionaria se le unieron en calidad de agregados el teniente de navío Cadarso, el capitán Muñoz, y el teniente Merino ya incorporado de su luna de miel. Carrillo y Manzaneque quedarían igualmente integrados en la escuadrilla a las órdenes de Sáenz de Buruaga.

La tarde del día 2 de agosto, sin tiempo que perder, comenzaron los servicios de abastecimiento ahora concentrados en Monte Arruit. Aprovecharon la salida para sobrevolar el camino hacia Annual comprobando las huellas de la tragedia: cadáveres amontonados, caballerías muertas, vehículos abandonados... También observaron el incendio de los hangares de Zeluán donde se custodiaban la media docena de DH-4 de la 2.<sup>a</sup> escuadrilla, al mismo tiempo que sus defensores rendían extenuados la posición a los cabileños ignorando que la muerte les esperaba junto a los defensores de la alcazaba.

Ese día el Bristol 29 Tourer, tras realizar un nuevo vuelo de aprovisionamiento rompió una de las ruedas al aterrizar quedando provisionalmente inutilizado para continuar sus servicios. Poco tiempo después se reparó continuando abasteciendo a los sitiados de Monte Arruit, junto a los DH-4 de la escuadrilla expedicionaria, donde acabaría agregado.

### Los esfuerzos por el abastecimiento aéreo

Los aeroplanos abastecieron como mejor pudieron a los sitiados porque restricciones de todo tipo limitaban estas



Reconstrucción idealizada del abastecimiento aéreo de las posiciones sitiadas de Zeluán y Monte Arruit. Por desgracia sus resultados prácticos distaron mucho de los esfuerzos realizados y de los riesgos asumidos. (Aérea).

operaciones, desde las reducidas dimensiones del terreno de La Hípica, pasando por el abundante fuego de fusilería en las maniobras de despegue y aterrizaje con que les recibían los rifeños en cada operación. Al cúmulo de adversidades se unía la variabilidad de las condiciones atmosféricas. Pesaban las reiteradas limitaciones como la pequeña carga que podían transportar y la expresa prohibición de volar por debajo de 500 m que restaba eficacia a este tipo de misiones arrojando fardos de alimentos, municiones y medicinas sin demasiada efectividad, logrando un apoyo más simbólico que real, derivando en propaganda que ocultaba la inacción militar.

En este contexto no era de extrañar la sucesión de accidentes. El día 3 se efectuaron ocho salidas divididas en dos turnos con el objetivo de bombardear los alrededores de Zeluán y abastecer Monte Arruit. Al día siguiente fueron tres los aparatos empleados en cada uno de los turnos; en uno de los vuelos se reconoció la zona del zoco del Arbaa, Monte Arruit, Zeluán, Titustin y la línea del Kert. El resto de jornadas se intensifican las operaciones con la sola idea de abastecer Monte Arruit donde la situación empeoraba por momentos con gran número de heridos, escasas reservas de comida y prácticamente nada de agua con el enemigo acechando para dar el golpe de gracia definitivo. Además se había perdido toda esperanza de rescate desde Melilla.

Dado lo infructuoso de los resultados, los aviadores decidieron improvisar en arriesgadas operaciones sobrevolando sobre el enemigo a menos de 100 m de altura quedando a tiro del fuego de los rifeños: nació el «vuelo a la española» (servicios a poca altura y a tiro del enemigo) que provocó numerosos derribos pero estaba en juego la suerte de los compañeros sitiados. Aquí surgió la famosa frase de «¡Al toro!» acuñada por el capitán José Carrillo quizá desde su asiento en el Bristol Tourer. Análogamente adoptaron sus equipos a las necesidades del momento estableciendo un sistema de abastecimiento escalonado que añadía nuevas lecciones a la doctrina aérea de la naciente aviación de socorro.

Condicionados por la apabullante realidad, los aviadores gozaron de amplio margen para realizar sus operaciones. No obstante el campo de La Hípica adolecía de notables carencias, quizá la más importante era la relativa de la seguridad de las maniobras. Pudo comprobarlo directamente el general Berenguer durante la visita de inspección que realizó el día 3 de agosto, dando órdenes no solo para el refuerzo de su defensa sino para la protección de los aeroplanos con la instalación de tiendas por sistema alemán.

Abandonada toda esperanza de rescate; extenuados y famélicos, a los pobres hombres de Monte Arruit solo les quedaba jugar una carta: la rendición. El general Navarro fue autorizado para pactar la entrega de la posición a Abd el Krim; confiaba que los cabileños se comportasen como un ejército regular y respetasen las condiciones de la capitulación. Los españoles cumplieron entregando las armas pero los rifeños se lanzaron en masa contra ellos asesinando sin compasión. Unos pocos hombres y mujeres fueron apartados y retenidos como prisioneros en unas condiciones inhumanas durante 18 meses a la espera de negociar un rescate por su liberación.

El día 10 de agosto solo se efectuaría un vuelo de reconocimiento con el único interés de confirmar la pérdida de la posición. Las ruinas humeantes de los edificios destruidos constituía el último acto de una tragedia de enormes proporciones que provocó la enésima crisis gubernamental y una herida difícil de cicatrizar para el pueblo español.

En los diez días siguientes no se recibió ninguna orden de vuelo.

### Políticos y aviadores, censura y aeroplanos

El conocimiento de las matanzas de Monte Arruit, Zeluán y Batel generó una grave crisis institucional en España que señalaba al presidente de Gobierno Manuel Allendesalazar

junto al alto comisario general Berenguer, y al ministro de la Guerra vizconde de Eza como los principales culpables del llamado Desastre de Annual. El ministro en una de sus últimas decisiones creó una comisión de investigación presidida por el prestigioso general Juan Picasso González.

La sociedad palpaba con las noticias que los medios publicaban sobre la barbarie vivida por las tropas españolas, eludiendo la censura previa decretada por el Ejecutivo. Pero había cambios; a diferencia de campañas anteriores cuyo objetivo se limitaba a la ayuda solidaria de los heridos y de las familias perjudicadas por la guerra, en el verano de 1921 el pueblo español consciente de la catástrofe y movido por la necesidad de finalizar la impopular guerra de Marruecos inició campañas que recaudaban fondos precisamente para financiar la guerra. Una de las propuestas partió del capitán de la Guardia Civil José Martínez Vivas. Consistía en la adquisición por suscripción popular entre las provincias españolas de aeroplanos para el Servicio de Aviación, entendida como el arma más moderna y definitiva de la guerra moderna. Cada uno de los aeroplanos llevaría el nombre de su provincia y portaría obsequios para los soldados naturales de las mismas.



*Solemne bendición de 17 aparatos Breguet XIV regalados por provincias y particulares en el sevillano aeródromo de Tablada el día 15 de enero de 1922. (Mundo Gráfico).*

La campaña de los aeroplanos del pueblo visualizó por un lado, la capacidad de movilización y de acceso al poder de la prensa que contrastaba con su evidente dependencia de la oligarquía y sumisión a los intereses de las élites; y por otro, constituyó una prueba de la confianza de los españoles en el nacimiento de un nuevo ejército formado por jóvenes oficiales de otras armas, agrupados en la Aeronáutica Militar que, pasado el periodo experimental, se configuraba como arma de guerra independiente.

El coraje de los aviadores comenzaba a ser valorado y reconocido por la opinión pública, y las necesidades reales del Servicio de Aeronáutica Militar por el Gobierno que aprobó sucesivos créditos para la Aeronáutica; a pesar de que «en Marruecos no hay ejército ni soldados, sino la derrota, la derrota de España»<sup>4</sup>.

### ¿Y el Bristol de Hereward?

El Bristol Tourer era un modelo que procedía del stock de guerra de la Primera Guerra Mundial; en concreto de los Bristol Fighter F.2b. Estos fiables aeroplanos de combate sufrieron algunas transformaciones para incorporarlos al mercado aéreo civil que básicamente pasaba por acomodar el puesto del ametrallador para uno o dos pasajeros, cubrir o no ese puesto y cambiar el motor original Rolls-Royce Falcon, generalmente por un Puma de 240 CV.

La mayoría de los modelos correspondieron a estos cuatro tipos de versiones, aunque se crearon muchas más:

- Bristol 27 Tourer, con cabina abierta, mantiene el motor Rolls-Royce Falcon.

- Bristol 28 Tourer, con cabina cerrada, fuselaje más ancho y motor Puma, asientos para dos pasajeros, uno al lado del otro.
- Bristol 29 Tourer, es un 27 con motor Puma.
- Bristol 47 Tourer, es un 28 de cabina abierta.

De un total de treinta y tres aparatos, seis se compraron para prestar sus servicios en España, a través de la Sociedad Otie/Monte Archanda y de Alberto Bayo. A mediados de julio de 1921, se inauguraba en Madrid, en Carabanchel Alto –muy cerca del aeródromo de Cuatro Vientos– un nuevo aeródromo llamado Bayo en honor a su fundador el aviador Alberto Bayo, que nació con la intención de satisfacer la pasión por volar de muchos aficionados, y de crear una escuela de vuelo donde ofrecer diferentes servicios aéreos de carácter privado. Tanto es así que el teniente de Infantería y piloto Alberto Bayo Giraud solicitó en febrero una licencia por asuntos propios de seis meses (que no disfrutaría en el extranjero como señalaba); y finalizada esta, en julio requirió la baja en el Servicio de Aeronáutica y el pase a la situación B, para centrarse en sus prometedores negocios aéreos: vuelos de exhibición, bautizos aéreos, lanzamientos de paracaidistas... centralizando las operaciones en el aeródromo de Carabanchel.



En el Museo del Aire se exhibe un Bristol F.2b Fighter perteneciente a la escuadrilla ligera que combatió en el Rif colaborado en la campaña de reconquista desde 1922. El modelo es tan similar al Bristol 29 Tourer que, con ligeros retoques y la impresión de la matrícula M-AAFA en uno de los costados, se podrían obtener dos versiones (civil y militar) del mismo aeroplano según el punto de vista adoptado. ([www.aviationcorner.net/gallery](http://www.aviationcorner.net/gallery)).

**Tabla 1.**  
**Aeroplanos Bristol Tourer vendidos en España en 1921.**

Matrícula		Modelo		Propietario	
Inglaterra	España	Serie	Tipo	Nombre	Fecha adq.
G-EAWQ	M-AAEA	6114	28	Alberto Bayo	Abr-1921
G-EAWR	M-AEAA	6112	47	Monte Archanda	21-05-1921
	M-AAFA	6120	29	Monte Archanda	06-07-1921
	M-AFFA	6121	29	Otie	10-10-1921
	M-AAAF	6109	47	Otie	Sep-1921
	M-AFFF	6110	47	Otie	10-10-1921

Fuente: Elaboración propia a partir de [http://www.airhistory.org.uk/gy/reg\\_EC-.html](http://www.airhistory.org.uk/gy/reg_EC-.html) y <http://flyingmachines.ru/Site2/Crafts/Craft30128.htm>

Previamente, Bayo había adquirido varios aeroplanos, entre ellos un Bristol 28 Tourer tristemente siniestrado en primavera. Sucedió a finales de mayo de 1921 cuando el Bristol inglés G-EAWQ –matriculado M-AAEA– se disponía a viajar en pareja con un Bristol 47 Tourer G-EAWR –matriculado en España por la Sociedad del Monte Archanda como M-AEAA–. El primero volaba a los mandos del teniente inglés Haig Forson, mientras que el segundo lo hacía pilotado por el mayor Hereward de Havilland, también de nacionalidad británica.

El 19 de mayo, el aeródromo de Lasarte (San Sebastián), amaneció cubierto de niebla. Minutos después del despegue de uno de los Bristol, se confirmaron las dificultades del vuelo en medio de una niebla tan cerrada que el piloto se desorientó al intentar regresar al campo de vuelo, chocando mortalmente contra una montaña en las proximidades de Vergara. Se trataba del joven Andrew Haig Forson, quién probablemente en abril trasladó el Bristol 29 con doble mando y matrícula inglesa

G-EAVU –que no llegó a matricularse en España–, y que probaría Bayo antes de adquirir el siniestrado en Guipúzcoa.

Continuaron los negocios en suelo español de la *Bristol Aeroplane Company*, la mayor constructora aeronáutica del Reino Unido, especialmente con las sociedades vascas Otie y Monte Archanda; y en julio se preparaba un nuevo lote de aeroplanos compuesto por dos Bristol 29 matriculados como M-AAFA y M-AFFA (núms. 6120 y 6121, respectivamente). Ambos aeroplanos fueron contratados para participar en los actos del centenario de la catedral de Burgos; el primero pilotado por Hereward de Havilland, y el segundo por el joven Percy Douglas Stert Milnes.

Terminados los espectáculos aéreos, Milnes regresó a Lasarte y Hereward pilotó el M-AAFA hasta Madrid. Cabe suponer que De Havilland tomaría tierra en el recientemente inaugurado aeródromo Bayo; pero cuando voló a Melilla junto a Espinosa, el despegue –y aterrizaje– se realizó desde los terrenos de Cuatro Vientos, confirmando que Bayo dejó temporalmente de interesarse por los Bristol prefiriendo los Caudron y los Havilland de escuela.

Hereward de Havilland tras recorrer España realizando espectáculos aéreos, demostraciones, bautizos, pruebas, transportes, etc., y participar en otros negocios de corte aeronáutico, en 1927 se trasladó a Australia para dirigir la primera sede de la compañía de su hermano Geoffrey a la que, desde entonces, unió sus destinos.

José Espinosa que, ni siquiera estaba en nómina de *El Liberal*, después de sus esperadas crónicas sobre el Desastre, continuó ligado al mundo del periodismo especializándose en la aeronáutica, llegando a formar parte de la legendaria revista *Aérea*.

Los capitanes Carrillo y Manzaneque sufrieron suerte desigual. El afable José Carrillo continuaría en primera línea de combate destruyendo el primer –y único– aeroplano Dorand AR2 con el que Abd el Krim intentó formar una fuerza aérea. Ocurrió en 1923, el mismo año que realizó su último vuelo en Xauen. Luís Manzaneque, prolongaría su vida militar hasta su ascenso a general falleciendo en 1972.

El periódico *El Liberal*, con una media de 120.000 ejemplares diarios publicaba una de las tiradas más altas de la época. La cabecera mantuvo la defensa de la libertad de expresión con gran difusión entre las capas populares madrileñas. Las noticias que aportó del Desastre de Annual elevaron

su nivel de credibilidad y su posición preeminente entre los periódicos españoles.

Del Bristol 29 Tourer matriculado M-AAFA, poco podemos añadir. Con sus vuelos a Melilla primero a requerimiento del periódico *El Liberal*, y después para el Servicio de Aeronáutica Militar, merecería doblemente ocupar un puesto de honor tanto en la aviación civil como en la aviación militar española tanto por los servicios prestados a la difusión informativa como por su aportación para la supervivencia de los sitiados.

Sus mandos fueron dirigidos por civiles y por militares; además alcanzó una dimensión internacional por pilotarlo tanto aviadores españoles como foráneos que subrayan su merecido reconocimiento adelantándose a la época de entreguerras con la consecución de los grandes raids de aventuras con los que la Aeronáutica Militar entraba en la historia de la aviación mundial.

Antes de las epopeyas intercontinentales, de los grandes récords que sumaban grandes esfuerzos, nos encontramos con una aventura incierta que rememora el carácter aventurero de la conquista del aire y las múltiples aristas que presenta este desafío.

Desde estas páginas reclamamos la excelencia que un aeroplano civil, sin más pretensiones que las de conseguir buenas ventas, proporcionó sin buscarlo al conjunto de la sociedad española que, comenzando por sus jerarquías aeronáuticas, ha perdido la estela de este aparato del que se ignora su destino una vez concluidos sus magníficos servicios aéreos durante el Desastre de Annual.

#### FUENTES DOCUMENTALES

Archivo Histórico Nacional (AHN).

Archivo General Militar de Madrid (AGMM).

Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA).

Museo de Aeronáutica y Astronáutica (MAA).

#### FUENTES DIGITALES

Javier González, [http://www.aviationcorner.net/show\\_photo\\_en.asp?id=470969](http://www.aviationcorner.net/show_photo_en.asp?id=470969)

Wikipedia, <https://es.wikipedia.org/>

British Aviation, [http://www.britishaviation-ntp.com/b/bristol\\_f2b\\_deriv.html](http://www.britishaviation-ntp.com/b/bristol_f2b_deriv.html)

Golden Years of aviation, <http://www.airhistory.org.uk/gy/home.html>

Flying Machines, <http://flyingmachines.ru/Site2/Crafts/Craft30128.htm>

#### NOTAS

1 GOMÁ ORDUNA, José (1950): *Historia de la aeronáutica española*. Prensa Española, Madrid, vol. 1, parte 4, pág. 547.

2 *El Liberal*, 26 de julio de 1921, pág. 3.

3 De Larache procedían los DH-4 pilotados por Hidalgo de Cisneros y Carpio, junto a los observadores González y Bellod respectivamente. Mientras que los de Tetuán vendrían pilotados por Sáenz de Buruaga, Mateo e Iglesias y como observadores Aymat, Camacho y Valdés.

4 Declaración del diputado Cavestany en el Congreso de los Diputados. En *El Liberal*, 23 de noviembre de 1921, pág. 2.

Blog Los nombres del Desastre, <http://losnombresdeldesastre.blogspot.com/>

Carlos Antón, <http://www.guerradelrif.es/mapas/>

#### HEMEROTECAS

ABC

Aérea.

Aeroplano.

*El Liberal*.

*El Pueblo Manchego*.

*El Telegrama del Rif*.

Mundo Gráfico.

#### BIBLIOGRAFIA

AGUILERA MARÍN, Carlos (2019): «El aeródromo de Zeluán (1914-1921)», en *Aeroplano*, núm. 37. Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, Madrid, págs. 26-39.

GARCÍA-CONSUEGRA, Mariano José (2015): *Los aviones del pueblo: el aeroplano Ciudad Real*. Biblioteca de Autores Manchegos, Diputación Provincial de Ciudad Real, Ciudad Real.

GOMÁ ORDUNA, José (1950): *Historia de la aeronáutica española*. Vol. 1. Parte 4 Prensa Española, Madrid.

GUDÍN DE LA LAMA, Enrique (2017): «Una aviación en la frontera: la aeronáutica militar en la guerra de Marruecos (1912-1927)», en MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, CANTERA MONTENEGRO, Jesús y DE PAZZIS PI CORRALES, dirs.: *Frontera y fortificación*. Ed. Actas, Madrid, págs. 405-425.

HERRERA ALONSO, Emilio (1991): «La Aviación en la retirada de Annual», en *Aeroplano*, núm. 9, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, Madrid, págs. 18-31.

LÁZARO AVILA, Carlos (2001): «La forja de la Aeronáutica Militar: Marruecos (1909-1927)», en *Las campañas de Marruecos 1909-1927*. Almena, Madrid, págs. 165-193.

MONTERO RONCERO, Antonio (2019): «Maestro de maestros: Telesforo Espinel Meléndez», en *Aeroplano*, núm. 37, Instituto de Historia y Cultura Aérea, Madrid, págs. 52-71.

PANDO DESPIERTO, Juan (1999): *Historia secreta de Annual*. Ediciones Temas de Hoy, Madrid.

SALAS LARRAZABAL, Jesús (1986): *Aviones Militares Españoles, 1911-1986*, Instituto de Historia y Cultura Aérea, Madrid.

VELARDE SILIÓ, Jaime (2008): *Aviones españoles del siglo XX*. Fundación Infante de Orleans, Madrid.

VV. AA. (1988): *Historia de la Aviación Española*. Tomo 1. Instituto de Historia y Cultura Aérea, Madrid.