

CUARTA CONFERENCIA

LA AERONÁUTICA MILITAR
EN MELILLA 1909-1927

Don EMILIO HERRERA ALONSO
Coronel del Ejército del Aire.



La primera actuación de la Aerostación Militar española en campaña, es simultáneamente el primer contacto de Melilla con la Aeronáutica.

Había nacido la Aerostación Militar en 1884, y su «acta de nacimiento» sería un Real Decreto firmado por don Alfonso XII el 15 de diciembre de aquel año, disponiendo la constitución del Servicio Militar de Aerostación, afecto al Batallón de Telégrafos del Arma de Ingenieros. Por falta de créditos no se pudo adquirir el primer material —un tren de aerostación sistema *Yon*— hasta el año 1889, iniciándose inmediatamente las experiencias.



Los sucesos de Melilla en el año 1909

El 9 de julio de 1909, los moros, que desde varios meses antes venían dando muestras de inquietud y agitación, atacaron por sorpresa a un grupo de obreros españoles que trabajaban en la construcción de un puente sobre el barranco de Beni Enzar, causando la muerte a seis de ellos. El general Marina, comandante general de Melilla, dispuso la salida de tres pequeñas columnas que realizarían una operación de castigo y, tras vencer una resistencia más obstinada de lo esperado, ocuparon la loma de Sidi Musa y las posiciones de Sidi Ahmet Hach y Sidi Alí.

La guarnición de la Comandancia consistía únicamente, a la sazón, en unos 6.000 hombres de las tres Armas y los correspondientes Servicios, teniendo que cubrir con ellos, además de la plaza de Melilla y su campo, los destacamentos de Cabo de Agua y la Restinga, y las plazas menores de las islas Chafarinas, Alhucemas y el peñón de Vélez de la Gomera.

Ante las operaciones que se proyectaban, el general Marina solicitó del Gobierno tropas y artillería para llevarlas a cabo, haciendo hincapié en que se le enviara una sección aerostática.

La razón de esta inusitada petición, estaba en que una de las mayores dificultades que habría de afrontar era el total desconocimiento del terreno a vanguardia de las posiciones que las tropas españolas ocupaban, especialmente en el sector del monte Gurugú del que nada se conocía más allá de la cresta militar, y cuya accidentada orografía escondía tras sus cimas y en sus profundos barrancos los ignorados caminos y velados campamentos que permitían al enemigo preparar emboscadas a las fuerzas españolas que en la mayoría de los casos se veían obligadas a empeñarse en acciones muy cruentas.

Apenas habían empezado a llegar a Melilla las tropas pedidas por el general Marina, y antes de que lo hiciera la Compañía de Aerostación, se produjeron en el territorio de la Comandancia unos acontecimientos de gran trascendencia militar y política; fueron éstos, los combates de los días 18, 22 y 23 de julio en las faldas del Gurugú, y, especialmente, el del 27 en el barranco del Lobo, en el que la noble sangre española regó con prodigalidad las ásperas laderas del fatídico monte donde se cubrieron de gloria las fuerzas de la Comandancia de Melilla y la recién llegada Brigada de Cazadores de Madrid. En esta acción, en la que las bajas —aunque menores de lo que la fantasía popular supuso— fueron muchas, entregaron su vida a la Patria el jefe de la Brigada de Cazadores, general Pintos y casi 400 de

aquellos estupendos soldados de rayadillo y ros con cogotera. Los actos de bravura fueron tales, que dieron lugar a la concesión de ocho Cruces Laureadas de San Fernando.

El 31 de aquel julio llegaba a Melilla la Compañía de Aerostación, al mando del capitán Gordejuela, compuesta por cuatro oficiales pilotos, un médico, un veterinario y 107 clases y tropa, con dos aerostatos —*Reina Victoria*, globo-cometa del tipo *Parseval*, y el *Urano*, esférico de 1.600 metros cúbicos y el correspondiente tren para su manejo.

En aquella plaza, con una población de 17.000 habitantes, a la sazón poco más que la amurallada Melilla la Vieja y los fuertes exteriores de Cabrerizas Altas y Bajas, Reina Regente, Camellos y Rostrogordo, la Compañía de Aerostación pasó a situarse en el Hipódromo.

Los globos en campaña

El bautismo de fuego de la Aerostación Militar española, y el primer contacto de Melilla con la Aeronáutica, tuvo lugar el día 3 de agosto, al elevarse el capitán Gordejuela con el *Urano*, para dirigir el tiro de la batería de obuses del fuerte Camellos que apoyaba la acción de una pequeña columna que, al mando del teniente coronel Primo de Rivera, había salido a castigar a los moros que atacaban el *blockhaus* número 2. El tiro así dirigido, fue muy preciso, y se vio a los moros desbandarse por las barrancadas, conociéndose posteriormente, por confidencias, que se habían ocasionado numerosas bajas.

Aquel mismo día se realizaron dos ascensiones más, comenzando el capitán Herrera a levantar el croquis del terreno a vanguardia de las tropas, especialmente del Gurugú que así empezaba a revelar los secretos de su complicada orografía.

A lo largo de la campaña, que duro hasta el día 8 de diciembre, y en la que llegaron a emplearse 44.000 hombres, 3.700 caballos y 150 piezas de artillería, además de los dos globos, realizaron éstos numerosas ascensiones, y se vio lo importante que la labor de los aerosteros resultaba en la dirección y corrección del tiro de artillería, así como impidiendo las emboscadas de los moros que llegaron a abstenerse de atacar cuando «los ojos del general Marina» —como pronto denominaron a los aerostatos— se encontraban en el aire impidiéndoles moverse con libertad. En cuanto al campo español, los globos ejercieron un gran efecto moral sobre las tropas que

los veían con alegría desde que percibieron que cuando el globo se mantenía sobre la zona de combate, el enemigo era mucho menos agresivo y no se producían ataques por sorpresa. Pronto, aquéllos considerados por muchos a su llegada a África, engorrosos artilugios, molestos e inútiles, pasaron a ser algo importante y muy apreciado.

Dada por finalizada la campaña, la Compañía de Aerostación regresó a la Península, el día 20 de diciembre.

De nuevo actuaron los globos en el año 1912 en Melilla a donde llegó una compañía al mando del capitán García Antúnez, el día 18 de enero para tomar parte en la campaña que llevaría a las tropas españolas a la línea del Kert.

Tuvo esta unidad menos problemas de adaptación que en el año 1909, pues los mandos de tierra habían comprobado que, conociendo el terreno y la situación y dispositivo de las *harkas*, por medio de los globos, se evitaban muchas bajas.

Durante los cinco meses que duró la campaña, la Compañía de Aerostación realizó una excelente labor en la zona de operaciones, realizando, además de los reconocimientos visuales y dirección del tiro durante el avance de las columnas, levantamientos del terreno, confección de croquis y obtención de fotografías de los campamentos enemigos.

La unidad regresó a Guadalajara el 8 de junio.

Aeroplanos militares en Zeulán

La Aviación Militar española sería nombrada por primera vez en una publicación oficial, en marzo de 1910, en un Real Decreto en que se citaban «los servicios de aerostación, aeronáutica y aviación». El primer curso de pilotos comenzó en marzo del año siguiente, en Cuatro Vientos, y dos años después, en noviembre de 1913, una escuadrilla de aeroplanos, al mando del capitán Kindelán, marcharía a Marruecos y participaría en las operaciones que se desarrollaban en torno a Tetuán; sería la primera unidad aérea que participara en acciones de guerra, en el Mundo.

Curiosamente, fue el general Marina, a la sazón alto comisario de España en Marruecos, quién solicitó que le fueran enviados aeroplanos a Marruecos, lo mismo que cuatro años antes había pedido globos para las operaciones en torno a Melilla.

En mayo del año 1914, una escuadrilla de cuatro monoplanos *Nieuport IV G*, al mando del capitán Herrera —que había formado parte de la de Tetuán se establecería en un llano próximo a la alcazaba de Zeluán, desde donde participaría en los hechos de armas realizados en los años 1914 y 1915 en la zona oriental del Protectorado —operaciones sobre el Garet y montes de Ziata, ocupación de Tistutin y Bucherit, paso del Kert y toma de Tikenín, y de Hasl Berkan, Dráa y Yarzán— bombardeando e informando al mando en todo momento de la fuerza y situación del enemigo, pero dada la escasa potencia de las bombas —3,5 kilogramos—, y la corta capacidad de carga de aquellos aviones, su misión principal fue la de reconocimientos fotográficos en los que llegaron en ocasiones hasta Dar Driux y el monte Mauro. En el año 1915 se amplió el campo de Zeluán que resultaba excesivamente corto hasta para aquellos aparatos.

Durante los años de guerra en Europa, deseando España mantener su neutralidad en ella, las operaciones militares en Marruecos se redujeron al mínimo indispensable para mantener en paz el terreno que se dominaba, sin crear situaciones que pusieran en peligro ésta.

Terminada la guerra europea, el Gobierno español adquirió algún material aéreo de *surplus*, del que las naciones que salían de la guerra pusieron a la venta, y entre los aviones elegidos por España para equipar a su Aviación Militar, estuvo el *De Havilland DH-4*, y con seis de estos biplanos se equipó a la escuadrilla de Zeluán que quedó al mando del capitán Fernández Mulero.

El general Silvestre. Operaciones a occidente del Kert

En el año 1919 fue nombrado comandante general de Melilla el general Fernández Silvestre que, inmediatamente comenzó las operaciones en la línea del Kert en la que se mantenía el frente desde la campaña de 1912; en mayo del año siguiente los soldados españoles ocuparían Dar Driux, con la correspondiente presencia militar española en las cabilas de Beni Tuzin y Beni Ulixech. La ocupación en agosto de posiciones en la de Tafer-sit y en Azib de Midar, hizo que los notables de éstas se presentaran al general en acto de sumisión. El 11 de diciembre la bandera de España fue izada con toda solemnidad en el Yebel Ulad Ajza, el pico más alto del mítico monte Mauro hasta aquel momento, símbolo, espíritu y bastión de la rebeldía.

En marzo de 1921, la sumisión de la cabila de Tensaman propició el desembarco, el día 12, de fuerzas españolas en la playa de Sidi Hasain; aquella misma tarde se ocupó el Bors de Ras Afrau en donde se situó una posición permanente, con el establecimiento de estos puestos y el de Sidi Dris, en la costa, se pretendía impedir a los moros de Abd-el-Krim introducir armas por sus playas.

En todas estas operaciones tuvo una importante actuación la escuadrilla de Zeluán, que ya con los nuevos aviones tenía una importante capacidad de ataque, tanto con sus bombas —podía cargar 12 de 12 kilogramos como con sus dos ametralladoras.

Sin embargo, la situación militar de las tropas españolas se estaba debilitando considerablemente, al estirarse la larga línea de posiciones que constituía el frente, que ya alcanzaba más de 110 kilómetros de longitud, desde el mar en Sidi Dris hasta la frontera con el Protectorado francés, siguiendo a lo largo de aquélla, absorbiendo unos 14.000 hombres, quedando muy pocos para asegurar las líneas de abastecimiento, guarnecer la plaza de Melilla y las islas y peñones, y contar con unas débiles columnas de reserva con que acudir a los puntos que podían ser atacados.

Una fuerte señal de alarma que el mando no supo entender o no quiso escuchar se produjo el día 10 de junio cuando la *harka* asaltó la posición de Abarrán, a las pocas horas de haberse establecido, y dieron muerte a todos sus oficiales y a muchos soldados, salvándose únicamente unos pocos que pudieron huir y refugiarse en el campamento de Annual.

La retirada de Annual

Mes y medio más tarde, el 17 de julio, quedó cercado por las *harkas* rifeñas la posición de Igueriben, a la vista del campamento de Annual; los sucesivos intentos de levantar el cerco y socorrer a la posición terminaron en sendos fracasos, y esto tuvo como consecuencia inmediata la evacuación del campamento de Annual y una retirada iniciada el día 22, realizada con poco orden, lo que propició la desertión de la mayoría de las tropas indígenas. El general Silvestre desaparecería allí, y las fuerzas que conservaron cierta cohesión, se fueron retirando por Dar Driux y Batel, acosadas por retaguardia, frente y ambos flancos por un enemigo que dominaba totalmente un territorio que el día anterior era español. Terminó la retirada en monte Arruit, en cuyo campamento —un recinto de apenas 2.500 metros cuadrados de superficie— se fortificaron los restos del Ejército de

la Comandancia General de Melilla, a las órdenes del general Navarro. Eran menos de 3.000 hombres, muchos de ellos heridos y casi todos extenuados, escasos de municiones y muy cortos de víveres y con aguada difícil, dominada por el fuego enemigo.

En tres días se había perdido todo el territorio conquistado desde el año 1909, y el enemigo se hallaba en los alrededores de Melilla, defendida la plaza por unas débiles posiciones, quedando en el territorio ahora enemigo, unos núcleos cercados —monte Arruit, aeródromo y alcazaba de Zeluán (aislados entre sí) y la fábrica de harinas de Nador—, se habían perdido más de 8.000 hombres, que pronto serían 3.000 más, y gran cantidad de material que serviría para equipar a un enemigo ensobrecido por la aplastante victoria lograda sobre los odiados «infieles».

«El desastre de Annual» siempre ha sido una espina clavada en el orgullo de los soldados españoles, y es lógico que así sea, pero no debemos olvidar que grandes desastres militares los han sufrido prácticamente todas las potencias coloniales a lo largo de la Historia. Por citar los más notables, recordaremos que en 1885, en Jartum, el Ejército británico del Sudán, a las órdenes del general Gordon, fue destruido por las hordas del Mahedí. Once años más tarde, en 1896, en Abisinia, el potente Ejército de más de 25.000 hombres del general italiano Baratieri, resultaba aniquilado en Adua por los guerreros del Ras Micael. Los franceses, por su parte, y a pesar de la experiencia española de el año 1921, sufrirían un fuerte descalabro en el año 1925, cuando las importantes fuerzas del general Chambrun, fueron derrotadas, y en parte aniquiladas, al norte del Uarga, por las *harkas* de Abd-el-Krim, que estuvo a punto de apoderarse de la plaza de Fez.

La Aviación durante la retirada

La escuadrilla de Zeluán, los días 21 y 22 de julio puso a prueba su resistencia física, realizando una extenuante labor. Aunque únicamente disponía de cinco aparatos, completó 15 salidas el primero de aquellos días, realizando 14 el 22, arrojando en ellas más de 1.000 kilogramos de bombas. El 23, ya el Ejército en plena retirada se realizarían quince salidas, y los aviadores, desobedeciendo la orden de no descender a menos de 500 metros sobre el enemigo, bombardearon y ametrallaron a éste metiéndose por las barrancadas, recibiendo los aviones fuego desde cotas más altas que la suya de vuelo, resultando todos los aviones alcanzados, y el obser-

vador del jefe de escuadrilla, herido. El capitán Mulero recibiría, por su actuación en aquel día, la Medalla Militar.

Los aviadores marcharon aquella tarde a Melilla donde pernoctaban, por no haber alojamientos en el aeródromo, no pudiendo regresar a éste en la mañana siguiente, ya que lo que parecía increíble la tarde anterior, había ocurrido, y, desaparecida la línea del Kert, el enemigo dominaba el terreno entre la plaza y Zeluán. El destacamento, al mando del oficial de servicio, teniente Vivanco, compuesto por un alférez, tres sargentos y 43 cabos y soldados, quedó sitiado y atacado por los moros, aislado de la alcazaba que a su vez, quedó también sitiada, quedando comunicadas ambas guarniciones, únicamente por heliógrafo. La defensa dio lugar a numerosos actos de heroísmo, entre ellos el realizado por el soldado Martínez Puche que ganaría allí la Cruz Laureada de San Fernando, una de las dos ganadas pie a tierra por hombres de la Aviación Militar. Después de una decidida resistencia, abastecidos desde el aire en dos ocasiones, los defensores del aeródromo, incendiaron los aviones y destruyeron las instalaciones y solicitaron ayuda aérea para replegarse a la alcazaba; dos aviones, de los llegados a Melilla, atacaron al enemigo y protegieron el repliegue. Posteriormente, Vivanco, herido, cayó prisionero cuando con los defensores de la alcazaba trataba de abrirse paso hacia Melilla.

Apenas conocerse en Madrid las lamentables noticias del desplome de la Comandancia General de Melilla, el Gobierno comenzó a tomar medidas con urgencia, de nuevo se vivían las jornadas de julio de 1909, pero sin las notas negativas que marcaron a aquéllas.

Dada la situación que se vivía, únicamente la Aviación era capaz de informar, castigar al enemigo y apoyar a las fuerzas propias en su defensa y posible repliegue, se improvisó un aeródromo en la Hípica, en una parcela de reducidísimas dimensiones —250 x 80 metros—, al que el día 29, ya el campo en condiciones de recibirlos, llegaron un *Bristol* y un *De Havilland DH-4*, averiándose en el aterrizaje el segundo a consecuencia de las limitaciones del improvisado aeródromo. Desde el momento de su llegada, los capitanes Carrillo y Manzaneque con el *Bastol*, salieron a reconocer la zona para determinar la situación de las fuerzas españolas que se mantenían entre Batel y Melilla, verificando que en Zeluán, el aeródromo y la alcazaba —sitiados y aislados entre sí— mantenían la defensa, lo mismo que la fábrica de harinas de Nador, y que en monte Arruit se había fortificado el general Navarro con «por lo

menos, 1.000 hombres» que eran asediados por gran cantidad de moros; a occidente de este último punto, no se hallaba fuerza española alguna.

Apoyo aéreo a monte Arruit

Inmediatamente se iniciaron los suministros aéreos, arrojando sobre el campamento sacos de pan y chocolate, con grandes dificultades para hacer caer los engorrosos bultos dentro del reducido perímetro que ocupaban las fuerzas españolas rodeadas por una multitud de moros que tomaban como blanco al avión en cada pasada; al terminar la jornada estaba el avión marcado por numerosos impactos producidos por fuego de fusil y de ametralladora.

En cada vuelo se transportaban 50 kilogramos de carga, y pronto se vio que ésta sería más manejable distribuida en paquetes de 10 kilogramos y así se preparó en lo sucesivo.

El 31 realizó el *Bristol* cuatro salidas, tres en beneficio de monte Arruit y una para abastecer el aeródromo de Zeluán —la fábrica de harinas de Nador había caído—, pero se vio que un avión no podía cubrir los servicios mínimos, por lo que el mando destinó a Melilla una escuadrilla de cinco aviones *De Havilland DH-4*, que de Tetuán, volaron a la Hípica, al mando del capitán Sáenz de Buruaga, con el que llegaría el jefe del grupo de Marruecos, comandante Aymat. Por la tarde realizaron lanzamientos de municiones y medicamentos en monte Arruit y en el aeródromo de Zeluán que sería evacuado el día 4.

Para facilitar agua a los sitiados en monte Arruit que carecían de ella, se ideó arrojársela en forma de barras de hielo, de unos 12 kilogramos de peso, envueltas en sacos de arpillera. El día 6 voló el general Sanjurjo como observador del capitán Buruaga, en una misión de abastecimiento; quería tener el general una impresión personal de las condiciones en que se encontraban los sitiados en monte Arruit para ver si era factible, en una operación sorpresa, llevarles auxilios. Vio la imposibilidad de hacerlo, dados los escasos medios de que disponía, y la densidad de enemigo en torno a la posición española.

Se continuaron los abastecimientos de víveres, hielo y medicamentos a los sitiados en monte Arruit, y a los defensores del aeródromo y de la alcazaba de Zeluán, en vuelos de gran riesgo, ya que los aviadores, habían de

recorrer 35 kilómetros para llegar a monte Arruit, siempre sobre territorio enemigo, y regresar con el avión —generalmente, tocado por el fuego enemigo— expuestos a una avería que forzara a aterrizar y caer en poder de los moros, crueles y sanguinarios, que odiaban a los aviadores, con las consecuencias que de ello se podían esperar.

La situación de monte Arruit, sin elementos para atender a los heridos, y sin más agua que la suministrada por los aviones, obligó al general Navarro a rendirse, por lo que el día 10 de agosto, los vuelos de reconocimiento se realizarían sobre las humeantes ruinas del recinto que había sido testigo del heroísmo y el sufrimiento de los soldados españoles cuyos cuerpos, saqueados y mutilados, se veían abandonados en torno a la posición. La tragedia comenzada en Igueriben 20 días antes, había tenido su último acto en monte Arruit.

Las consecuencias del desplome de la Comandancia de Melilla, que pasó a la Historia como «desastre de Annual» fueron muy importantes, y en el aspecto político, de gran trascendencia para nuestra Patria, pues dieron entrada al golpe de Estado de Primo de Rivera, en el año 1923, y propiciaron la neutralidad del Ejército en la caída de la Monarquía en 1931.

Reacción nacional y «campana de desquite»

En cuanto al espíritu del pueblo español, si en el año 1909 había sido derrotista ante el resultado de los combates del Gurugú y el barranco del Lobo, en esta ocasión, las tristes noticias llegadas de Melilla tuvieron un efecto totalmente distinto, y se produjo una patriótica reacción nacional que hacía ver que la «España sin pulso» del 98, comenzaba a recuperarlo. La idea de castigo a los moros y recuperación del terreno perdido en julio, era realmente popular.

El Gobierno ordenó la incorporación de 50.000 hombres a Melilla, y las Cortes votaron un crédito de 5.700.000 pesetas para la adquisición de aviones y equipo para el Servicio de Aeronáutica, y otro de 4.000.000 para la transformación del *España* número 6, en la Estación Naval de Aeronáutica, *Dédalo*. Como tantas otras veces, había que remediar, de modo extraordinario y en momentos críticos, el abandono presupuestario de los gastos de Defensa. El pueblo acudió en ayuda del Gobierno, y en todas las provincias se abrieron suscripciones para adquirir aeroplanos para el Ejército, y pronto pasaron de 50 los comprados con estas aportaciones, que

irían a sumarse a los que, inmediatamente de aprobarse el crédito, había adquirido el Gobierno.

Pero poco habrían servido estos aviones si no se hubiera contado con pilotos para ellos. Por fortuna, el general Echagüe, en 1920, a poco de ser nombrado director de Aeronáutica Militar, había convocado a oficiales del Ejército para cubrir 100 plazas de piloto; se habían realizado los correspondientes cursos en cinco escuelas que para ello se crearon, y al adquirirse material aéreo, pudo disponerse del necesario personal.

Las tropas que habían empezado a desembarcar en el puerto de Melilla, procedentes de la Península y de la zona occidental del Protectorado, el mismo día 23 de julio, ya el 28 de agosto alcanzaban unos efectivos de 977 jefes y oficiales y 34.716 clases y tropa. Con estas fuerzas ya se pudo pensar en iniciar lo que la prensa denominaría «campaña de desquite», con ánimo de llegar, en una primera fase, a la línea del Kert.

Conquistados Nador, Tauima y los pozos de Aograz en las últimas semanas de septiembre, se estableció un aeródromo entre los dos primeros puntos, y en él fueron a estacionarse, además de los aviones que habían operado desde la Hípica, una escuadrilla llegada en vuelo desde Madrid, al mando del capitán Moreno Abella, marqués de Boda, que sería la primera de otras que irían llegando hasta constituir, el 30 de noviembre, un grupo al mando del comandante Delgado Brackembury, formado por cuatro escuadrillas mandadas, respectivamente, por los capitanes, Sáenz de Buruaga, Carrillo, Moreno Abella y González Gallarza (Joaquín).

En el año 1922 llegarían a Melilla hidroaviones, instalándose en la mar Chica, junto al poblado de Nador en un primer momento, para trasladarse unas semanas más tarde a la ensenada formada por El Atalayón. Se iniciaba allí una larga relación entre los hidroaviones y Melilla, ya que la base de El Atalayón, en la que se iniciarían algunas de las grandes hazañas de la Aviación Militar española, se mantendría activa hasta la concesión de la independencia a Marruecos en el año 1956.

Eran estos hidros una escuadrilla de cuatro aparatos, biplanos, de canoa, *Savoia S-16 bis*, al mando del capitán White Santiago, que de los Alcázares volaron a la mar Chica el 15 de marzo, con escala en Almería para repostar, tres de ellos, y directamente otro, pilotado por el teniente Franco, que allí establecería la marca española, de «distancia en hidroavión», en 342 kilómetros.

Dos semanas más tarde recibirían estos aviones su bautismo de fuego, cuando el 29 de aquel mes de marzo, tres de ellos atacaron con bombas en Tuguntz, abriendo paso a la Infantería. Desde el primer momento actuaron los hidros sobre tierra, acallando las voces de los que aseguraban que únicamente serían útiles sobre el mar o en el borde de la costa.

Aquel año 1922 se produjo un hecho que vinculó definitivamente a Melilla con la Aviación Militar, sellando esta vinculación con sangre. El 25 de junio, cuando el general Echagüe, jefe superior de Aeronáutica, que había estado en la zona oriental en visita de inspección de aerodromos, salía embarcado en el *Monte Toro* de regreso a la Península, voló en formación sobre el barco, en gesto de despedida, la escuadrilla *Martinsyde*, de caza, rompiendo filas luego para realizar sobre la plaza maniobras acrobáticas. Dos aviones, los pilotados por los tenientes, Mateo Lafuente y Carlos Morenés, vizconde de Alesón, chocaron entre sí, muriendo en el acto el primero, cuyo avión fue a caer sobre el tejado de la pensión *La Victoria*, y sobreviviendo únicamente unos minutos, Morenés que fue a estrellarse en un callejón próximo al cuartel de la Policía Indígena. Los restos mortales de Morenés serían trasladados a Madrid para ser inhumados en el panteón familiar, mientras que los de Lafuente descansan en el cementerio de Melilla.

El día 11 de noviembre, entraría en Melilla el *Dédalo*, en su primera campaña en Marruecos, campaña de 15 semanas, interrumpida por varios viajes y estancias en puertos de la Península, a lo largo de las cuales realizó varias estancias cortas en el puerto melillense, que dejó definitivamente, aquel año, el 31 de octubre.

La aviación en el cerco de Afrau

El día 7 de noviembre, en plena «campaña de desquite», se había ocupado de nuevo el Bors de Ras Afrau, estableciéndose en él una posición permanente, en el mismo lugar en que había estado la evacuada en julio del año anterior. Apenas dos semanas después, el día 23, en el reconocimiento aéreo se descubrió un contingente enemigo de unos 1.800 hombres, que habiéndose apoderado de la avanzadilla, atacaba la posición principal, defendida por apenas 60 hombres de la Policía Indígena, al mando del caid Mohamed Achemelal Bachir, uno de los pocos leales, que en el verano de 1921 se había replegado con sus hombres, combatiendo, a Melilla.

Situada la posición de Afrau sobre la costa, separada de las líneas españolas por más de 20 kilómetros de terreno intrincado y abrupto, se necesitaban más de 24 horas para que le llegara socorro por tierra, y ante la imposibilidad de hacerlo por mar, ya que el cañonero *Lauria* a quien se encomendó, se vio forzado por el temporal a regresar desde el cabo Tres Forcas a Melilla, el mando encomendó al comandante Vindelán, jefe de las Fuerzas Aéreas de la zona oriental de Marruecos, la tarea de impedir que el enemigo se apoderara de la posición, antes de la llegada de las columnas de socorro salidas de Izumar y de Beni Mesaud.

Las Fuerzas Aéreas afectas a la Comandancia General de Melilla, estaban constituidas, a la sazón, por dos grupos estacionados en el aeródromo de Nador —el tercero, formado por dos escuadrillas de *De Havilland DH-4*, y el cuarto, integrado por dos escuadrillas de *Bristol* y una de *De Havilland DH 9A*— y una escuadrilla de hidroaviones *Savoia S-16 bis*, en la base de hidros de la mar Chica.

Apenas había transcurrido media hora desde la recepción de la orden, cuando volaban hacia Afrau la escuadrilla de servicio y dos patrullas más, y a las cinco de la tarde se encontraban sobre la posición 15 aviones. A aquella misma hora ya se encontraban en Nador y en la base de hidros, todos los pilotos y observadores —72 oficiales y suboficiales— dispuestos a participar en la operación.

Un hidro que despegó de mar Chica para reconocer la costa, descubrió en ella un considerable número de enemigos. El reconocimiento fue difícil, por la falta de luz, dado lo avanzado de la tarde y lo bajo que estaban las nubes; arrojó 12 bombas sobre una concentración que se encontraba a unos 1.000 metros de la posición, a cubierto de las vistas de los defensores, y ya de noche, regresó a la base.

Hasta bien entrada la noche se mantuvieron los aviones terrestres, bombardeando y ametrallando las posiciones y puestos enemigos, valiéndose para aterrizar en Nador, del tren de iluminación que aquella oscura noche de luna nueva y cielo cubierto por densos nubarrones, fue estrenado.

Todo el día siguiente, y hasta la media tarde del sábado día 25, a pesar del mal tiempo —nubes bajas y viento fuerte y arrachado—, tuvieron los defensores de Afrau aviones sobre ellos, protegiéndoles, recibiendo denso fuego de fusil y ametralladora de los moros, que derribaron uno de los hidroaviones, que hubo de posarse en mala mar, siendo salvados sus tripulantes por un falucho, y un *Bristol* del cuarto grupo, que se vio forzado

a tomar tierra en un barranco, teniendo los aviadores que defenderse con los mosquetones hasta la llegada de algunos *harkeños* del caid leal, Amarruchen, que los recogieron y escoltaron a la posición de Dar Keb Dani.

La precipitada retirada del enemigo al llegar las columnas de socorro, fue castigada por los aviones que, con sus ametralladoras, convirtieron aquélla en desbandada, pudiendo las columnas de socorro llegar hasta la posición sin disparar un tiro.

La Aviación, fue felicitada por el comandante general de Melilla, por «la eficaz y decisiva actuación»... «obligando al enemigo, con el valor y eficacia de sus observadores y pilotos, a abandonar la empresa después de castigarle muy duramente».

Peligrosa inactividad

En la primavera del año 1923 el anhelo de alcanzar Alhucemas era un fantasma obsesivo que gravitaba sobre las tropas españolas de la zona oriental de Marruecos. La absurda inmovilidad impuesta desde Madrid, al hacer detener el avance cuando las operaciones militares empezaban a dar frutos políticos entre los habitantes de las cabilas insumisas, habían dejado una línea de posiciones encaramadas en los montes de Beni Ulixech, con la consiguiente servidumbre de convoyes y relevos. Esto hacía que únicamente la Aviación, penetrando día tras día en el territorio rebelde y llevando a él la acción militar de España con bombardeos a zocos y aduares, recordara a los pobladores de aquél que el Ejército español estaba allí, decidido a acabar con la rebeldía.

No era esto, sin embargo, suficiente para Abd-el-Krim-el-Jatabi que, engañado por la inactividad de las tropas españolas que él, en su megalomanía, achacaba a impotencia de éstas ante su *harkas*, y ensoberbecido por el armamento capturado en la retirada de 1921, reforzado con el adquirido con los 4.000.000 de pesetas que en enero había recibido como rescate de los prisioneros del «desastre», lanzó ataques en todo el frente, en algunos puntos con especial dureza —hoyada de Tafersit, Tizzi Alma y Tizzi Assa— donde hubo de emplearse a fondo la Aviación para resolver una situación que se había vuelto más que delicada al quedar aisladas varias posiciones.

Finalmente, tras varios días de durísimos combates en que, aunque a costa de numerosas bajas —más de 500 entre las que se contaba el

teniente coronel Valenzuela, jefe del Tercio—, la bravura y el tesón de las tropas españolas lograron restablecer la situación. La Aviación, abasteciendo de víveres, municiones, medicamentos y otros elementos a las posiciones sitiadas, en vuelos realizados a menos de 15 metros del suelo para precisar los lanzamientos, logró que aquéllas se mantuvieran, y con sus ataques constantes a los moros, causó a éstos gran número de bajas en bombardeos y ametrallamientos a ras del suelo, pero expuestos así al denso fuego de fusil y ametralladora de los rifeños, los aeroplanos fueron repetidamente alcanzados, y nueve de ellos fueron derribados, muriendo dos aviadores y resultando gravemente heridos, otros dos —uno de ellos, el teniente coronel Kindelán, jefe de las Fuerzas Aéreas de Marruecos—, ganando la Medalla Militar los capitanes Carrillo y Llorente (Rafael).

Pero, de nuevo, en lugar de explotar el rotundo éxito, acosando sin tregua a los desmoralizados moros, se cayó por orden del Gobierno en la inactividad anterior.

Abd-el-Krim, apenas repuesto del duro castigo recibido ante Tizzi Assa, y ante la incomprensible actitud estática de los españoles que tanto le beneficiaba, decidió tomar la iniciativa para recuperar el prestigio que, bastante mermado por su fracaso anterior, le era necesario para mantener su postura política al frente de la fantasmal «República del Rif». Decidió, en consecuencia, atacar de nuevo la línea española y conquistar alguna posición para hacer de ello otro Igueriben.

Escogió para ello la de Tifarauin, a pocos kilómetros de la costa, no lejos de Afrau, cercándola con 8.000 *harkeños* que en sus ataques, llegaron en varias ocasiones hasta las alambradas de donde fueron desalojados por las bayonetas de los defensores.

La primera columna que salió de Dar Keb Dani en socorro de Tifarauin no pudo pasar, ante un enemigo que, aprovechando bien el abrupto terreno que aquélla tenía que recorrer, la obligó a detenerse y replegarse sobre Farha, protegida por el fuego de los aviones.

Finalmente, después de diez días de duros combates en los que la acción de la Aviación resultaría decisiva, fue levantado el cerco de la posición de Tifarauin. A lo largo de aquéllos, los grupos tercero —*DH-4*— y cuarto —*Bristol F-28*, *DH-9A* y *Martinsyde F-4*— y las escuadrillas de hidros, primera—*Savoia S-16 bis*—, y segunda, *Dornier Wal* realizaron 204 salidas en beneficio de Tifarauin, en misiones de bombardeo a los sitiadores, abastecimiento a los sitiados y apoyo a las columnas, arrojando en ellas

más de 12 toneladas de bombas y casi dos de suministros; fueron derribados cinco aviones, resultando muertos cuatro aviadores, los capitanes, Boy y Baeza, y los tenientes, Salgado y Vilas. Los cuatro fueron propuestos para la Cruz Laureada de San Fernando, y se abrieron los oportunos expedientes de juicio contradictorio, pero el Reglamento de la Orden de 5 de julio de 1920, ponía como condición *sine qua non* para obtener el ingreso en aquélla, «regresar al aeródromo con el aparato» ya que el legislador, inexplicablemente, no había previsto la imposibilidad de hacerlo con el avión destruido y habiendo entregado la vida en él. Habrían de pasar 25 años antes de que a un aviador, muerto entre los restos de su aeroplano, le fuera otorgada la Laureada. Los cuatro aviadores muertos en el socorro a Tifaruin, serían ascendidos al empleo inmediato, por méritos de guerra.

El día 24 de julio tuvo lugar en el aeródromo de Nador, un solemne acto castrense en el que, ante representaciones de todos los Cuerpos de la plaza, y de las autoridades civiles de Melilla, el comandante general, general Martínez Anido impondría la Medalla Militar a los capitanes, Moreno Abella, Sáenz de Buruaga, Carrillo, Llorente (Rafael) y Barberán, primeros aviadores que alcanzaban la preciada recompensa.

Una de las obsesiones del megalómano Abd-el-Krim, era disponer de su propia aviación, y por los zocos y poblados de Beni Urriaguel había distribuido unos ingenuos dibujos de barcos y aviones, asegurando que pronto los españoles sufrirían bombardeos similares a los que ellos tenían que soportar. Ante las confidencias que se recibían de que en la zona dominada por el caudillo rifeño, escondido en un campo desconocido de Beni Urriaguel, se encontraba ya un avión, adquirido por Abd-el-Krim, y trasladado al Rif por un piloto francés, los aviadores españoles se comprometieron por su honor a que ni una sola bomba cayera sobre una plaza española.

El día 22 de marzo de 1924, se localizó en un reconocimiento fotográfico, en Tizzi Moren, en la cabila de Bocoia, un aeroplano cubierto de ramaje, y gente trabajando en la explanación de un campo en las proximidades. Al día siguiente se realizó un espectacular ataque contra el avión rifeño, en un duro bombardeo a ras del suelo en que los aviones fueron repetidamente alcanzados por el fuego de numerosas ametralladoras que rodeaban la excavación en que se encontraba aquél, que fue destruido. Resultó gravemente herido el teniente Ansaldo, que no obstante, continuó el ataque hasta agotar las bombas, regresando luego al campo español, y aterrizando en Tafersit. Por este hecho, ingresaría en la Orden de San Fernando.

Las consecuencias del régimen surgido del golpe de Estado del general Primo de Rivera en septiembre de 1923, no tardaron en notarse en Marruecos, donde la guerra tomó otro rumbo, merced a una hábil manobra del general, retirando las posiciones de la línea del Lau, dejando con ello el flanco descubierto a los franceses que rechazaban cualquier tipo de acuerdo militar entre España y Francia para acabar con la rebeldía en Marruecos. Tuvo esto como consecuencia inmediata un durísimo ataque de las *harkas* en el Uarga, a las fuerzas francesas, con un resultado tan catastrófico como el español del año 1921. Esto hizo cambiar totalmente la política de guerra de Francia en Marruecos, e inmediatamente comenzaron unas conversaciones que rápidamente llegaron a unos acuerdos de cooperación.

Desembarco en Alhucemas

El general Primo de Rivera, como la mayor parte de los militares españoles, estaba convencido de que el dominio de la bahía de Algeciras era fundamental para acabar con Abd-el-Krim, y pronto se iniciaron los preparativos para realizar un desembarco en aquella zona, a pesar de que este tipo de operaciones, estaba muy desacreditada, tal vez por el fracaso británico en los Dardanelos en 1916.

La Aviación que participaría en la operación, estaba constituida por tres escuadras: la primera, situada en la zona occidental, estaba formada por dos grupos de *Breguet XIV*, la segunda, estacionada en Nador, constaba de los grupos, tercero y cuarto, disponía de aviones, *Potez*, *De Havilland DH 9A*, y *Bristol*. La tercera escuadra, tenía sus grupos repartidos: el primero, de *Fokker F-IV*, se encontraba en Tetuán, mientras que el segundo, compuesto por sesquiplanos *Breguet XIX*, el avión más moderno de la época, se situó en Nador. En El Atalayón, en la mar Chica, tenía su base el grupo de hidroaviones, con *Dornier Wal* y *Savoia S-16 bis*. El buque transporte de aeronaves *Dédalo*, también participaría con cuatro escuadrillas de hidros, una de las cuales, de *Macchi M-24*, se incorporaría a El Atalayón quedando a las órdenes del jefe de Aviación. También, agregadas, participarían tres escuadrillas de aviones terrestres y una de hidros, de la Aviación Militar francesa.

Esta importante masa de más de 160 aviones, se correspondía con el contingente terrestre que disponía de unos efectivos de más de 20.000 hombres, y el de la Armada que dispuso de dos acorazados, cinco cruceros,

y once buques de guerra, además de los transportes de tropas, buques-hospital, barcasas de desembarco, etc.; a esta fuerza se añadieron siete unidades de la Marina de Guerra francesa, entre ellos, un acorazado y dos cruceros.

Melilla vivió aquellas jornadas del otoño de 1925, con gran intensidad, siendo los aviadores, que estaban tanto sobre Alhucemas como en la plaza, quienes más acercaban las operaciones a la entusiasta población melillense. Se establecieron aeródromos de campaña, avanzados, para situar los aviones más cerca del frente; el más importante fue el de Dar Driux.

El desembarco de Alhucemas, operación bien ideada, preparada y realizada, en la que el mando dispuso de todos los elementos necesarios —que esta vez no regateó el Gobierno— constituyó un verdadero éxito, merced a la magnífica colaboración de aire, mar y tierra, y al estupendo comportamiento de todos. La Aviación realizó un derroche de entusiasmo y esfuerzo en aquellos meses, destacando el teniente Ordiales, del cuarto grupo, que herido grave mientras atacaba un cañón rifeño, siguió bombardeándolo, recibiendo una segunda herida, no abandonando la misión hasta haber arrojado la última bomba, yendo entonces a aterrizar en un pequeño llano, en Morro Viejo. Por este hecho, el teniente Ordiales recibiría la Cruz Laureada de San Fernando.

El principio del fin de la guerra

Las operaciones continuarían ese otoño y la primavera siguiente. En junio de 1926, Abd-el-Krim, derrotado y abandonado por aquéllos que fascinados por sus éxitos iniciales, le habían seguido, huyó para refugiarse en la alcazaba de Snada que fue bombardeada por un *Dornier Wal* del grupo de hidros de El Atalayón. El caudillo rifeño, viendo en peligro su vida, se entregó... a los franceses.

Aquel mismo mes se ocupó el Yebel Haman, el frente quedó estabilizado en la divisoria de los ríos Bades y Frah, y, ocupado, desarmado y sometido el Rif, el centro de gravedad de la guerra pasó a Yebala en la zona occidental, y al perder importancia el frente oriental, varias escuadrillas regresaron a la Península, y otras pasaron a Tetuán y Larache para proseguir allí la lucha, quedando reducida la Aviación de Melilla, a dos escuadrillas terrestres, y las de hidros.

Ya la guerra en sus actos finales, la Aviación Militar española, que nacida por la guerra y para la guerra no había podido incorporarse a la carrera de *raids* iniciada al terminarse la guerra europea, pudo pensar en participar en aquélla, ya que sus hombres se hallaban técnica y anímicamente capacitados para codearse con los aviadores de otros países.

El espléndido abanico de hazañas aéreas de los aviadores españoles que llevarían entre 1926 y 1935 el nombre de España en sus alas por cuatro continentes y los dos hemisferios, se abriría con el estupendo vuelo del *Plus Ultra* que, aunque oficialmente fue de Palos a Buenos Aires, realmente se inició en la base de El Atalayón, ya que allí se estudió y preparó el *raid*, y se dispuso al avión tras los necesarios vuelos de prueba.

Sin embargo, la proeza que llevó el nombre de Melilla por el Mundo, incluyéndolo en el cuadro de las hazañas aéreas mundiales, fue el *raid* de la patrulla Atlántida, formada por tres *Dornier Wal* de la segunda escuadrilla, de la base de El Atalayón, que en diciembre de 1926, al mando del comandante Llorente (Rafael), volaron, en formación, desde Melilla a Bata, en la Guinea española, regresando en enero del año siguiente, habiendo cubierto más de 15.000 kilómetros. Por este extraordinario vuelo recibiría el comandante Llorente el trofeo Harmon de la «Ligue Internationale des Aviateurs».

Quiero, para terminar, recordar un emotivo símbolo que en Melilla afirma su perenne y estrecha vinculación con la Aviación Militar: el artístico y monumental mausoleo que en el cementerio melillense, sobre la cala de los Galápagos, abriga con tierra española los restos mortales de más de medio centenar de aviadores.

* * *

DON EMILIO HERRERA ALONSO, *coronel de Aviación*, nació en Santander en el año 1920, cursó el Bachillerato en Curia (Portugal). En el año 1936 se incorporó al requeté, al Tercio de Navarra, combatió en los frentes del Norte, Teruel, Centro y Extremadura, resultó herido dos veces y terminó la guerra como alférez profesional de Infantería.

En el año 1940 pasa al recién creado Ejército del Aire y tras efectuar el Curso de Piloto ingresa en la Escala del Aire como teniente.

Desempeñó destinos en diversas unidades en Marruecos, Baleares y Madrid. En el año 1954 realizó en Estados Unidos un curso de salvamento y adaptación al avión anfíbio, *Grumman SA-16*. En el año 1958 participó

en la campaña Ifni-Sáhara, realizando misiones de guerra. De coronel fue director del Archivo Histórico General del Aire.

Entre los años 1968 y 1973 cursó la licenciatura de Ciencias Políticas en la Universidad Complutense. Está en posesión de numerosas condecoraciones nacionales, civiles y militares.

Es autor de varios libros: *Los mil días del Tercio Navarra, 1974*; *Entre el añil y el cobalto: los hidroaviones en la guerra de España, 1987 y 1991*; *Alas sobre Cantabria, 1993*; *Salvador Hedilla, aviador de romance y Una bahía con alas, 1995*; y es coautor de *Grandes vuelos de la Aviación española y La guerra y la paz, cincuenta años después, 1989*.

Colabora asiduamente en *Aeroplano* y en *Revista de Aeronáutica* y ha publicado artículos en numerosos diarios y revistas. Ha pronunciado conferencias en muy diversos lugares y en los cursos de Heráldica Militar del Servicio Histórico del Ejército sobre *Heráldica y simbología Aeronáutica*.