

# De ídolos del deporte a héroes de la guerra: La aviación durante la Primera Guerra Mundial a través de la prensa deportiva española\*

## De ídolos do esporte a heróis da guerra: A aviação durante a Primeira Guerra Mundial através da imprensa desportiva espanhola

**Juan Antonio Simón**

*Doctor en Humanidades y profesor de historia y sociología del deporte en la Universidad Europea de Madrid.*

### RESUMEN

El objetivo de este trabajo es analizar el impacto que tuvo la aviación durante la Primera Guerra Mundial en la prensa deportiva española. A nivel metodológico, se han seleccionado algunas de las más importantes publicaciones deportivas españolas de ese periodo (*El Mundo Deportivo, Gran Vida, Heraldo Deportivo, Stadium o Madrid-Sport*). Los principales resultados muestran tres grandes áreas temáticas de contenido dentro de esas publicaciones entre 1914 y 1918. La primera de las tres temáticas hace referencia a la aparición de la aviación en la guerra y su impacto en la prensa deportiva española. Como segundo aspecto, la importancia que adquirió la aviación durante la *Gran Guerra* supuso para España la confirmación de la necesidad de aumentar los esfuerzos nacionales en esta industria, para poder ponerse al nivel de las potencias europeas. Por último, otro de los temas más relevantes hace referencia al recuerdo de los deportistas fallecidos o heridos en el frente de guerra.

**PALABRAS CLAVE:** aviación; España; prensa deportiva

### RESUMO

O objetivo deste trabalho é analisar o impacto da aviação durante a Primeira Guerra Mundial na imprensa esportiva espanhola. Metodologicamente foram selecionadas algumas dentre as mais importantes publicações desportivas espanholas desse período (*Gran Vida, Heraldo Deportivo, Madrid-Sport, El Mundo Deportivo e Stadium*). Os principais resultados mostram três áreas temáticas de maior interesse de conteúdo dessas publicações entre 1914 e 1918. A primeira das três áreas temáticas é definida por sua intenção de enfatizar o desenvolvimento da aviação na guerra e seu impacto na imprensa esportiva espanhola. Como um segundo aspecto, a importância adquirida pela aviação durante a Grande Guerra foi para a Espanha, uma confirmação da necessidade de aumentar os esforços nacionais nesta indústria para recuperar o atraso ante as potências europeas. Finalmente, outro tema destacado refere-se à memória dos atletas mortos ou feridos na frente de guerra.

**PALAVRAS-CHAVE:** aviação; Espanha; Imprensa Desportiva

\* Artigo recebido em 29 de março de 2016 e aprovado para publicação em 15 de abril de 2016.



## INTRODUCCIÓN

Es difícil encontrar un testimonio más adecuado para poder llegar a entender las sensaciones que a finales de la primera década del siglo XX despertó en la sociedad europea la aparición de la aviación, que las palabras que el arquitecto y diseñador Le Corbusier dedicó a la emoción que le produjo la visión de uno de los primeros aeroplanos sobre el cielo de París en 1909:

Una noche de primavera de 1909, desde mi buhardilla de estudiante en el Quai St. Michel oí un ruido que por primera vez llenaba el cielo de París; hasta aquel momento, del alto, los hombres sólo habían recibido una voz-rugiendo o tronando-la voz de la tormenta. Estiré mi cuello fuera de la ventana para buscar con los ojos el mensajero desconocido. El Conde de Lambert después de haber conseguido "despegar" en Juvisy, había descendido hacia París y, a 300 metros de altura, había rodeado la Torre Eiffel.

¡Era prodigioso, era una locura! Nuestros sueños se podían convertir en realidad, por muy temerarios que fuesen.

Aquella noche, en París, se vivió un gran júbilo.

En la primavera de 1909 los hombres habían alcanzado la quimera y dirigida sobre la ciudad.<sup>1</sup>

El 7 de agosto de 1914 el gobierno de España, liderado por su propio presidente Eduardo Dato, hacía pública su decisión de mantener la más estricta neutralidad ante el inicio de la guerra en Europa.<sup>2</sup> Después de la pérdida de Cuba en el conflicto que les había enfrentado con los Estados Unidos en 1898, la realidad mostraba a través de su forma más dramática que España había dejado lejos los años dorados de su imperio colonial, quedando reducidos sus intereses estratégicos en el exterior a poco más de un pequeño territorio en el norte de Marruecos, bajo la influencia y control de Francia e Inglaterra.<sup>3</sup>

Este artículo pretende abordar el papel que representó la aviación durante la Pri-

mera Guerra Mundial y su impacto directo en la prensa deportiva española. De actividad elitista estrechamente relacionada con la llegada del nuevo *sport* inglés y con los procesos de modernización del primer tercio del siglo XX, la aviación se convertirá con el inicio del conflicto armado en un elemento determinante en su propio desarrollo. El objetivo principal de esta investigación es el analizar a través de algunas de las más relevantes publicaciones deportivas españolas (*El Mundo Deportivo*, *Stadium*, *Gran Vida*, *Heraldo Deportivo* y *Madrid-Sport*), cómo se presentó a los lectores la abundante información relacionada con la aviación que apareció en la prensa deportiva durante la Primera Guerra Mundial. Podemos dividir las noticias que aparecieron dedicadas a la aviación y su relación con la guerra durante estos años en tres grandes temáticas: por un lado, aparecerán un amplio número de artículos y reportajes relacionados con la transformación de la aviación del mundo civil al militar; así como la inevitable mutación de la imagen del aviador que de ídolo deportivo y aventurero, pasará a convertirse desde el agosto de 1914 en el nuevo héroe del ejército y salvador de la patria con sus hazañas aéreas. Al mismo tiempo, veremos cómo se produce una interesante adaptación del tradicional estilo periodístico utilizado en la redacción de las crónicas deportivas, a la forma de narrar los nuevos combates aéreos, como si de eventos deportivos se tratasen.

En segundo lugar, el análisis del contenido de estas publicaciones ha mostrado también la enorme influencia que tuvo en la prensa deportiva española el rápido desarrollo de la industria de la aviación en Europa, convirtiéndose inmediatamente en un modelo en el que debía fijarse la industria nacional si quería acortar las enormes distancias que les separaban de las potencias internacionales. La aviación estará estrechamente relacionada con los nuevos avances científicos y tecnológicos, exponencialmente impulsados durante estos años por las exigencias de la guerra. Desde la prensa, las noticias del protagonismo que estaban adquiriendo aeroplanos y dirigibles en Europa, se intercalan con las informaciones de los tímidos avances de la aviación española y los primeros nombres propios.

El último marco de análisis hará referencia al papel que tuvo la prensa deportiva como medio de construcción de la imagen del nuevo héroe deportivo en el campo de batalla. Los jóvenes deportistas estarán en el frente de guerra formando batallones de atletas, ciclistas, gimnastas y automovilistas, acompañados de escuadrones de aviadores. De la inicial fase deportiva, la guerra llevó el duelo atlético al combate aéreo plasmándose inmediatamente en clasificaciones y estadísticas de los pilotos con más aeroplanos enemigos abatidos, o en la similitud de las escuadrillas aéreas con los equipos deportivos. Los grandes nombres de la aviación deportiva comienzan a mostrar sus cualidades en los nuevos enfrentamientos aéreos, pasando de caballeros *sportmen* a grandes ases del aire, y posteriormente, a héroes de guerra cuando sus hazañas terminaban en tragedias. Las páginas deportivas se encargarán de recordar a sus lectores las heroicidades que los grandes nombres de la aviación estaban realizando por la defensa de sus países, lo que en muchos de los casos que veremos les llevó incluso a dar su propia vida. Los lectores admirarán a los grandes pilotos de caza que participaban en los primeros combates aéreos, como años más tarde idolatrarán a los ídolos del fútbol.

La aeronáutica, como el automovilismo y el motociclismo, aunaban desde principios del siglo XX conceptos que llevaban de la épica al patriotismo, pasando por el desarrollo industrial y tecnológico, junto con el espíritu de aventura y el record. Los deportes de motor pese a representar en España actividades minoritarias y elitistas, se convirtieron en espectáculo y símbolo incuestionable de modernidad al que la prensa no pudo resistirse, transformándose en una herramienta determinante para su difusión en la creciente sociedad de masas. Antes de la conquista en los años veinte de las secciones deportivas de los periódicos por el fútbol, el ciclismo o el boxeo, la información de los deportes de caballeros como la aviación ocupaban sus páginas principales. En 1910 la Federación Aeronáutica Internacional concedió los primeros títulos de pilotos a españoles como Benito Laigorri y Alfredo Kindelán, sólo un año después de haberse producido los pri-

meros vuelos en nuestro país en ciudades como Barcelona, Madrid y Valencia.

Al mismo tiempo, la prensa deportiva inició a mostrar a partir de 1914 algunas de las características que la definirán durante la década de los veinte, provocando un salto exponencial en el número de publicaciones y en sus tiradas. La modernización y profesionalización de la prensa deportiva se dará dentro de un proceso de conquista de la prensa de masas. Las publicaciones irán progresivamente abandonando la información deportiva centrada en un lector con un claro perfil elitista y aristocrático, para apostar, sobre todo a partir del final de la Gran Guerra, por una nueva fórmula que trataba de dar respuesta a un consumidor que ya no mostraba interés por las virtudes sociales y éticas del deporte, reclamando ahora información relacionada con los nuevos deportes-espectáculo como el fútbol o el boxeo.<sup>4</sup>

## **LA AERONÁUTICA Y GRAN GUERRA EN LA PRENSA ESPAÑOLA**

Mientras España daba los primeros pasos en el desarrollo de la aeronáutica civil y militar, los países beligerantes se vieron inmersos en una trepidante competición por el desarrollo tecnológico de los aviones, mejorando aspectos determinantes como su velocidad, altura, autonomía, así como su mayor potencia, capacidad de carga y maniobrabilidad; factores todos ellos determinantes para una aviación militar, que pasó en muy poco tiempo de entender al avión de guerra como una simple plataforma móvil desde la que poder observar la situación del enemigo, a poder convertirse en un factor determinante en el desarrollo de las contiendas en superficie.

Al mismo tiempo, las nuevas exigencias de la guerra provocaron una rapidísima mejora en el diseño y fabricación de los aviones, gracias sobre todo al aumento de las inversiones económicas por parte de los diferentes gobiernos beligerantes. Es probable que fueran los alemanes los primeros en comprender las posibilidades que daba el empleo masivo de la fuerza aérea, y la importancia del bombardeo como herramienta decisiva para conseguir debilitar la capacidad defensiva del enemigo. Ya desde fechas

tan tempranas como enero de 1915 los franceses tuvieron entre sus principales objetivos aéreos algunas industrias alemanas, aunque no llegaron a la envergadura de los varios bombardeos que se realizaron a Londres por los Zeplines y aviones alemanes. Sirva como ejemplo de lo anterior el ataque aéreo sobre la capital inglesa del 13 junio de 1917, en el que intervinieron 17 aviones bimotores Givola GIV que llegaron a lanzar hasta 500 kilos de bombas.<sup>5</sup>

Aunque como veremos más adelante las cifras que mencionaba la prensa española no coinciden exactamente con las que citan nuestras fuentes bibliográficas, es necesario señalar que Inglaterra al inicio de la guerra disponía de 113 aviones frente a los 120 de Francia, 232 de Alemania, 226 de Rusia y 36 del Imperio austrohúngaro.<sup>6</sup> El ejército inglés no tenía una única fuerza aérea, estando divididos entre la Royal Naval Air Service (RNAS), el brazo aéreo de la *Royal Navy*; y la Royal Flying Corps (RFC), dependiente de la *British Army*. En abril de 1918 se unirán finalmente ambas instituciones para dar forma a la Royal Air Force (RAF) y al nuevo Ministerio del Aire. Siguiendo con el caso inglés, es muy significativo del esfuerzo que los diferentes gobiernos implicados en la guerra realizaron para potenciar el desarrollo de su fuerza aérea, que el número de trabajadores empleados en la industria aeronáutica inglesa pasó de los 49.000 en octubre de 1916, a los 154.000 que se alcanzaron en noviembre de 1917, y a los 218.000 que se registraban sólo un año más tarde.<sup>7</sup>

Pero una de las grandes preguntas que se realizaba la prensa española al inicio de la Primera Guerra Mundial, hacía referencia al papel que representaría la aviación en este nuevo conflicto internacional. Desde la revista *Gran Vida* se tratará de dar respuesta a esta cuestión en agosto de 1914, señalando que si bien antes de iniciarse la guerra parecía que la aviación “sería el verdadero árbitro de la lucha”, la revista española se lamentaba que hasta el momento “la lucha en el aire no ha aparecido por ninguna parte, que nosotros sepamos”, siendo utilizados hasta la fecha únicamente en los servicios de reconocimiento. A continuación, el artículo realizaba un análisis de las inversiones que las potencias europeas habían realizado

en los últimos años para mejorar su fuerza aérea. Rusia, destaca el texto, había llegado a invertir 78 millones de francos en su flota aérea, y contaba con doce dirigibles y 250 aviones, todos ellos de construcción francesa. Este último país había sido el primero en apostar por la adaptación de “la aviación al Ejército”, y poseía en la actualidad 10 dirigibles y “35 escuadrillas de cinco y seis aeroplanos, con 1.250 pilotos”; Inglaterra, en cambio, tenía a disposición 7 dirigibles y una “tropa aeronáutica” con 250 aparatos que en su mayoría eran hidroaviones. Antes de concluir este amplio artículo, su autor, Gallego y Castro, añadía que la prensa francesa había publicado que se había creado en este país “una escuadrilla de aeroplanos blindados armados con ametralladoras, y con motores de 200 caballos”, que tendrían como función principal el dedicarse a “perseguir a los alemanes que desde sus aparatos bombardean París”.<sup>8</sup>

Para la revista, Alemania era sin duda la potencia “más grande del mundo” aunque no conocían con exactitud cuántos aviones y dirigibles poseían. Se menciona que de los primeros, “se le conocen 21, todos de gran desplazamiento y tipo Zeppelin”; junto con una flota de 500 aeroplanos, “dotados todos de los adelantos más modernos. Su construcción es nacional, y están hechos, especialmente para caso de guerra”. Pero después de todas estas grandes inversiones todavía la aviación no había mostrado su supuesto protagonismo. La publicación recuerda que ya se había demostrado la capacidad de la aviación en la guerra, mencionando la campaña italiana en Trípoli y el primer vuelo bélico que se registró en la historia de la aviación, realizado “por el italiano Piazza, tripulando un Blériot”. Quizá no había llegado el momento de intervenir dado que hasta el momento sólo se habían observado enfrentamientos “a campo abierto o fuertes”, aunque los aeroplanos podían haber secundado “eficazmente con sus bombas la acción de la infantería y caballería, causando la desmoralización de las fuerzas enemigas é impidiéndolas avanzar”. Pero *Gran Vida* también se cuestionará si quizá se había comprobado que tanto aviones como dirigibles no podían cumplir con el fin que

se les había asignado en la guerra. La impaciencia y las dudas de la prensa española tardarán pocos días en solventarse.<sup>9</sup>

Tres meses después del inicio del enfrentamiento y del comienzo de la aparición en la prensa de las primeras dudas sobre la verdadera relevancia de la aviación, será la propia revista *Gran Vida* quien incluya una de las primeras noticias sobre enfrentamientos aéreos. Con el estilo característico de las crónicas deportivas, se narraban los hechos ocurridos durante el combate entre aviones francés, ingleses y alemanes: “cuatro *taubes* se acercaron á las líneas de los aliados, volando á gran altura. Pero inmediatamente fueron alcanzados por dos aviadores ingleses y dos franceses. Una lucha emocionante se entabló entonces”. El periodista continuará exponiendo el desarrollo del combate aéreo, describiendo con grandes detalles cómo los aviadores alemanes habían caído en la trampa de los aliados:

Una lluvia de proyectiles, disparados por algunas baterías francesas, hábilmente disimuladas, estallaban en torno de ellos. Los alemanes habían caído en la trampa y no podían escapar. En cinco minutos los aviones alemanes eran destrozados y caían delante de las líneas inglesas. Los ocho Oficiales que los pilotaban resultaron muertos.

Los aeroplanos aliados aterrizaron entonces y sus pilotos fueron aclamados.<sup>10</sup>

En noviembre de 1916 el comandante Alfonso Bayo, uno de los primeros nombres propios de la aviación española, explicaba en un amplio artículo publicado en el *Heraldo Deportivo* las características que tenían que tener los nuevos aviones de guerra.<sup>11</sup> En este texto también se exponían las cualidades que debían caracterizar a los pilotos, al mismo tiempo que se señalaban las peculiaridades de los nuevos aeroplanos en el combate aéreo, así como lo que denominaban “el tiro desde aeroplanos”, el bombardeo a objetivos, y el “tiro contra aeroplanos”. Por otro lado, en el tiro “o arrojé de proyectiles” desde el avión era necesario contar con es-

pecialistas que tuviera la práctica necesaria y al mismo tiempo que se tenía que recurrir a los “aparatos de puntería”. Los pilotos no tendrían que temer a los disparos de fusil desde tierra, pero sí que debían tener cuidado con las ametralladoras y sobre todo con el fuego de la artillería especial, con armamento construido específicamente para derribar aeroplanos. Por este motivo, el blindaje se convertía en un factor fundamental, por lo menos en las “partes vitales del aeroplano y su equipo”. Respecto al avión de combate, también se menciona en el artículo que es fundamental el incidir en la importancia de contar con un adecuado armamento, así como con aviones de “gran potencia ascensional, rapidez de movimientos y energía de mandos para alcanzar fácilmente la situación que convenga para atacar al aeroplano enemigo [...]”, pero sobre todo, era necesario disponer de un piloto con el valor y la temeridad necesarias:

[...] requiere un piloto atrevido hasta la temeridad, que, siendo el alma del aeroplano, lo dirija vertiginosamente, buscando siempre la posición más vulnerable del enemigo; no se presta, pues, este tipo á tripulaciones compuestas, con consultas y modificaciones durante los momentos de la lucha aérea; hay que ser fulminante en la acción, sin vacilaciones ni dudas; hay que obrar velozmente, aprovechando momentos fugaces; y la comprensión de estos momentos y sus decisivas resoluciones, capitales las más de las veces por la consecuencia inmediata del éxito ó del fracaso total, requiere un corazón arriesgado y decidido á triunfar ó sucumbir.<sup>12</sup>

Pero cómo podrían los ejércitos saber las personas que estaban realmente preparadas para ocupar esos puestos de responsabilidad máxima. Nuevamente, la prensa nos intenta dar la respuesta, cuando se hagan eco de la noticia que días antes había aparecido publicada en el periódico francés *Le Journal*, en relación con las pruebas que el ejército francés realizaba para seleccionar a sus pilotos. Miles de jóvenes que querían convertirse

en aviadores pasaban diariamente múltiples pruebas médicas, quedando descartados entre un 30 y un 40 por ciento de los que inicialmente se presentaban. El examen médico consistía en dos tipos de exámenes: por un lado se medía “la rapidez de las percepciones y de las reacciones psico-motrices”, mientras que se encargaban de valorar, entre otros aspectos, “el grado de influencia que ejercen las emociones sobre el ritmo cardíaco”. Estas pruebas se realizaban tanto para la selección de futuros pilotos, como para comprobar la condición física y psíquica de los pilotos después de vivir situaciones de gran stress.<sup>13</sup>

En septiembre de 1916 Franco Valle, junto con un grupo de corresponsales extranjeros, fue invitado por el Foreign Office a visitar en Inglaterra la Escuela Central de Aviación. Para un país como España que se encontraba en pleno proceso de desarrollo de su industria aeronáutica, el ejemplo inglés se convertía en un modelo ideal en el que poder inspirarse. Uno de los oficiales le explicará al periodista español que las exigencias de la guerra habían provocado un aumento exponencial de su fuerza aérea en sólo dos años:

Al empezar la guerra teníamos pocos aeroplanos, pocos pilotos; importábamos de Francia todos los motores. Hoy tenemos en todos los frentes sobrados aeroplanos y pilotos para las necesidades de un ejército de dos millones de hombres repartidos en tres continentes. La mayor parte de nuestros aviones son, desde la pieza más frágil y complicada del motor hasta los alambres y las telas, de fabricación británica. Nuestros pilotos, formados en ésta y otras escuelas, hacen honor a las tradiciones deportivas de la raza...<sup>14</sup>

## **INDUSTRIA Y DESARROLLO TECNOLÓGICO EN LA AVIACIÓN ESPAÑOLA: EL EJEMPLO DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL**

El arraigo de la aviación española durante el primer tercio del siglo XX tendrá en la organización en la carrera Paris-Madrid de

1911 el evento determinante en la difusión de la aviación. Nombres universalmente famosos como los de Roland Garros, Louis Gilbert y Jules Vedrines, este último el único de los pilotos que consiguió llegar victorioso y en solitario a Madrid, participaron en este raid.<sup>15</sup> Otro momento determinante en los orígenes de la aviación española fue la creación en febrero de ese mismo año del primer aeródromo, centro de experimentación de aeroplanos y escuela de aviación en Cuatro Vientos, localidad muy próxima a Madrid. Este mismo lugar, dos años más tarde, se convirtió en la sede central de la rama de aviación del Servicio de Aeronáutica Militar. Algunas fuentes mencionan a España como el primer país que realizó un bombardeo con visores específicos y bombas diseñadas especialmente para este fin, ante la necesidad de utilizar este instrumento bélico durante las Campañas de Marruecos (1909-1927), conflicto armado que se desarrolló en el territorio del Protectorado español en Marruecos. Siguiendo estas fuentes, el 17 de diciembre de 1913 los capitanes Barrón y Cifuentes llevaron a cabo el primer bombardeo específicamente aéreo.<sup>16</sup>

Pero el elemento clave en el análisis de la influencia que tuvo la Gran Guerra en la industria aeronáutica, hace referencia al aislamiento que como consecuencia de este conflicto internacional sufrió España, siendo prácticamente imposible la renovación del material aéreo ante el cierre de los mercados europeos. Este hecho obligará a la industria española a plantearse el desarrollo de sus propios motores y modelos de aviones, pese a las dificultades que generaba la escasez de gasolina. Antes del inicio de la guerra el número de los aviones existentes en este país no pasaba de la treintena, pero entre 1914 y 1918 se construyeron 120 aeroplanos.<sup>17</sup> La Primera Guerra Mundial provocó el cierre del mercado exterior, dificultando sensiblemente la compra de aviones en el extranjero y obligando al mismo tiempo a que se construyeran en nuestro país. En el aeródromo de Cuatro Vientos se empezaron a construir aviones militares como el biplano Flecha (1915) o el modelo W de Eduardo Barrón (1917). También en 1915 se inició, empujados por las necesi-

dades a las que obligaba el bloqueo internacional, el primer curso de la Escuela de Mecánicos en Cuatro Vientos.<sup>18</sup>

Aprovechando la primera visita del monarca Alfonso XIII a la Escuela Nacional de Aviación de Getafe a finales de 1915, *Heraldo Deportivo* a través de su director Ricardo Ruiz Ferry, incidía en la importancia que tenía para el país el lograr impulsar definitivamente la construcción aeronáutica. Ante la pregunta de si sería posible conseguir algún día una industria nacional de aeroplanos pese a la complicada situación que se vivía con el inicio de la guerra, el propio autor señalaba:

Para ello es preciso que se cuente con elementos materiales ajenos al capital; pero indispensables para el desenvolvimiento de la industria. Hace falta tener ingenieros entendidos en la materia, operarios adiestrados en la reparación, primero, y en la construcción, después, conocedores prácticos de los motores modernos, que se pongan "al día" y que sigan los progresos de esta materia.

Tal vez de este conjunto de cosas aparezca un día el aeroplano de invención española.<sup>19</sup>

Del mismo modo, la prensa catalana también se lamentaba en octubre de 1914 que Barcelona, pese a ser el principal núcleo deportivo del país en estos años, no contaba todavía con un centro de aviación. El artículo recordaba a los lectores que un centro de este tipo no era una cuestión baladí, al contrario, estas infraestructuras determinaban "en el mundo de los deportes la categoría de una capital". Era sin lugar a dudas "un medio de propaganda de turismo" y de progreso, con el que se conseguiría que el visitante pregone "luego en su país las excelencias de nuestra tierra". Por este motivo se subrayaba la relevancia del proyecto del aviador catalán Luis Foyé, quien después de conseguir su título de aviador en Francia y de constatar las carencias que sobre esta materia existían en España, se había propuesto dar vida a un centro de aviación en Barcelona. Por desgracia, el contexto inter-

nacional iba a retardar la puesta en marcha de este proyecto, debido a que Foyé formaba parte de la aviación francesa, en donde había ingresado después de pasar unas rigurosas pruebas para valorar su técnica y determinación:

Después de previos exámenes de táctica militar, entre los cuales figuran las arriesgadas pruebas de conducción del aparato disparando desde él con ametralladora situada a proa, y los ejercicios de lanzamiento de bombas y toma de croquis para levantar planos o determinar la situación del enemigo.<sup>20</sup>

El periódico catalán esperaba que las autoridades políticas, una vez concluida la guerra, apoyasen decididamente la creación de un centro de aviación que situase a esta ciudad al mismo nivel que las grandes urbes europeas. Pero los plazos se adelantaron, y en enero de 1916 el periódico se felicitaba por la inauguración de la Escuela de Aviación Civil en el aeródromo de Casa Antúnez, donde el prestigioso piloto español Salvador Hedilla impartiría sus clases. Los sucesos que estaban ocurriendo en Europa subrayaban día a día la relevancia que representaba para un país el desarrollo de una potente industria aeronáutica, por lo que apoyarán desde sus páginas medidas como la creación del Aero Club de Cataluña, que ayudaría a impulsar la aeronáutica y reducir la distancia que aún se tenía respecto a nuestros vecinos: "La guerra nos ha dado ocasión de conocer los enormísimos servicios que ha prestado la aviación a los ejércitos beligerantes".<sup>21</sup>

La inauguración del Aero Club se convirtió en una excusa ideal para reflexionar sobre el papel que tenía que alcanzar la aviación en España, y sobre la importancia de priorizar la inversión en la aviación civil o militar. La guerra estaba dejando claro para los observadores españoles que lo "que empezó como un nuevo sport", se había convertido "en poco tiempo en una arma de un valor inmenso". El propio ministro de la Guerra, el general Agustín de Luque y Coca, realizó unas declaraciones en las que re-

conocía que deseaba que se desarrollase más la aviación civil que la militar, porque para él la primera siempre sería la "reserva de la militar, y el día de las amarguras, en el combate, las dos irán unidas, como van la primera y la segunda línea de un ejército".<sup>22</sup> Por este motivo, el ministro confirmaba a los lectores que ayudaría con todas sus fuerzas a impulsar ambas ramas de la aviación; la guerra actual estaba mostrando al gobierno español que para imponerse en los enfrentamientos del futuro se tendría que contar con el respaldo de toda una nación, no sólo de su ejército:

Precisamente hoy-todos lo sabéis- la guerra ya no es guerra de ejércitos contra ejércitos, es guerra de toda la nación. De modo que el día del combate, si nosotros no contamos con este elemento, con esa reserva, el ejército, por sí solo, no puede hacer nada. Ya estáis viendo lo que ocurre en todas partes; en Alemania, en Austria, en todas partes, ¿quién hace la campaña? La nación entera. Detrás de los Cuerpos armados, está, quizá, lo más interesante, porque vence en la guerra, no el mismo soldado.<sup>23</sup>

Planteamientos similares también los realizó Alfredo Kindelán, primer jefe de la aeronáutica militar, aprovechando la amplia cobertura que ofrecían sobre estos temas cabeceras como *Heraldo Deportivo*. En un artículo de los múltiples artículos que publicó durante este periodo, reflexionaba respecto a las líneas de desarrollo futuras que tendría que tener la aviación militar española, a raíz de las enseñanzas que la guerra estaba mostrándonos. De los controles y pruebas necesarios para el reclutamiento de los aviadores, pasará a plantear las necesidades de materiales, incidiendo en las dificultades que existían para poder unificar la flota de aeroplanos. Kindelán recuerda a los lectores que los franceses habían reducido a cuatro o cinco tipos de aeroplanos, los "18 ó 20 de que disponían al comenzar la campaña; de este número no han podido descender tampoco los alemanes, y en cuanto

á los ingleses, creo poder asegurar que en vez de reducir han aumentado durante la campaña el número de tipos empleados".<sup>24</sup> El ejército español tendría que contar con tres modelos de aeroplanos (de combate, bombardeo y exploración), pudiendo llegar como máximo a cinco o seis. Un punto determinante para el autor era la elección de los motores, aspecto en el que se tendría que fomentar la fabricación nacional, donde la Hispano-Suiza era la referencia en la producción de motores, teniendo noticias que "de un momento á otro, parece han de poder emplearse en los aeroplanos militares".<sup>25</sup> Por último subrayará la importancia de desarrollar el conocimiento sobre el terreno y la meteorología aplicada a la aeronáutica, como ya la guerra nos estaba enseñando:

La meteorología ha tomado tal desarrollo durante la guerra en Alemania, que para reemplazar las observaciones de las Azores, Torre Eiffel y otras, que no reciben ahora el servicio meteorológico alemán, se organizan sueltas de globos-pilotos y sondas en el mismo frente de combate franco-inglés, y en carta del profesor Hergessell, recibida ha poco en Madrid, se habla de esta gran aplicación constante de la meteorología á la guerra y se cita, como dato curioso, que "hasta los estudios del magnetismo terrestre han recibido aplicación práctica al arte de la guerra".<sup>26</sup>

Después de más dos años de conflicto armado, la guerra se había convertido para Narciso Masferrer-apóstol de la difusión de la actividad física y el deporte en España y uno de los principales referentes de la prensa deportiva en este país-, en un gran *match* en el que los diferentes países beligerantes estaban mostrando "sus fuerzas atesoradas en los campos de deporte". Masferrer ponía el ejemplo de superación de la sociedad francesa, que había sabido aprender la lección de Sedán en 1870 dando forma a una "Francia sportiva". Pero junto con el desarrollo del deporte, nuestros vecinos supieron centrar sus esfuerzos en el desarrollo de la relación entre la industria y el deporte: "la Francia generalmente sportiva, pero

eminentemente industrial, se apoderó, con preferencia a los demás, de tres sports, a los que ha sabido rendir el más grande de los cultos: el ciclismo, el automovilismo y la aviación". Si Francia había podido reaccionar frente al enemigo, era debido a sus valientes soldados, pero también a una floreciente industria automovilística: "y quien habla de automovilismo habla de aeroplanos, de motos, de ciclos, auxiliares poderosos en la guerra, de la que Francia surte a todas las demás naciones".<sup>27</sup>

## **RECORDANDO A LOS HÉROES SPORTMEN**

A medida que avanzaba el conflicto armado las bajas en ambos bandos se multiplicarán, y al mismo tiempo los nombres ilustres de la aviación empezarán a ocupar las secciones de necrológicas en la prensa deportiva. Los grandes héroes de la aeronáutica durante la primera década del siglo XX se habían convertido en pocos meses en los nuevos héroes de la guerra. El famoso piloto alemán Josef Suwelack saltará a las páginas deportivas españolas en diciembre de 1915 cuando se confirme su desgraciado fallecimiento, tras caer abatido en un combate aéreo frente a otro aviador inglés. Las crónicas recordaban que Suwelack había visitado antes de la guerra Madrid para realizar varias exhibiciones aéreas y probar el nuevo modelo de aeroplano alemán "Kon-dor". Destacaban la sencillez y el interés que había mostrado en crear junto con una empresa de Barcelona unos talleres para la construcción del mencionado modelo de aeroplano: "¡Descanse en paz el simpático y pundonoroso Suwelack!".<sup>28</sup>

Pocos meses antes de la muerte de Suwelack, el francés Adolphe Pégoud también había muerto en el campo de batalla al ser derribado mientras perseguía a un avión de reconocimiento alemán. El que probablemente podríamos considerar como el primer as de la aviación francesa, era recordado por la prensa española como "el osado inventor del 'looping' en aeroplano", que en 1913 había obtenido su título de piloto con su maestro Louis Blériot llegando incluso a conseguir realizar acrobacias como la de

hacer diez vueltas seguidas de "looping", o conseguir "volar cabeza abajo setenta y siete segundos". Se destacaba que desde joven se había dedicado "a los deportes atléticos", para posteriormente participar en la guerra de Marruecos entre 1907 y 1908 en el cuerpo de caballería. Su merecida fama como piloto le había convertido por méritos propios en el primer referente de la aviación acrobática, creando un propio estilo de volar que copiaron muchos imitadores, lo que llegó a provocar, como destacaba la prensa, que el propio Ministerio de Guerra francés decidiese llegar a prohibir a los oficiales los ensayos acrobáticos.<sup>29</sup>

*Gran Vida* también se hizo eco de la desgracia de Pégoud, mencionando que después de presentarse voluntarios, "los héroes de la aviación francesa van sucumbiendo poco a poco, víctimas de la barbarie de la guerra, en aras de su patriotismo". La revista madrileña recordaba que Roland Garros había tenido que realizar un aterrizaje en terreno enemigo el 18 de abril de 1915, y que Gilbert, otro famoso piloto francés, había sufrido un accidente cuando regresaba de una expedición militar "contra las fábricas alemanas de Friedrichshafen. En cambio, Pégoud, no había tenido tanta suerte al caer herido por una bala en un combate aéreo: "su adversario, rindiendo homenaje a su valentía, al día siguiente del terrible encuentro, depositó en el sitio en que pereciera el célebre aviador una corona con esta inscripción: *A Pégoud, muerto como los héroes* [cursiva en el original]".<sup>30</sup> En un amplio artículo la revista recordará las hazañas de una de las grandes leyendas de la aviación francesa. Reconocido por su "acrobatismo aéreo", sus evoluciones, pese a su espectacularidad, eran producto de un "sinnúmero de ensayos precedentes. Pégoud ha sido un acróbata aéreo, pero un acróbata científico". El famoso "looping the loop" que realizaba con su aeroplano, era mucho más que una simple acción espectacular, entendiéndola como "una evolución total en todas las posiciones del aeroplano" y demostrando que "teniendo suficiente sangre fría y dominio de sí mismo", se podía mantener siempre el aeroplano en las mejores condiciones de estabilidad. Sus hazañas eran innume-

rables, pero *Gran Vida* recordaba que para comprobar la eficacia de su paracaídas, “el aviador saltó de su aparato que planeaba a 2.000 metros de altura y llegó al suelo sano y salvo”; o como en otra ocasión, concretamente en agosto de 1913, cuando voló “gran espacio de tiempo con el aparato invertido”. Por su estilo particular de pilotar, se le terminará recordando como “el creador del acrobatismo aéreo y como el inventor de nuevos y arriesgados ejercicios”.<sup>31</sup>

Pégoud, como también solían hacer Garros y Gilbert, volaban solos haciendo funcionar ellos mismos las ametralladoras que tenían incorporadas en el aeroplano. Llevaba más de seis aviones enemigos abatidos gracias a una táctica que consistía en colocarse a menor altura de su objetivo para posteriormente elevarse y atacarlo. Para el autor del artículo el hecho de que los aviadores alemanes conocieran su táctica, había sido la causa de la tragedia al decidir armar sus aviones con ametralladoras, “que pudiesen disparar en el ángulo en que siempre se colocaba el atrevido adversario”. Para la prensa española la muerte de Pégoud era una pérdida irreparable: “La humanidad pierde un hombre más, la aviación francesa uno de sus mejores y más arriesgados pilotos, y, en tanto, los hombres siguen aniquilándose en la más salvaje lucha que registra la Historia”.<sup>32</sup>

Un impacto similar tuvo en el contenido de la prensa deportiva española la desaparición de Georges Guynemer, cuando el 11 de septiembre de 1917 falleció en pleno combate aéreo en el frente belga. *Madrid-Sport* recordaba a sus lectores que el francés Guynemer había abatido 53 aparatos enemigos, incluyendo la narración que el propio protagonista había realizado de uno de sus últimos vuelos:

Partí en el Spad de un camarada y éste vuelo fue uno de los más regocijantes de mi carrera. Era mediodía. Un avión enemigo se pavoneaba a 3.800 metros. Ascendo, ascendo; vuelo por encima de él. Ataca. Contesto. Diez balas y mi arma desengalga. [...] Descendemos hasta menos de 2.000 metros. Le sigo incesantemente

procurando no mostrarle mi inferioridad de armamento. El sigue descendiendo. Me coloco detrás, a diez metros. El observador no me puede disparar. Pronto comienzo mis maniobras y él, plácidamente, me deja hacer.<sup>33</sup>

La prensa destacó que durante el conflicto armado Francia había perdido 7.757 aviadores y tenían empleados en la producción de aviones de guerra en 1918 a 186.000 obreros.<sup>34</sup> En marzo de 1919 *El Mundo Deportivo* recogía la noticia de la fuga de los dos famosos pilotos franceses Roland Garros y Anselme Marchal que estaban prisioneros en Alemania. La información señalaba que habían logrado volver a Francia y que estaban siendo objeto “de toda suerte de merecidas manifestaciones de simpatía por parte de las autoridades y del pueblo”.<sup>35</sup> Esta misma publicación también informará a sus lectores de las dudas que existían en Francia sobre el paradero de Roland Garros, después del enfrentamiento aéreo que había tenido a principios de octubre en las Ardenas. Veinte días más tarde la prensa española mencionaba que no se sabía todavía si estaba vivo o muerto, lo que si tenían claro era que en el caso de haber sobrevivido volvería a la Francia victoriosa, y en el caso de haber fallecido, “tiene asegurado un puesto en el Panthéon, al lado de Guynemer”. En un amplio artículo se recordaba que meses antes Garros había conseguido escaparse de la fortaleza de Magdeburgo con su compañero Marchal disfrazados de oficiales, logrando pasar a Holanda e Inglaterra para finalmente volver a Francia. Invitado a continuar como preparador de pilotos, Garros decidió volver al frente para “mandar una escuadrilla de valientes aviadores”, porque no había estado “tres años preparando su evasión para permanecer tras las últimas líneas”. “Nada se había vuelto a saber” desde que había caído abatido tras las líneas enemigas.<sup>36</sup> *La Nación*, el 18 de octubre, comunica a sus lectores que según información de la agencia de noticias Wolff, el aviador francés “había caído mortalmente herido en las líneas alemanas”.<sup>37</sup>

Las noticias del fallecimiento de grandes aviadores se sucedían en la prensa española, *El Mundo Deportivo* también menciona

en una pequeña nota en mayo de 1918 que el famoso aviador francés Gilbert, que había escapado poco tiempo antes de Suiza “donde estaba internado”, había muerto “cuando evolucionaba a gran altura sobre el velódromo de Villacoublay”. No se menciona nada de los motivos de su fallecimiento, pero se recuerda que Gilbert, “héroe y afamado piloto francés”, entre sus múltiples records tenía el haber ganado competiciones como la Copa Henri Deutsch o la Copa Michelin.<sup>38</sup>

Me gustaría destacar también, cómo algunas publicaciones deportivas destacaron en sus páginas que la guerra aérea parecía haber adoptado el comportamiento caballeroso que los deportistas de principios de siglo tenían en los terrenos de juego. Las necesidades de la guerra habían obligado en los países beligerantes a requisar todos los aeroplanos y dirigibles, suprimiéndose concursos y competiciones aéreas. Pero para Alfredo Kindelán, pese a la guerra, el *sport* no había desaparecido. Los objetivos podrían ser ahora militares, pero los espíritus seguían siendo deportivos. Las exigencias de la guerra habían provocado la realización de verdaderas hazañas aéreas; como por ejemplo el vuelo del capitán Beauchamps, desde las líneas del frente francés a Venecia después de bombardear Múnich; o el viaje del aviador alemán Schroeder, desde Brmene a Londres y regreso, “en trece horas”. Pero el elemento más importante de la incorporación de la aviación en la guerra, era para este autor la conducta caballeresca con la que se relacionaban entre sí los propios pilotos aéreos. Teniendo claro que “es de correctos sportmen, al par que de nobles soldados, respetar y no difamar al adversario”, no era extraño para Kindelán que los aviadores alemanes dejasen caer sobre la tumba de Pégoud una corona de flores, o también el gesto que pocas semanas más tarde realizó la aviación inglesa al lanzar desde el aire sobre la tumba de Max Immelmann, el “rey del aire” de la aviación alemana, una corona dedicada “a la memoria del valiente adversario, el Real Cuerpo de Aviación británico”. La explicación a todos estos comportamientos era muy sencilla: “La guerra aérea es noble por naturaleza; en ella se ha refugiado la acometividad y valor

individual de los combatientes medioevales y ella ha desterrado de la tierra los engaños, fintas y sorpresas que constituían hasta hoy el fundamento de la estrategia”.<sup>39</sup>

Para concluir, me gustaría señalar el testimonio del Ayudante Lemaitre, piloto francés que narrará para la revista semanal *Stadium* uno de sus enfrentamientos aéreos y su trágico final. Agregado en una escuadrilla aérea en el frente norte, se le había encargado un reconocimiento fotográfico que debía realizar junto un joven observador, el subteniente Momet. Nada más cruzar las líneas enemigas se encontrarán con tres aviones enemigos que abrieron fuego sobre ellos. Los detalles dramáticos inundan su narración, describiendo el momento en el que alcanzan a su compañero destacando como “la sangre sale a borbotones, que me inundan. Los instrumentos de abordaje chorean”. La crónica del combate aéreo, como la de un encuentro de fútbol, pasa de la emoción al júbilo bordeando el drama:

¿Voy a ser obligado a posarme en territorio enemigo? Lo temo. Una gran angustia me invade a la idea de ser capturado. No; esto no puede ser. Vale más la muerte. Y decido luchar hasta el final. Tanto peor si los cañones y fusilería enemigos consiguen lo que sus aviones no han podido. Voy a probar suerte. ¡Suerte!.

Lemaitre conseguirá finalmente salvar su vida, aunque peor suerte tendrá su compañero, quien será trasladado al hospital aunque, “al día siguiente. Momet exhalaba el último suspiro”.<sup>40</sup>

## CONCLUSIONES

La Primera Guerra Mundial fue la primera guerra aérea. La prensa ayudará a incluir en el imaginario común de las clases populares los nombres de los nuevos “ases” del aire, caballeros del *sport* que en pocos meses pasaron a convertirse en “caballeros del cielo”, manteniendo la ética y la cultura deportiva que habían aprendido en las *public schools*. Nombres como Manfred Von Richthofen (el *Barón Rojo*), Roland Garros,

William "Billy" Bishop, Georges Guynemer o Francesco Baracca alcanzarán la gloria del héroe en el frente de guerra gracias a la difusión masiva de sus hazañas por la prensa deportiva. En agosto de 1914 la historia del aeroplano no tenía más de una década. Del primer vuelo a motor de Orville Wright el 17 de diciembre de 1903, pasando por el primer vuelo en Europa realizado por el brasileño Alberto Santos-Dumont en 1906, o la hazaña de Louis Blériot el 25 de julio de 1909 al conseguir atravesar el Canal de la Mancha, la aviación y su desarrollo técnico habían sido impulsados por los desafíos deportivos y la búsqueda de la aventura.

Hemos visto que la transformación llegará con el inicio de la guerra, al obligar a los países beligerantes a invertir en la transformación de la aviación deportiva en una moderna arma de combate. En pocos meses se desarrolló un verdadero sector industrial con miles de trabajadores, que no dejó de aumentar su productividad durante todos los años en los que se alargó el conflicto. Sirva como ejemplo que la producción total de aviones entre 1914 y 1918 de los siete países beligerantes fue de algo más de 195.000 aparatos; con países como Inglaterra que lograron pasar de los 195 aeroplanos producidos en 1914, a los 32.536 que se contabilizaron en 1918; o la propia Francia, que de los 541 aviones que salieron de sus fabricas en el primer año de la guerra, se llegaron a crear 24.652 en el último año de la guerra.<sup>41</sup>

Al mismo tiempo, el impacto de la aviación en la Primera Guerra Mundial fue determinante para impulsar el desarrollo de este sector en España. La prensa se hizo eco del protagonismo que estaba adquiriendo la aeronáutica en Europa, y de la distancia que todavía estaban en este país de conseguir alcanzar una situación similar a la que disfrutaban nuestros vecinos. Al igual que ocurrió con la práctica deportiva, era necesario fijarse en el modelo europeo, seguir su ejemplo y reclamar la implicación de las autoridades políticas; una denuncia que desgraciadamente se repetirá desde la prensa durante gran parte del siglo XX.

Me gustaría concluir este artículo de la misma forma con la que decidí empezarlo, dejándole la palabra nuevamente a Le Corbusier

a través de los escritos que realizó en 1935, recordando la importancia que tuvo la Primera Guerra Mundial en el desarrollo de la aviación:

Ha llegado la Gran Guerra. El hombre había adquirido "la visión desde el aire del pájaro". ¡Qué inesperado regalo poder ver los ejércitos enemigos desde lo alto!

Pero el pájaro puede ser paloma o halcón. Si se convierte en halcón. Qué inesperado regalo poder salir de noche en la cómplice oscuridad y repartir la muerte con bombas sobre la ciudad dormida.

Pero el halcón baja en picado sobre su presa y la coge por la fuerza con el pico y las garras. Qué surte poder llegar desde lo alto, con una metralleta y escupir la muerte como un abanico sobre los hombres agachados en los agujeros.

La guerra fue una prodigiosa palanca para la aviación. Con un ritmo vertiginoso, por orden del Estado, por orden de la autoridad, todas las puertas se abrieron a los investigadores. Se consiguió el éxito, el objetivo se alcanzó, se hicieron progresos asombrosos.

El objetivo era matar y destruir. Las autoridades estaban completamente convencidas. Si la guerra no hubiese ocurrido, la aviación todavía estaría pasando el rato en pobres y pequeñas talleres mecánicos, en los campos de alfalfa, y el Parlamento declararía que el país tenía otras cosas que hacer que no ocuparse de gente que pretende "envenenar nuestro precioso cielo de Francia, nuestro precioso cielo de Ile de France, nuestro maravillosos cielo de Paris-el cielo de la Patria, así puro y virginal, etc." [...].

La guerra fue el laboratorio infernal donde la aviación fue creada, perfectamente, exactamente, impecablemente.

La guerra hizo surgir también una dinastía de hombres del aire, para los cuales la temeridad, el coraje loco, el desprecio a la muerte, era su alimento cotidiano. "Ases" fueron bautizados.<sup>42</sup>

## **BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES HEMEROGRÁFICAS**

### **Bibliografía**

ALEGI, Gregory. A caccia di aeroplani. L'asso como sportivo nella prima guerra aerea. En: *Quaderni della Società Italiana di Storia dello Sport: Lo sport alla Grande Guerra*. Siena: Nuova Immagine, 2015.

BAHAMONDE MAGRO, Ángel. *Historia de España siglo XX: 1875-1939*. Madrid: Cátedra, 2000.

EDGERTON, David. *England and the Aeroplane: An Essay on a Militant and Technological Nation*. London: MacMillan Academic and Professional, 1991.

EJÉRCITO DEL AIRE. *Uso de la aviación en la guerra de Marruecos 1900-1927*, p.13. Disponible en: <<http://www.ejercitodelaire.mde.es/stweb/ea/ficheros/pdf/F08CC8B7EEC2D-343C1257A690039D1DE.pdf>>. Acceso el: 13 mayo 2015.

FERNÁNDEZ DE LATORRE, Ricardo. *Crónica del Madrid aeronáutico: La aventura del hombre en los cielos de la villa y su provincia, 1792-2002*. Barcelona: Lunweg Editores, 2003.

HISTORIA de la aviación española. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Aérea, 1988.

LE CORBUSIER. *Aircraft*. Milano: Abitare Segesta, 1996.

PUJADAS, Xavier; SANTANA, Carles. *L'Esport és notícia: historia de la prensa esportiva a Catalunya (1880-1992)*. Barcelona: Diputació de Barcelona, 1997.

ROLDÁN VILLÉN, Alfonso. La base aérea de Cuatro Vientos y sus unidades militares. En: *Cuatro Vientos. Un siglo de historia aeronáutica: XV Jornadas de Estudios Históricos Aeronáuticos*. Madrid: Fundación Aena, 2012.

SIMÓN, Juan Antonio. *La marea del deporte: fútbol y modernización en los orígenes de la sociedad de masas en España, 1900-1936. Tesis Doctoral-Universidad Carlos III de Madrid*, 2011.

### **Fuentes hemerográficas**

*Heraldo Deportivo*, 1915, 1916; *Gran Vida*, 1914, 1915; *El Mundo Deportivo*, 1914, 1916, 1917, 1918; *Madrid-Sport*, 1919; *La Nación*, 1918; *Stadium*, 1917, 1918.

- 
- <sup>1</sup> LE CORBUSIER. *Aircraft*. Milano: Abitare Segesta, 1996, p. 6.
- <sup>2</sup> MINISTERIO DE ESTADO. Sección de política. *Gaceta de Madrid*, Madrid, 7 agosto 1914.
- <sup>3</sup> BAHAMONDE MAGRO, Ángel. *Historia de España siglo XX: 1875-1939*. Madrid: Cátedra, 2000.
- <sup>4</sup> SIMÓN, Juan Antonio. *La marea del deporte: fútbol y modernización en los orígenes de la sociedad de masas en España, 1900-1936*. Tesis Doctoral-Universidad Carlos III de Madrid, 2011. PUJADAS, Xavier; SANTANA, Carles. *L'Esport és notícia: historia de la premsa esportiva a Catalunya (1880-1992)*. Barcelona: Diputació de Barcelona, 1997.
- <sup>5</sup> HISTORIA de la aviación española. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Aérea, 1988, p. 66.
- <sup>6</sup> EDGERTON, David. *England and the Aeroplane: An Essay on a Militant and Technological Nation*. London: MacMillan Academic and Professional, 1991, p.10.
- <sup>7</sup> EDGERTON, p. 14.
- <sup>8</sup> GALLEGO Y CASTRO, V. La aviación en la guerra. *Gran Vida*, Madrid agosto 1914, pp. 237-238.
- <sup>9</sup> *Ibidem*.
- <sup>10</sup> LA AVIACIÓN en la guerra. *Gran Vida*, Madrid, 1 nov. 1914, p. 327.
- <sup>11</sup> BAYO, Alfonso. El aeroplano en la guerra. *Heraldo Deportivo*, Madrid, 15 nov. 1916, p. 373.
- <sup>12</sup> BAYO., p. 374
- <sup>13</sup> CÓMO se evalúa la aptitud física de los candidatos a la aviación. *Heraldo Deportivo*, Madrid, 25 oct. 1916, p. 344.
- <sup>14</sup> VALLE, Franco. La Escuela Central de Aviación. *El Mundo Deportivo*, Barcelona, 26 sept. 1916, p.1.
- <sup>15</sup> DEL RIVERO, Ricardo. El Raid París-Madrid. *Gran Vida*, Madrid, 1911, pp. 143-146.
- <sup>16</sup> EJÉRCITO DEL AIRE. *Uso de la aviación en la guerra de Marruecos 1900-1927*, p.13. Disponible en: <<http://www.ejercitodelaire.mde.es/stweb/ea/ficheros/pdf/F08CC8B7EEC2D343C1257A690039D1DE.pdf>>. Acceso el: 13 mayo 2015.
- <sup>17</sup> HISTORIA de la aviación española, pp. 67-68.
- <sup>18</sup> ROLDÁN VILLÉN, Alfonso. La base aérea de Cuatro Vientos y sus unidades militares. En: *Cuatro Vientos. Un siglo de historia aeronáutica: XV Jornadas de Estudios Históricos Aeronáuticos*. Madrid: Fundación Aena, 2012, p.120.
- <sup>19</sup> FERNÁNDEZ DE LATORRE, Ricardo. *Crónica del Madrid aeronáutico: La aventura del hombre en los cielos de la villa y su provincia, 1792-2002*. Barcelona: Lunweg Editores, 2003, p. 120.
- <sup>20</sup> RUIZ FERRY, Ricardo. Escuela Nacional de Aviación. *Heraldo Deportivo*, Madrid, 5 dic. 1915, p. 232.
- <sup>21</sup> COREBO. Los centros de aviación. *El Mundo Deportivo*, Barcelona, 1 oct. 1914, p.1.
- <sup>22</sup> N.M. Hedilla en Barcelona. *El Mundo Deportivo*, Barcelona, 17 enero. 1916, p.1. Otra noticia sobre este tema M.F.C. La aviación en Barcelona. *El Mundo Deportivo*, Barcelona, 24 enero. 1916, p.1.
- <sup>23</sup> INAUGURACIÓN de una Escuela. *El Mundo Deportivo*, Barcelona, 21 feb. 1916, p.1.
- <sup>24</sup> *Ibidem*.
- <sup>25</sup> KINDELÁN, Alfredo. Factores que influyen en el éxito de los servicios aéreos. *Heraldo Deportivo*, Madrid, 5 abr. 1916, pp. 93-96.
- <sup>26</sup> *Ibidem*.
- <sup>27</sup> *Ibidem*.
- <sup>28</sup> MASFERRER, Narciso. El gran match. *El Mundo Deportivo*, Barcelona, 11 abr. 1917, p. 1.
- <sup>29</sup> JOSEF Suwelack. *Heraldo Deportivo*, Madrid, 5 dic. 1915, p.238.
- <sup>30</sup> EFE. Pegoud ha muerto. *Heraldo Deportivo*, Madrid, 15 sept. 1915, p. 131.
- <sup>31</sup> VÍCTIMAS de la guerra. *Gran Vida*, Madrid, oct. 1915, pp. 307-308.
- <sup>32</sup> *Ibidem*.
- <sup>33</sup> *Ibidem*.
- <sup>34</sup> STOP. Guynemer... *Madrid-Sport*, Madrid, 21 agosto 1919, p. 5.
- <sup>35</sup> HUGO. Curiosidades deportivas. *Madrid-Sport*, Madrid, 4 sept. 1919, p.6.
- <sup>36</sup> GARROS y Marchal. *El Mundo Deportivo*, Barcelona, 19 marzo 1918, p.2
- <sup>37</sup> ROLAND Garros. *El Mundo Deportivo*, Barcelona, 22 oct. 1918, pp.2-3
- <sup>38</sup> MUERTE del aviador Garros. *La Nación*, Madrid, 18 oct. 1918, p. 7.
- <sup>39</sup> LA MUERTE de Gilbert. *El Mundo Deportivo*, Barcelona, 22 mayo 1918, p. 3.
- <sup>40</sup> KINDELÁN, Alfredo. El sport aéreo en la guerra. *Stadium*, Barcelona, 5 mayo 1917, p. 294.
- <sup>41</sup> LEMAITRE. Con un moribundo. *Stadium*, Barcelona, 5 enero 1918, pp. 6-7.
- <sup>42</sup> ALEGI, Gregory. A caccia di aeroplani. L'asso como sportivo nella prima guerra aerea. En: *Quaderni della Società Italiana di Storia dello Sport: Lo sport alla Grande Guerra*. Siena: Nuova Immagine, 2015.
- <sup>43</sup> LE CORBUSIER. *Aircraft*. Milano: Abitare Segesta, 1996, pp. 8-9.