

Vivir Toledo

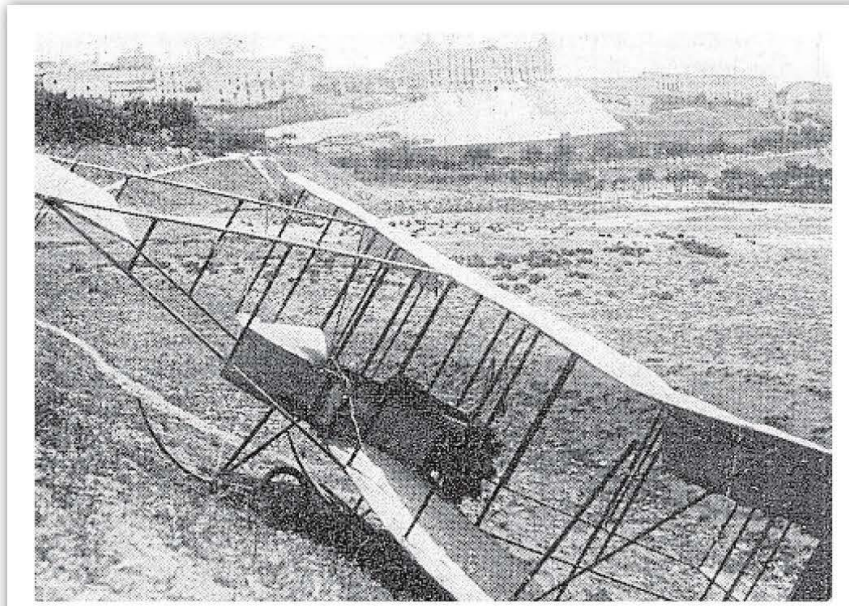
Pioneros y noticias de la aviación militar en la Vega Baja (1913-1924)

RAFAEL DEL CERRO MALAGÓN
TOLEDO

En un artículo anterior recogíamos el primer vuelo de un aeroplano en Toledo, el 5 junio de 1912, en el Polígono de Tiro de la Vega Baja, por el aviador Pierre Lacombe, contratado por el Ayuntamiento para las fiestas del Corpus Christi. En 1913, allí mismo, hubo más despliegues de pilotos franceses que recorrían las ciudades españolas ante un numeroso público. El estallido de la Gran Guerra (1914) hizo que los aviadores galos tornasen a su país, siendo varios los que murieron en aquel conflicto. Los programas del Corpus toledano de 1915 y 1916 incluyeron, respectivamente, alardes de Salvador Hedilla y Manuel Menéndez. En la Feria de agosto de 1925, el día 20, un diminuto *Farman*, guiado por Jerónimo Martos Rodríguez, voló con el paracutista Felipe Fernández Moreno que también hacía exhibiciones itinerantes. La rotura de la hélice frustró los deseos del público, repartido por la Vega, el Miradero y la Granja, al no ver en acción al paracaidista. Los escasos fondos municipales impedirían sostener aquellas «fiestas aéreas», a la vez que crecía la presencia de la aviación militar en Toledo.

Desde 1904, el Ejército disponía del Parque de Aerostación de Guadalajara para globos y dirigibles. En 1910 compraba en Francia los primeros aeroplanos *Henri Farman* que se recibirían en 1911. Cuando, en 1912, se celebró en Toledo la citada «fiesta de la aviación», asistieron el coronel Pedro Vives y el capitán Alfredo Kindelán, ya facultados para articular la futura aviación castrense. En febrero de 1913, un Real Decreto creaba el Servicio de Aeronáutica Militar con dos ramas: la Aerostación y la Aviación. Esta última se llevó al madrileño paraje de Cuatro Vientos con una escuela de pilotos. Pronto, desde allí, partirían varios vuelos en prácticas hasta el Polígono de Tiro de Toledo, lugar conocido por los aeronautas y ya estrenado como aeródromo en 1912. La Academia de Infantería justificaba además ser una meta idónea para interactuar con los cadetes.

El 20 de mayo de 1913 salían de Cuatro Vientos hacia Toledo dos biplanos *Doutre* pilotados por los oficiales Alfonso Bayo y Antonio Espin. Este último volcaría al aterrizar en un terraplén lateral del Polígono de Tiro, lo que



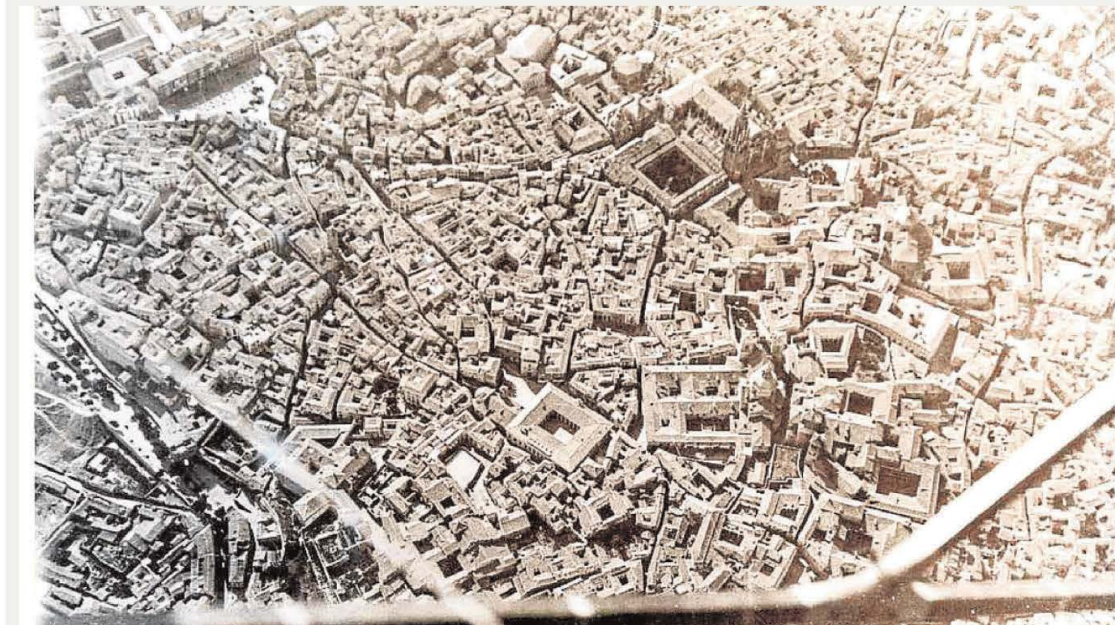
El biplano del teniente Antonio Espin volcado en un lateral del Polígono de Tiro de Toledo, el 20 de mayo de 1913. *El Mundo Militar* (31 de mayo de 1913)

obligó a desmontar el aparato para ser trasladado a su base. Siete días después, se posaría un biplano con el capitán Ventós y el teniente de Infantería Ríos, formado en la Academia de Toledo. *El Eco Toledano* recordaba que, «después del infortunado Bayo» (se refería al capitán Celestino Bayo Lucía, fallecido en un accidente aéreo en 1912), era el primer oficial de aquel Arma con el título de piloto. El diario reconocía que «los dos casi toledanos aviadores exponían sus vidas (...) sin cobrar grandes primas ni llevar apellidos extranjeros». Una clara alusión a los pilotos que se contrataban por tres mil pesetas la jornada.

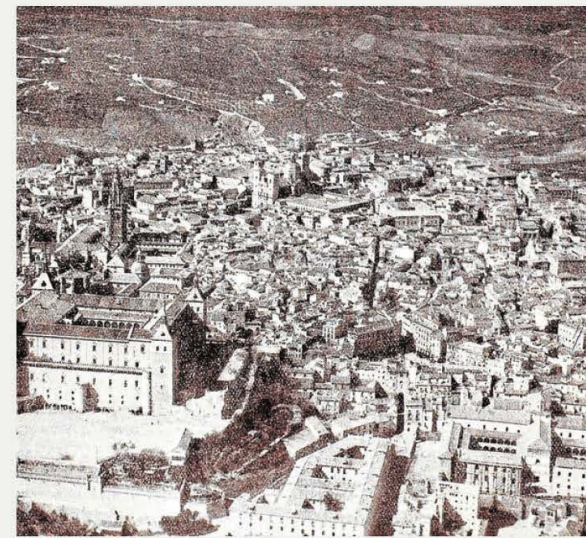
Siempre que se sabía de la presencia de aviones en la Vega Baja, el gentío acudía para verlos de cerca. El 1 de febrero de 1914, desde Cuatro Vientos, llegaban dos biplanos *Farman*, pilotados por dos tenientes (Zubia de Infantería y White de Caballería) acompañados de otros dos tenientes de Infantería: Valencia y Matanzas. Tras el almuerzo en el Hotel Castilla con oficiales de la Academia y el coronel Pedro Vives (el primer militar español que voló en un aparato, en 1909), prepararon el regreso ante una nutrida multitud. White, con el teniente López Bravo como invitado, evolucionó sobre el Polígono, pero, al descender a motor parado, algunas personas se cruzaron cuando el avión rozaba el suelo, arrojando a un hombre con un niño en brazos y una mujer. Aquello desequilibró el aeroplano que quedó

dañado, teniendo que ser desmontado para trasladarlo a Madrid. Zubia pudo regresar sin novedad a su base. Fueron muchas las maniobras aéreas en la Vega Baja con desiguales suertes. En abril de 1916 un avión rompía una rueda al aterrizar lo que requirió el habitual apoyo reclamado a Cuatro Vientos. A modo de inciso, en 1920, un comerciante toledano de caucho y neumáticos (Araque, en Sinagoga, 7) vendía toda clase de ruedas de automóvil, incluso para aeroplanos. En octubre de 1916, un biplano de prácticas pilotado por el teniente Prats con un oficial de Caballería como alumno, maniobró sobre Toledo, sin embargo, al despegar se produjo un choque con un árbol causando daños que pudieron solventarse. Y es que, además de los fallos mecánicos, el desconocimiento de la situación atmosférica y del terreno eran factores que motivaban no pocos accidentes.

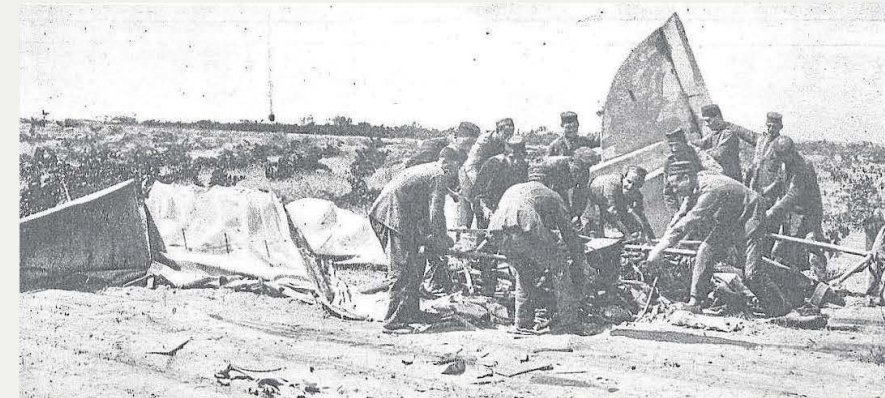
El 14 de junio de 1917 arribó desde Cuatro Vientos un *Farman* con el capitán Juan Vallespin y un fotógrafo de dicha base, el capitán Peñuelas. Al regresar, en el despegue, una avería hizo caer el aparato, aunque, según *El Día de Toledo* (23 de junio), los tripulantes resultaron ilesos. Parece que en aquel vuelo se tomaron las primeras fotos aéreas de Toledo, conservadas hoy en el Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire, donadas por la familia Vallespin. El capitán Juan Vallespin fallecería el



Fotografía de Toledo tomada el 14 de junio de 1917 en un vuelo de los capitanes Vallespin (piloto) y Peñuelas como fotógrafo. Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire



Vista aérea del centro de la ciudad publicada en *Toledo. Revista de Arte*, 1928, núm. 10.



Reseña del accidente mortal de Juan Vallespin (21 de agosto) en *Mundo Gráfico* (29 de agosto de 1917)



FOTOGRAFÍA DE RODRÍGUEZ. ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE TOLEDO

Aviones Avro de la Escuela de Alcalá de Henares en el Polígono de Tiro de Toledo el 25 de octubre de 1924.

21 de agosto siguiente en un accidente aéreo en Cuatro Vientos.

Entre otras noticias, citemos que, con motivo de un gran acto militar en la Academia, el 18 de noviembre de 1919, al que asistió Alfonso XIII, arribaron a Toledo cuatro aparatos. Al regresar a Madrid, dos de ellos tuvieron que tomar tierra de manera

urgente, cerca de Illescas, sin vivirse finalmente ninguna desgracia. En octubre de 1922, un biplano procedente de Getafe, de nuevo, al intentar tomar tierra en el Polígono, el viento le derivó hacia la Peraleda y San Bernardo. Una vez reparado allí, el avión pudo elevarse y sobrevolar Zocodover, siendo ovacionados los «intrépidos avia-



Marzo de 1911. Militares ante los primeros aviones *Henri Farman* llegados al aeródromo de Carabanchel. *La Ilustración Española y Americana* (15 de abril de 1911)



Juan Vallespin. «Séptima víctima de la Aviación militar española». *Heraldo Deportivo* (5 de julio de 1918)



Felipe Fernández Moreno, paracaidista que visitó Toledo el 20 de agosto de 1925. Fotografía publicada en el diario *El Progreso* (Santa Cruz de Tenerife, 2 de mayo de 1928)

dores». Especial sensación causaron el 25 de octubre de 1924 el aterrizaje de tres aeroplanos *Avro*, de la Escuela de Aviación de Alcalá de Henares con sus profesores y alumnos en vuelo de prácticas que atrajeron «centenares de personas» a la llanura del Polígono. Meses atrás, el 12 marzo, concluida

ya la hazaña del hidroavión *Plus Ultra* que había cruzado el Atlántico, el periodista toledano Santiago Camarasa echaba a volar sus siempre apasionados sueños toledanistas. Subrayaba en *ABC* que el comandante Ramón Franco se había formado como oficial de Infantería en Toledo y lo unía a que la Fábrica de Armas debería ren-

dir un «homenaje a la Aviación española», produciendo motores e, incluso, sus propios aparatos, dada la «situación estratégica envidiable» de la factoría. La «abundante fuerza motriz hidráulica, terrenos amplísimos y excelentes» eran factores suficientes para que el Estado acometiese aquí tan «magna empresa».