

PRIMERAS PROPUESTAS DE CREACIÓN DE LA AERONÁUTICA NAVAL

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Doctor en Historia Contemporánea y correspondiente
de la Real Academia de la Historia



N este año 2017 en que conmemoramos el primer Centenario de la Aviación Naval española, creemos oportuno recordar algunas de las primeras propuestas para su creación, evidentemente anteriores a la fecha oficial, que de paso nos recuerdan cómo fueron madurando rápidamente en aquellos años tanto el material de vuelo como sus posibilidades operacionales.

La primera opción: Aerostación

Durante nuestras investigaciones en el Archivo de El Viso, en la Sección de Indiferente, Asuntos Particulares, nos encontramos con el que creemos fue el primer intento de dotar a la Armada de medios aéreos. Se trata de un escrito del teniente de navío de 1.^a clase Antonio Llopis y Puig, por cierto compañero de promoción de Isaac Peral y Caballero y por entonces destinado en el Ministerio, que eleva su escrito a la Jefatura del EMA el 10 de agosto de 1895 (1). En él, el autor presenta la utilidad de dichos medios:

«El conocimiento exacto y perfecto del número, condiciones y posición de una escuadra enemiga será siempre de un valor inapreciable para nuestros almirantes en una guerra futura, pues reconociendo posibilidades de éxito, podría en el acto atacarla antes de que a ésta se le unieran los refuerzos que esperara, o rehuir el combate a tiempo en evitación de un descalabro cuando supiera que las fuerzas enemigas sean tan numerosas que fuera una imprudencia el atacarlas.»

(1) Dimos a conocer este escrito en la REVISTA GENERAL DE MARINA de enero de 1990, pp. 23-27, con el título de «En la Prehistoria de la Aeronáutica Naval».



Globo de la Aeronáutica Militar española, operado en primer lugar por el Arma de Ingenieros del Ejército.

Efectivamente, al estar entonces nuestra escuadra basada en cruceros, fueran el *Carlos V*, el *Cristóbal Colón*, los tres clase *Vizcaya* o los tres retrasados *Cisneros*, parecía obligado disponer de una buena, completa y tempestiva información de la situación de las fuerzas del enemigo, dado el tipo de guerra naval que era característica de esos buques.

Claro que dicha información podía ser obtenida por otros medios, ya fueran los llamados «avisos», «exploradores» o «scouts»; pero el autor sostiene que estos ya no eran los adecuados para una escuadra y que existían otros más eficaces:

«A conseguir tal ventaja tiende el Jefe que suscribe con el uso a bordo de una escuadra de un globo cautivo [que] ...comunicándose por teléfono con el jefe de ella, podrá en todos los casos ponerlo al corriente de los movimientos de ésta, pudiendo obrar en consecuencia.»

Para ello propone el medio más básico existente: un globo cautivo embarcado en uno o varios de los buques de la escuadra, hinchado con gas hidrógeno producido por la acción de ácido sulfúrico sobre hierro. Da cuenta de la bibliografía existente sobre el tema, incluso española, y recuerda los primeros pasos de la Aerostación Militar, proponiendo que dependa de la Escuela de Torpedos de la Armada, sita en Cartagena y creada en 1880, con la misión de

formar al personal no solo para minas submarinas y torpedos, sino con amplias competencias en otros ramos, como la electricidad, nuevos explosivos, etc., y por entonces en la vanguardia de la renovación tecnológica de la Armada, gracias en buena medida a la ingente labor de Joaquín Bustamante y Quevedo, su comandante-director durante tantos años.

Por una u otra razón, nada se llevó a cabo en los años siguientes, pero bueno es recordar que el US Army hizo ya uso de un globo en el ataque a las Lomas de San Juan, en el asedio a Santiago de Cuba, resultando el aparato derribado por el fuego de artillería española, y al parecer otro se utilizó en el bloqueo de La Habana en algún momento.

En cualquier caso, el rápido desarrollo de los medios aéreos en los años posteriores, con la aparición de sucesivos modelos de dirigibles y de los «más pesados que el aire», replantearon la cuestión no mucho tiempo después.

La aportación de Jaime Janer Robinson

Una de las menos conocidas aportaciones de Janer fue su campaña para dotar a la Armada de medios aéreos, que aquí pasamos a describir someramente y que prueba de nuevo su curiosidad y su deseo de que la Armada se sumara a la oleada de innovaciones técnicas que en todos los sentidos estaban cambiando la estrategia y la táctica naval a comienzos del siglo XX.

Por su interés y novedad, analizaremos los dos artículos que sobre esta cuestión publicó Janer, siempre adelantado a su tiempo, en las páginas de la REVISTA GENERAL DE MARINA. El primero se titulaba «Dirigibles para la Marina de Guerra», y de nuevo cedemos la palabra al autor, en la confianza de que el lector sabrá valorar su estilo irónico y polémico (2):

«El extraordinario desarrollo que alcanzó últimamente (desde hace unos cuatro años) todo lo que se relaciona con aviación, nos entró en España en última hora en forma tal que puede esperarse que nada práctico resulte de no variar la manera como se realizan las experiencias.

Hasta ahora todo se reduce a un espectáculo con vistas a la finalidad económica de los organizadores y sin más resultado que saborear, durante un rato, emociones fuertes, parecidas a las de una corrida de toros.

Y esto no puede ni debe seguir así. Y a nosotros, los marinos, interesa evitarlo, y aunque hayamos entrado en liza con algún retraso, sobre todo si se compara con los resultados obtenidos por el Cuerpo de Ingenieros Militares,

(2) REVISTA GENERAL DE MARINA, VII-1910, pp. 45 a 53. Sobre la vida y obra de Janer, v. en RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R.: «Jaime Janer Robinson: Ciencia y Técnica para la reconstrucción de la Armada», Ediciones Navalmil, Madrid, 2012.



Jaime Janer Robinson, un ilusionado impulsor de muchas mejoras.

nunca será tarde con tal de alcanzar dos cosas que nos corresponden con derecho indiscutible, pues no en vano han dedicado sus vidas al estudio de los fenómenos atmosféricos muchos oficiales de Marina, y a nuestro Cuerpo General se deben importantísimos servicios relacionados con el aire y con los principales elementos utilizados para la propulsión y manejo de aeroplanos y dirigibles. Y esas dos cosas de que hablo son:

1.º—Participación en cuantos trabajos se hagan sobre problemas relacionados con la navegación aérea, bien aisladamente o con la colaboración de los ingenieros militares.

2.º—Adquisición de material aéreo para nuestra Marina.

Pedir estas cosas cuando apenas tenemos buques y careciendo hasta de submarinos,

parecerá osadía. Y tal vez lo sea, a pesar de creer en mi interior que hablo sólo con la voz del derecho y la razón. Pero entre ser osado o quedar rezagado, no creo que pueda haber vacilación, máxime si la osadía es relativa si el atrevimiento tiene en su favor la lógica.»

Tras dolerse de que «... nuestra Marina ha sido siempre la pospuesta...» y recomendar que «... si no nos decidimos a pedir cinco para obtener dos, seguramente nada conseguiremos...», desarrolla el primer punto indicado, en el que no entramos por tratarse de principios generales.

En cuanto al segundo, el material, se refiere a las tres clases de dirigibles existentes entonces: los rígidos o de estructura interna, cuyo mejor ejemplo son los zepelines alemanes, los que deben su forma enteramente a la envuelta y presión del gas, y los semirrígidos, «perteneciendo a esta última clase el dirigible español tipo *Astra*, de 3.500 metros cúbicos y 130 HP», debido al genio de Leonardo Torres Quevedo, primo hermano por cierto de Joaquín Bustamante y Quevedo.

Descartando los segundos, estima que los zepelines son los mejores para el reconocimiento a larga distancia sobre territorios y aguas enemigas, por su autonomía y relativa velocidad, mientras que los semirrígidos pueden ser adecuados para el reconocimiento táctico de las escuadras y como ayuda al control artillero de estas, corrigiendo el tiro propio, e incluso como remolcadores de blancos, señalando que a esta última clase pertenece el dirigible español en construcción, con lo que de nuevo aparece la figura de Torres Quevedo, verdadero impulsor de estas aeronaves y de éxito y fama mundiales, y que más tarde volverá a destacar, en este caso adelantándose a Janer.



El genial inventor Leonardo Torres Quevedo, primo de Joaquín Bustamante y Quevedo.

Lo que echa en falta son armas adecuadas para los dirigibles, pues en su opinión habría que desarrollar torpedos aéreos, y por otra parte señala, con sobrada razón, que son muy frágiles ante el fuego enemigo, tanto por su envoltura como por el gas inflamable que contienen.

Propone, sin embargo, adquirir uno para experimentación y formación de un núcleo de oficiales con esa capacitación, aduciendo que el coste no es grande: en torno al millón de pesetas para un zepelín y un cuarto de esa cifra para un semirrígido. Y añade cáusticamente, pero con toda la razón: «... ya que los submarinos parece ser cosa acordada que no se adquieran nunca, no sé si por creer que la tentativa de Peral fuese cosa definitiva, o por suponer que no nos son útiles (?)».

Señalar que la Armada tuvo submarinos después de que los adquirieran países tan modestos como Portugal o Grecia, lo que es un triste récord, aún más si pensamos en los precursores de los que puede presumir la nación española.

Pero no se llama a engaño: «Nada digo sobre los aeroplanos, pues aunque en mi ánimo está arraigado el convencimiento de que sólo a ellos corresponde la conquista definitiva del espacio aéreo, aún no existe un modelo apropiado para satisfacer exigencias militares». En lo que acierta plenamente, pues los pequeños, inseguros y muy poco potentes y veloces aviones de entonces apenas tenían otra utilidad que la deportiva.

También menciona a los hidroplanos, y termina polemizando con el ingeniero italiano Claudio Piumatti, autor de un artículo en la *Revista Marítima* italiana del mes de julio a propósito de la efectividad, potencia y peso necesarios y difícil puntería de las bombas aéreas, cuestiones en las que Janer se muestra bastante escéptico con los medios disponibles entonces.

El revuelo provocado por el atrevido artículo debió de remover las aguas (que es lo que sin duda pretendía Janer), pues al año siguiente volvía a la carga con uno titulado «La Marina de Guerra y la Navegación Aérea», nuevamente polémico (3). En él, empieza citando otro aparecido en la revista *Vida Marítima* de la Liga Marítima Española, entidad que promovía nuestros intereses marítimos en todos los órdenes, y a la que Janer pertenecía activamente, como tendremos ocasión de comprobar más adelante.

La noticia es sensacional: la Sección del Llobregat de la Liga Marítima ponía a disposición de la Armada un terreno en el Prat del Llobregat, de 163.000 metros cuadrados, completamente cercado, con hangares y taller de reparaciones, así como un aeroplano *Bleriot* y otro *Santos Dumont*, «bajo la dirección única y exclusiva de los oficiales de la Armada... para que en él puedan hacer estudios prácticos nuestros tenientes y alféreces de navío», haciendo votos porque «... el Ministerio de Marina auxilie a la Escuela con los medios que pueda y facilite a los ya numerosos oficiales del Cuerpo General que desean instruirse en el manejo y conducción de los nuevos aparatos». Como ya sabe el lector, tal cosa llegó a ser realidad, pero con harta demora: hasta el Real Decreto de 15 de septiembre de 1917, debido al ministro de Marina almirante Manuel de Flórez y Carrió, no se creó oficialmente la Aeronáutica Naval, y en abril de 1918 se nombró como su primer jefe e impulsor al capitán de corbeta Pedro María Cardona; y aún tuvo que demorarse un par de años más el que se instalara como base provisional en dichos terrenos, en las afueras de Barcelona, mientras se habilitaban los de San Javier (4).

Volviendo al artículo de Janer, en él se congratula de iniciativas paralelas de algún compañero:

«... vaya muy cariñosa felicitación a mi distinguido y querido compañero el teniente de navío Nárdiz, que consiguió en el *meeting* de aviación de San Sebastián que se le reconocieran sus derechos al reclamar como oficial de Marina un puesto en el monoplano de Morane. Los que asistimos a las experiencias no podemos olvidar el tesón y entusiasmo, coronados con un magnífi-

(3) REVISTA GENERAL DE MARINA, IV-1911, pp. 547-568; el artículo de *Vida Marítima*, titulado «Aeroplanos y Dirigibles», apareció en el número del 10 de noviembre de 1910, p. 494, con la firma de Marcel, un seudónimo que no hemos sabido desentrañar.

(4) GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la: *Crónica de la Aeronáutica Naval Española*, Editora Nacional, Madrid, 1977, dos volúmenes, p. 22 y ss. del primer volumen.

co vuelo, con que defendió lo que estimábamos todos en nuestro corazón como derecho vinculado en la Marina de Guerra».

Como se ve, a Janer no le dolían prendas en saludar alborozadamente las iniciativas y méritos de otros compañeros y, como veremos, cumplida su misión de llamar la atención sobre el particular, cedió el puesto protagonista a otros.

Analiza seguidamente la cuestión desde diversos ángulos y, aunque señala la relativa baratura de los aparatos, un millón de francos un dirigible rígido y apenas 15-20.000 un aeroplano, advierte de entusiasmos excesivos en una nueva y revolucionaria arma, recordando el gravísimo error francés con los torpederos de la llamada Jeune École, con los que llegaron a pensar que los grandes y costosos acorazados eran ya cosa del pasado.

Pasando a analizar las misiones de los medios aéreos, señala las de:

- Exploración.
- Ataque y defensa.
- Transportes de personas o material.

En cuanto a las primeras, las desglosa en reconocimiento desde una base o puerto militar, lo que no entraña grandes dificultades; o las realizadas desde una escuadra, que presenta problemas mayores, pero también enormes posibilidades, como son el «reconocimiento de minas y buques submarinos» del enemigo (lo que es toda una revelación en el segundo de los casos), exploración a distancia para la escuadra y observación del tiro. Tras valorar las distintas capacidades de dirigibles y aeroplanos de entonces, siendo mucho más autónomos los primeros, recuerda la necesidad de que lleven aparatos de radiotelegrafía para comunicar los datos obtenidos, sea sobre la disposición del enemigo o para corregir el tiro propio.

En algo acierta Janer cuando afirma de los dirigibles que «... pensar que acompañen a las escuadras sería desconocer las dificultades que presentan estos aparatos para su entretenimiento y conservación...», pues, y pese a la enorme experiencia de la Marina Imperial alemana, la colaboración entre los zeplines y la Flota de Alta Mar fue siempre muy problemática durante toda la Primera Guerra Mundial, entre otras cosas porque, y según afirmaba nuestro autor, la visibilidad no siempre era la deseable, por los humos, nieblas, etc., aparte de que el estado del tiempo haría imposibles las misiones, o sus características de velocidad y autonomía serían poco compatibles con las de la escuadra.

Pero en algo se equivoca a continuación al decir: «... a no ser que se construyeran buques para conducirlos, y ya se comprenderá la dificultad de andar danzando por esos mares con un cobertizo flotante para él», poniendo como ejemplo al *Foudre*, pretendido buque nodriza francés que debía apoyar a los torpederos en sus operaciones de alta mar, proyecto que al final resultó fallido.

Y decimos que Janer se equivocaba porque el 30 de julio de 1913, Leonardo Torres Quevedo, afortunado constructor y diseñador de dirigibles, como ya sabemos, patentaba su «buque-campamento», un barco que operaría dentro de una escuadra con los dirigibles almacenados en su interior. Ofreció su invento a la Armada, pero desgraciadamente no se hizo realidad lo que pudo haber sido toda una primicia mundial, hasta el primer *Dédalo* de 1921, cuando dichos buques ya estaban valorados, y cuyo perfil en la mitad proel, dedicada exclusivamente a los dirigibles, recuerda poderosamente los planos ideados por Torres Quevedo (5).

Con todo el saber e inquietudes de Janer, es evidente que no era ni pretendía ser omnisciente; se limitaba a impulsar una iniciativa que le parecía muy importante para la Armada, recordando la creación de la Aeronautical Branch en la Royal Navy, modelo entonces para todas las marinas.

También, y entre otras muchas reflexiones, aventura la posibilidad de embarcar aeroplanos en la popa de los grandes buques, proponiendo una primitiva catapulta (en esencia un peso deslizante con un largo cable que impulsa al avión por gravedad), e incluso en nota a pie de página (la 560) menciona la posibilidad de utilizar en dicho espacio a popa un nuevo aparato en proyecto: el helicóptero, lo que nos recuerda de nuevo las pruebas de los autogiros de De la Cierva en la cubierta del viejo *Dédalo* muchos años después (6).

Pero, y que sepamos, tras estas aportaciones tan revolucionarias para la época, Janer no volvió sobre la cuestión, bien porque consideraba que la experiencia de otros países estaba siendo determinante, pese a la proverbial apatía española que tanto le irritaba, bien porque debía centrarse en el importantísimo proyecto que absorbería sus energías en el futuro: el moderno Tiro Naval.

(5) Sobre el invento de Torres Quevedo, y aparte del gran artículo recientemente aparecido en esta REVISTA de la mano de GONZÁLEZ REDONDO, Francisco A., v. en RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R: *La reconstrucción de la escuadra. Planes Navales españoles, 1898-1920*, Galland Books, Valladolid, 2010, pp. 283-285.

(6) Sobre el interesante proyecto y no menos curiosa vida operativa del primer *Dédalo*, v. COELLO LILLO, Juan Luis: «Del portahidros *Dédalo* a los proyectos de la postguerra», en la obra colectiva: *Los portaaviones españoles*, Madrid, Aldaba, 1994, pp. 13-29.