



De Havilland DH-4



De entre las dinastías aeronáuticas que en el mundo han sido, ninguna supera por méritos propios a la fundada por el diseñador, constructor y piloto Geoffrey de Havilland. Sus primeros modelos, DH-1, DH-2 y este DH-4, del que vamos a tratar, fueron fabricados por la Aircraft Manufacturing Company (Airco) que, desaparecida en la posguerra, daría origen en septiembre de 1920 a la De Havilland Aircraft Co. Hasta su integración en 1960 en el Hawker Siddeley Group, habría de ser ésta la más prolífica fábrica de aviones del Universo.

Construido totalmente en madera y tela, el DH-4 tiene un fuselaje forrado de contrachapado en su parte delantera, con carlingas de tripulantes bien separadas por un depósito de combustible que va situado entre ambas. El plano horizontal de cola es de incidencia variable en vuelo, estando el avión normalmente provisto de doble mando. Equipado inicialmente con el nuevo motor BHP, es pronto dotado del aún más nuevo y notable Rolls-Royce “Eagle”, que entre las muchas que utilizó, habría de ser en el futuro su mejor y más clásica planta propulsora.

Probado en vuelo por su constructor, y en servicio desde comienzos del 17, llega en marzo al frente francés, donde se revela como el mejor bombardero del momento, ya que su robustez y agilidad, unidas a excelentes velocidad y capacidad de ascenso, le permiten eludir fácilmente a la caza enemiga. Entre sus hazañas bélicas, se puede contar el derribo en agosto del 18 del Zeppelin L.70, mandado por el Fregattenkapitan Peter Strasser, jefe supremo de los dirigibles alemanes. Como único defecto, se le puede achacar la mencionada separación entre los tripulantes, que dificultaba su adecuada cooperación durante el combate aéreo.

Los británicos fabrican 1.449 en total, más otros 4.846 que se producen en Estados Unidos con el motor “Liberty”, y unos 2.800 que en la posguerra se fabrican en la URSS, bajo el nombre de R-1 y sin el preceptivo requisito de una patente.

Al llegar la paz, muchos son dedicados en Inglaterra a las escuelas y el servicio civil, incluido el naciente transporte aéreo sobre el Canal de La Mancha, para lo que se transforma en triplaza,



mientras que en Norteamérica se convierte en la base del US Army Air Corps, con el que en versión DH-4B vuela hasta 1932. Es también pieza fundamental en la epopeya del correo aéreo, prestando servicio en el US Mail Service hasta julio del 27. Fue también en Norteamérica pionero del repostado en vuelo, no teniendo sin embargo buen cartel en aquel país, donde llegó a ser conocido como “flaming coffin”, debido a una evidentemente exagerada tendencia a prenderse fuego en vuelo. Lo que sí se puede afirmar, es que el “standard” de construcción americano en aquellos tiempos, bajaba considerablemente con respecto al británico.

DH-4 “De Havilland Rolls”, sobre la costa africana. [Ejército del Aire]



Entre las muchas naciones a las que se exporta figura España, llegando en mayo del 19 los primeros a Cuatro Vientos en viaje de exhibición, a consecuencia del cual son pedidos veinte aviones, probablemente dieciséis DH-4 y cuatro DH-9 con motor Hispano. Hacia finales de ese año

se debió formar en el mismo campo la primera escuadrilla de “De Havilland Rolls”, como entre nosotros fueron conocidos, marchando seguidamente a Melilla bajo el mando del Capitán Pío Fernández Mulero. Otros son enviados a Tetuán y Larache, interviniendo en las operaciones que llevaron a la toma de Xauen.

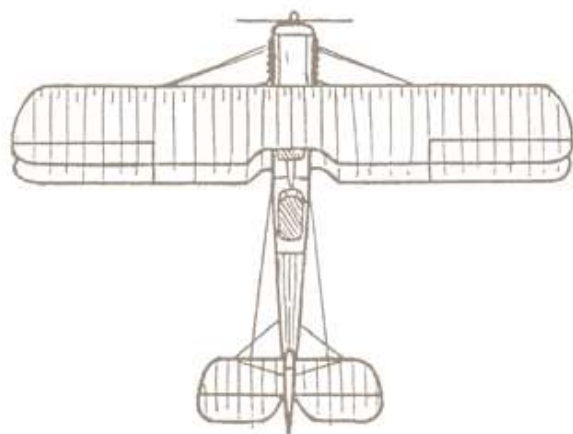
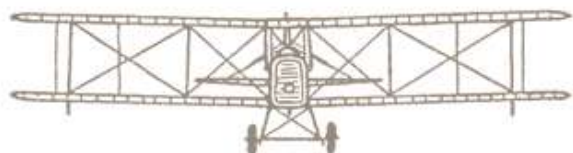
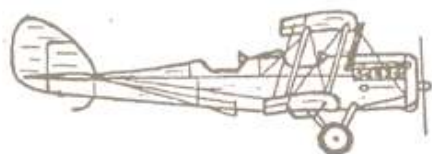
Llega en julio del 21 el Desastre de Annual, y cinco DH-4 que se encontraban en el campo de Zeluán (Melilla) son incendiados el siguiente 4 de agosto por los propios españoles ante el abandono del aeródromo, con el fin de impedir su captura por los moros atacantes. Pronto llueve la generosa ayuda prestada por las diversas provincias en forma de aeroplanos, y con ellos se forma el Grupo Rolls, que entre sus mejores jefes cuenta con el legendario Capitán José Carrillo Durán, tan popular entre sus hombres, que la Unidad es comúnmente conocida como Grupo Carrillo. Con dicho Grupo moriría en acción de guerra y en él ganaría la Medalla Militar, esa condecoración que, materializada en una preciosa joya regalada por sus compañeros, lucía en el uniforme el 11 de junio



de 1924, durante la visita realizada a España por el Rey Víctor Manuel de Italia, y daría lugar a una famosa anécdota. Despertada la atención del monarca, a su pregunta de “.Quando ha guadagnato il capitano questa bella condecorazione?” contestaría imperturbable el guasón interpelado: “In illo tempore”.

Unos cuarenta y cinco DH-4 volaron con nuestros colores a lo largo de toda la campaña, de los que trece fueron derribados por fuego enemigo, y otros veintiuno se perdieron por causas diversas, debiendo los restantes ser dados de baja al tiempo de la pacificación total del territorio, en 1927.

De Havilland DH-4



Motor: RR Eagle VIII de 375 HP

Envergadura: 12,93 m

Longitud: 9,35 m

Velocidad máxima: 230 Km/h

Velocidad de crucero: 150 Km/h

Velocidad mínima: 89 Km/h

Techo: 6.700 m

autonomía: 700 Km

Armamento: 1-2 ametralladoras Vickers fijas y dos Lewis móviles. 218 Kg de bombas

Acomodo: Biplaza

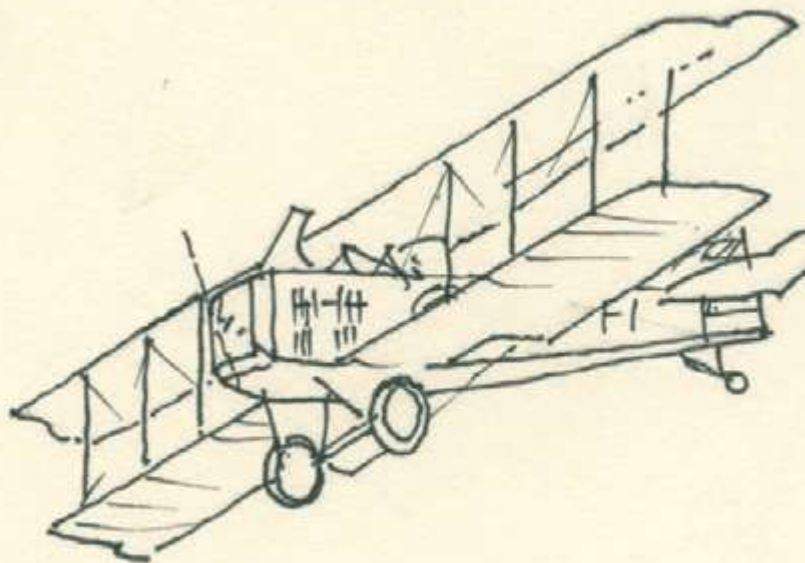
Peso vacío: 1.085 Kg

Peso total: 1.575 Kg

Primer vuelo: Agosto de 1916

Los aeroplanos del pueblo

MARIANO JOSÉ GARCÍA-CONSUEGRA
Doctor en Historia. Suboficial del Ejército del Aire



ANTECEDENTES

Las relaciones entre los territorios les y estratégicas en la zona más abrupta, estéril y rebelde de todo Marruecos que hoy pertenecen a España y a Marruecos han sido consistentes y contradictorias desde la Prehistoria hasta la actualidad. La separación de las cabillas rifeñas precipitó la amarga derrota del Barranco del León, se convirtió en un obstáculo salvable en el continuo, desencadenando durante el verano de 1909 los dramáticos sucesos conocidos como la Semana Trágica de Barcelona y una crisis social que se saldó con la caída del Gobierno de la nación. La debilidad del colonialismo español únicamente pudo responder con la continuación del seguidismo francés, que sumió al conjunto de la sociedad española en un estado de catalepsia y pesimismo que, aparentemente, solo se inició una problemática no resuelta conocida como la Cuestión de Marruecos.

La fijación de los dominios en el norte de África generó intensa actividad diplomática inscrita en un proceso de imperialismo, pero la deteriorada situación política, económica y social hispana supeditaba la acción exterior a los designios de Alemania, Francia e Inglaterra. En la Conferencia de Algeciras de 1906, España, reconocida como potencia de segundo nivel, adoptó la fórmula del Protectorado legitimando el uso de una fuerza militar con importantes deficiencias logísticas, características de la segunda década del siglo XX cuando los gobernantes parecieron decidirse a terminar con esa suerte de penetración pacífica que no satisfacía a ninguno de los participantes en este impopular proceso. Cuando más se necesitaban los éxitos militares físicos del mar Mediterráneo constituyó la actuación del general Silvestre—, se produjo en 1921 el Derrumbamiento de la Comandancia General del Melilla o el Desastre de Annual, eufemismos europeos, entre el Atlántico y el Mediterráneo con la caída del Gobierno de la nación. La obstinación del general Silvestre por llegar a la bahía de Alhucemas antes del día de Santiago (patrón de España), de ese mismo año, descuidó la defensa y consolidación de las posiciones que iba conquistando hasta que a mediados de julio las tropas al mando de Abd el Krim sitiaron y atacaron varios blocaos, carentes de agua y víveres, provocando la muerte de unos 2.500 soldados; huyendo el resto de la tropa, primero hasta Annual y después hacia Monte Arruit. Allí los supervivientes también recibieron las esperadas columnas de socorros; por el contrario les ordenaron pactar la rendición bajo unas condiciones que el enemigo incumplió masacrando a miles de militares y civiles y secuestrando a una pequeña parte de la guarnición. Por el camino encontraron la muerte más de diez mil españoles.

EL DESASTRE DE ANNUAL

La relativa intranquilidad durante el llamado Trienio bolchevique (1918-1920), clausuró la alternancia de las tropas expedicionarias en Marruecos y a los inminentes movimientos de tropas mostraba, en realidad, la abierta ocultación de dramáticos incidentes a los que se evitaba dar publicidad.

Sin esperar a la confirmación oficial, la ansiedad del pueblo demandaba incesantemente información contrastada sobre lo ocurrido en África, en especial sobre el paradero de los miles de hombres llamados a filas. Análogamente surgió un sentimiento de fuerte solidaridad en medio de la enésima crisis institucional, financiera y militar, frente a un feroz enemigo común que catalizaba en una sola dirección los sentimientos vengativos del pueblo español.

Conforme iban llegando los supervivientes a territorio peninsular, los relatos de sus testimonios aumentaban el hartazgo y desencanto de la población que interpelaba airadamente la asunción de responsabilidades apuntando a los mandos militares como los directamente responsables de la inexplicable pérdida de vidas humanas. La propa-



Panorámica del muelle del puerto de Barcelona durante la despedida de las tropas expedicionarias que embarcaron en el vapor Barceló con rumbo a Melilla (Gráfico).

queriendo demostrar su afecto a Espado por la dirección de Adelantopara so, portavoz de la civilización entre in-
 ña y su personal amistad con el rey realizar algunas gestiones y comunicargratos indios". Sin embargo, el medio
 fonso XIII, se previno para coadyuvaa la Diputación de Salamanca la neconubense evitó apoyar la propuesta.
 en lo posible a la acción militar en Madrid de que la institución liderase Como tampoco ayudó la exclusión en
 rruecos, ofreciendo al Gobierno una patriótico llamamiento. En una semana sus páginas de noticias referentes a la
 respetable suma de nada menos que de suscripción, la cantidad recaudada aeronáutica, ni informaciones sobre la
 255.000 francos con objeto de que se el 17 de agosto por la Junta Pro Aeroplano de las suscripciones, listado
 empleasen para la adquisición de cinco plano Salamanca que presidía Juan Po- de donantes, etc. Unos días más tarde
 aeroplanos. También ofreció al ministro de Bernabé superaba las 40.000 pesetas. El día 23 registraba nada menos
 de la Guerra el magnífico hotel Real pesetas. El día 23 registraba nada menos que la apertura, la suscripción popular al-
 ra que, a partir de septiembre, dispusieron 61.229,85 pesetas. No era raro que municipios onubenses a la que se añadió
 se de él por si lo precisara para la instalación de estagiesen coplillas populares como la el patrocinio del gobernador civil Justo
 lación un hospital de sangre destinado siguiente:

a los heridos en la campaña marroquí,
 sin olvidar que durante la primera se-
 mana de septiembre donó al monarca
 una avioneta de pasajeros Potez IX tan
 alejada de las prescripciones bélicas
 que nos lleva a considerar que su obse-
 quio fue anterior al inicio
 de las suscripciones aeronáuticas populares.

Sin embargo, el protagonismo de las suscrip-
 ciones recayó en la prensa. El periódico *La Verdad* se mostró entu-
 siasmado con el proyecto aunque era conscien-
 te de las limitaciones de liderazgo, por ello seña-
 laba a la Diputación provincial —y en concreto
 su presidente Agustín Escribano—, como el or-
 ganismo adecuado para secundar y liderar esta
 propuesta como ya ocurría con otras iniciativas
 solidarias.

Para entonces la prensa había divulgado la
 noticia por toda España

y en solo unos días se habían constituido de medio de comunicación alguno con 250 pesetas para la compra de un
 do Juntas Pro Aeroplano en provincias sino que partían de individuos que a un aeroplano que, en esta ocasión, se pre-
 como Alicante o Barcelona. La premura particular buscaban la adhesión de la sociedad. Es el caso de Bruno Porti-
 se apoderaba de los murcianos que se negaban a perder la iniciativa de un —poeta residente en Huéscar (Granada nacional como
 propuesta considerada como propia anada)—, quién en un telegrama dirigido informaban de la organización de una
 pesar de carecer en estos momentos el presidente de la Diputación Rafaela colecta para regalar un aeroplano de-
 del oportuno respaldo de la ciudadanía. Hitos, expresaba su deseo para con un nominado Jaén que contó con nula
 Será el concurso del gobernador civil para regalar un aeroplano promoviendo una acogida. Análogamente se publican al-
 José Maestre Laborde quién potenciará suscripción popular que encabezaba unas noticias relativas a las reuniones
 la campaña con la creación de una Junta con mil pesetas. A los pocos días el gobernador civil de Granada convocó una
 ta que coordinará exitosamente la recaudación. reunión con las corporaciones, asociada de forma confusa dudándose entre ad-
 caudación.

En Salamanca, el capitán de Ingenieros y prensa para tratar sobre la adquisición de un aeroplano que gozó de
 ros Felipe Rodríguez difundió la iniciativa. La adquisición de un aeroplano que gozó finalmente el proyecto aeronáutico pa-
 va a la que rápidamente se adhirió entusiasta acogida. reció triunfar con la organización de va-
 naya Alvar Fániez que comentó "¡Que En Huelva, el impulso partió de una función extraordinarias cuyo pro-
 sea la primera, nuestra Salamanca, emisiva de Vicente Moreno al director del ducto íntegro se destinaría a la compra
 mandar un abrazo a los hijos que el periódico *La Provincia* en la que propo- de un avión militar que nunca se mate-
 chan en el Rif! ¡Qué Salamanca llevaría regalar al Ejército "un aeroplano alizaría.
 su nombre grabado en las alas de que pasee orgulloso el nombre en tie- Hubo ayuntamientos como el de Ávila
 aeroplano...!". El retraso en la publicación de ambas cartas sería aprovechar sus carabelas más allá del Mar tenebroso
 ción de ambas cartas sería aprovechar sus carabelas más allá del Mar tenebroso



Miembros de la Aeronáutica Militar posan delante de la Santa Teresa de Jesús en los días siguientes a su entrega oficial. La aeronave de la ametralladora así como los amarres de las bombas bajo los planos muestran cómo el aparato estaba equipado para su traslado inmediato a la zona de operaciones en Marruecos.

Sarabia, marqués de Hazas.

En los primeros días de agosto de
 1921, en Burgos, sería el diputado por
 Castrogeriz Felipe Crespo de Lara
 quién propuso una colación que apenas
 nduvo eco entre la ciudadanía. No ocurrió
 lo mismo en la ciudad de Badajoz don-
 de *El Noticiero Extremeño* lideró la recaudación
 que atravesó fronteras,
 de tal manera que desde
 Figueira da Foz (Portu-
 gal) el diputado José Ló-
 pez de Ayala remitió una
 comunicación dando
 cuenta de una suscrip-
 ción entre la colonia de
 veraneantes pacenses
 que en pocos días reu-
 nió 4.000 escudos.

El día 11 de agosto, le-
 mos en el diario *La Voz*
 la formación de una co-
 misión encargada de re-
 caudar fondos para abrir
 una suscripción con la
 intención de regalar un
 aeroplano que ostentaría
 el nombre de Vitoria. El
 Ayuntamiento alavés se
 adhirió contribuyendo



El acto solemne de bendición de los aeroplanos por el prelado de la catedral se completaba con el bautizo que consistía en el lanzamiento por la madrina de una botella de champan –atada a una cinta con los colores nacionales– contra el ala del suficiente fuerza para que se produjese la rotura y el líquido resbalase. En la fotografía la reina Victoria bautizando el DH-4 Murcia en Cuernavaca (Mundo Gráfico)

con dos suscripciones: una a escala local y otra a escala provincial. El Ayuntamiento se justificó alegando la necesidad de los militares. En las páginas de cal con auxilios para los heridos y como prioritario el destino de estos recursos. ABC el general Ampudia mostraba su fermos, y otra de carácter provincial a una obra “más útil y urgente” en conformidad con el proyecto de la sus- que, en busca de mayor eficacia, culminaba. Otras ciudades como Bilbao o San Sebastián, que se posicionaron alejadas y pretendía adquirir bombas y ga- narios de combate moderno con la dotación al Ejército de la zona. En esta propuesta, apostaron en camiones asfixiantes para garantizar a toda compra de un aeroplano llamado Atila. En Bilbao por la compra de armamento terrestre, el triunfo del Ejército. Ignorada rá- El consistorio capitalino estableció direcciones y material logístico. rápidamente su segunda pretensión, el girse a las otras corporaciones para Las Llamadas a la cooperación tam general lideró las convocatorias previas que contribuyesen a la campaña impli bién disfrutaron de la participación activa para establecer una Junta Pro Aeropla- cando a la prensa como el mejor medio no que de forma periódica se reuniría para encauzarla con la publicación de sus resultados. en la Capitanía general de Zaragoza, implicándose decisivamente en una campaña que en breves jornadas des- bordó las expectativas más optimistas.

En Barcelona el presidente del Real Aero Club de Cataluña, el ex diputado Ballvé de Gallart, visitó al general Echagüe para comunicarle el acuerdo del club de regalar al Ejército un aeroplano que se denominaría Cataluña, además de participar del concurso de los socios y pilotos quienes se ofrecían para tripularlo. En Valencia el Aéreo Club acordó abrir una suscripción con el objetivo de donar otro aeroplano bautizado, por supuesto, Valencia.

Ofrecimientos que coincidían con la apertura de una suscripción en la Tribuna para regalar un avión que llevaría el nombre de Barcelona a los cielos de Marruecos. Sin embargo, pese a la buena marcha de las donaciones, el director del medio solicitó la colaboración del Ayuntamiento de la ciudad condal que se negó a contribuir alegando que la adquisición de material de guerra era una obligación del Estado.

No fue el único consistorio que rechazó la oferta. En el caso de Málaga,



El ciudadano belga George Marquet, empresario hostelero y gran amante de los caballos, amigo personal del rey Alfonso XIII a quien se le ofreció en regalar, con anterioridad al inicio de la campaña aeronáutica popular, un avión Potez IX para el traslado de autoridades VIP. No obstante, una vez iniciada, quiso colaborar costeando de su bolsillo el importe de los cinco aeroplanos que el Ejército considerase más adecuados para actuar en la zona de operaciones de Marruecos. (Mundo Gráfico)

En Ciudad Real el empeño del director del periódico El Pueblo Manchego –el presbítero Miguel Ruíz Pérez– por sumarse a las diligencias patrióticas, sorprendía a los lectores el sábado 13 de agosto presentándose encabezando una suscripción popular para la adquisición de un aparato de guerra: el aeroplano Ciudad Real Sin embargo su propuesta no encontró la respuesta pretendida entre las instituciones, colectividades y corporaciones manchegas,

hasta que la llegada del nuevo gobierno militares. La propuesta fue aceptada, de banderilleros y de picadores) nador Robustiano González Bocos y la de forma inmediata y, en consecuencia, proponiendo que durante los festejos exhibición de una escuadrilla de aerocia, el conde de Godó expidió rápidamente el mes de septiembre, donasen medio planos procedente de Alcalá de Henarmente un cheque a nombre de Ricardo Suelto de una jornada para comprar un res aceleraron las donaciones.

Ruiz Ferry entonces presidente del Reavión bombardero que regalar a las tropas. En Madrid, como resultado de un llamado Aeroclub de España, por valor de 61.800 francos como importe de un aeroplano. El avión portaría la siguiente inscriptivo artículo firmado por el periodista Ricardo Ruiz Ferry y publicado en el roplano Breguet XIV.

En Sevilla un grupo de obreros inició una colecta espontánea para regalar un aeroplano a las tropas que mantuvo cierta continuidad en el tiempo. En noviembre –pasados varios meses de la publicación de la noticia–, un suscriptor de *El Motín* enviaba una carta a su director quejándose de la exigua cantidad recaudada (1.600 pesetas) en los siguientes términos: “Para regalar mantos y coronas a las Vírgenes, en menos de quince o veinte días se recaudaron millones de pesetas; para regalar el aeroplano, en cinco meses sólo va recaudado lo que he dicho”.

En Oviedo, entre los numerosos ofrecimientos patrióticos, varios magnates –que preferían ocultar su identidad–, se comprometieron a regalar cinco aeroplanos para contribuir en las acciones bélicas. En principio ninguno consideraba la apertura de suscripciones populares, el único requerimiento aludía a la denominación de los aparatos inclinandose por bautizarlos con los nombres de cinco ciudades asturianas.

Frente a ellos el alcalde de Oviedo juzgaba más urgente el envío de mantos y ropas para los soldados que la remisión de munición o de equipos de



El día 1 de octubre de 1921 se verificó la entrega de dos de los aeroplanos que se habían bautizado con el nombre del ministro de Guerra Juan de la Cierva, quien, aprovechando la ocasión, recibió su bautismo de la mano del capitán de Infantería marqués de (Borja).

En cambio el ingeniero industrial José Tartiere se desmarcó de edil invitando a todas las personalidades a contribuir a la suscripción que se abriese y expresó que, por su parte, se comprometía a regalar un aeroplano. Luis Caso Cobos, representante de la compañía naviera Vasco-Asturiana, se unía a esta proposición de aeroplano que estimase para el Ejército suspendiendo los actos previstos para con-

memorar sus bodas de plata e invitaba a todas las sociedades y clubs deportivos a la organización de eventos con los que obtener ingresos suficientes para adquirir otro aeroplano, de las damas de la aristocracia tarragona que, en nombre del Deporte español, se unían a esta proposición de aeroplano que estimase para el Ejército. En la aventura aeronáutica participaban los deportistas españoles. Desde una de sus columnas, informaba de la decisión de la sociedad Veloz Sport Balear de Palma de Mallorca de suspender los actos previstos para con-

memorar sus bodas de plata e invitaba a todas las sociedades y clubs deportivos a la organización de eventos con los que obtener ingresos suficientes para adquirir otro aeroplano, de las damas de la aristocracia tarragona que, en nombre del Deporte español, se unían a esta proposición de aeroplano que estimase para el Ejército. En la aventura aeronáutica participaban los deportistas españoles. Desde una de sus columnas, informaba de la decisión de la sociedad Veloz Sport Balear de Palma de Mallorca de suspender los actos previstos para con-

tre los primeros equipos de la federación, cuya recaudación se destinaría al auxilio de los heridos, y si la cantidad excediese de mil pesetas, se abriría una suscripción para la compra de un aeroplano. En cualquier caso, todo el dinero recaudado se entregaría a la única autoridad militar de la región.

Sorprende averiguar el origen de la campaña aeronáutica de la provincia de Santander a partir de las declaraciones de la reina Victoria Eugenia, cuando manifestaba su disposición a encabezar una suscripción encaminada a adquirir un aeroplano que se titulaba de una inespecífica máquina de guerra en breve plazo en torno a 30.000 pesetas para regalarlo al Ejército. La alcaldesa santanderina coordinó la comisión en La Palma frente al resto del archipiélago, encargada de gestionar la operación a través de una suscripción popular que fue secundada al otro lado del Atlántico por los santanderinos (o montañeses) residentes en México, quienes transfirieron un aeroplano Breguet XIV que osó en la Junta Pro Aeroplano varios miles de pesetas, resultado de la suscripción abierta en la colonia. Se confiaba que una vez cubierto su coste, el resto se invertiría en la compra de un segundo aparato denominado *Pedro Velarde* (6 de julio) por el ingeniero José Toral.

Asombra la diversidad y calidad de los ofrecimientos aeronáuticos que pasaban necesariamente por la comisión nombrada para el día 25 de septiembre. Desconocemos los acuerdos que se adoptó la comisión para ejecutar de un avión, o al menos así lo consideraban instituciones como la Real Sociedad Colombófila de Cataluña que confirmaba la petición de un aeroplano a la casa francesa Breguet cuando ofreció al Ejército el concurso de sus palomas mensajeras. O individualmente por tanto la mediación de la Comisión oficial establecida al efecto. Estallo una Junta provincial aunque su primer arquitecto de Lambert y conde de Descomisión, aprobada por el Gobierno y más inmediato objetivo fue el soporte, pertenecientes al Ejército de la República de Francia, quienes se ofrecieron al general Berenguer para pilotar los aeroplanos de España en el teatro de Marruecos.

En otra ocasión la propuesta participó de los periodistas riojanos quienes patrocinaron con todo entusiasmo el proyecto aeronáutico a través de la Asociación de la Prensa de Logroño, que contó con la decidida ayuda moral y material de las autoridades, animando al resto de la ciudadanía con proclamas de este calado:

Riojanos: Sabemos que tenéis un alto concepto de la idea de Patria. En su nombre os hablamos y por ella pedimos.

Llegó la hora del sacrificio. Para vengar a nuestros hermanos muertos en África; para poner a salvo el honor de España, os demandamos, grande o pequeño el óbolo, todos por igual seréis agradecidos y todos nos hablarán de deber sacrosanto.

¡Aristocracia, Pueblo! ¡Acudid a la

La adquisición del aeroplano Madrid fue posible, a pesar del fracaso inicial de la campaña emprendida para su compra. Las escasas donaciones del pueblo madrileño llevaron a la dirección de El Sol a clausurar la suscripción que lideraban, pero por un giro de los acontecimientos del malogrado proyecto se reinvertieron hasta completar el coste del aeroplano donaría la capital de España. (Heraldo Deportivo)



Después de retrasarse en varias ocasiones, por fin el día 15 de enero de 1922 se realizó en las instalaciones hispalenses de Tablada, la entrega y bendición de diecisiete aparatos Breguet XIV A2 donados por particulares, ciudades, colectivos y provincias, en la que constituyó la mayor manifestación de adhesión del pueblo español con la Aeronáutica Militar. (Mundo Gráfico).

hubiera superávit exeso, se destinaría a cualquiera de las necesidades del Ejército incluida la compra de material aéreo.

En el ayuntamiento de Cartagena, por su parte, se había tomado la decisión de adherirse al resto de municipios murcianos para la compra del denominado *Aeroplano provincial Murcia* pero algunos ediles se negaron a corresponder optando por la propuesta de adquirir, además, un aeroplano por cuenta exclusiva de la ciudad. El concurso de la prensa fue definitivo para abrir la suscripción de carácter local que, frente a su presumible fracaso en comparación con la campaña provincial, movió al alcalde Manuel Zamora a ordenar una



transferencia de crédito desde las arcas municipales a fin de adelantar el momento de los funcionarios de la Diputación llamados Soria y Numancia si se tante del precio del aparato. En Albacete conocemos el ofrecimiento de adquirir nada menos que dos aeroplanos municipales a fin de adelantar el momento de los funcionarios de la Diputación llamados Soria y Numancia si se tante del precio del aparato.

Sin abandonar la provincia de Murcia, a principios de septiembre averiguamos que el Ayuntamiento de Lorca había iniciado una suscripción que en el primer listado de donaciones había recaudado 3.000 pesetas que auguraban un certero porvenir truncado quizá por la competencia de una suscripción con destino a la asistencia de los heridos y enfermos. En las páginas del diario salmantino *El Adelantado* se publicaba una escueta aunque a continuación se sustrajo de la noticia referida al periódico *Diario de Huesca* relacionada con la apertura de una suscripción para adquirir un aeroplano. Esta campaña fue impulsada por el general Ampudia quien deseaba que a la aplaudida iniciativa que lideraba en Zaragoza se sumasen todas las provincias aragonesas. En realidad la campaña no iba más allá de la publicación de una carta firmada por "un patriota" que se hacía eco de la propuesta del capitán Martínez Vivas animando a sus paisanos a contribuir en la compra de un aeroplano bautizado como cordobeses a cooperar para adquirir uno. Presentaba la novedad de fijar unos límites a las donaciones que oscilarían entre las 0,25 y las 5 pesetas con objeto de que pudiesen contribuir todos los municipios oscenses y todos los habitantes con independencia de su poder adquisitivo.

Otros tantos proyectos fracasaron incluso antes de formalizarse. Por un lado, en Huelva, Ceuta el casino Africano concedió mil pesetas a la Cruz Roja, mientras que en Zaragoza se sumasen todas las provincias aragonesas. En realidad la campaña no iba más allá de la publicación de una carta firmada por "un patriota" que se hacía eco de la propuesta del capitán Martínez Vivas animando a sus paisanos a contribuir en la compra de un aeroplano bautizado como cordobeses a cooperar para adquirir uno. Presentaba la novedad de fijar unos límites a las donaciones que oscilarían entre las 0,25 y las 5 pesetas con objeto de que pudiesen contribuir todos los municipios oscenses y todos los habitantes con independencia de su poder adquisitivo.

El periódico *Las Provincias* de Valencia informaba del acuerdo del consistorio de Alicante de regalar un aeroplano con todo su equipo de combate. La campaña se mantuvo vigente durante algún tiempo hasta la suspensión por el mismo consistorio justificándose en la negativa actitud de algunos municipios para desistir del propósito de sumarse a la iniciativa aeronáutica.

El periódico *Las Provincias* de Valencia informaba del acuerdo del consistorio de Alicante de regalar un aeroplano con todo su equipo de combate. La campaña se mantuvo vigente durante algún tiempo hasta la suspensión por el mismo consistorio justificándose en la negativa actitud de algunos municipios para desistir del propósito de sumarse a la iniciativa aeronáutica.

LA EVOLUCIÓN DE LAS SUSCRIPCIONES

Transcurrido el primer mes de la campaña y revisando la evolución de las suscripciones, verificamos que se habían aprobado varios ofrecimientos en firme: un avión suscrito por el conde de Godó, tres por Asturias, uno por Vigo, otro de Badajoz y los cinco de soldados que regresasen de Marruecos. En total once. El éxito de la colecta aeronáutica en Zaragoza y Salamanca, materializaría la compra de dos aeroplanos e incluso la adquisición de material de guerra



No obstante, la conclusión del monpublicación en las páginas ~~de~~ *Heraldo* tanto para comprar las unidades aéreas ~~de~~ Zamora de una carta del piloto de no finalizó con la misma celeridad en aviación en la Primera Guerra Mundial, das las demarcaciones, prueba de la ~~de~~ Daniel Tapret, exaltando las virtudes del ferente actitud adoptada por los donanarma de Aviación, recordando que el tes. Mientras que las primeras en comaeoplano Zamora "tendrá una utilidad cluirse permanecieron abiertas ante laenorme y es deber de cada ciudadano, receptividad de la población que alcansegún sus medios económicos, coopezó a multiplicar la aspiración inicial loar a ofrecer a nuestros soldados de grandado adquirir no uno, sino dos aeromarruecos elpájaro de la glòria planos (Salamanca y Zaragoza), e inclu- *El Pueblo Manchego* en la portada so tres (Murcia y Cádiz); el resto ~~del~~ día 10 de septiembre reproducía un prorrogaron temporalmente a la esperaartículo titulado "Grave responsabili- de obtener suficientes ingresos para fidad", firmado por el diputado Felipe nanciar el comprometido proyecto. Crespo de Lara, quien estimaba que

La sociedad resistía esperanzada an-con el presupuesto que adsorbía un rete la pronta vuelta de los soldados, ~~por~~imiento de Caballería o de Artillería, ello continuaban apareciendo en cadasería suficiente para costear un grupo rincón de España campañas diversasde 30 o más aviones. Se justificaba encaminadas principalmente al socorro aludiendo a que los aeroplanos se utili-económico y material de los soldadoszaban siempre -a diferencia de trenes, hijos del pueblo respectivo que arriesautomóviles o carros de combate- y gaban su vida en la guerra, dejando ~~que~~ podían causar grandes daños con segundo plano las recaudaciones parapequeñas inversiones en material, mu-el sostenimiento de otras vastas y lomición y personal. Llegaba más lejos gevas colectas como la relativa a la cuando definía a la Aviación como la

convencional. Avanzaban por buen ca-atención de los hospitales de la Cruquinta arma para, a renglón seguido, mino las campañas emprendidas porRoja o la encaminada adquisición deafirmar que, en realidad, era la primera el *Heraldo de Zamora*, *La Provincia* en los aeroplanos provinciales.

Teruel, *El Solen* Madrid *El Pueblo* En la mayoría de las colaciones losombardear, ametrallar, dibujar, abas- *Manchego* en Ciudad Real y las patroperiódicos constituyeron un importante tecer, establecer comunicaciones, etc.; cinadas por entidades de diverso signoelemento para su difusión y seguimienque, frente a un adversario carente de como la Asociación de Periodistas ddo. Los periódicos impulsores de lasmedios similares como el rifeño, podía Logroño, las diputaciones de Granada,propuestas publicaban con relativa fre-resultar letal al dominar el espacio aé-Huelva, Palencia, Cádiz y los consistocuencia notas, cartas, comentarios y arreo.

rios de Ávila, Cartagena o Santander. títulos informando de las posibilidades Cobraba cada vez más actualidad la

Sin embargo, los supuestamente se-y de los servicios prestados por la aviaecesidad de crear, como en otros paí- guros compromisos de la Compañiación y la aerostación (observación deses europeos, un arma independiente y del Metropolitano Alfonso XIII y del Cítes movimientos del enemigo, bombar-moderna. En este sentido el aviador culo Mercantil de Málaga apenas supedeos sobre objetivos, seguridad en lasmarqués de Morella conferenció con el raron la referencia al titular desvane-operaciones, etc.), en busca de estímurey Alfonso XIII, exponiéndole la conve-ciéndose tan fugazmente como habíanlos para animar a los potenciales doniencia de organizar una escuadrilla de aparecido. El listado de donaciones denantes. En este sentido destacamos laaviación a modo de la Legión Aérea ex-aeroplanos malogradas se presenta

casi tan extenso como el número de aeroplanos conseguidos; entre los primeros señalamos los intentos frustrados, incluso antes de publicitarse, de Valladolid, Burgos, Alicante, Huesca, Álava, Almería, Soria, Córdoba, Jaén, Coruña, Melilla, Lorca, etc. El fracaso habitualmente se justificaba por la falta de apoyo popular, aunque la mayoría fracasaron por la desafección entre ciudadanía, prensa e instituciones oficiales. Ayuntamientos de capitales, grandes ciudades, Diputaciones provinciales y gobiernos civiles lideraron imperativamente estas iniciativas, sin embargo la prensa ejerció como medio adecuado para canalizar donativos y colaciones pero ni redacciones ni directores quisieron adelantarse a unos representantes políticos considerados como los impulsores apropiados de este tipo de actividades.



Acto de la firma de la entrega del aeroplano *Granada* presencia de la reina María Cristina, del senador Antonio Amor Rico y del director de La Voz de Granada señor *Martín* el Bada-joz, fueron los dos únicos modelos DH-9 regalados al Ejército Gráfico)

tranjera, asegurándole que numerosos pilotos españoles y foráneos secundarían con satisfacción el llamamiento.

En Vigo se confirmaba la donación de un De Havilland DH-4 y en Salamanca la Junta activaba las gestiones para que el acto de entrega al Ejército se celebrase en la capital charra. En buena lógica todas las Juntas Pro Aeroplanos perseguían albergar estas ceremonias en las ciudades y capitales de provincias suscriptoras para que la población comprobase in situ el producto de sus contribuciones dinerarias; sin embargo, esta circunstancia fue desestimada por la Comisión oficial, que desde el primer momento expresó la imposibilidad de desplazar los aparatos a los lugares que los patrocinaban, alegando la urgencia de su concurso en la zona de conflicto.

Otro deseo malogrado de las Juntas fue precisamente alternar los modelos de aeroplanos, no quedando más remedio que seguir las recomendaciones técnicas, atendiendo a las condiciones específicas que requerían las intervenciones militares en el Protectorado y la entrega inmediata de los aparatos.

Por otro lado, la aerostación partía en desventaja. Además de la diferencia de la inversión económica entre globos y aeroplanos, existían razones prácticas que desnivelaban la balanza en favor de estos últimos. En el cercano antecedente de la Primera Guerra Mundial, los dirigibles se conocían más por sus fracasos que por sus éxitos; y parecía difícil encontrar un modelo adaptado a las exigentes condiciones que imponía un escenario como el Rif. Tampoco los altos mandos militares eran muy exigentes en sus demandas de material aéreo, quienes salvo contadas excepciones no confiaban en la superioridad aérea y las posibilidades bélicas de la aviación, como tampoco participaban del desembolso que suponía la compra de aeroplanos aunque se tratase de excedentes de la Primera Guerra Mundial que, por otro lado, ya habían demostrado su eficacia en el combate:

¿Si después de la retirada de Annunzio no teníamos ni tiendas de campaña ni material dispuesto que enviar se podría pensar en un dirigible? Conténtese los militares con los aeroplanos que regalan las provincias, y pidan a Dios que les sigan enviando a Marruecos muchos más.

Tras las primeras semanas de apatías de aviones. Iniciado el mes de septiembre, el paso del tiempo y la proliferación de multitud de campañas de naturaleza muy diversas fraccionaron el apoyo a la campaña del Ejército aeroplanos y armamento, en la definitiva una campaña que lanzaron pacual recaudaron varios miles de pesetas ante la insuficiencia de ingre-





La marquesa de la Viesca, acompañada del piloto Carlos Morenés, durante la bendición del aeroplano Ciudad Real del que era madrina, en el aeródromo de Cuatro Vientos el día 24 de enero de 1922. Durante la misma jornada se harían entrega de los aeroplanos Santander, Teruel y Cuba/Vengado (Canario Azaola).

Annual y de la apertura –y clausura– de las distintas campañas de ayuda a los soldados; destacamos a modo de ejemplo la oferta que se expuso coincidiendo con la toma de posesión de Marcelo Torcuato de Alvear como presidente de la República Argentina, cuando el presidente de la Cámara Argentina en España, Pedro López Alfaro, anunció como símbolo de la fraternidad entre ambos países la idea de regalar un aeroplano al Ejército español al que bautizarían con el nombre *hispano-argentino* que jamás se llevaría a efecto.

LOS AEROPLANOS DEL PUEBLO

Por diversas circunstancias el calendario de entrega de los aeroplanos transcurrió de forma diferente al seguido en los ofrecimientos. Las primeras provincias en entregarlos fueron Zaragoza y Salamanca (29 de septiembre 1921) y Murcia (1 y 19 de octubre) justificándose en factores tales como la elección de aviones de fabricación inglesa (De Havilland), frente a las suscripciones adjudicadas con aeronaves francesas (Breguet, que tuvieron que aguardar más tiempo prolongándose la espera durante varios meses. Esta circunstancia daba a entender que –a diferencia de los modelos ingleses– no existía stock de guerra de aeroplanos franceses completos y debieron de fabricarse o montarse expresamente para atender a las solicitudes españolas, en parte, porque acabada la guerra estos aeroplanos se utilizaron para integrar las flotas de las compañías civiles en las nuevas rutas aéreas. Por ejemplo, la compra en agosto del Breguet *Vanguardia* y su entrega pasados cinco meses el día 15

de enero de 1922, reflejaba cierta discordancia más aún si consideramos que desde septiembre de 1921 se estaban entregando aviones DH-4.

Por otro lado, mientras que en el puerto de Santander se desembarcaban doce aeroplanos procedentes de Inglaterra, que se acondicionaron para ser transportados a Madrid por ferrocarril; en el aeródromo de Lasarte en San Sebastián, aterrizaron cuatro aeroplanos Bristol F.2B, adquiridos por el Gobierno al margen de las suscripciones populares.

Pasado más de un año del Desastre de

El material aéreo de reciente adquisición formada por los aparatos cedidos por la provincia previa a la recepción, el día 25 de ción y de sobrada experiencia en las provincias de Murcia, Zaragoza y septiembre, del rey Alfonso XIII, quien guerra europea ofrecía garantías al perSalamanca durante la reconquista deldedicó especial atención al escrutinio sonal volante, coyuntura que no evitabaeródromo y de la alcazaba de Zeluán de los aparatos producto de las vario- la aparición de averías en los radiadoreresultando imposible escapar al am-pintas suscripciones y donaciones. res, los depósitos de combustible, debiente de pesadumbre y decrepitud queConstituía el prólogo a la entrega oficial aceite, etc. Tanto en paz como en guel tropas encontraban a su paso. Enprevista para el día 29— de los aero- rra, cuando un avión emprendía el vuediciembre de 1921, se cumplían cuatroplanos que regalaban Salamanca y Za- lo, las probabilidades de que aterrizasemeses de la publicación de la campañaagoza en la que participarían como sin novedad en su destino se calculade las donaciones de aeroplanos y a laadrianas la reina Victoria y la infanta ban en torno al 40 %.

La Comisión oficial Pro Aeroplanossión que los españoles habían perdido El aeródromo de Cuatro Vientos des- para el Ejército encargada de gestionata esperanza en lograr una rápida complegaba gran actividad por la acogida las adquisiciones de los denominadotraofensiva con el concurso de la avidanto de los aparatos donados como de “Aviones del Pueblo”, presentaba a coción... los militares también: los comprados por el Gobierno en el ex- mienzos del mes de octubre el estadoCuando llegamos en tan gran númerotrajero. Inmediatamente a la recepción de la campaña con la incorporación dedespués del desastre de julio, y creyede el aparato se procedía a equiparlo pa- las solicitudes en firme de los aeroplato, por lo que decían los periódicos que actuar en el teatro de operaciones nos de Cartagena y Granada, además se iba a enviar bastante material mininstalando dispositivos bajo los planos de los tres aparatos donados por Muderno de guerra, y que en las provpara el transporte y lanzamiento de cia. Igualmente se ratificaba el ofrecicias se reunía dinero para aeroplanosombas, remodelando el puesto del ob- miento de un donante anónimo que lad todos confiábamos en que con éstos, seervador para situar ametralladoras o prensa apuntaba a la figura del mamás si también se utilizaban las granmaterial fotográfico, dotando a la aero- qués de Aldama, pero todavía quedadas asfixiantes, la guerra terminaría enave de equipos de comunicaciones, ban pendientes de confirmar alrededorseguida, y nos decíamos que las castatc.

de la mitad de los aparatos anunciadosías de Navidad las íbamos a comerTampoco era desdeñable la organiza- Si se cumpliesen las previsiones se abon las familias. Pero al ver que tardión de los solemnes actos de entrega canzaría el número de 35 aeroplanosban en llegar los aviones, que es lo de los aeroplanos con la profusión de que en el mercado alcanzarían un prea los moros les causa más pánico y lasa-fuerzas vivas locales, provinciales y cio no inferior a 1.300.000 pesetas. Ellos, y que los pocos llegados iban cascacionales. A las comisiones formadas ministro de la Guerra iba más allá y atidos sin ametralladoras, empezamos apor los miembros más destacados de maba que en breve se destinarían a desconfiar de la pronta conclusión de las Juntas Pro Aeroplano respectivas se Protectorado nada menos que 22 estas operaciones. incorporaban autoridades políticas, aris- tocratas, periodistas, diputados, sena- cuadrillas compuestas por un total de tores, etc., y algunas figuras represen- 132 aviones de observación y bombar- A mediados de septiembre el ministroaativas e imprescindibles como los deo. La Cierva y el general Echagüe visita- ron el aeródromo de Cuatro Vientos insmiembros del clero (generalmente el publicaba los resultados de las primepeccionando detenidamente todos los obispo de la diócesis) cuya labor con- ras acciones de guerra de la escuadrillalleros y dependencias, como audien- sistía en bendecir el aparato acompa- ñado de una distinguida y aristocrática dama que actuaba como madrina. Por parte del Estado solía acudir el ministro de la Guerra y miembros de la familia real (que podían formar parte de la co- misión de entrega si así lo solicitaban), acompañados de altos cargos del Go- bierno y del Ejército.



El piloto Juan Martínez de Pisón Nebot, posa adelant Breguet XIV Las Palmas/Gran Canaria matriculado como M-MBFU. Acompañaría en 1924 do de la exhibición de los otros dos aeropl- nos adquiridos por el pueblo canario llamados Actijo Canario y Tenerife (Leonor Martínez de Pisón).

El protocolo señalaba unos breves discursos de salutación, agradecimiento y patriotismo por ambas partes antes de proceder a la firma del acta de entre- ga al Ejército. Acto seguido, en la expla- nada del área de aparcamiento, las ma- drinas tiraban de las cintas que decora- ban las aeronaves y estrellaban botellas de champagne contra las héli- ces; a continuación los prelados bende- cían los aeroplanos para después pro- ceder a la exhibición de los aeroplanos pilotados por militares —siempre que fuera posible por pilotos de la provincia donante— que deleitaban al público pre- sente en arriesgados vuelos. Seguida- mente al aterrizaje los asistentes asistí- an a un aperitivo en los pabellones de la unidad como epílogo al ceremonial.

Relación de los aviones donados al Estado español entre 1921 y 1922

Nº ORDEN	NOMBRE	MODELO	FECHA ENTREGA
1	Limousine Marquet	Potez IX	05/09/1921
2	Medina-Giraldo	Felixstowe F.3 A	18/09/1921
3	Salamanca 1	De Havilland DH-4	29/09/1921
4	Salamanca 2	De Havilland DH-4	29/09/1921
5	Zaragoza 1	De Havilland DH-4	29/09/1921
6	Zaragoza/General Ampudia	De Havilland DH-4	29/09/1921
7	Murcia 2/Juan de la Cierva	De Havilland DH-4	01/10/1921
8	Murcia 3/María de la Fuensanta	De Havilland DH-4	01/10/1921
9	Cartagena	De Havilland DH-4	19/10/1921
10	Ávila/Santa Teresa de Jesús	De Havilland DH-4	19/10/1921
11	Vigo	De Havilland DH-4	19/10/1921
12	Murcia	De Havilland DH-4	19/10/1921
13	Asturias I	Breguet XIV	15/01/1922
14	Asturias II	Breguet XIV	15/01/1922
15	Asturias III	Breguet XIV	15/01/1922
16	Huelva	Breguet XIV	15/01/1922
17	Isla de La Palma	Breguet XIV	15/01/1922
18	Cádiz I/Alferez Lozaga	Breguet XIV	15/01/1922
19	Cádiz II/Tte. Crnel. Primo de Rivera	Breguet XIV	15/01/1922
20	Cádiz III/Soldado José Raposo	Breguet XIV	15/01/1922
21	Palencia	Breguet XIV	15/01/1922
22	Logroño/Rioja	Breguet XIV	15/01/1922
23	Sr. Marquet 1	Breguet XIV	15/01/1922
24	Sr. Marquet 2	Breguet XIV	15/01/1922
25	Sr. Marquet 3	Breguet XIV	15/01/1922
26	Sr. Marquet 4	Breguet XIV	15/01/1922
27	Sr. Marquet 5	Breguet XIV	15/01/1922
28	La Vanguardia	Breguet XIV	15/01/1922
29	Manila	Breguet XIV	15/01/1922
30	Ciudad Real	Breguet XIV	24/01/1922
31	Teruel	Breguet XIV	24/01/1922
32	Santander/Pedro Velarde	Breguet XIV	24/01/1922
33	Cuba/Vengador	Ansaldo A-300	24/01/1922
34	Badajoz	De Havilland DH-9	10/02/1922
35	Granada	De Havilland DH-9	20/02/1922
36	Las Palmas/Gran Canaria	Breguet XIV	24/06/1922
37	Madrid	Breguet XIV	24/06/1922
38	Archipiélago Canario	Breguet XIV	02/07/1922
39	Tenerife	Breguet XIV	02/07/1922

Fuente: Elaboración propia a partir de CANARIO AZAOLA, L.I. (1985, pp. 90-91) y prensa.

El aeroplano se podía pintar con inscripciones en el fuselaje en referencia a la entidad o demarcación promotora de la campaña, así como el escudo de la ciudad o provincia donante. Los aeroplanos se montaban en Cuatro Vientos (Madrid) o en Tablada (Sevilla) aunque para ponerlos en condiciones de vuelo la casa constructora enviaba su propio personal. Normalmente había que proveerlos de equipos de comunicaciones y armamento, y por supuesto, se matriculaban atendiendo a la normativa internacional, si bien estos procesos solían dilatarse hasta la realización de la entrega, pues una vez en poder del Ejército eran repintados con escarapelas y símbolos que los distinguían frente a otros modelos. No obstante, al menos en el timón de cola, se mantenía el nombre con el que era bautizado siendo así reconocido e individualizado en la zona de combate.

La del día 29 de septiembre no fue la primera entrega de aeroplanos al Estado, puesto que con anterioridad la tarde del domingo 18 de septiembre, en el puerto de Barcelona, fue solemnemente donado un hidroavión bautizado como *Medina-Giraldo* regalado por el diputado Eusebio Giraldo a la Aeronáutica Naval, junto a la presentación del hidroavión *Español* adquirido directamente por el Gobierno.

Las entregas de los aeroplanos se prolongaron intermitentemente durante diez meses, variando los lugares de las ceremonias entre Cuatro Vientos y Tablada. El aeródromo hispalense centralizó la llegada, montaje y bendición de los aeroplanos, fundamentalmente aparatos Breguet XIV con los que se configuraron las escuadrillas que actuaban en el norte de Marruecos. Los actos de cesión de aeroplanos se continuaron celebrando en Cuatro Vientos los días 2 y 19 de octubre con dos unidades de *Murcia 2* y *Cartagena*, y cuatro unidades de *Medina-Giraldo*, *Ávila*, *Vigo* y *Murcia 1*, respectivamente. Habrá que esperar al inicio del año 1922 para asistir a un nuevo y multitudinario acto de donación en Tablada el día 15 de enero (cinco aeroplanos *G. Marquet*, tres aeroplanos de Asturias, tres de Cádiz, *Huelva*, *Isla de La Palma*, *Palencia*, *Rioja*, *Manila* y *La Vanguardia*). Coincidió con la recepción en masa de aeroplanos franceses, algunos de los cuales se entregarían pasados nueve días en Cuatro Vientos (los aviones *Ciudad Real*, *Teruel*, *Santander* y *Cuba*). El día 10 de febrero se

donó una aeronáutica que se prolongará errática-mente en lugares tan distantes como la capital de España y las islas Canarias. Transcurridos varios meses, no será hasta el comienzo del verano (24 de julio) cuando en Cuatro Vientos se entreguen al Ejército los aeroplanos *Breguet XIV Las Palmas* y al largamente esperado *Madrid*. Una semana más tarde se completarán la totalidad de las campañas aéreas con la incorporación de otros dos Breguet llamados *Archipiélago Canario* y *Tenerife*.

CONCLUSIONES

El éxito en las donaciones representó un importante incremento en el número de aparatos a disposición de la aviación española con que afrontar otra vez la dilatada guerra de Marruecos. La heterogénea procedencia

de las donaciones: particulares, ciudades, provincias, periódicos, bancos, emigrantes... reflejaba las muestras de solidaridad de los españoles en apoyo de un Ejército desmoralizado al que la opinión pública respaldaba con la sucesión de iniciativas solidarias con el único fin de mejorar las condiciones de la tropa y conseguir cuanto antes un desenlace, a ser posible victorioso, de las recurrentes campañas militares en el norte de África.

Los nuevos aparatos conseguidos gracias al apoyo económico de la ciudadanía pasaron a integrar las escuadrillas que actuaban en la zona de operaciones constituyendo sin pretenderlo el espaldarazo definitivo para el Servicio de Aviación. El arma aérea asumirá todo el valor como elemento bélico y prioridades comprobadas en los antecedentes de la Primera Guerra Mundial que, con cierto retraso, se

adoptaron en España. Pese a los des-
 aciertos se aprendió la lección; se esta-
 blecieron nuevas unidades y se actuali-
 zaron y crearon doctrinas y fórmulas de
 actuación en busca de mayor eficacia
 con la aquiescencia del general Echa-
 güe quién, nombrado en 1919 como jefe
 fe del Servicio de Aeronáutica Militar,
 sentó los principios sobre los que se
 inspiraría la actuación futura de pilotos
 y tripulaciones apartándose de heroís-
 mos incautos para adquirir otras con-
 taciones, pese a que las primeras ante
 ciones aéreas se justificaron en la ne-
 cesidad de castigo y de venganza, por
 encima de la eficiencia y del triunfo
 frente al enemigo.

La masacre de Annual fue el detonante
 te de una corriente popular que lanzaba
 un mensaje nítido como antítesis de la
 recuperación del pasado colonial, queda
 ni políticos ni militares fueron capaces
 de entender. La insólita idea de un
 Guardia Civil, captó la atención de la
 prensa convertida en el principal vehí-
 culo popular.

FUENTES DOCUMENTALES

- Archivo de Leonor Martínez de Pi-
 són.
- Archivo de Luis Ignacio Canario
 Azola.
- Archivo General Militar de Madrid
 (AGM).
- Archivo General Militar de Segovia
 (AGMS).
- Archivo General Ministerio del Inte-
 rior. Sección Guardia Civil (AGMINT).
- Archivo Histórico del Ejército del Ai-
 re (AHEA).
- Archivo Histórico Nacional (AHN).
- Biblioteca Pabellón de la Repúbli-
 ca-
 Universidad de Barcelona (BPR).
- Museo del Aire (MA).

HEMEROTECAS

- Aérea.
- Aeroplano.
- Diario de Manresa.
- El Caloyo.
- El Diario de Huesca.
- El Noroeste.



- El Pueblo Manchego.
- El Socialista.
- El Sol.
- El Telegrama del Rif.
- Heraldo Deportivo.
- La Acción.
- La Campana de Gracia.
- La Correspondencia de España.
- La Correspondencia Militar.
- La Época.
- La Esfera.
- La Libertad.
- La Provincia.
- La Unión Ilustrada.
- La Verdad.
- La Voz.
- Mundo Gráfico.
- Revista de Aeronáutica y Astronáutica.
- Vida Manchega.
- ÁLVAREZ VARELA, E. (2002): *Historia de la Aeronáutica Española*. Prensa Española, Madrid.
- KINDELÁN CAMP, A. y SÁNCHEZ MÉNDEZ, J. (2011): “La Aviación Militar española en la Campaña de Marruecos (1909-1927)”, en *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, nº 710, enero-febrero, p. 128.
- BALFOUR, S. (2002): *Abrazo mortal*. Península, Barcelona.
- CICUENDEZ, J.M. y FLORES, J. (1990): *Guerra aérea sobre Marruecos español (1909-1927)*. Museo del Aire, Madrid.
- GARCÍA-CONSUEGRA, M.J. (2015): *Los aviones del pueblo. El aeroplano Ciudad Real*. Biblioteca de Autores Manchegos, Diputación Provincial de Ciudad Real, Ciudad Real.
- OÑA FERNÁNDEZ, J.J. (2006): *Entre los cielos de Ciudad Real: La inquietud aeronáutica de la provincia (1900-1939)*. Ediciones C&G, Puertollano.
- RUÍZ FERRY, R. (1921): “Aeroplanos de pueblo”, en *Heraldo Deportivo*, 15 de octubre, pp. 12-15.
- YUSTA VIÑAS, C. (2011): “La Aviación Militar española, nacimiento y desarrollo inicial”, en *Aeroplano*, nº 29, Especial, SHYCEA, pp. 18-65.

BIBLIOGRAFÍA

- ACEDO COLUNGA, F. (1928): *El alma de la aviación española*. Espasa-Calpe. Madrid.



Cuatro Vientos, 19 octubre 1921.—S. M. la Reina, madrina del aeroplano donado por la provincia de Murcia, rompe la botella de champagne sobre la hélice del De Havilland DH-4.



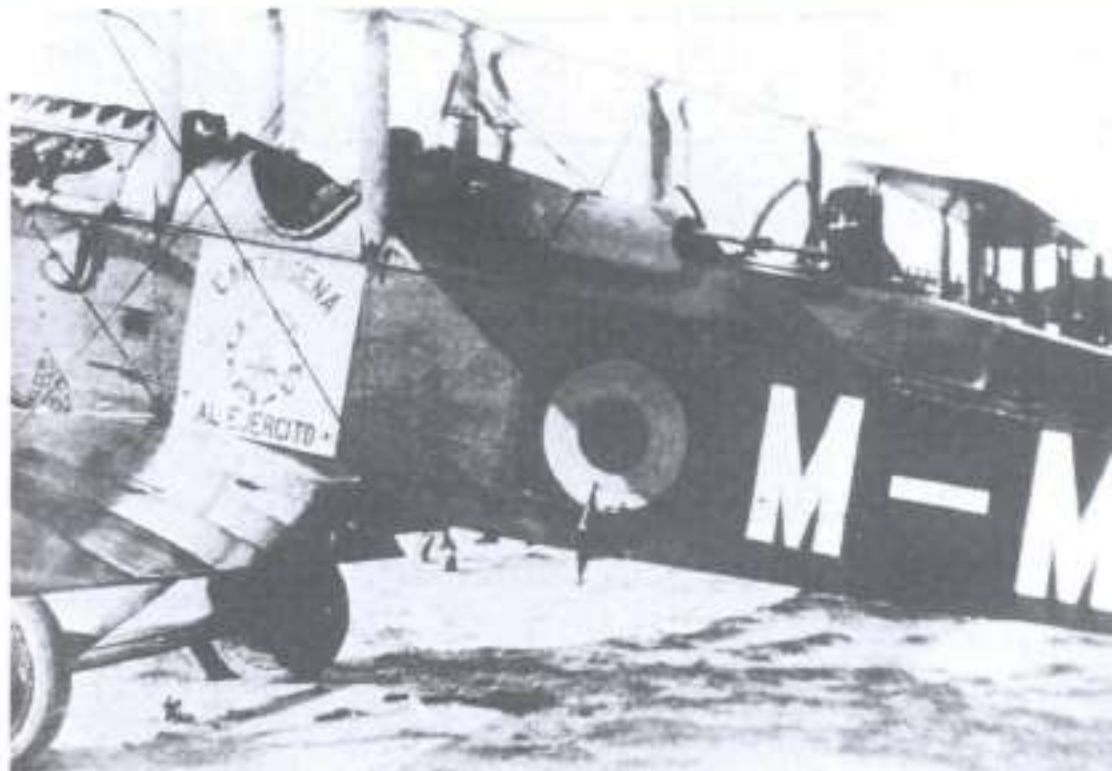
Aeroplanos del pueblo

Por "Canario" Azuela

Lamentablemente, tuvo que producirse la tragedia en Marruecos, el desastre de Annual en 1921, para que el gobierno reaccionara, despertando a la realidad, y el llano pueblo español, conmovido, en admirable gesto de solidaridad, se volcase en ayuda de aquel sufrido y desmoralizado Ejército de África.

La Aviación, que sin apenas medios, apoyo y comprensión, desde 1913 actuaba en Marruecos, habría de beneficiarse también, al recibir un material más moderno y abundante, con el que habría de sacar un mayor partido a sus grandes posibilidades.

Fue el capitán de la Guardia Civil, Martínez de Viver, quien lanzó la idea, de que a través de suscripciones, cada provincia regalara un aeroplano al Ejército; la reacción no se hizo esperar y a partir de entonces, las páginas de los periódicos fueron a diario portavoces de los distintos ofrecimientos y cuestiones populares; copiamos alguna de aquellas noticias: "En el garden party celebrado en los jardines de la Granja Agrícola a beneficio del avión "Ciudad Real", se recaudaron 3.000 Ptas., la suscripción alcanza las 24.000"; "La casa constructora de automóviles Hispano Suiza, regala al Ejército diez motores para aereo-



plano de 300 CV"; "El Real Aero Club de Cataluña comunica a la Dirección de Aeronáutica el acuerdo de regalar un aeroplano que se denominará "Cataluña" y ofrecer el concurso de los pilotos del Club para

dirigirlo"; "El exsenador don Eusebio Giraldo de Medina del Campo, ha escrito al Jefe del Gobierno rogándole que compre un aeroplano de combate (1) y se le envíe a él la cuenta".

Semanas después, la prensa se hacía eco igualmente del resultado tangible de tantas pequeñas o grandes donaciones. El 29 de septiembre de 1921 SS. MM. los Reyes presiden en el aeródromo de Cuatro Vientos el acto de bendición y entrega de los aparatos DH-4 "Salamanca" números 1 y 2 que son amadrinados por la Soberana y la Infanta Doña Isabel; así como los dos que dona Zaragoza, cuyo madrinazgo corresponde a la señora del Ministro de la Guerra, Sr. La Cierva y a la condesa de Coblo de Portugal. Dos días después, en el mismo aeródromo son entregados el "Murcia" número 2 "Don Juan de la Cierva" y el "Murcia" número 3 "María de la Fuensanta" ambos DH-4.



(1) Hidroavión bimotor "Flying Boat" F-3, que bautizado "Medina Giraldo" fue entregado a la Aeronáutica Naval en Barcelona el 18 de septiembre de 1921.

El 19 de octubre, nuevamente los Reyes presiden la ceremonia de entrega en Cuatro Vientos de los aeroplanos DH-4 donados por las provincias de Cartagena, Avila "Santa Teresa de Jesús", Vigo y Murcia ním. I. S. M. la Reina, madrina de este último, rompe, como es tradicional, la botella de champaña contra el buje de su hélice. Los cuatro aviones —decía la prensa— saldrán en breve para Melilla.

El 15 de enero de 1922 la entrega se realiza en Tablada, se trata de 17 aparatos (todos Breguet XIV), que corresponden a los siguientes donantes: tres de Asturias, uno de Huelva, tres de Cádiz, "Teniente Coronel Primo de Rivera", "Alférez Lozaga" y "Soldado José Raposo", uno de Palencia, uno de Logroño, cinco del señor Marquet, uno de "La Vanguardia" de Barcelona, uno de la Colonia Española de Manila y uno de Canarias. Nueve días después, en Cuatro Vientos y en acto presidido por la Infanta Doña Isabel, que representa a la Reina Doña Victoria Eugenia, se entregan los Breguet XIV "Teruel", "Santander", "Ciudad Real" y "Cuba".

El 10 de febrero S. M. la Reina amadrina el avión "Badajoz" entregado en Cuatro Vientos y en el mis-



Tablada, 15 de enero de 1922. El Arzobispo de Sevilla procede a la bendición de los 17 aparatos regalados al Ejército por distintas provincias.

El "Archipiélago Canario".



mo aeródromo diez días después el "Granada", un DH-9 motor Napier —"considerado como el mejor del mundo"—. En el discurso de ofrecimiento, pro-

nunciado por el capitán general Orozco, el ilustre soldado resaltó la esplendor de la tierra granadina "que no se limita al regalo de hoy, sino que además,



cede terrenos en el campo de Armilla para el asentamiento de un aeródromo militar y contribuye económicamente a la construcción de los edificios necesarios". La bendición, prevista en principio para el día 16, habíase aplazado en señal de duelo por la triple desgracia ocurrida en Cuatro Vientos el día 14, en la que los aviadores ingleses Richardson (profesor de aquella Escuela), Milnes y Jortiveiles (quien debía realizar el vuelo de exhibición del aeroplano "Granada") perdieron la vida al estrellarse, en La Huerta del Rey exactamente, el "Bristol" que ocupaban.

El 24 de junio las pequeñas Infantas visitan por primera vez Cuatro Vientos para presidir el acto de ofrecimiento de los Breguet XIV que las provincias de Madrid y Canarias regalan al Ejército, por suscripción popular iniciada por los diarios "El Sol" y "La Provincia" (Las Palmas) respectivamente. El aeroplano "Madrid" fue amadrinado por la Infanta Doña María Cristina y al Sr. Ruiz Ferry, presidente del Real Aero Club de España y colaborador aeronáutico de "El Sol", le correspondió pronunciar el discurso de entrega. Bendecidos los aparatos por el Obispo de Canarias realizaron diversos vuelos, el "Madrid" concretamente sobre la capital con el fin de saludar a sus donantes. "Las infantitas —narraba la prensa— se mostraron encantadas, sobre todo por las "locuras" que con su maestría habitual, ejecutó Leces a bordo de su avión".

La última de las entregas que hemos podido registrar, tuvo lugar en Tablada el 2 de julio de 1922, donde se bendijeron y bautizaron el "Archipiélago Canario" (Bre-XIV) y el "Tenerife"; de ambos fue madrina la Infanta Doña Luisa, uno para sí y el otro en representación de la Reina Doña Victoria Eugenia. ■



Cuatro Vientos, 24 enero 1922.—La Marquesa de Viesca, madrina del aeroplano "Ciudad Real", posa entre los primeros tripulantes del aparato, el marqués de Valterra (Diputado por Ciudad Real) y el piloto aviador vizconde de Alessio.