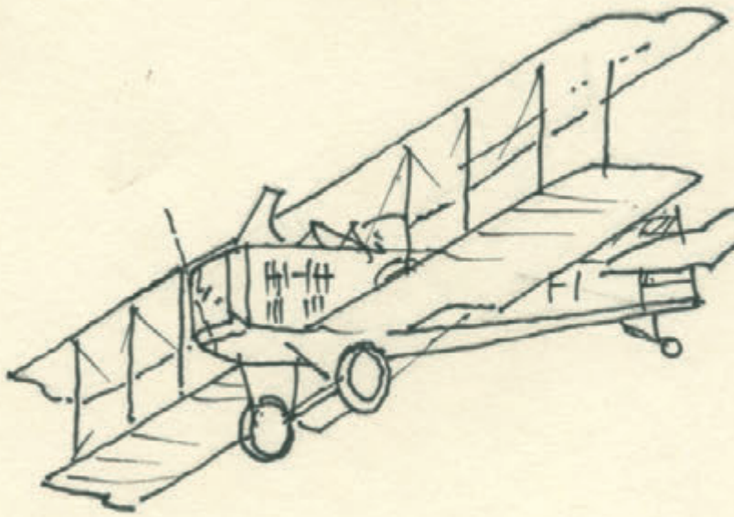
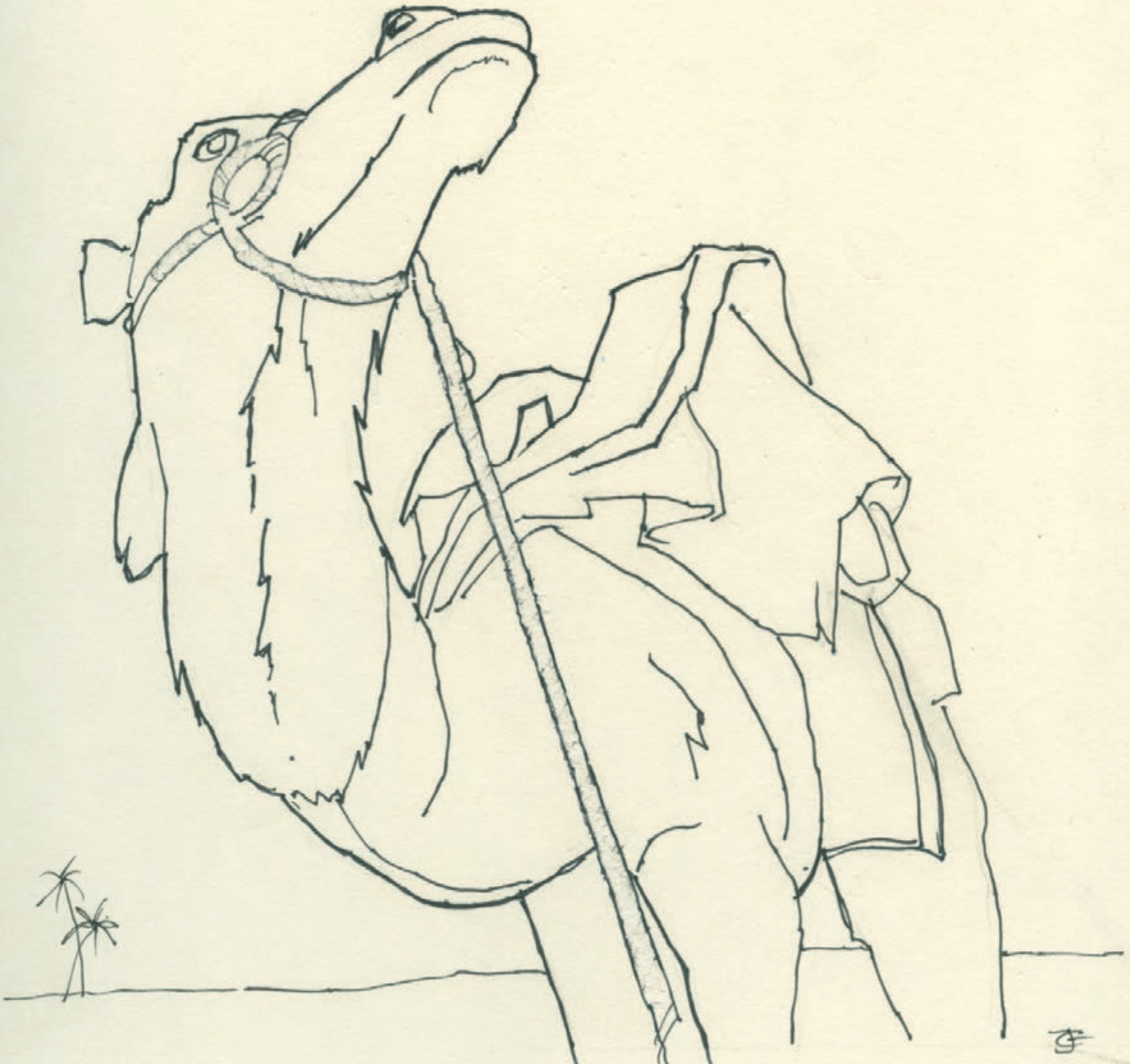
Los aeroplanos del pueblo

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





ANTECEDENTES

Las relaciones entre los territorios a ambos lados del estrecho de Gibraltar que hoy pertenecen a España y a Marruecos han sido constantes y contradictorias desde la Prehistoria hasta la actualidad. La separación física del mar Mediterráneo constituyó un obstáculo salvable en el continuo devenir de los pueblos que encontraron en esta zona una encrucijada de comunicaciones y culturas entre África y Europa, entre el Atlántico y el Mediterráneo.

La pérdida de buena parte de los territorios coloniales que culminaría en 1898, sumió al conjunto de la sociedad española en un estado de catalepsia y pesimismo que, aparentemente, solo se podría solventar con la conquista de otros espacios como, por ejemplo, los existentes en la otra orilla del mar Mediterráneo. La opinión pública se mostraba vehemente y deseosa de rememorar un pasado imperial que se desmoronaba por momentos, pero se hacía partícipe de los intereses de otros colectivos camino del desprestigio como los mandos militares y la clase política.

La fijación de los dominios en el norte de África generó intensa actividad diplomática inscrita en un proceso de incipiente 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 importantísimas deficiencias logísticas, materiales y estratégicas en la zona más abrupta, estéril y rebelde de todo Marruecos.

Más pronto que tarde la codiciosa actuación colonial provocaría la insurrección de las cabilas rifeñas precipitando la amarga derrota del Barranco del Lobo, 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 de colonialismo español únicamente pudo responder con la continuación del seguidismo francés, que posibilitará que a partir de 1912 se condicione la actuación española a la vez que se inicie una problemática no resuelta conocida como la Cuestión de Marruecos.

El inicio de la Primera Guerra Mundial disminuyó la actividad militar y el interés en torno a la región, al tiempo que reforzó, sin mucho éxito, la posición de aquellos que buscaban un pacto para acabar con una aventura extemporánea que consumía ingentes recursos en gastos militares y en impopulares incorporaciones a filas, cuando el país atravesaba por críticas circunstancias que estallaron trágicamente durante el verano de 1917.

EL DESASTRE DE ANNUAL

La relativa intranquilidad durante el llamado Trienio bolchevique (1918-1920), clausuró la alternancia de las etapas de pacificación y violencia 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 –sólo así se explicaría la ligereza en la actuación del general Silvestre–, se produjo en 1921 el Derrumbamiento de la Comandancia General del Melilla o el Desastre de Annual, eufemismos ambos de la mayor tragedia sufrida por el Ejército español en África.

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 continuando la larga desbandada hasta Monte Arruit. Allí los supervivientes tampoco 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 establecimiento del régimen de censura previa respecto a las noticias de 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. (*Mundo Gráfico*).*

ganda sobre la barbarie que vivieron los compatriotas en los últimos días de sus vidas generaba sentimientos de dolor e impotencia, pero sobre todo manifestaba la necesidad de actuar porque la presencia española en el Protectorado no podía continuar más tiempo dependiendo de los intereses estratégicos del Gobierno de turno, sino que demandaba un objetivo claro a cumplir en un tiempo limitado y que reducía las opciones a la intervención directa o al abandono. Nada era descartable pero se impuso la primera opción a fin de minimizar la vergonzosa derrota de Annual y de saciar las transitorias ansias de revancha.



La Verdad

Órgano de los Sindicatos que integran la Federación Católico-Agraria

LA LUCHA EN MARRUECOS

Urge que nuestras tropas cuenten con numerosos aeroplanos

EL REY Y LOS AVIADORES

DE LA VIDA PROVINCIAL

Rasgos de patriotismo

Portada del periódico murciano La Verdad del día 3 de agosto de 1921. Diario abiertamente católico; fue capaz de competir frente a otros títulos plenamente consolidados, convirtiéndose en portavoz de la Federación Agraria de Sindicatos y abriéndose a multitud de propuestas encaminadas siempre al progreso de Murcia, especialmente bajo la dirección de Francisco Martínez García quién llegaría a ser nombrado alcalde de Murcia. (La Verdad).

LA IDEA DE UN GUARDIA CIVIL

La magnitud de la derrota de 1921, la odisea de las víctimas, los entierros de los muertos y la crueldad percibida, sacudió a la opinión pública española interrogándose seriamente por la presencia de España en Marruecos, aunque en estos momentos llamaría la atención el sorprendente cambio de actitud ciudadana respecto a este tema. Pasados los primeros días de estupor e incredulidad se generalizó la idea de una intervención masiva y del apoyo a las autoridades con la proliferación de campañas patrióticas de diverso signo donde el sentir del pueblo avanzaba paralelo a la clase dirigente en una suerte de sintonía ciudadana que hacía tiempo no se registraba.

De la Península partían contingentes de "valientes" para defender y vengar la muerte de los "hermanos", justificando el carácter violento y honroso de las acciones que el Ejército español estaba dispuesto a emprender en Marruecos; pero ni una sola crítica a las autoridades ni solicitud de asunción de responsabilidades más allá de considerar al enemigo como el causante directo e indirecto de todo el Desastre.

La prensa se convirtió no tanto en un elemento de cohesión y respaldo, como de movilización alternativa y pacífica. La crisis y el descrédito en el seno del Gobierno eran patentes y se culpabilizaba a los políticos de la insuficiencia de medios con que estaba dotado el ejército. La indignación social inclinó al presidente de Gobierno Antonio Maura a habilitar créditos extraordinarios por valor de más de cien millones de pesetas para la inminente compra de diverso material militar.

La insistencia con que los medios de comunicación instaban a la generosidad popular en apoyo al Ejército y a las tropas que luchaban en los campos marroquíes, estimuló el patriotismo de manera directa con la formación casi espontánea de grupos y columnas de voluntarios, e indirecta con la formulación de múltiples ayudas a la institución militar mediante colectas, donaciones, suscripciones…, desde la habilitación de medios asistenciales a recompensas en metálico para los paisanos de cada localidad, pensiones para las familias de los combatientes, socorro de heridos y enfermos, donación de material logístico, etc.

La oleada de patriotismo que recorrió el país partió generalmente de ciudadanos concienciados y de colectividades poco politizadas que se ofrecían a las instituciones (ayuntamientos, diputaciones, ministerios…), o a los representantes oficiales (diputados, militares, alcaldes…) para poner de relieve el compromiso personal y social con el Ejército. Al unísono se iniciaban variadas campañas civiles de solidaridad y auxilio entre las que proliferaban las suscripciones populares para conseguir remozados medios de combate –como hizo, por ejemplo, el marqués de Comillas regalando camiones blindados, o la Diputación de Vizcaya donando al Estado 250.000 pesetas–, aunque realmente se perseguía la dotación del más moderno armamento utilizado en la reciente Guerra Mundial como habían demostrado ser los aeroplanos.

Una de esas propuestas fue presentada a través de una carta remitida por el capitán de la Guardia Civil José Martínez Vivas[1] y publicada por el diario murciano *La Verdad* el día 3 de agosto de 1921. Iba dirigida al director del medio Francisco Martínez García ¬–amigo personal del firmante–, y exponía la necesidad de ejecutar una "prueba patriótica de solidaridad con nuestros hermanos que pelean en África y de estímulo para el Gobierno" proponiendo que cada provincia española ofreciese una aeronave al Ejército –sin olvidar que un avión resultaba más barato que un dirigible–. Lo justificaba por un lado como un regalo con que cada circunscripción obsequiaría a sus soldados y por otro, como estímulo moral al ver inscrito en el aparato el nombre de la provincia donante para sentirse más cerca de su hogar. Por ello conminaba a las fuerzas vivas a que abandonasen las comodidades estivales y a que abanderasen la patriótica propuesta que ingenuamente confiaba se hiciese realidad en un plazo no superior a una semana. Del mismo modo, instaba a los periódicos líderes de cada capital para que interiorizasen el proyecto estimando que, en tal caso, antes de un mes se recaudaría la cantidad necesaria para entregar medio centenar de aeroplanos a las fuerzas aéreas españolas desplegadas en el norte de África.

EL INICIO DE LAS CAMPAÑAS AERONÁUTICAS

Antes de generalizarse la propuesta aeronáutica, el ciudadano belga George Marquet, arrendatario del Gran Casino de Santander y del hotel Real,

[1]José Martínez Vivas nació en Mula (Murcia) el 8 de septiembre de 1875. Hijo de un comandante retirado, a los 19 años ingresó como soldado voluntario en el cuerpo de la Guardia Civil. Su pequeña envergadura (1,64 m) no fue inconveniente para iniciar una meritoria carrera profesional que le valió ser nombrado segundo teniente pasados seis años. En 1914 fue ascendido por antigüedad a capitán siendo destinado a la plana mayor del 15 Tercio donde lo encontramos en 1921 cuando planteó su curioso proyecto. Proyecto por el cual no recibió felicitación pública ni oficial alguna, logrando en cambio la íntima satisfacción personal por el éxito obtenido. AHGC. Hoja de servicios de José Martínez Vivas.

queriendo demostrar su afecto a España y su personal amistad con el rey Alfonso XIII, se previno para coadyuvar en lo posible a la acción militar en Marruecos, ofreciendo al Gobierno una respetable suma de nada menos que 255.000 francos con objeto de que se empleasen para la adquisición de cinco aeroplanos. También ofreció al ministro de la Guerra el magnífico hotel Real para que, a partir de septiembre, dispusiese de él por si lo precisara para la instalación un hospital de sangre destinado a los heridos en la campaña marroquí, sin olvidar que durante la primera semana de septiembre donó al monarca una avioneta de pasajeros Potez IX tan alejada de las prescripciones bélicas que nos lleva a considerar que su obsequio fue anterior al inicio de las suscripciones aeronáuticas populares.

Sin embargo, el protagonismo de las suscripciones recayó en la prensa. El periódico *La Verdad* se mostró entusiasmado con el proyecto aunque era consciente de las limitaciones del liderazgo, por ello señalaba a la Diputación provincial –y en concreto a su presidente Agustín Escribano–, como el organismo 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 Juntas Pro Aeroplano en provincias como Alicante o Barcelona. La premura se apoderaba de los murcianos que se negaban a perder la iniciativa de una propuesta considerada como propia a pesar de carecer en estos momentos del oportuno respaldo de la ciudadanía. Será el concurso del gobernador civil José Maestre Laborde quién potenciará la campaña con la creación de una Junta que coordinará exitosamente la recaudación.

En Salamanca, el capitán de Ingenieros Felipe Rodríguez difundió la iniciativa a la que rápidamente se adhirió Minaya Alvar Fáñez que comentó "¡Que sea la primera, nuestra Salamanca, en mandar un abrazo a los hijos que luchan en el Rif! ¡Qué Salamanca lleve su nombre grabado en las alas de un aeroplano…!". El retraso en la publicación de ambas cartas sería aprovechado por la dirección de *El Adelanto* para realizar algunas gestiones y comunicar a la Diputación de Salamanca la necesidad de que la institución liderase el patriótico llamamiento. En una semana de suscripción, la cantidad recaudada el 17 de agosto por la Junta Pro Aeroplano *Salamanca* que presidía Juan Polo de Bernabé superaba las 40.000 pesetas. El día 23 registraba nada menos que 61.229,85 pesetas. No era raro que surgiesen coplillas populares como la siguiente:

Salamanca está quedando
hoy a una altura soberbia,
porque aeroplanos regala
e hijos da para la guerra.

En otras ocasiones las referencias no procedían de ninguna institución oficial ni de medio de comunicación alguno, sino que partían de individuos que a título particular buscaban la adhesión de la sociedad. Es el caso de Bruno Portillo –poeta residente en Huéscar (Granada)–, quién en un telegrama dirigido el presidente de la Diputación Rafael Hitos, expresaba su deseo para comprar un aeroplano promoviendo una suscripción popular que encabezaba con mil pesetas. A los pocos días el gobernador civil de Granada convocó una reunión con las corporaciones, asociaciones y prensa para tratar sobre la adquisición de un aeroplano que gozó de entusiasta acogida.

En Huelva, el impulso partió de una misiva de Vicente Moreno al director del periódico *La Provincia*, en la que proponía regalar al Ejército "un aeroplano que pasee orgulloso el nombre en tierras africanas, como paseó triunfante sus carabelas más allá del Mar tenebroso, portavoz de la civilización entre ingratos indios". Sin embargo, el medio onubense evitó apoyar la propuesta. Como tampoco ayudó la exclusión en sus páginas de noticias referentes a la aeronáutica, ni informaciones sobre la evolución de las suscripciones, listado de donantes, etc. Unos días más tarde de la apertura, la suscripción popular alcanzó general aceptación entre los municipios onubenses a la que se añadió el patrocinio del gobernador civil Justo 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 tuvo eco entre la ciudadanía. No ocurrió lo mismo en la ciudad de Badajoz donde *El Noticiero Extremeño* lideró la recaudación que atravesó fronteras, de tal manera que desde Figueira da Foz (Portugal) el diputado José López de Ayala remitió una comunicación dando cuenta de una suscripción entre la colonia de veraneantes pacenses que en pocos días reunió 4.000 escudos.



Miembros de la Aeronáutica Militar posan delante del DH-4 Santa Teresa de Jesús en los días siguientes a su entrega oficial. La colocación 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. (AHEA).

El día 11 de agosto, leemos en el diario *La Voz* la formación de una comisión encargada de recaudar fondos para abrir una suscripción con la intención de regalar un aeroplano que ostentaría el nombre de *Vitoria*. El Ayuntamiento alavés se adhirió contribuyendo con 250 pesetas para la compra de un aeroplano que, en esta ocasión, se presentó con el nombre de *Álava*.

En esas fechas algunos diarios de tirada nacional como *ABC* o *La Época* informaban de la organización de una colecta para regalar un aeroplano denominado *Jaén* que contó con nula acogida. Análogamente se publican algunas noticias relativas a las reuniones de las principales entidades de Melilla para abrir una campaña que se inició de forma confusa dudándose entre adquirir un tanque o un avión, hasta que finalmente el proyecto aeronáutico pareció triunfar con la organización de varias funciones extraordinarias cuyo producto íntegro se destinaría a la compra de un avión militar que nunca se materializaría.

Hubo ayuntamientos como el de Ávila que, interpretando el sentir popular, aprobó cooperar en la oleada patriótica



El acto solemne de bendición de los aeroplanos por el prelado de la respetiva diócesis 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 la hélice con la suficiente fuerza para que se produjese la rotura y el líquido resbalase. En la fotografía la reina Victoria bautizando el DH-4 Murcia en Cuatro Vientos. (Mundo Gráfico).

con dos suscripciones: una a escala local con auxilios para los heridos y enfermos, y otra de carácter provincial que, en busca de mayor eficacia, culminaría con la dotación al Ejército de elementos de combate moderno con la compra de un aeroplano llamado *Ávila*. El consistorio capitalino estableció dirigirse a las otras corporaciones para que contribuyesen a la campaña implicando a la prensa como el mejor medio para encauzarla con la publicación de sus resultados.

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 Ayuntamiento se justificó alegando como prioritario el destino de estos recursos a una obra "más útil y urgente". Otras ciudades como Bilbao o San Sebastián, que se posicionaron alejadas de esta propuesta, apostaron en cambio por la compra de armamento terrestre y material logístico.

Las llamadas a la cooperación también disfrutaron de la participación activa de los militares. En las páginas de *ABC* el general Ampudia mostraba su conformidad con el proyecto de la suscripción aeronáutica, pero llegaba más lejos y pretendía adquirir bombas y gases asfixiantes para garantizar a toda costa el triunfo del Ejército. Ignorada rápidamente su segunda pretensión, el general lideró las convocatorias previas para establecer una Junta Pro Aeroplano que de forma periódica se reuniría en la Capitanía general de Zaragoza, implicándose decisivamente en una campaña que en breves jornadas desbordó las expectativas más optimistas.



El ciudadano belga George Marquet, empresario hostelero y gran amante de los caballos, era amigo personal del rey Alfonso XIII a quién no dudo 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 Cádiz sería Joaquín Pérez Lila, presidente de la Diputación provincial, quién dirigió una de las primeras colectas en busca de reunir fondos suficientes para la compra del aeroplano *Cádiz*. Pasadas unas jornadas solicitaba al director del *El Noticiero Gaditano* su cooperación para este propósito emprendiendo una triunfante andadura que culminará con la donación de tres aeroplanos.

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 gobernador Robustiano González Bocos y la exhibición de una escuadrilla de aeroplanos procedente de Alcalá de Henares aceleraron las donaciones.

En Madrid, como resultado de un llamativo artículo firmado por el periodista Ricardo Ruíz Ferry y publicado en *El Sol*, se decidió iniciar una suscripción liderada por el propio diario con una aportación de mil pesetas para adquirir el aeroplano *Madrid*. Lo cierto es que la campaña no despertó el interés deseado y a finales de septiembre unas pobres 12.500 pesetas auguraban un futuro nada prometedor.

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 inclinándose por bautizarlos con los nombres de cinco ciudades asturianas.

Frente a ellos el alcalde de Oviedo juzgaba más urgente el envío de mantas y ropas para los soldados que la remisión de munición o de equipos de combate; en cambio el ingeniero industrial José Tartiere se desmarcó del 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 donando otro aparato. No obstante para unificar criterios se creó una Junta patriótica que pasadas unas jornadas, recibió el ofrecimiento de varios bancos asturianos para adquirir otro aeroplano, con el que serían ya eran tres los aviones que Asturias ofrecía al Ejército.

El 24 de agosto se anunciaba que Ramón Godó Lallana, conde de Godó y propietario de *La Vanguardia*, telegrafió al ministro de la Guerra y al director de la Aeronáutica Militar, comunicándoles su deseo de regalar un aeroplano que participase en las próximas operaciones militares. La propuesta fue aceptada de forma inmediata y, en consecuencia, el conde de Godó expidió rápidamente un cheque a nombre de Ricardo Ruíz Ferry entonces presidente del Real Aeroclub de España, por valor de 61.800 francos como importe de un aeroplano Breguet XIV.

Poco tiempo después la prensa daba a conocer la recepción del presidente



El día 1 de octubre de 1921 se verificó la entrega de dos de los tres aeroplanos que regaló Murcia al Ejército. Uno de ellos fue bautizado con el nombre del ministro de la Guerra Juan de la Cierva quién, aprovechando la ocasión, recibió su bautismo aéreo de la mano del capitán de Infantería marqués de Borja. (La Esfera).

Antonio Maura de una carta del ex senador Eusebio Giraldo Crespo, quien, desde Medina del Campo (Valladolid), le encargaba la adquisición del mejor aeroplano que estimase para el Ejército, comprometiéndose a abonar su importe íntegro.

En la aventura aeronáutica participaron variados e insólitos colectivos, desde las damas de la aristocracia tarraconense, que en sus tertulias barajaban esta posibilidad, hasta los maestros de escuela que sugirieron la cesión de un día de sus haberes para adquirir tres aviones con los que formarían la escuadrilla llamada *El Magisterio Español*. En esta línea el banderillero Julio Marquina hacia público llamamiento a las tres sociedades taurinas existentes (de matadores, de banderilleros y de picadores) proponiendo que durante los festejos del mes de septiembre, donasen medio sueldo de una jornada para comprar un avión bombardero que regalar a las tropas. El avión portaría la siguiente inscripción: “Los toreros españoles a nuestro Ejército”.

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”.

Incluso los miembros de la Benemérita participaban en esta apuesta popular. Concretamente los guardias civiles del puesto de Alcover (Tarragona), Ignacio Fuster Miralles y Pedro Marín Martínez, propusieron a sus compañeros la cesión de cinco pesetas para sufragar un aeroplano al que denominarían *Zubia* en honor al teniente general Juan Zubia director general de la Guardia Civil.

Con la misma ambición se presentaban los deportistas españoles. *El Sol*, 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 conmemorar 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 que, en nombre del Deporte español, se regalase un aeroplano al Ejército. Tan loable propuesta solo encontró el silencio por respuesta.

En Valencia, la noche del 20 de agosto se celebró una junta extraordinaria de la Federación Valenciana de Clubs de Futbol, a petición del Gimnástico FC, en la cual se acordó por unanimidad la celebración de un partido de futbol en-

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 primera 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 titularía *Santander* para regalarlo al Ejército. La alcaldía santanderina coordinó la comisión 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 a 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* en recuerdo del heroico montañés que participó en la guerra de la Independencia.

Asombra la diversidad y calidad de los ofrecimientos aeronáuticos que no pasaban necesariamente por la compra de un avión, o al menos así lo consideraban instituciones como la Real Sociedad Colombófila de Cataluña cuando ofreció al Ejército el concurso de sus palomas mensajeras. O individuos como los aristócratas franceses marqués de Lamberty y conde de Despert, pertenecientes al Ejército de la República de Francia, quienes se ofrecieron al general Berenguer para pilotar los aeroplanos de España en el norte de Marruecos.

En otra ocasión la propuesta partió 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 para 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 serán agradecidos y todos nos hablarán del deber sacrosanto.

¡Aristocracia, Pueblo! ¡Acudid a la suscripción patriótica! ¡Viva España!

La Asociación de la Prensa.

La particularidad de la campaña riojana radicaba en la ausencia de una junta que coordinase e intermediase entre suscriptores y autoridades, sino que sería una entidad privada –la Asociación de la Prensa–, la responsable del seguimiento de la suscripción popular desde el momento de su presentación hasta la cesión al Ejército.

En las islas Canarias conocemos la apertura de una suscripción para arbitrar fondos con destino a la adquisición de una inespecífica máquina de guerra. La preeminencia de la recaudación de La Palma frente al resto del archipiélago sería uno de los factores que inclinó a la comisión respectiva a enviar al subsecretario del Ministerio de la Guerra los 51.000 francos necesarios para adquirir un aeroplano Breguet XIV que ostentaría el nombre de *Isla de La Palma*.

La suscripción del aeroplano *Teruel* será una de las más tempraneras y se iniciará a instancias del periódico *La Provincia*, fundado poco tiempo antes (6 de julio) por el ingeniero José Torán de la Rad. La idea despertó gran interés desfilando por la redacción gran cantidad de donantes que posibilitaron que para el día 25 de septiembre la suscripción superase las 30.000 pesetas. Más tarde se acusaba recibo de un telegrama emitido el día 2 de octubre que confirmaba la petición de un aeroplano a la casa francesa Breguet eludiendo por tanto la mediación de la Comisión oficial establecida al efecto. Esta comisión, aprobada por el Gobierno a instancias del general Echagüe, estaba constituida por el subsecretario de Guerra y comandante de Infantería Federico Abeilhe Fernández y el presidente del Real Aero Club de España, el periodista Ricardo Ruíz Ferry, en representación de la Aeronáutica civil.

En ciudades como Vigo, desde que se tuvo conocimiento de la posibilidad de regalar un aeroplano al Ejército, la ciudadanía respondió manifestando su total colaboración. El periódico *El Faro de Vigo* –con ayuda de *La Concordia*– fue el principal impulsor de la campaña y colaborador con la Junta que presidía el alcalde Ceferino Maestú, recaudando en breve plazo en torno a 30.000 pesetas, estimándose que con el dinero sobrante que se calculaba obtener se regalaría un camión al batallón del Regimiento de Murcia.

Recogiendo con retraso el sentir de la opinión pública, *El Ideal Gallego* realizó un llamamiento a la corporación de La Coruña que no cayó en vacío y en la sesión del día 24 de agosto algunos concejales propusieron que se regalase un aeroplano bautizado con el nombre de *Coruña*. La iniciativa fue acogida y aprobada por unanimidad; pero atendiendo al deficiente estado del erario municipal se barajó la posibilidad de extender la suscripción a toda la ciudadanía. Desconocemos los acuerdos que adoptó la comisión nombrada para ejecutar la idea que, en cualquier caso, malograría su propósito.

Con antelación se emprendió en Cuenca una colecta popular para adquirir un aeroplano constituyéndose para ello una Junta provincial aunque su primer y más inmediato objetivo fue el socorro de los soldados conquenses pobres o de sus familias detallando que, si



La adquisición del aeroplano Madrid fue posible, paradójicamente, 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 del destino los ingresos del malogrado proyecto se reinvirtieron hasta completar el coste del aeroplano que 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 exceso, 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 montante 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.

Otros tantos proyectos fracasaron incluso antes de formalizarse. Por una nota de prensa conocemos que en Ceuta el casino Africano concedió mil pesetas a la Cruz Roja, mientras que por otro lado se había iniciado una suscripción que comenzaba a adquirir grandes proporciones con objeto de comprar un aeroplano De Havilland, que no culminaría provechosamente. En *El Defensor de Córdoba* se publicaba un artículo donde se animaba a los cordobeses a cooperar para adquirir un aeroplano que sumó aportaciones como la del Ayuntamiento de Córdoba con la donación en septiembre de 5.000 pesetas que no evitarían el fiasco de la campaña.

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.

En Albacete conocemos el ofrecimiento de los funcionarios de la Diputación cediendo el importe de un día de haberes de su próxima paga, en previsión de la próxima apertura de la suscripción del aeroplano *Albacete*. Hechos posteriores indican que esta suscripción se canceló antes de abrirse.

En las páginas del diario salmantino *El Adelanto* se publicaba una escueta nota referida al periódico *El 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 liderara 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 *Osca*. 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.

Tenemos noticia a finales de agosto de la presentación por la Junta Patriótica provincial de Soria de las listas de donativos y socorros destinados a los soldados que regresasen de Marruecos, sin indicación de suscripción aeronáutica alguna. No obstante el 14 de septiembre el diario *ABC* informaba del mantenimiento de la suscripción para adquirir nada menos que dos aeroplanos llamados *Soria* y *Numancia* si se recaudase, claro está, suficiente cantidad de dinero, no llegándose a tal fin.

Por el contrario, hubo lugares donde la prensa de forma consciente excusó implicarse en la campaña aeronáutica. Uno de los primeros medios que publicó la idea fue el *Heraldo de Castellón*, aunque a continuación se sustrajo de liderar la suscripción en su ámbito territorial. Sin embargo, el desapego de la prensa no se traducía en la imposibilidad de materializar la propuesta aeronáutica; es el caso señalado de Huelva, pero también de Palencia, donde sin el concurso de los medios escritos, las gestiones del presidente de la Diputación Félix Salvador y del gobernador civil saliente Eladio Santander marcaron el modo de recoger fondos para costear el aeroplano que la provincia de Palencia regalaría al Ejército.

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 George Marquet. 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



convencional. Avanzaban por buen camino las campañas emprendidas por el *Heraldo de Zamora*, *La Provincia* en Teruel, *El Sol* en Madrid o *El Pueblo Manchego* en Ciudad Real y las patrocinadas por entidades de diverso signo como la Asociación de Periodistas de Logroño, las diputaciones de Granada, Huelva, Palencia, Cádiz y los consistorios de Ávila, Cartagena o Santander.

Sin embargo, los supuestamente seguros compromisos de la Compañía del Metropolitano Alfonso XIII y del Círculo Mercantil de Málaga apenas superaron la referencia al titular desvaneciéndose tan fugazmente como habían aparecido. El listado de donaciones de 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.

No obstante, la conclusión del montante para comprar las unidades aéreas no finalizó con la misma celeridad en todas las demarcaciones, prueba de la diferente actitud adoptada por los donantes. Mientras que las primeras en concluirse permanecieron abiertas ante la receptividad de la población que alcanzó a multiplicar la aspiración inicial logrando adquirir no uno, sino dos aeroplanos (Salamanca y Zaragoza), e incluso tres (Murcia y Cádiz); el resto se prorrogaron temporalmente a la espera de obtener suficientes ingresos para financiar el comprometido proyecto.

La sociedad resistía esperanzada ante la pronta vuelta de los soldados, por ello continuaban apareciendo en cada rincón de España campañas diversas encaminadas principalmente al socorro económico y material de los soldados hijos del pueblo respectivo que arriesgaban su vida en la guerra, dejando en segundo plano las recaudaciones para el sostenimiento de otras vastas y longevas colectas como la relativa a la atención de los hospitales de la Cruz Roja o la encaminada adquisición de los aeroplanos provinciales.

En la mayoría de las colaciones los periódicos constituyeron un importante elemento para su difusión y seguimiento. Los periódicos impulsores de las propuestas publicaban con relativa frecuencia notas, cartas, comentarios y artículos informando de las posibilidades y de los servicios prestados por la aviación y la aerostación (observación de los movimientos del enemigo, bombardeos sobre objetivos, seguridad en las operaciones, etc.), en busca de estímulos para animar a los potenciales donantes. En este sentido destacamos la publicación en las páginas del *Heraldo de Zamora* de una carta del piloto de aviación en la Primera Guerra Mundial, Daniel Tapret, exaltando las virtudes del arma de Aviación, recordando que el aeroplano *Zamora* "tendrá una utilidad enorme y es deber de cada ciudadano, según sus medios económicos, cooperar a ofrecer a nuestros soldados de Marruecos el *pájaro de la gloria*".

El Pueblo Manchego en la portada del día 10 de septiembre reproducía un artículo titulado "Grave responsabilidad", firmado por el diputado Felipe Crespo de Lara, quien estimaba que con el presupuesto que adsorbía un regimiento de Caballería o de Artillería, sería suficiente para costear un grupo de 30 o más aviones. Se justificaba aludiendo a que los aeroplanos se utilizaban siempre –a diferencia de trenes, automóviles o carros de combate– y que podían causar grandes daños con pequeñas inversiones en material, munición y personal. Llegaba más lejos cuando definía a la Aviación como la quinta arma para, a renglón seguido, afirmar que, en realidad, era la primera por su amplia capacidad para evacuar, bombardear, ametrallar, dibujar, abastecer, establecer comunicaciones, etc.; que, frente a un adversario carente de medios similares como el rifeño, podía resultar letal al dominar el espacio aéreo.

Cobraba cada vez más actualidad la necesidad de crear, como en otros países europeos, un arma independiente y moderna. En este sentido el aviador marqués de Morella conferenció con el rey Alfonso XIII, exponiéndole la conveniencia de organizar una escuadrilla de aviación a modo de la Legión Aérea ex-



Acto de la firma de la entrega del aeroplano Granada, en presencia de la reina María Cristina, del senador Antonio Amor Rico y del director de La Voz de Granada señor Martínez. Junto con el Badajoz, fueron los dos únicos modelos DH-9 regalados al Ejército. (Mundo 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 a 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 Annual no teníamos ni tiendas de campaña ni material dispuesto que enviar se podía 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 apasionado fervor patriótico, el paso del tiempo y la proliferación de multitud de campañas de naturaleza muy diversa fraccionaron el apoyo a la campaña aeronáutica. No obstante, además del patrocinio institucional absolutamente fundamental para muchas de ellas, la adscripción de los emigrantes españoles añadió nuevas aportaciones en metálico que permitieron que proyectos como el aeroplano *Santander* y, a cierta distancia el *Badajoz*, fuesen realidad.



Pero también hubo donaciones directas de aviones. Iniciado el mes de septiembre conocemos la decisión del *Diario Español* de La Habana, de abrir una suscripción con el objeto de regalar al Ejército aeroplanos y armamento, en la cual recaudaron varios miles de pesetas –a partir de una cuota fija de una peseta– producto de la contribución de buena parte de los españoles residentes en la isla de Cuba.

En el territorio peninsular las campañas no se prolongaban más allá de un par de meses porque durante este periodo las opciones de éxito gozaban de margen razonable para su finalización en uno u otro sentido. En Ciudad Real, la creación de la ansiada Junta bajo la presidencia del gobernador civil impulsó definitivamente una campaña que languidecía 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/Vengador. (Canario Azaola).

sos; en cambio en Zamora, a pesar de los esfuerzos de la Junta, no se consiguió el suficiente respaldo de la ciudadanía y la campaña tuvo que clausurarse sin lograr su propósito. Las cifras hablaban por sí mismas: en septiembre, mientras que en Zamora la colecta no superaba las 2.000 pesetas, en Huelva la suscripción para su aeroplano rondaba las 24.000 pesetas.

En los territorios insulares y ultramarinos las campañas transcurrían con velocidad propia; es el caso de la colonia española residente en la ciudad de Manila, que en noviembre llevaba recaudadas 60.000 pesetas con el objetivo general de destinarlas a satisfacer las necesidades militares de España en África, aunque se barajaba la posibilidad de comprar dos aeroplanos denominados *Filipinas* y *Manila*. Sin embargo, llegado el mes de diciembre solo encontramos en Tablada un aparato Breguet XIV con el nombre de la capital filipina.

Tenemos constancia que no todas las propuestas provenían de territorio español ni tampoco eran contemporáneas. Pasado más de un año del Desastre de 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 de *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 *La 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, aterrizaban cuatro aeroplanos Bristol F.2B, adquiridos por el Gobierno al margen de las suscripciones populares.

El material aéreo de reciente adquisición y de sobrada experiencia en la guerra europea ofrecía garantías al personal volante, coyuntura que no evitaba la aparición de averías en los radiadores, los depósitos de combustible, de aceite, etc. Tanto en paz como en guerra, cuando un avión emprendía el vuelo, las probabilidades de que aterrizase sin novedad en su destino se calculaban en torno al 40 %.

La Comisión oficial Pro Aeroplanos para el Ejército encargada de gestionar las adquisiciones de los denominados "Aviones del Pueblo", presentaba a comienzos del mes de octubre el estado de la campaña con la incorporación de las solicitudes en firme de los aeroplanos de Cartagena y Granada, además de los tres aparatos donados por Murcia. Igualmente se ratificaba el ofrecimiento de un donante anónimo que la prensa apuntaba a la figura del marqués de Aldama, pero todavía quedaban pendientes de confirmar alrededor de la mitad de los aparatos anunciados. Si se cumpliesen las previsiones se alcanzaría el número de 35 aeroplanos que en el mercado alcanzarían un precio no inferior a 1.300.000 pesetas. El ministro de la Guerra iba más allá y afirmaba que en breve se destinarían al Protectorado nada menos que 22 escuadrillas compuestas por un total de 132 aviones de observación y bombardeo.

Mientras tanto, la prensa provincial publicaba los resultados de las primeras acciones de guerra de la escuadrilla formada por los aparatos cedidos por las provincias de Murcia, Zaragoza y Salamanca durante la reconquista del aeródromo y de la alcazaba de Zeluán, resultando imposible escapar al ambiente de pesadumbre y decrepitud que las tropas encontraban a su paso. En diciembre de 1921, se cumplían cuatro meses de la publicación de la campaña de las donaciones de aeroplanos y a la vista de los resultados, daba la impresión que los españoles habían perdido la esperanza en lograr una rápida contraofensiva con el concurso de la aviación... los militares también:

Cuando llegamos en tan gran número después del desastre de julio, y creyendo, por lo que decían los periódicos que se iba a enviar bastante material moderno de guerra, y que en las provincias se reunía dinero para aeroplanos, todos confiábamos en que con éstos, y más si también se utilizaban las granadas asfixiantes, la guerra terminaría en seguida, y nos decíamos que las castañas de Navidad las íbamos a comer con las familias. Pero al ver que tardaban en llegar los aviones, que es lo que a los moros les causa más pánico y daños, y que los pocos llegados iban casi todos sin ametralladoras, empezamos a desconfiar de la pronta conclusión de las operaciones.

A mediados de septiembre el ministro La Cierva y el general Echagüe visitaron el aeródromo de Cuatro Vientos inspeccionando detenidamente todos los talleres y dependencias, como audiencia previa a la recepción, el día 25 de septiembre, del rey Alfonso XIII, quien dedicó especial atención al escrutinio de los aparatos producto de las variopintas suscripciones y donaciones. Constituía el prólogo a la entrega oficial –prevista para el día 29– de los aeroplanos que regalaban Salamanca y Zaragoza en la que participarían como madrinas la reina Victoria y la infanta doña Isabel respectivamente.

El aeródromo de Cuatro Vientos desplegaba gran actividad por la acogida tanto de los aparatos donados como de los comprados por el Gobierno en el extranjero. Inmediatamente a la recepción del aparato se procedía a equiparlo para actuar en el teatro de operaciones instalando dispositivos bajo los planos para el transporte y lanzamiento de bombas, remodelando el puesto del observador para situar ametralladoras o material fotográfico, dotando a la aeronave de equipos de comunicaciones, etc.

Tampoco era desdeñable la organización de los solemnes actos de entrega de los aeroplanos con la profusión de las fuerzas vivas locales, provinciales y nacionales. A las comisiones formadas por los miembros más destacados de las Juntas Pro Aeroplano respectivas se incorporaban autoridades políticas, aristócratas, periodistas, diputados, senadores, etc., y algunas figuras representativas e imprescindibles como los miembros del clero (generalmente el obispo de la diócesis) cuya labor consistía en bendecir el aparato acompañado 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 comisión de entrega si así lo solicitaban), acompañados de altos cargos del Gobierno y del Ejército.

El protocolo señalaba unos breves discursos de salutación, agradecimiento y patriotismo por ambas partes antes de proceder a la firma del acta de entrega al Ejército. Acto seguido, en la explanada del área de aparcamiento, las madrinas tiraban de las cintas que decoraban las aeronaves y estrellaban botellas de champagne contra las hélices; a continuación los prelados bendecían los aeroplanos para después proceder a la exhibición de los aeroplanos pilotados por militares –siempre que fuera posible por pilotos de la provincia donante– que deleitaban al público presente en arriesgados vuelos. Seguidamente al aterrizaje los asistentes asistían a un aperitivo en los pabellones de la unidad como epílogo al ceremonial.



El piloto Juan Martínez de Pisón Nebot, posa delante del Breguet XIV Las Palmas/Gran Canaria matriculado como M-MBFU. Acompañaría en 1924 al vuelo de exhibición de los otros dos aeroplanos adquiridos por el pueblo canario llamados Archipiélago Canario y Tenerife. (Leonor Martínez de Pisón).

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 1 y 19 de octubre con dos (*Murcia 2* y *Murcia 3*) y cuatro unidades (*Cartagena, 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 de G. Marquet, tres aeroplanos de Asturias, tres de Cádiz, el *Huelva, Isla de La Palma, Palencia, Rioja, Manila* y *La Vanguardia*). Coincidía 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 cedería el primer DH-9 llamado *Badajoz* y el día 20 el segundo bautizado como *Granada*. A partir de entonces los titulares de prensa olvidarán la campaña aeronáutica que se prolongará erráticamente en lugares tan distantes como la capital de España y las islas Canarias.

Tabla 1

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	18/09/1021
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/Alférez 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.

Transcurridos varios meses, no será hasta el comienzo del verano (24 de junio) 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 aeronáuticas 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 fase más de 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 ofensivo, prioridades comprobadas en los antecedentes de la Primera Guerra Mundial que, con cierto retraso, se

adoptaron en España. Pese a los desaciertos se aprendió la lección; se establecieron nuevas unidades y se actualizaron y crearon doctrinas y fórmulas de actuación en busca de mayor eficacia con la aquiescencia del general Echagüe quién, nombrado en 1919 como jefe del Servicio de Aeronáutica Militar, sentó los principios sobre los que se inspiraría la actuación futura de pilotos y tripulaciones apartándose de heroísmos incautos para adquirir otras connotaciones, pese a que las primeras acciones aéreas se justificaron en la necesidad de castigo y de venganza, por encima de la eficiencia y del triunfo frente al enemigo.

La masacre de Annual fue el detonante de una corriente popular que lanzaba un mensaje nítido como antítesis de la recuperación del pasado colonial, que 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 vehículo de enlace entre las autoridades y la ciudadanía.

Los Aeroplanos del Pueblo constituyen la expresión de la confianza de los españoles en el coraje y arrojo de un nuevo Ejército –formado por jóvenes oficiales de otras armas–, donde la Aeronáutica Militar, pasado el periodo experimental, se configuraba como arma de guerra independiente. Ante esta perspectiva, salmantinos, turolenses o ciudadrealeños se sintieron animados ante el reto de volar, de elevarse por encima de crisis gubernamentales y sociales para conseguir la ansiada paz y la tranquilidad que el dominio del aire, como máxima expresión de contemporaneidad, podía proporcionar. Surgen así las aventuras y desventuras de la adquisición por la ciudadanía de una treintena de aviones militares que rescatamos en estas páginas para general conocimiento de todos los herederos de aquella singular ambición popular.

FUENTES DOCUMENTALES

– Archivo de Leonor Martínez de Pisón.
– Archivo de Luis Ignacio *Canario* Azaola.
– Archivo General Militar de Madrid (AGM).
– Archivo General Militar de Segovia (AGMS).
– Archivo General Ministerio del Interior. Sección Guardia Civil (AGMINT).
– Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA).
– Archivo Histórico Nacional (AHN).
– Biblioteca Pabellón de la República-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.

BIBLIOGRAFÍA

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

– ÁLVAREZ VARELA, E. (2002): "Nuestra aviación en Marruecos" en *Aeroplano*, nº 21, pp. 60-68.

– AZAOLA REYES, L.I. (2002): "El vigía. Cronología de la Aviación Militar Española", en *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, nº 710, enero-febrero, p. 128.

– BALFOUR, S. (2002): *Abrazo mortal.* Península, Barcelona.

– CICUENDEZ, J.M. y FLORES, A. (1990): 1913-1927 *Guerra aérea sobre el Marruecos español*. 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.

– (2012): "La prosperidad que vino del cielo", en *Las Tablas*, nº 270, Daimiel, pp. 22-24.

– GARCIA-MUÑOZ ABELLAN, J. (2005): *Aviones de la Aviación Militar Española en la Guerra de Marruecos 1913-1928)*. Ministerio de Defensa, Madrid.

– GOMÁ ORDUÑA, J. (1951): *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 *Aeroplano*, nº 29 Especial, SHYCEA, pp. 70-105.

– LAZARO AVILA, C. (2001): "La forja de la Aeronáutica Militar: Marruecos (1909-1927)" en *Las campañas de Marruecos 1909-1927*. Madrid, Almena.

– (1997): "Las primeras acciones nocturnas de la aviación militar española (1919–1924)", en *Aeroplano*, nº 15, Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, Madrid.

– OÑA FERNÁNDEZ, J.J. (2006): *Sobre 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.

