

## Vives Vich, Pedro

Igualada, Barcelona, 1858 - Madrid, 1938

Militar, combatiente en África y ministro de Fomento, considerado el padre de la aviación española.

Pedro Vives Vich nació en Igualada el 20 de enero de 1858, en una familia sin antecedentes militares (su padre era fabricante textil). En 1878 terminó sus estudios en la Academia de Ingenieros de Guadalajara, donde había ingresado con diecisiete años y donde siempre estuvo situado en el primer puesto de su promoción. Nada más salir de la Academia, una curiosidad innata que le duraría toda la vida le movió a viajar a París, para visitar la Exposición Internacional. Pasó sus empleos de teniente y capitán forjándose en el mando de tropas, en los regimientos 2.º y 4.º de Ingenieros. En 1881 fue destinado a Cuba, donde sirvió en la Comandancia de Ingenieros de Santa Clara, encargada de las obras de fortificación y castrametación y posteriormente en el 2.º batallón del Regimiento de Ingenieros de Cuba. En 1884 obtuvo una licencia para viajar por Estados Unidos, con idea de ponerse al día de los últimas aplicaciones técnicas a la industria, estancia que aprovecharía, entre otras cosas, para estudiar el sistema de tracción por cables subterráneos del famoso tranvía de San Francisco.

De regreso a la Península, Vives fue destinado a la Comandancia de Ingenieros de la provincia de Lérida. Allí estudió con detalle las posibles soluciones para acabar con la tradicional incomunicación del valle de Arán durante el invierno, una obra considerada por entonces como irrealizable. Casi cuarenta años después, sería el propio Vives, en su cargo de subsecretario de Fomento durante el Directorio de Primo de Rivera, quien impulsaría la construcción del túnel que solucionó para siempre el problema. En 1887 pasó a la Comandancia de Ingenieros de Málaga, donde se ocupó de las fortificaciones para la defensa de la plaza de Tarifa. En 1892, el ya comandante Vives diseñó un modelo de barracón de montaje rápido para alojamiento de tropas, que sería empleado con profusión en las campañas de África y que, con pocas modificaciones, se mantuvo en servicio en el Ejército español durante casi un centenar de años.

Un Real Decreto fechado el 17 de agosto de 1896 creaba el Servicio de Aerostación Militar en el Establecimiento Central de Ingenieros de Guadalajara. Como jefe se designó al comandante Vives, decisión en la que sin duda influyó su formación y afición a los adelantos de la técnica, por otra parte tan ligados tradicionalmente al Cuerpo de Ingenieros. Con las guerras de Cuba y Filipinas en su apogeo, las circunstancias no eran las más propicias para el desarrollo de una nueva unidad que necesitaba de un elevado presupuesto de material y equipamiento. Los primeros años fueron duros, pero la iniciativa y el tesón de Vives y sus colaboradores fueron venciendo las dificultades. Para estudiar los avances de la técnica, visitaron Alemania, Austria e Italia, donde comprobaron la superioridad del denominado «globo cometa» sobre el esférico. El propio Vives viajó frecuentemente al extranjero para formarse como piloto de globos, transmitiendo, ya en España, sus conocimientos a los demás oficiales.

Entre 1904 y 1907 se efectuaron las primeras prácticas de la Aerostación simultáneamente con el empleo de los aparatos en diversas maniobras militares terrestres. Los principales colaboradores de nuestro personaje fueron en esta época los oficiales de ingenieros Kindelán (ver biografía), Barrón, Paula y Rojas. Este equipo de hombres consiguió con su dinamismo y entrega

que la unidad desarrollara una intensa labor. El material alemán adquirido fue utilizado de forma intensiva, reparándose y perfeccionándose en los propios talleres alcarreños. Durante estos años continuó la ardua tarea de perfeccionar la formación del personal de la unidad, lo que permitió la creación del Batallón de Aerostación de Ingenieros y su envío a la campaña de Melilla de 1909, donde sufrió su bautismo de fuego. Sobre la personalidad de nuestro biografiado, en 1908 el jefe del Estado Mayor anotaba en su hoja de servicios: «Intelligentísimo, de gran cultura, duro al trabajo, animoso y entusiasta...». Sobre su proverbial capacidad de trabajo eran generales los comentarios entre sus subordinados, que comentaban sus jornadas de «30 horas al día los 400 días del año». Tras su ascenso a coronel a primeros de 1908 sería destinado a la Comandancia de Ingenieros de Ceuta, donde desarrolló una importante labor en la construcción y mejora de infraestructuras del Protectorado de Marruecos en aquella zona, sin desvincularse de la unidad de globos. Finalizada la campaña, Vives y Kindelán viajaron a Francia y Alemania, donde estudiaron el comportamiento de los diferentes modelos de dirigibles —el francés Astra<sup>1</sup> y el Zeppelin germano— y fruto de sus observaciones fue la decisión de adquirir el dirigible España (construido por el fabricante del Astra galo) por el Ejército. El aparato, que llegó a Guadalajara en mayo de 1910, gozó de gran fama y repercusión mediática en la época, apareciendo en numerosos reportajes de las revistas ilustradas. Estaba equipado con un motor Panhard de 104 CV y en su barquilla podían alojarse cinco tripulantes; tenía una autonomía de dos horas y un techo de vuelo de 1500 metros. En febrero de 1913 el rey Alfonso XIII, gran aficionado al automovilismo y entusiasta de la aviación, visitaría el aeródromo de Cuatro Vientos, efectuando un vuelo de 14 kilómetros a bordo del España, con Vives a los mandos del aparato.

Simultáneamente a estos acontecimientos, Vives fue nombrado director de la Academia de Guadalajara, donde dio un extraordinario impulso a la formación de los cadetes de Ingenieros, introduciendo toda clase de deportes —patinaje, tenis, fútbol, remo— y disponiendo además la agregación de oficiales a la unidad de globos para infundir un interés por la materia que después permitiera formar a los futuros aviadores. Todas aquellas actividades impulsadas por Vives sufrieron cierta incompreensión por parte de algunos sectores de la institución, aquellos tradicionalmente reacios ante toda innovación.

Cabe consignar que unos años antes, en 1905, y fruto de la colaboración de Vives con el deportista Juan Fernández Duro, también piloto de globos y primer español piloto de aeroplano, impulsor y gran propagandista de la aerostación y del automóvil en nuestro país, se había fundado el Real Aeroclub de España, bajo la presidencia de S. M. Alfonso XIII. Esta sociedad se destacó en la organización de las primeras carreras y competiciones de globos que fueron fomentando la afición y el conocimiento por estos artefactos en nuestro país. Sin embargo, pronto los avances de la técnica iban a experimentar un impulso decisivo cuando comenzaron a volar los primeros aparatos más pesados que el aire.

Tras las primeras experiencias —las de los norteamericanos hermanos Wright<sup>2</sup>, Blériot y Roland Garros en Francia, Santos Dumont y Loggorri en España, entre los años 1905 y 1911— el aeroplano empieza a desarrollar sus inimaginables posibilidades, que no pasaron desapercibidas para Vives y sus colaboradores. El 7 de marzo de 1911 comenzó la experimentación con aeroplanos en el seno de la Comisión de Material de Ingenieros. Vives, en su puesto de jefe de la Aerostación, también recibió el cargo de director de la enseñanza y experimentación. Propuso la compra de unos terrenos cercanos a Madrid, en Cuatro Vientos, para establecer lo que sería el primer aeródromo militar, y la adquisición de los primeros aparatos modelo Farman en Francia. En ese mes de marzo de 1911, el coronel Vives fue el primero,

dando ejemplo de su espíritu aventurero, en efectuar un vuelo, acompañando al aviador francés Mauvais. Tras un periodo de prácticas para formar a los primeros pilotos, comenzaron los vuelos en solitario. El 2 de julio obtuvieron el título de la Federación Aeronáutica Internacional (FAI) el capitán Kindelán y el teniente Barrón, que fueron los primeros militares en conseguirlo, precedidos del civil Benito Loygorri y del infante de Orleans.

Muy pronto el aeroplano experimentaría un desarrollo tecnológico sin precedentes. De los apenas unos centenares de inseguros y primitivos aparatos del inicio de la Gran Guerra, que combatían a tiros de pistola en 1914, se pasaría a los grandes combates aéreos protagonizados por los míticos ases de la aviación —Richtofen, Guynemer, Rickenbacker— con ametralladoras sincronizadas con el rotor principal. Finalmente los dirigibles demostrarían su inferioridad ante el fuego de la artillería antiaérea enemiga y sobre todo frente a los miles de aeroplanos puestos en servicio por los contendientes en las fases finales de la guerra.

Entre 1911 y 1912 se formaron cinco promociones de pilotos. Los componentes de la primera fueron todos oficiales del Arma de Ingenieros, los cuales serían profesores para los siguientes cursos. Vives participó personalmente acompañando a los alumnos en todas las prácticas de vuelo y continuaría haciéndolo frecuentemente en los siguientes cursos. A partir del primero, el curso de pilotos quedó abierto a oficiales de todas las armas. En junio de 1912 falleció el capitán Bayo en un accidente a los mandos de un Farman, el primer caído de la aviación española. El día 15 de febrero de 1913 se efectuó la primera actividad de cooperación de las fuerzas del aire de la escuela de Cuatro Vientos con otras terrestres, en las maniobras que tuvieron lugar en el puente de San Fernando del Jarama. La fuerza aérea estaba constituida por una escuadrilla y el dirigible *España*. Fue el espaldarazo definitivo para la obra de Vives: un Decreto de fecha 16 de abril de 1913 creaba el Servicio de Aeronáutica Militar, estableciendo que el aeroplano podía ser útil para «el servicio de exploración y otras actividades». Ese mismo día Vives era nombrado primer director de la Aeronáutica. Y el 14 de julio de 1913 efectuaron su primer vuelo de prueba dos escuadrillas, la primera de biplanos Farman y la segunda de Bristol, con Vives formando parte como observador a bordo de uno de estos aparatos. Aquellos pioneros de la aviación vivían inmersos en el espíritu deportivo que animaba a civiles y militares, en una época en que era frecuente ver en las revistas ilustradas dramáticas imágenes de aeroplanos de tela y madera convertidos en amasijos informes y automóviles accidentados en carreras que la mayoría consideraba locuras imprudentes.

En el mes de agosto de 1913 Vives viajó de nuevo a Marruecos, esta vez en comisión de servicio para estudiar en Tetuán las posibilidades de que la aviación militar cooperara con las operaciones que se preparaban contra El Raisuni. Una vez decidida esta intervención, se seleccionó como base un campo en Sania-Ramel, en Adir, en la margen izquierda del río Martín, que no ofrecía grandes facilidades para el vuelo, pero era el único disponible en la zona. A partir de entonces, se entraría en un ritmo frenético: el 18 de octubre se ordenó la formación de una escuadrilla para entrar en operaciones y el 25 de octubre estaba formada con ocho aviones para vuelo y cuatro de repuesto: cuatro biplanos Farman y cuatro Lohner, y cuatro monoplanos Nieuport, constituyendo la primera escuadrilla de combate del mundo. España fue la primera nación que emplearía la aviación como arma ofensiva de forma organizada, siguiendo el ejemplo de Italia, que había utilizado aeroplanos para reconocimientos y efectuado el primer bombardeo por un aparato aislado —el subteniente Gavotti, el 1 de noviembre de 1911— en sus operaciones contra los turcos en la olvidada Guerra de Libia de 1911-1912.

Todo el material y los componentes de la escuadrilla, así como el personal auxiliar, fueron trasladados de Algeciras a Ceuta en el transporte de la Armada *Almirante Lobo*, llegando a Tetuán el día 28 de octubre los primeros elementos y efectuándose el primer vuelo sobre territorio africano el día 2 de noviembre. El día 3 el coronel Vives ordenaba que se efectuara el primer reconocimiento aéreo y dos días más tarde el primer bombardeo aéreo, llevado a cabo por los capitanes Barrón y Cifuentes a los mandos de un Lohner. En aquellos momentos iniciales los aparatos iban equipados con cámaras fotográficas, visores y bombas Carbonit fabricados en Alemania y que en palabras de Vives eran superiores en muchos aspectos a los empleados por los franceses.

Los aeroplanos iban a mostrarse decisivos para el planeamiento de las operaciones, e incluso en los mismos momentos del combate, eliminando el factor sorpresa que el conocimiento del terreno proporcionaba a un enemigo agazapado en los escondrijos del Rif. Tanto el alto comisario en Marruecos, general Marina, como el general Fernández Silvestre, jefe de las operaciones, harían amplio y entusiasta uso del asesoramiento de Vives, empleando los aparatos reiteradamente, con el propio Vives volando como observador en muchas ocasiones. En una acción de apoyo logístico serían heridos de bala el teniente de Infantería Ríos Angüeso y el capitán de Ingenieros Barreiro, primeros condecorados de aviación con la Cruz Laureada de San Fernando. Pronto se establecerán nuevos aeródromos, uno en Arcila, otro en Larache a primeros de 1914 y finalmente, otro en Zeluán, para el sector de Melilla, lo que da idea del impulso que cobrará esa incipiente aviación militar en aquella campaña africana. En las campañas de los años veinte se establecerían media docena más de aeródromos, incluyendo una base de hidros en el Atalayón (Melilla).

Durante la guerra europea de 1914-1918 se suspendieron las operaciones en Marruecos. Son años en que es muy difícil contar con material procedente del extranjero, inmersas las potencias europeas en sus propias necesidades bélicas. Los aparatos se mantienen y reparan con los medios disponibles en los propios talleres de Cuatro Vientos. En agosto de 1915 se autorizó la convocatoria de una nueva promoción de pilotos. Pero el desgaste sufrido por los aviones en las escuelas y en las escuadrillas de África durante las operaciones no fue fácil de solucionar. Vives se empeñó personalmente en conseguir que algún fabricante nacional tomase la iniciativa de proyectar un motor de aviación. Por fin, tras multitud de pruebas, la casa Hispano-Suiza, que tenía una sede en Barcelona y otra en Guadalajara donde se fabricaban motores para automóviles y camiones, construiría un motor capaz de equipar un aeroplano diseñado por el capitán Barrón. Nacen así los aparatos Flecha, que se fabricarán en España y equiparán a las escuadrillas de África. Y ese mismo año, Vives elegiría en Cartagena una zona donde instalar la primera base de «hidroplanos» española en Los Alcázares, adonde llegarían los seis primeros aparatos tipo Curtis. Pronto se mostraría la conveniencia de contar con este tipo de aviones en un país con una extensa franja litoral, como había señalado el coronel Vives en su propuesta de adquisición. Al poder amarar, no precisaban de aeródromos terrestres, tan complicados de ubicar debido a la orografía y las dificultades de comunicación del teatro de operaciones africano.

El 14 de octubre de 1915 Vives fue cesado al frente de la Aeronáutica Militar, circunstancia que él mismo achaca a las envidias y la oposición de sectores militares a su persona. Pero los aviones siguieron desempeñando un importante papel durante las campañas de 1921-1927. El 15 de agosto de 1917 se daba otro paso más al crearse la Aviación Naval, estableciéndose una escuela en Cartagena y bases en Puntales (Cádiz), Ferrol y la propia Cartagena.

Tras una breve estancia en Cataluña, fue destinado nuevamente a petición propia a Ceuta en julio de 1915. Como jefe de Ingenieros del Territorio Occidental, recorrió el sector y dirigió numerosas obras de fortificación. En marzo de 1917 ascendía a general por méritos de guerra. Hasta el año 1921 permanecerá en la Península, en la Comandancia de Ingenieros de Aragón y como jefe del Servicio de Ferrocarriles. Tras el desastre de Annual sería llamado de nuevo a África, donde desempeñó el cargo de inspector de los Servicios de Ingenieros, ascendiendo a divisionario en noviembre de 1921. Desde ese puesto impulsó numerosos trabajos de fortificación, caminos, aguadas, telégrafos, hospitales y castrametación. Después desempeñaría el cargo de gobernador militar de Cartagena. En 1923 fue designado comandante general de Melilla. Durante su breve estancia en aquel cargo, Vives coordinaría eficazmente la actuación de la aviación, que continuó prestando destacados servicios e incrementando su importancia en las operaciones siguientes. Sin embargo, presentó su dimisión al no atenderse sus recomendaciones por un Gobierno que daba claras muestras de falta de decisión para culminar las operaciones militares. Años después, aquella larga guerra finalizaría tras la magna operación combinada que fue el desembarco de Alhucemas de 1925, donde actuaron conjuntamente globos y aviones de la Aeronáutica Militar y de la Naval, incluyendo hidroaviones de ambos servicios y efectivos españoles y franceses.

En la última etapa de su vida, Vives desempeñaría el cargo de subsecretario de Fomento (equivalente en esa época al de ministro, que se había suprimido) con el Gobierno de Primo de Rivera (1923-1930), dando de nuevo muestras de su actividad e iniciativa. Bajo su dirección e impulso personal se reorganizaron los servicios del ministerio. También puso las bases para mejorar la situación de la minería; se organizaron dos congresos internacionales de agricultura; se estableció un ambicioso plan de carreteras, se fundó la Renfe y se construyó la Ciudad Universitaria de Madrid; también se abrió el enlace directo Algeciras-Ceuta por vía marítima, el ferrocarril de Sarriá y la primera línea de metro de Barcelona.

Al estallar la Guerra Civil en julio de 1936 se hallaba en Madrid y ante el riesgo que corría por su doble condición de militar y político de la monarquía, se refugió en la legación de Noruega. Allí falleció el 9 de marzo de 1938 una de las escasas figuras señeras de la innovación tecnológica en la España del primer tercio del siglo XX y el fundador de la aviación española.

J. M. G. A.

#### Notas

1 Estaba basado en el aparato diseñado por el español Torres Quevedo, quien, a pesar del apoyo de Vives, no pudo encontrar financiación para fabricarlo en nuestro país.

2 Vives tuvo ocasión de volar con Wilbur Wright en 1909 durante una estancia en la escuela de vuelo situada en la ciudad francesa de Pau.