



ACADEMIA DE LAS CIENCIAS
Y LAS ARTES MILITARES

Comunicaciones académicas

Cien años de aviación en Asturias

Desde los primeros aerosteros hasta la sublevación de 1934

Rafael de Madariaga Fernández

Academia de las Ciencias y las Artes Militares

Sección de Historia Militar

27 de diciembre de 2024

La aerostación en España

El interés militar hacia la aeronáutica surgió en el Real Colegio de Artillería de Segovia, en 1792, iniciando las experiencias un grupo de profesores y alumnos que bajo la dirección del capitán Luis Proust, su profesor de Química, llevaron a cabo una serie de experimentos y demostraciones de aeróstatos, que culminarían con la realizada el día 14 de noviembre en El Escorial (Madrid) ante el rey Carlos IV. Se trataba de demostrar la utilidad de un globo cautivo, como atalaya para descubrir la disposición y movimientos de un ejército enemigo. Las pruebas, en las que intervenían el propio Proust y los oficiales Pedro Fuertes, Manuel Gutiérrez y Cesar González, con los cadetes Gernaldo Sahagosa y Pascual Goyanes, resultaron un éxito. El monarca, plenamente complacido, prometió ayuda para que los aeróstatos fueran incorporados al Ejército.

Tendría que pasar casi un siglo antes de que la Aerostación Militar, en España, viera oficialmente la luz, como consecuencia de la reorganización del Cuerpo de

Ingenieros, de 15 de diciembre de 1884, que crea el Servicio Militar de Aerostación. Para llevar a cabo las misiones encomendadas, el Servicio adquiere un tren aerostático *Yon*, compuesto de tres carruajes, el primero destinado a transportar el globo cautivo, el segundo con el cable de amarre de 500 metros y el torno que permitía su recuperación y el tercero con la máquina de vapor que accionaba el torno y la planta transportable para producir el hidrógeno para llenar el globo. Dificultades presupuestarias hacen que el citado tren no llegara a España hasta el año 1889.

El 27 de junio de 1889, en una de las primeras ascensiones en la Casa de Campo (Madrid), toma parte la reina Regente María Cristina, acompañada por el coronel Ayllón. A partir de entonces el globo tomó el nombre de la reina, en recuerdo de la primera ascensión que una persona real hacía en el mundo. Casi un mes más tarde, se efectúa la primera ascensión en globo libre de la Aerostación Militar española con el *María Cristina*, único globo que tenía el Ejército.

En 1896 se renueva el interés con la creación de la compañía de Aerostación como unidad independiente. Se nombra al comandante Pedro Vives como jefe de la nueva Unidad. Esta designación constituyó un gran acierto pues fue el verdadero



El aviador asturiano Mario Suarez Pola, segundo piloto español fallecido en accidente aéreo, volando en Mourmelon, Francia, con su instructor Laffont, el 28 de diciembre de 1910, a bordo de su avión Antoinette.

artífice del desarrollo de la Aerostación Militar española. Vives desarrolló un trabajo extraordinario, pues no solo organizó la unidad, sino que consiguió dotarla con un globo cometa y otro esférico; aumentar la plantilla a 150 hombres y, a partir de 1908, montar una escuela práctica anual que sería la encargada de la formación de los oficiales como observadores de globo cautivo.

En cambio, el dirigible tuvo un comienzo que pudo ser brillante pero nunca se llegó a convertir en éxito, y no fue por falta de expertos dedicados a ese tema. En España, la aparición del dirigible, está íntimamente ligada al insigne ingeniero de caminos e inventor Leonardo Torres Quevedo y al Parque Aerostático que mandaba Vives en Guadalajara. A Torres Quevedo, el más prodigioso inventor de su tiempo, aparte de sus máquinas algebraicas, de sus transbordadores (el del Niágara), de sus aportaciones a la Automática y a la Inteligencia Artificial, no es poco lo que le deben la

aerostación y la navegación aérea. El fruto de la colaboración entre Vives y Torres Quevedo fue el prototipo de un dirigible que se comenzó a construir en 1905 y que se probó, con resultados satisfactorios en 1908. El diseño no despertó el más mínimo interés en el Gobierno español por lo que su inventor tuvo que vender sus patentes a Francia, donde sus modelos alcanzaron un éxito extraordinario.



Jesús Fernández Duro

Volviendo a 1904, desde este año Asturias tiene un puesto de honor en la Historia de la Aeronáutica. Lo alcanza de la mano de un gran deportista y noble caballero, Jesús Fernández Duro. Este ilustre felguerino, movido por su interés por todo lo nuevo, toma contacto en París con el ambiente aeronáutico francés consiguiendo realizar varias ascensiones en globo, precisamente en la ciudad considerada como la cuna de la aerostación.

De regreso a Madrid con su primer globo *El Alcotán*, realiza su primera ascensión el 18 de diciembre de 1904. Estos éxitos aeronáuticos hicieron entrara en contacto con Vives, quién le facilitó cuanto estaba en

su mano para que pudiera continuar con sus experiencias. Entre otras iniciativas conjuntas, crearon el Real Aero Club de España, bajo la tutela del Estado Mayor del Ejército. Fue inaugurado por el rey Alfonso XIII el día 18 de mayo de 1905,

Surge el interés militar por los aeroplanos

A comienzos de 1909, el ya coronel Vives, acompañado por el capitán Kindelán, viaja por varios países europeos, para evaluar las posibilidades militares de los dirigibles y de los aeroplanos. A su regreso a España redactan una Memoria a sus superiores dando cumplida cuenta de sus impresiones acerca de lo vivido y aprendido. Como buenos profesionales, durante su viaje demostraron una insaciable curiosidad por las cosas del aire. Fruto de las reflexiones presentadas en el informe, fue la aprobación por el gobierno de la compra del dirigible antes citado y de tres aeroplanos para que se pudieran estudiar las posibles aplicaciones militares de los mismos. Estas compras pueden considerarse como la semilla que dio origen a la Aviación Militar española.

A principios del siguiente año (1910), Vives, Kindelán y el coronel Rodríguez Mourelo, jefe de la comisión de Experiencias del Cuerpo de Ingenieros, eligen, en

Cuatro Vientos, en las cercanías de Madrid, los terrenos para albergar el primer aeródromo de España. La Escuela que se formó en dicho aeródromo, comienza el primer curso de pilotos en 1911 y a finales de este mismo año cinco oficiales obtienen los primeros títulos de piloto de aeroplano concedidos en España. A este primer curso siguieron otros y a partir de entonces la Aeronáutica Española pudo contar con un nutrido plantel de pilotos.

Aeroplanos en Asturias

El ya famoso aviador francés Garnier, se había asentado en Vitoria con su mecánico y su *Bleriot XI*, y tenía con el público de Gijón una deuda (no consiguió volar en esa ocasión debido a averías e incidentes) que quiso saldar volviendo al año siguiente a los festejos aeronáuticos que se habían preparado. En esta ocasión cosechó un gran éxito y el público gijonés quedó encantado con su exhibición.

En la capital del Principado, Oviedo, tiene lugar en 1911, durante las fiestas de San Mateo, otra gran exhibición. Se escoge como aeródromo para los vuelos el campo situado en la zona denominada Silla del Rey. Era una gran pradera, hoy desaparecida, existente junto a la plaza de toros en la carretera de Galicia. Las fiestas de aviación se suceden en toda Asturias y los aeroplanos sobrevuelan numerosos pueblos del Principado como principal atractivo de sus festejos. Así tenemos constancia del festival de Pravia de 1911. Asimismo, durante el verano de 1912 tres pilotos franceses, Tixier, Poumet y Lacombe, fueron las estrellas contratadas para exhibiciones en otros diversos lugares de Asturias.

El primero de ellos, Tixier, participó en la «Fiesta de la Aviación» celebrada en Luarca durante las fiestas en honor de San Timoteo. «El rubio mocetón que calaba al revés su gorra de visera» como lo describía un cronista de la época, realizaba sus exhibiciones aéreas con gran éxito en el aeródromo de La Barrera, más conocido como «Campo de Joselón» en las afueras de dicha población.

Este aviador realizaba las exhibiciones aéreas con un *Bleriot XI* equipado con motor Anzani de 25 caballos de vapor que le permitía alcanzar una velocidad de 58 kilómetros a la hora. Su primera actuación tuvo lugar el 21 de agosto con dos vuelos de 16 y 10 minutos, con lo que consiguió en uno de ellos alcanzar la altura de 1500 ms. que significaba toda una proeza para la época. El segundo día de espectáculo efectuó tres vuelos de 8, 12 y 15 minutos, durante los cuales hizo una magnífica demostración de su dominio del aparato; recorrió el aeródromo en todas direcciones, e incluso llegó a adentrarse ocho millas en el mar.

Otro espectáculo aéreo en Oviedo, tuvo lugar el día 21 de septiembre (San Mateo) de 1912, en el campo instalado en la Silla del Rey. El primero en despegar fue

Poumet. Vuela hacia la carretera del Cristo; da una vuelta sobre la pista de despegue y se dirige hasta las proximidades de la carretera de Caldas. Regresa y efectúa el aterrizaje felizmente, después de haber ascendido hasta 500 ms.

Por su parte, Lacombe, acompañado de un polichinela, despegó y en 9 minutos llega hasta Colloto, ascendiendo hasta una altura muy considerable. A continuación, cada uno de los aviadores, vuelve a realizar otro vuelo, con lo que se despiden hasta el día 23 en que estaba programada otra actuación. Este día 23, miles de ovetenses abarrotaron la carretera de Buenavista. Poumet efectúa una exhibición extraordinaria realizando virajes a ambos lados, vuelos nivelados y aterriza sin problema. El vuelo de Lacombe, transcurrió, asimismo sin novedad hasta el momento de aterrizar, en el que se accidentó, resultando ileso el aviador, pero sufriendo el aparato rotura de hélice y ruedas.

En años sucesivos continuaron las exhibiciones aéreas en las fiestas locales de diversas villas asturianas. En 1913, Arriondas y Avilés se suman a los pueblos que disfrutaban de festejos aéreos. Asimismo, en dicho año se repiten las exhibiciones en Luarca y en Oviedo y dos años más tarde toca el turno de nuevo a Gijón.

En la década siguiente, continúan las exhibiciones aéreas, pero con pilotos españoles pues a partir del comienzo de la 1ª Guerra Mundial los franceses ya no acudieron a nuestros festejos. En años sucesivos continuaron las exhibiciones aéreas en las fiestas locales de diversas villas asturianas. En 1913, Arriondas y Avilés se suman a los pueblos que disfrutaban de festejos aéreos. Asimismo, en dicho año se repiten las exhibiciones en Luarca y en Oviedo y dos años más tarde toca el turno de nuevo a Gijón.

El célebre aviador Cayón, en 1920 actuó en Oviedo, desde el campo de la Silla del Rey, asombrando a cuantos presenciaron la exhibición por sus arriesgadas maniobras acrobáticas.

La aviación militar, muy activa en Marruecos

De 1919 a 1927, la gran tarea de la aviación española siguió siendo la guerra de Marruecos, a la que dedicó sus mejores hombres y su máxima acción. La actuación del Arma Aérea en la guerra de Marruecos puede resumirse en un solo párrafo con las palabras de Kindelán: «La Aviación realizó la labor más heroica y abnegada que pueda imaginarse, porque para salvar la vida de unas fuerzas se sometía, voluntariamente, a un sacrificio seguro».

La guerra aérea de Marruecos absorbió todas las ideas, energías y esfuerzo de los aviadores españoles. Por ello, hasta la terminación de este conflicto, no pudieron convertir en realidad todos los sueños y proyectos de grandes hazañas aéreas,

similares a las que estaban realizando los aviadores de otros países.



Escuadrilla de Breguet XIX de la Base de León, probablemente en Asturias en octubre de 1934.

Aviadores asturianos en el Real Aeroclub de España (RACE). Los primeros años

Se tiene referencia de los aviadores que se citan, en los primeros años de anotaciones en los registros del Real Aeroclub de España. Mariano S. Pola y Collar, PIONEROS 12 (del que ya se ha citado los datos que se tienen y que falleció antes de superar su brevet), Manuel Menéndez Valdés, PIONEROS 24 (piloto 15 del RACE, interesantísimo personaje que escribió un libro sobre su fallida condena a muerte por espía en Francia), Carlos Cifuentes Rodríguez, PIONEROS 41 (piloto 39 del RACE, figura como nacido en Trubia, aunque no se sabe con seguridad su verdadera relación con Asturias), Joaquín Pérez García, PIONEROS 30 (falleció en accidente de aviación antes de obtener su brevet), Valentín Díaz Suarez, (piloto 60 del RACE, que no figura en PIONEROS por abarcar la obra hasta el piloto nº55, hay algunos datos sobre él en PIONEROS 42 y 43 por ser discípulo de Hedilla), Se dispone de los datos de los siguientes

pilotos asturianos según la lista del RACE: Pedro Cubilla Ávila, piloto 74 del RACE; Rodrigo González López, piloto 79 del RACE; José María Legorburu, piloto 105 del RACE.

Vueltas aéreas a España y vuelos importantes

En 1925, de nuevo el itinerario de la Vuelta aérea a España programada por la Aviación Militar, pasa por Asturias. En esta ocasión los capitanes Jiménez Martín y Barberán, inician la vuelta desde Madrid, realizan el vuelo sin problemas hasta sobrevolar Asturias, donde una avería del motor les obliga a tomar tierra en Gijón, donde tienen que dar por finalizado su periplo. Poco tiempo después, el 25 de septiembre, el capitán Jiménez, con el mecánico José Vera, efectúa en un *Breguet XIX*, el itinerario que no había podido efectuar en la Vuelta Aérea. Esta vez el éxito coronó la proeza y, el recorrido efectuado, fue: Madrid, La Coruña, Gijón, San Sebastián, Figueras, Barcelona, Valencia, Alicante, Los Alcázares (Murcia), Málaga, Lisboa y Madrid.

En la primavera de 1927, el presidente del Directorio, general Primo de Rivera, para concentrar y coordinar las actividades de las distintas organizaciones aeronáuticas, crea el Consejo Superior Aeronáutico. En las primeras disposiciones del Consejo se dispone la total libertad de creación de líneas aéreas con financiación privada y propone al Gobierno que sea una sola compañía la que explote las líneas proyectadas por el Estado. Entre las líneas aprobadas, a principios de 1928, figuraba: Vigo-La Coruña–Santander–Gijón–Bilbao–San Sebastián. Aunque fue proyectada y aprobada, esta ruta aérea no llegó a funcionar.

En septiembre de 1929, con motivo de las fiestas de San Mateo, una escuadrilla de aviones de León visita el Principado, tomando tierra en unos terrenos habilitados para el caso, cerca de Lugo de Llanera. Estos terrenos, que habían sido cedidos por el Ayuntamiento del citado pueblo al Estado en 1927, no fueron propiedad estatal hasta 1930.

Este campo se llamó en un principio «La Morgal» y, estaba y está, situado a unos 10 km. al norte de Oviedo, junto al pueblo de Lugo de Llanera, nombre que pronto adoptaría.

La aviación militar, civil y naval en la revolución de 1934

En 1934, tuvo lugar el intento revolucionario de los mineros asturianos, con las fuerzas políticas de la izquierda y las organizaciones sindicales. El 4 de octubre, se declara la huelga general en Asturias, que en pocas horas desembocaría en un movimiento revolucionario. Al estallar la subversión en Asturias los rebeldes se

hacen dueños de toda la cuenca minera y queda la ciudad de Oviedo como único núcleo de resistencia que se les oponía. Para restablecer la paz y liberar la capital, se organizaron Columnas de Socorro, mandadas por los generales López Ochoa, Bosch, Balmes, coronel Solchaga y teniente coronel Yagüe. Para las misiones de reconocimiento, bombardeo y apoyo a las columnas el Gobierno utilizó la aviación militar y naval.

Asimismo, la Aeronáutica Naval también participa en las operaciones de Asturias, poniendo a disposición de las Fuerzas militares encargadas de la represión, la pareja de autogiros que tenía y que, por sus especiales características, podrían realizar determinadas misiones que estaban vedadas a los aviones.



Autogiro EA-SCB

El primero de estos autogiros navales, matrícula EA-SCB, despegó de Getafe, el 8 de octubre a las 11 de la mañana, pilotado por el teniente de navío Guitián y el mecánico Gallego, dirigiéndose a León, vía Valladolid, para repostar de gasolina, donde arriba a primeras horas de la tarde.

El día 12, vuelve a efectuar otro reconocimiento sobre Oviedo, observando que la columna de López Ochoa está a las puertas de la ciudad. Al día siguiente, de nuevo efectúa un reconocimiento sobre la capital en el que observa incendios en el hotel Covadonga, en el teatro Campoamor, en la Universidad y en algunos edificios de la calle Uría. El día 14, la misión encomendada es localizar un terreno para que pudieran estacionarse y operar los aviones *Breguet XIX* de la Aviación Militar, que hasta entonces estaban operando desde el Aeródromo de León. Se elige, el campo de Lugo de Llanera, que se prepara para operar los Breguet, delimitando su perímetro y señalando la mejor dirección para el aterrizaje, con la T característica.

El día 19 voló para estudiar la posibilidad de que los *Breguet* pudieran atravesar la sierra para regresar a León; asimismo realizó un reconocimiento sobre Noreña e

Infiesto y en Santiáñez es tiroteado, aunque sin éxito. El 20 vuela a León de donde despegó, esa tarde, rumbo a Gijón en formación con el otro autogiro naval (EC-SCA) pilotado por el teniente de navío De La Guardia, y llevando como pasajero al capitán Del Val, Jefe del Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas.

El día 24, ambos autogiros vuelan a Burgos, acompañando a una patrulla de *Breguet XIX* y después a León. Dos días más tarde, regresan a Gijón, llevando al teniente coronel Camacho, jefe de las Fuerzas Aéreas. El día 27 reciben orden de dirigirse a Madrid, dando por finalizada su actuación en Asturias.

La Aviación Militar inicia sus operaciones, el día 8 de octubre al llegar a León, procedente de Madrid, el teniente coronel Camacho, jefe de la Escuadra nº 1, que nada más llegar, destituye al comandante Ricardo de La Puente Baamonde, por su pasividad frente a los revolucionarios. Camacho se hace cargo del aeródromo y de las Fuerzas Aéreas allí estacionadas, tres escuadrillas del Grupo 21, y las que habían llegado como refuerzo al citado aeródromo: una escuadrilla del Grupo 31 de Getafe y otra escuadrilla del Grupo 22 de Sevilla.

En el frente de Campomanes se ocupa Vega del Rey, donde las tropas mantienen sus posiciones al no poder avanzar. Este mismo día, el teniente de Aviación, Manuel González Cutre Villaverde, acompañado por el soldado Antonio Castro Adelantado, efectúan una misión muy arriesgada, como era la de aprovisionar de víveres y municiones a Vega del Rey desde Campomanes, (4 kms. batidos por intenso fuego enemigo) en un camión.

Las operaciones del Ejército terminan con la revolución

El día 10, la columna López Ochoa encontró una fuerte resistencia en las afueras de Oviedo (La Corredoria), siendo detenida por el fuego que les hacen desde el manicomio de La Cadellada. Solicitan municiones y dos horas después un avión les arroja 3800 cartuchos. Asimismo, tres *Breguet* bombardean los barrancos desde se estaba hostilizando a la columna. Por otro lado, se bombardea Pola de Lena; el barrio obrero de Mieres, el de Ujo y el sur de Gijón. Para comprender la importancia de las operaciones de este día, solo tenemos que recordar que se hicieron más de 150 horas de vuelo y se lanzaron más de 300 bombas.

Para la guarnición de Oviedo, el día 11, fue decisivo pues López Ochoa, con su pequeña fuerza, logra entrar en Oviedo; mientras tanto, la aviación bombardea la Fábrica de Armas, que estaba ocupada por los rebeldes. Asimismo, se bombardea a los grupos rebeldes situados en los caminos que conducen a Oviedo y en la carretera Oviedo-Gijón. El día 19, la rebelión estaba totalmente sofocada. Al día

siguiente, los aviones no destinados en León empeñados en las operaciones, reciben orden de regresar a sus aeródromos permanentes.

En enero de 1935, el Diario Oficial del Ministerio de la Guerra, publicó la concesión de la Corbata de la Medalla Militar a la Escuadra nº 1, y asimismo la concesión de la Medalla Militar individual, a los tenientes González-Cutre, Rute Vilanova y Tomé Laguna y al soldado de Aviación Antonio Castro, por sus actuaciones en los sucesos de Asturias. Para hacernos idea del volumen de las operaciones allí realizadas, podemos decir que las fuerzas terrestres que actuaron fueron: 3919 hombres con que contaba el coronel Navarro, doce batallones de Infantería, dos banderas de La Legión, tres escuadrones de Caballería y dos grupos de Artillería, que suponían un total de unos 15.000 hombres. ■

Nota: Las ideas y opiniones contenidas en este documento son de responsabilidad del autor, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento de la Academia de las Ciencias y las Artes Militares.

© Academia de las Ciencias y las Artes Militares - 2025