

AEROSTACIÓN:

Hoy la Aerostación es cosa pasada y podemos llegar a creer que no supuso algo importante y no es así, si bien es cierto que su vida estuvo limitada por el rápido desarrollo de la Aviación. La Aerostación cumplió su papel y preparó el camino a los más pesados que el aire.

La Aerostación proporcionó una gran ayuda a la investigación ya que permitió experimentos desde el aire, cosa hasta ese momento imposible. La Aerostación, como todos los grandes inventos del hombre tuvo su aplicación militar, en cuanto supuso disponer de un observatorio elevado con información en tiempo real. Finalmente, fue también una experiencia deportiva nueva y la posibilidad de hacer realidad el gran sueño del hombre: volar.

Ascensión de un globo Montgolfier en Aranjuez



1784. Óleo sobre lienzo, 169 x 279,5 cm Museo del Prado. No expuesto.

El cuadro representa el primer vuelo tripulado de un globo aerostático de aire caliente realizado en España el 5 de junio de 1784 en el Real Sitio de

Aranjuez, en el que **Carlos III**, la familia real y su corte solían pasar las primaveras y que presenciaron este evento junto a un numeroso y variado público.

Solo un año antes, el **4 de junio de 1783**, los hermanos Étienne y Joseph Montgolfier habían logrado lanzar el primer globo de este tipo, aun sin tripulación. El 19 de septiembre de ese año, en Versalles y ante el rey Luis XVI de Francia, se aplaudió la primera ascensión con unos seres vivos -una cabra, un pato y un gallo-, y el 21 de noviembre, en París, voló a bordo de un globo la primera tripulación humana, el físico y químico Jean-François **Pilâtre de Rozier** y el **marqués**

d'Arlandes, sargento mayor de Infantería. Con este vuelo se cumplió el antiguo sueño del hombre de poder viajar por el aire.

En España fue **el infante don Gabriel**, hijo de Carlos III, que realizó varios experimentos con globos entre 1783 y 1784. Para estos ensayos había llamado a Madrid al francés **Jean-Pierre Bouche**, También se debe a la iniciativa del infante la espectacular presentación en Aranjuez pintada por **Carnicero**.

La atribución del cuadro a **Antonio Carnicero** se documenta cuando fue adquirido por el Estado español para el Museo del Prado.

Jesús Fernández Duro (La Felguera, 1878 - 1906):



Piloto de globo en Francia, realiza múltiples vuelos por España con su globo **Alcotán**. Con Emilio Herrera participó en el primer Grand Prix, en Francia, consiguiendo un destacadísimo segundo puesto con un vuelo de más de 1000 km.

Fundador del Real Aero Club de España.

En 1906 atraviesa los Pirineos en globo (de Pau a Guadix, Granada) conquistando la preciada **Copa de los**

Pirineos trofeo establecido por el aristócrata francés Henry Deutsch de la Meurthe. Construye un aeroplano, pero fallece de fiebres tifoideas antes de llegar a volarlo.

Nació en La Felguera (Asturias) en 1878. En 1903 sería uno de los más entusiastas promotores del Real Automóvil Club de España, manteniéndose siempre en un segundo plano, para evitar cualquier protagonismo en su junta directiva. Ese mismo año asiste a la creación, dentro del club francés del automóvil, en París, a la

fundación de una sección de aeronáutica que pasaría a denominarse Aero Club de Francia.

En 1904, inicia sus vuelos de aprendizaje para piloto de aeróstato, con el aeronauta francés M. Édouard Bachelard. Concluidas sus prácticas de vuelos en solitario, adquiere un pequeño globo esférico de 950 m³ de gas al que bautiza como “**Alcotán**” y en diciembre de ese año, regresa a España e inicia sus vuelos de promoción de este incipiente deporte de la aerostación.

Tan solo unos días después de realizar sus primeros vuelos en España, emprende la dura tarea de captar adhesiones para el proyecto de crear un Club aeronáutico en España. Toma la idea que él había vivido en Francia y propone a los socios del Real Automóvil Club de España, que tomen la iniciativa para llevarlo a cabo. Encuentra, entre los miembros de su club, muchos entusiastas para acompañarle como invitados en sus viajes en globo, pero pocos decididos a secundarle la idea de crear un club para competir en nombre de España.

A la vista del poco entusiasmo civil, visita a los militares del Parque Aerostático de Guadalajara, al frente de los cuales está el Tte. coronel Pedro Vives. Estos jóvenes militares son expertos en el manejo de los globos, pero para usos exclusivos militares, como globos cautivos para observación y dirigir el tiro de artillería. Jesús F. Duro lo concibe como deporte, vuelo libre a merced del viento. El Tte. coronel Vives acoge su idea con entusiasmo y juntos, unos pocos civiles amigos de Jesús y varios de estos militares se ponen a la tarea de redactar y legalizar unos Estatutos acordes con la nueva actividad deportiva y social. Al igual que en Francia, será presidente del nuevo club quien ya lo era del automóvil club, el Marqués de Viana. El Rey apadrinará la idea y concederá la dignidad de Real al Aero-Club de España. El domicilio social será igualmente, como sucediera en Francia, el propio del Real Automóvil Club de España.

El 18 de mayo de 1905, se inaugura el Real Aeroclub de España y Jesús Fernández Duro y su amigo militar, el teniente Alfredo Kindelán, serán los encargados de formar pilotos para el Real Aero Club de España, en una frenética actividad. A partir de ahí, conseguido su objetivo de crear un club que pueda participar con gallardete español en las competiciones aeronáuticas, participa como tal y acompañado del teniente **Emilio Herrera Linares**, en el **primer Grand Prix de Francia** y consigue un destacadísimo segundo puesto con un vuelo de más de 1.000 kilómetros, en muy difíciles condiciones meteorológicas.

En enero de 1906, consigue una hazaña que todos los aeronautas europeos perseguían, atravesar la cordillera pirenaica por el aire haciéndolo, por encima de los mayores picos de la barrera montañosa, en dirección norte a sur (desde Francia a España). La travesía es épica por las condiciones de soledad y de climatología y una de las aventuras humanas más reveladoras de la capacidad del hombre para superar grandes dificultades.

Superadas sus más difíciles metas con aparatos más ligeros que el aire, los globos, Jesús Fernández Duro afronta el entonces no superado en Europa, reto de lograr volar y pilotar una máquina más pesada que el aire, un aeroplano. Cientos de fallidos intentos de los ingenieros y aeronautas europeos no arredran a Jesús y un diseño suyo de aeroplano es probado con un modelo a escala con gran éxito.

En 1905, el aristócrata francés Henry Deutsch de la Meurthe estableció **la Copa de los Pirineos**, un premio para el aeronauta que cruzara los Pirineos de norte a sur, partiendo de Pau y aterrizando lo más lejos posible en la península Ibérica, en un plazo de dos años sin ser superado.

A pesar de la convocatoria mundial, todos los intentos iniciales, incluido el de Jesús Fernández Duro en marzo de 1905, resultaron fallidos. En enero de 1906, destacados aeronautas europeos y un asturiano, fundador del Real Aeroclub de

España y condecorado con la Legión de Honor Francesa, se reunieron para un nuevo intento de ganar la Copa.

22 de enero de 1906, salió tarde por el inflado del globo y sin linterna. El cruce de los Pirineos fue por la noche. Viento sur suave y frío. El frío, la lluvia y la nieve le hacen perder altura. Al pasar la montaña la cuerda guía se engancha entre dos rocas y la barquilla golpea la cima nevada.

Suelta un saco entero de lastre que se había congelado y el globo da un tirón hacia arriba y se eleva. Pasados los Pirineos el tiempo mejora y sigue hacia el sur. A las seis de la mañana hace descender el globo y pregunta a unos cazadores dónde se encuentra. Cerca de Guadix, le dicen y opta por terminar allí su vuelo.

En el verano de 1906, tras pasar por La Felguera y volar por encima de su pueblo natal con su más pequeño globo, el **Avión**, se instala en San Juan de Luz (Francia), obtiene licencia del Ayuntamiento para acotar un espacio de la playa para sus pruebas y contrata los servicios de los ingenieros aeronáuticos franceses Maurice Mallet y Víctor Tatín, para construir su avión a medidas proporcionales y multiplicadoras del modelo probado.

Lamentablemente a los pocos días, Jesús Fernández Duro, felguerino de 28 años, enfermará de fiebres tifoideas y el 9 de agosto de 1906 fallecerá en aquella ciudad francesa.

Dirigible España:



El primer dirigible que tuvo la Aeronáutica Militar española fue un modelo flexible de la casa francesa Astra, este aparato ofuscó los interesantes trabajos del ingeniero y científico Torres Quevedo.

El dirigible fue bautizado 'España' y sufrió numerosos problemas en el proceso de pruebas y entrega a la Aeronáutica Militar española. Ello motivó que la casa Astra acelerara la entrega del España, que tras ser ensamblado en Guadalajara realizó su primer vuelo el 05 de mayo de 1910 sobre la ciudad de Madrid.

La historia operacional de este dirigible estuvo plagada de problemas y pasaba más tiempo en reparación que volando, por lo que se rodeó de una aureola de mala suerte. La llegada de los primeros aviones en marzo de 1911 a Cuatro Vientos, terminaron de relegar al España.

Compañía Colón: Emilio Herrera conectar Europa con América; Graf Zeppelin

SERVICIO DE AEROSTACIÓN



Fue en 1884 cuando se encomendó al Batallón de Telégrafos el desarrollo de la aerostación y 1896 cuando se creó la Unidad de Aerostación, dentro del Arma de Ingenieros. Subrayo esta dependencia, para destacar la importancia que tuvo el Arma en el nacimiento y desarrollo, tanto de la Aerostación como de la Aviación,

especialmente a partir del año 1896 en que se creó el Servicio de Aerostación y se designó al Cte. del Arma de Ingenieros D. PEDRO VIVES VICH como Jefe del Servicio.

Llegamos así al año 1909. El 24 de julio, el Ministerio de la Guerra manda la siguiente Orden al Parque de Aerostación de Guadalajara: “Disponga lo necesario para que una Sección de la Unidad de Globos pueda ser trasladada a Melilla para tomar parte en las operaciones que se proyectan”

La Sección, con los mandos y medios que se indican:

1 Capitán Jefe de Expedición

1 Globo cometa

1 Globo esférico

5 Oficiales de Aerostación

1 Médico

1 Veterinario

5 Sargentos

16 Cabos

84 Soldados

12 carros de Gas

2 Furgones

2 Carros herramientas

1 Carro cuba

3 Proyectoros

2 Trompetas

120 Mulas y caballos

112 personas y 120 mulas y caballos

Salió el día 27, de Guadalajara, y el 2 de agosto, ya estaba en condiciones de intervenir desde NADOR. Asusta un poco el volumen del convoy y asombra la rapidez y eficiencia de su despliegue. La expedición no fue bien acogida por parte de la guarnición de la Plaza, que veía en la Sección una costosa e innecesaria Unidad; sin embargo, pronto fueron cambiando de actitud.

A partir del día 3 de agosto y hasta el 26 de septiembre, se realizaron continuas ascensiones a una altura que oscilaba entre los 700 y 1.000 m en la zona comprendida entre el Hipódromo, Cabo Moreno, la Bocana de Mar Chica y la Restinga. La labor realizada —especialmente por el Cap. Herrera y el Tte. Ortiz Echagüe, ambos excelentes dibujantes y fotógrafos fue muy intensa pues se fotografiaron y dibujaron planos del territorio señalando, además, la localización de poblados y aguadas. Por eso se llamó a los globos “los ojos del Gral. Marina”

Después de unos días de inactividad por las malas condiciones meteorológicas, los dos globos acompañaron a la columna del Gral. Aguilera desempeñando sus principales funciones: la corrección del tiro de artillería y el reconocimiento del terreno.

En septiembre de 1921, tras el desastre de ANNUAL, la aerostación volvió a Melilla. Allí tuvo una poco conocida pero destacada actuación, corrigiendo el tiro de artillería. Fue valiosa la información que dio y que permitió destruir la artillería rebelde que desde el GURUGÚ disparaba sobre el cinturón defensivo de la ciudad, así como el apoyo a las operaciones que terminaron con la reconquista de NADOR, ZELUÁN y MONTE ARRUÍT.

La aerostación iba siendo relegada por la pujante aviación, pero conservaba sus virtudes que son nuevamente empleadas durante el desembarco de ALHUCEMAS. Allí, el Cte. de Artillería y del Servicio de Aerostación, BENITO MOLAS, estuvo durante dieciocho horas subido en un globo cuyo cable de amarre se situaba en un buque de la flota, corrigiendo el tiro de los buques e informando de la presencia de grupos enemigos y del avance de las fuerzas propias que desembarcaban en la playa.

El traslado de la Compañía de Aerostación, con base en Guadalajara, con todo su equipamiento hasta Melilla la tomó el Gobierno conservador presidido por Antonio Maura ante los preocupantes derroteros que el nuevo enfrentamiento bélico surgido

con las cabilas rifeñas de los alrededores de la plaza española estaba tomando en las últimas semanas.

Pero remontémonos unos pocos años antes para entender mejor aquel conflicto.

Dentro del contexto de la política colonial de las potencias europeas con respecto a África a comienzos del siglo XX, en 1904 Francia y el Imperio británico habían firmado la famosa «Entente Cordiale», que permitía la expansión francesa por Marruecos y Argelia, frente a las pretensiones de Alemania. A los pocos meses, en octubre de dicho año, Francia firmó un acuerdo con España en el que se consideraba que la región montañosa del norte del actual reino de Marruecos sería zona de influencia española.

Aquella región, conocida como el Rif, se caracterizaba desde antiguo por ser una zona en la que el gobierno central del sultanato de Marruecos tenía bastantes dificultades para ejercer su control, tanto político como administrativo. El verdadero poder lo detentaban los jefes de las diferentes cabilas, es decir, las tribus bereberes asentadas en el territorio.

Así las cosas, las comarcas más próximas a Melilla, plaza militar española enclavada desde finales del siglo XV en aquel territorio, estaban desde 1902 bajo el control de un personaje conocido como Bu Hamara, que se había levantado contra el sultán de Marruecos, apoyado por las cabilas rifeñas bajo la promesa de expulsar a los extranjeros del territorio. Su centro de poder estaba en la alcazaba de Zeluán, situada a unos 30 kilómetros de Melilla.

Pero, cuando en 1907 se descubrieron minas de hierro y plomo en el territorio, Bu Hamara realizó concesiones a favor de dos compañías extranjeras. La de hierro, localizadas en la zona del monte Uxian, a la Compañía Española de Minas del Rif (en la que tenían fuertes intereses económicos el Conde de Romanones y la casa barcelonesa Güell); y la de plomo argentífero del Monte Afra a la Compañía del

Norte Africano (con capital francés). Las concesiones incluían también la autorización para construir un ferrocarril desde Melilla a las minas para permitir una mejor explotación de las mismas.

Con ello, los rifeños se sintieron traicionados por Bu Hamara y se rebelaron contra él, esta vez liderados por Mohammed Ameziane. El nuevo líder con numerosos contingentes armados de diversas cabilas comenzó a hostigar a los trabajadores de las compañías extranjeras, consiguiendo paralizar tanto los trabajos mineros como la construcción del ferrocarril.

Ante esta nueva situación, los responsables de las dos compañías mineras presionaron al gobierno español, amenazando con que, si las tropas españolas de Melilla no podían garantizar sus intereses, pedirían ayuda a las tropas francesas acantonadas en Argel. Ante esta tesitura, que suponía que si no se actuaba con firmeza se podría entender que España renunciaba a ejercer su derecho a controlar aquella zona de influencia, el Gobierno de Maura cedió a las presiones y dispuso que las tropas de Melilla protegieran a los trabajadores que construían el ferrocarril.

Así las cosas, todo se precipitó el día 9 de julio de 1909 cuando un grupo de trabajadores españoles fueron tiroteados mientras construían un puente para la línea férrea, situado a poco más de 4 kilómetros de Melilla. La respuesta inmediata a esta agresión fue un tanto precipitada, sin información de la situación real de las comarcas adyacentes, en las que los rifeños sublevados tenían ya una posición dominante en las alturas del macizo montañoso del Gurugú. Frente a esta realidad, las autoridades militares de Melilla pensaban que aquello sería una simple misión de castigo contra los agresores. Ello conllevó diversos errores en el avance de las tropas, que no eran conscientes de que los rifeños controlando dichas alturas y estaban en posición, incluso, de hostigar la propia plaza de Melilla.

Obviamente no es este el lugar de narrar y analizar con detalle todas las operaciones que se desarrollaron en las siguientes semanas, entre las que no

podemos dejar de citar el conocido «desastre del Barranco del Lobo» ocurrido en la noche del 26 al 27 de julio, con 752 bajas españolas entre muertos y heridos, cuando una columna salida de Melilla se extravió, desviándose e internándose en el Barranco, donde fueron atacados por los hombres de las cabilas desde las dos laderas.

Conscientes tras aquel desastre, y también empujados por la fuerte contestación social que en el conjunto de España estaba teniendo el desarrollo de las operaciones (recuérdese en este sentido la Semana Trágica de Barcelona motivada por el embarco de reservistas destinados a Melilla), el Gobierno y las autoridades militares cambiaron radicalmente la estrategia para hacer frente al conflicto, asumiendo que se trataba de una verdadera guerra.

RESUMEN:

1884 Batallón de telégrafos. 1888 globo + tren Yon. 1889 reina Regente María Cristina

1896 Unidad de Aerostación dentro del arma de Ingenieros. Pedro Vives Vich.

1909 Melilla, 112 personas y 120 mulas y caballos; **cap. Gordejuela**, ttes Herrera, Ortiz Echague.

1921 desastre de Annual; desembarco Alhucemas **Benito Molas**.