

Kindelán Duany, Alfredo

Santiago de Cuba, 13 de marzo de 1879 - Madrid, 14 de diciembre de 1962

General del Ejército español. Pionero de la aviación española, se formó en la Academia de Ingenieros de Guadalajara. Colaboró con Torres Quevedo en el diseño de un dirigible. Combatió desde el aire en Marruecos, cuyas Fuerzas Aéreas dirigió. Fue jefe del Servicio de Aviación y director de la Escuela Nacional de Aviación, estuvo al frente de la Jefatura Superior de Aeronáutica y de los Servicios de Aviación y fue miembro del Consejo Superior del Ejército y de la Junta de Defensa Nacional. Durante la Guerra Civil desempeñó el cargo de general jefe de las Fuerzas del Aire. Perteneció como numerario a la Real Academia de la Historia.

Ingeniero militar cuyos grandes conocimientos sobre la técnica de manejo de globos, dirigibles y aeroplanos hicieron de él uno de los pioneros de la aviación española. Descendía de una familia de militares irlandeses exiliados a Francia cuando a finales del siglo XVII triunfó el protestantismo en su país. Años más tarde, al producirse la Guerra de Sucesión, sirvieron de forma continuada en el Ejército español.

Nació el 13 de marzo de 1879 en Santiago de Cuba. Fueron sus padres Ultano Kindelán y Sánchez Griñán, comandante de Ingenieros, y Manuela Duany Montes. En 1881 abandonó la isla en unión de su familia y regresó a España, residiendo en diversos lugares hasta que en septiembre de 1893 efectuó su ingreso en la Academia de Ingenieros de Guadalajara, en la que en marzo de 1897 fue promovido a segundo teniente y de la que salió en el mismo mes de 1899 con el empleo de primer teniente y destino en el 1.º Regimiento de Zapadores Minadores.

Creado el Servicio Militar de Aerostación en 1884 en Guadalajara, dos años después fue puesto a su frente el capitán Pedro Vives Vich (ver biografía), a quien se le uniría el teniente Kindelán en abril de 1899 al ser destinado en comisión, convirtiéndose en su brazo derecho y sucesor. En 1900 realizó varias ascensiones cautivas en globo cometa.

En marzo de 1901 el teniente Kindelán fue destinado en plantilla a la Compañía de Aerostación y durante ese año formó parte de la Escuela Práctica de la Compañía de Aerostación, realizando ascensiones en globo cautivo y libre, hasta que causó baja en la Compañía en el mes de octubre y alta en el Batallón de Telégrafos, en Madrid.

Tomó parte en octubre de 1902 en las prácticas de la Compañía de Aerostación realizando varias ascensiones cautivas y dirigiendo una libre, volviendo a repetir estas prácticas en 1903 y 1904, siéndole confirmado en octubre del último año el título de piloto de globo aerostático.

Fue en este tiempo cuando colaboró estrechamente en la construcción del primer dirigible español con el ingeniero de caminos Leonardo Torres Quevedo, del que posteriormente se alejaría por divergencias. Torres Quevedo (1852-1936), destacado ingeniero y matemático, diseñó en 1902 un dirigible que construyó tres años más tarde con la ayuda del capitán Kindelán y al que dio el nombre de *España*. Entre otros inventos, fue el autor del transbordador que atraviesa las cataratas del Niágara y de varias máquinas de cálculo y control a distancia.

Ya con el empleo de capitán, obtenido en enero de 1905, Kindelán fue destinado al 1.º Depósito de Reserva de Ingenieros. En ese mismo año se elevó en globo libre hasta una altura de cinco mil metros para observar un eclipse total y participó en el Concurso de Aerostación Automovilista, ganando el premio de honor.

Fue autorizado en julio de 1907 a pasar a Guadalajara cuantas veces lo deseara para efectuar experiencias en el Polígono de la Compañía de Aerostación y en septiembre se le nombró para formar parte de una comisión que representaría a España en el Concurso Aerostático Internacional de la Copa Gordon Bennet y durante todo el año realizó diez ascensiones. La Copa Gordon Bennet, instituida por este editor y explorador, se había inaugurado en 1906 y se concedía a aquel equipo que a bordo de un globo consiguiera desplazarse a una mayor distancia del punto de despegue.

En octubre de 1907 le fue concedida al capitán Kindelán una Cruz al Mérito Militar con distintivo blanco por ser uno de los autores del proyecto de Red Óptica de Castilla y al mes siguiente Francia le otorgó el título de Caballero de la Orden de la Legión de Honor.

Don Alfonso XIII (ver biografía) le nombró en ese mismo mes de octubre de 1907 ayudante honorario y en ese año realizó ocho ascensiones en globo, cayendo en una de ellas al mar y siendo rescatado.

Recibió en 1908 una mención honorífica por ser uno de los autores del anteproyecto de la Red Óptica Militar de Galicia y seguidamente una segunda Cruz al Mérito Militar con distintivo blanco. En octubre representó a España en la reunión de la Federación Aeronáutica Internacional y de nuevo en la Copa Gordon Bennet celebrada en Berlín y a su regreso a España presenció en Meaux (Francia) los ensayos del aeroplano Wright.

En enero de 1909 viajó a Inglaterra, Francia, Alemania e Italia para hacer un estudio de los dirigibles y aeroplanos, realizando tres ascensiones en el primero de estos aparatos. Seguidamente pasó a estudiar en Pau (Francia) el aeroplano Wright y en agosto realizó en París las pruebas del dirigible construido por la casa Astra.

Continuó durante 1910 los viajes a Francia con objeto de realizar pruebas de dirigibles y adquirir tres aeroplanos con destino a Marruecos. Durante su permanencia en España intervino en Guadalajara en los ensayos de recepción y experimentación del dirigible *España*.

Destinado en diciembre de 1910 al Parque Aerostático de Guadalajara, en marzo del año siguiente se hizo cargo del aeródromo de Cuatro Vientos, donde se instaló la Escuela de Aviación Militar, y en julio obtuvo el título de piloto aviador. En este mismo año tomó parte en la experimentación del dirigible *España*, que pilotó en varias ocasiones.

En marzo de 1912 fue nombrado profesor de la Escuela de Aviación y en agosto asistió en Inglaterra al Concurso Militar Inglés de Aeroplanos y visitó varios aeródromos franceses. Durante este año llegaría a realizar cerca de quinientos vuelos pilotando aeroplanos.

Continuó interviniendo durante 1913 en la puesta a punto del dirigible *España*, que pilotó desde Guadalajara a Cuatro Vientos. Creado en febrero de dicho año el Servicio de Aeronáutica Militar, con las ramas de Aerostación y Aviación, en mayo pasó a formar parte de la plantilla de este último servicio, de cuya jefatura se hizo cargo al mes siguiente. Después de intervenir en el mes de octubre en la organización de una escuadrilla de aviones con destino a Marruecos y de establecer un aeródromo, entre los meses de noviembre y diciembre realizó vuelos de observación y reconocimiento en Marruecos, sufriendo el fuego del enemigo; por su relevante actuación sería recompensado con la Cruz de María Cristina y con la del

Mérito Militar con distintivo rojo, mientras la Armada le concedería la Cruz al Mérito Naval con distintivo rojo por sus servicios a bordo del contratorpedero *Proserpina*.

A la escuadrilla destinada a Marruecos al mando del capitán Kindelán pertenecían como pilotos los capitanes Alfonso Bayo Lucía (Estado Mayor) y Eduardo Barrón y Ramos de Sotomayor (Ingenieros), y los tenientes Alfonso de Orleans y Borbón (Infantería), Julio Ríos Angüeso (Infantería), Jenaro Olivie Hermida (Ingenieros), Antonio Espín y Luis Moreno Abella (Infantería), y el oficial primero de Intendencia Carlos Alonso Llera. Los observadores eran los capitanes Victoriano Castrodeza Vázquez (Estado Mayor), Carlos Cifuentes Rodríguez (Artillería) y Manuel Barreiro Álvarez (ver biografía), los tenientes Vicente Ruiz de Arcaute (Artillería) y Manuel O'Felan Correosa (Infantería de Marina) y el alférez de navío Pablo Mateo-Sagasta Pratosi. Pertenecía también a la escuadrilla el médico provisional Carlos Cortijo y Ruiz del Castillo.

Tras intervenir nuevamente en Marruecos en operaciones de reconocimiento y observación, y en bombardeos, en octubre de 1914 cesó en la dirección del aeródromo de Cuatro Vientos y en marzo de 1915 en la del Servicio de Aviación, siendo en mayo nombrado director en comisión de la Escuela Nacional de Aviación (ENA), que había sido creada en enero de 1913 bajo la dependencia del Ministerio de Fomento; se estableció en el aeródromo civil de Getafe y en mayo de 1917 pasó al Ministerio de la Guerra.

En enero de 1917 cesó en la comisión anterior y fue destinado al Estado Mayor Central en concepto de piloto aviador. Fue ascendido a comandante en junio de 1918 y destinado al Regimiento de Ferrocarriles, en Alcalá de Henares, pasó en septiembre al Ministerio de la Guerra y regresó al anterior destino en marzo de 1919, para volver al Ministerio en noviembre del mismo año.

Fue nombrado en mayo de 1921 para formar parte de la comisión encargada de redactar el Plan General de Comunicaciones Aéreas sobre el territorio nacional y fijar las bases y orientaciones para el Servicio de Aeronáutica Militar. En septiembre se le nombró profesor de la Escuela de Ametralladoras y Bombardeiros, en el aeródromo de Los Alcázares (Murcia).

Destinado en agosto de 1922 como jefe de las Fuerzas Aéreas de Marruecos, se incorporó en ese mismo mes a Melilla, cooperando a continuación en vuelos de bombardeo sobre el enemigo y en reconocimientos fotográficos.

En febrero de 1923 fue ascendido a teniente coronel y destinado al Servicio de Aviación, continuando al mando de las Fuerzas Aéreas de Marruecos y ejecutando numerosos vuelos. Resultó herido de gravedad el 5 de junio de ese año durante el combate que tuvo lugar para aprovisionar la posición de Tizzi Assa, por lo que se ordenó abrir juicio contradictorio para la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando, que no recibiría, pero sí una citación como «Distinguido», el empleo de coronel por méritos de guerra, al que renunciaría, la Cruz de Sufrimientos por la Patria y la del Mérito Militar con distintivo rojo. Hasta el mes de noviembre no fue dado de alta.

En septiembre de 1925 se incorporó a las Fuerzas Aéreas de Melilla, volviendo a intervenir en acciones aéreas de bombardeo y reconocimiento. Fue ascendido a coronel en noviembre de 1925, continuando en el Servicio de Aviación.

Una nueva condecoración se unió a las recibidas hasta entonces por acciones de guerra, la Cruz de María Cristina, por las operaciones realizadas entre agosto de 1924 y octubre de 1925, siéndole permutado el doble empleo de coronel que había recibido por una Cruz al Mérito Militar con distintivo rojo, que quedaría sin efecto al año siguiente al serle reconocido dicho empleo.

Creada en marzo de 1926 la Jefatura Superior de Aeronáutica, al mes siguiente el coronel Kindelán fue nombrado jefe de la misma, cargo que desempeñó durante los cuatro años siguientes, hasta que en marzo de 1930 tuvo que cesar al haber obtenido el empleo de general de brigada cinco meses antes, pasando a presidir el Consejo Superior de Aeronáutica. En 1928 había sido nombrado presidente de la Comisión Oficial del Motor y del Automóvil y consejero permanente del Consejo Superior de Aeronáutica.

La Jefatura Superior de Aeronáutica sería suprimida en enero de 1931, como consecuencia de la sublevación en el aeródromo de Cuatro Vientos un mes antes, siendo restablecida en el mes de mayo siguiente. El Consejo fue creado en abril de 1927, con dependencia del presidente del Consejo de Ministros, y sería sustituido en 1934 por la Dirección General de Aeronáutica.

Al proclamarse la República el general Kindelán presentó la dimisión de su cargo y solicitó y obtuvo el pase a la reserva, trasladándose a Francia y posteriormente a Suiza, donde trabajó para la empresa Saurer, fabricante de motores de aviación, quien en 1934 le nombró representante en España, lo que le permitiría colaborar con otros generales, entre ellos Emilio Mola, en la preparación de la sublevación militar del 18 de julio de 1936.

Nombrado jefe de los Servicios de Aviación y miembro del Consejo Superior del Ejército, organizó el transporte por aire a la Península de las tropas de Marruecos, y al estallar el alzamiento militar de 1936 pasó a formar parte de la Junta de Defensa Nacional, interviniendo en la elección del general Franco como *Generalísimo*. En mayo de 1937 fue ascendido a general de división y durante el resto de la guerra fue general jefe de las Fuerzas del Aire, cesando en este cargo en agosto de 1939 y siendo nombrado comandante general de Baleares.

En abril de 1940 obtuvo el empleo de teniente general y al mes siguiente se le nombró capitán general de Baleares y seguidamente de Cataluña, cesando en este último mando en diciembre de 1942 al ser nombrado director de la Escuela Superior del Ejército.

Conspiró contra Franco para reinstaurar la monarquía, motivo por el cual sería marginado y no se le tendría en cuenta al crearse el Ministerio y Arma de Aviación, por lo que continuó en la de Ingenieros.

En agosto de 1945 cesó como director de la Escuela Superior y quedó en situación de disponible, en la que permaneció hasta que en marzo de 1947 pasó a la de reserva por haber cumplido la edad reglamentaria.

En octubre de 1961 se le otorgó el título nobiliario de marqués de Kindelán y la Medalla Aérea. Perteneció a la Real Academia de la Historia desde 1945 como miembro numerario, fue un destacado escritor y habitual colaborador en la prensa, y recibió en 1956 el nombramiento de doctor *honoris causa* por la Universidad de Dublín. Falleció en Madrid el 14 de diciembre de 1962.

Poseyó las grandes cruces españolas de San Hermenegildo, al Mérito Militar (dos) y al Mérito Naval con distintivo blanco, y las extranjeras del Águila (Alemania), de San Mauricio y San Lázaro (Italia), de la Corona (Italia) y de San Benito de Avis (Portugal).

J. L. I. S.