

✠
DON JUAN JOSEPH MARTINEZ
nistrador, por S. M., de Corréos y
esta Ciudad, y su Partido.

Vaya
**CUADERNOS DEL
ARCHIVO GENERAL
DE CEUTA**
Correó
Gaugencia,
pliego al Excmo.
y Jinnica, otro
Cavallero



No. 18. CEU 77
esta parte del de Ceuta al fondo el itacho
que S. M. previene
son diez reales vellón por ca
os, siendo de su Real Servicio, y de Parti
reales de la misma moneda.

Parte de San Roque hoy noche de octubre

quatro y media de la madrugada

CUADERNOS DEL ARCHIVO GENERAL DE CEUTA



CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA
CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN Y CULTURA

Nº 23

2019 - 2020

Cubierta:

- Fondo: Orden de viaje extendida por el Administrador del Correo y Postas de San Roque para que un correo de a caballo, llevara pliegos de la Junta de Abastos de Ceuta a Manuel Godoy, que estaba al frente del Gobierno de Carlos IV, y a los ministros de Gracia y Justicia, José Antonio Caballero, y de Hacienda, Miguel Cayetano Soler, el 9 de octubre de 1804. AGCE, Libro de Actas de la Junta de Abastos 1801-1804.
- Pieza: Postal de la batería de Salvas y almacén de Abastos, en el actual paseo de la Marina Española. Foto Rapide, edición Papelería Española, Ceuta. Col. Particular.

Edita y dirige:

Archivo General de Ceuta

Maquetación e impresión:

Ceuta Azul, S. L.

Tirada: 350

I.S.S.N.: 0214-4883

Depósito Legal: CE- 91/1989

Precio: 10 €

ÍNDICE

ESTUDIOS

- Un dibujo desconocido de la Bahía de Benzú en 1860 y su aportación a la arqueología medieval de Beliunes**
CARLOS GOZALBES CRAVIOTO 9
- Una versión popular marroquí de la conquista de Ceuta por los portugueses**
ANTONIO CARMONA PORTILLO 27
- Imagen inédita de un cuadro del Asedio de Ceuta con representación de la Virgen de África**
GABRIEL MARÍA FERNÁNDEZ AHUMADA 41
- Los secretos que pueden esconder las paredes del Santuario de Nuestra Señora de África**
JOSÉ LUIS GÓMEZ BARCELÓ 83
- El Papel desempeñado por el ingeniero militar José Fernández de Olarte en el ataque a la plaza de Tánger y la operación de ayuda a Marruecos entre 1790 y 1792**
MARILÓ POSAC JIMÉNEZ 97
- Bandoleros en la frontera: los valientes**
JOSÉ ANTONIO ALARCÓN CABALLERO 161
- La primera «cautelosa advertencia» de cruzar el Estrecho en aeroplano se hizo desde la Escuela de aviación de Los Barrios**
FRANCISCO JAVIER SÁNCHEZ LLADÓ
JOSÉ A. CLAVIJO PECINO..... 249

**Mariano Bertuchi y los sellos turísticos (1932-1937)
para Marruecos. Turismo, correo y filatelia**

JOSÉ MARÍA HERNÁNDEZ RAMOS 277

**Diario de un tripulante del “España nº 5”.
Desembarco en Sidi Ifni, abril/junio de 1934**

RICARDO BARCELÓ SÁNCHEZ 347

LA PRIMERA «CAUTELOSA ADVERTENCIA» DE CRUZAR EL ESTRECHO EN AEROPLANO SE HIZO DESDE LA ESCUELA DE AVIACIÓN DE LOS BARRIOS

Francisco Javier Sánchez Lladó
INVESTIGADOR INDEPENDIENTE

José A. Clavijo Pecino
INVESTIGADOR DE HISTORIA DE LA VILLA DE LOS BARRIOS

Planteamiento

En la segunda quincena de abril de 1911, una Sociedad francesa establecida en Algeciras, inaugura una escuela de aviación en la bahía de Algeciras. También, en este mismo año, se quiere celebrar el raid aéreo Málaga-Gibraltar-Ceuta. Ambos con la «cautelosa advertencia» de llegar a Ceuta. Aunque, en esos años, las distancias alcanzadas por los aeroplanos eran de algo más de 400 km, pero sobre suelo. Como puente, ¿qué zonas se utilizarían para cruzar el Estrecho en aeroplano?

Su justificación

Las referencias del «Arte de volar» y navegar por el «Océano del aire», términos acuñados en el novedoso mundo aeronáutico, llevan a la intención de sobrevolar el Estrecho, por primera vez, con medios más pesados que el aire. Unir Inglaterra con el Continente en aeroplano, se realizó por primera vez, en julio de 1909. Después de la Conferencia de Algeciras de 1906, se había abierto la posibilidad de unir Europa con Marruecos, en aeroplano.

Objetivos

Como objetivos específicos, concretar la ubicación del campo de aviación en Los Barrios, en la bahía de Algeciras, y los terrenos para aterrizar en el término municipal de Ceuta, tomando como referencia el raid París-Madrid. Como generales, por qué se pospuso el raid malagueño en varias ocasiones.

Desarrollo

1. INTRODUCCIÓN

El «arte de volar», o desarrollo de la navegación aérea, surge de la necesidad de penetrar en el medio desconocido, como era el «Océano del aire», -término que se tomó por la similitud de la navegación del submarino-, para el estudio del mismo y prever la climatología. La penetración en el medio se convirtió en navegación, ya que las habilidades de los «pilotos aero-nautas» les llevó a navegar largas distancias por niveles estables, en las “alturas” del «Océano del aire». Pero, ¿qué conllevó y a qué dio origen, el conocimiento del «Océano del aire»?...

2. CON MEDIOS «AERO-NAUTICOS» SE INICIA EL ESTUDIO DEL «OCÉANO DEL AIRE». NAVIGACIÓN Y EL DERECHO

La navegación por el «Océano del aire», iniciada con las aeronaves más ligeras que el aire, (aero-navegación), evolucionaba a merced de las condiciones meteorológicas y climatológicas que iba encontrando en su camino, combinada con las habilidades del piloto en el uso del gas, como medio ascensorial, y del lastre, como medio compensador de altitudes, para controlar la navegación, ayudado por los instrumentos indicadores atmosféricos en altura, se relaciona con las siguientes manifestaciones aeronáuticas:

- 1898.- Se funda el Aero-Club de Francia
- 1902.- En la 3ª reunión de la Comisión Internacional para la Aerostación Científica¹, (CIAC), celebrada en Berlín, España inicia su participación.

1. La CIAC fue creada para la coordinación internacional de las observaciones a niveles altos de la atmósfera y sus estudios asociados, apoyada por la Organización Meteorológica Internacional.

- 1905.- En mayo, se inaugura el Real Aero-Club de España, (RAeCE).
- 1905.- Acta fundacional de la Federación Aeronáutica Internacional, (FAI).
- 1909.- Primera exhibición Internacional de Locomoción aérea celebrada en París

El establecimiento de estas organizaciones favorece la aparición de pautas para desarrollar un código aéreo que ponía a la aerostación frente al derecho, introduciendo el principio de libertad de la atmósfera y el reglamento aéreo, inicialmente para los más ligeros que el aire.

Con la aparición del aeroplano, que aventajaba a los globos en maniobrabilidad, estas pautas tuvieron que adaptarse al nuevo «arte de volar», de los más pesados que el aire.

3. PASO DEL ESTRECHO DE CALAIS EN AEROPLANO

El 13 de julio de 1909, Bleriot, piloto francés, realizaba la prueba establecida por el Aero Club de Francia, recorrer en línea recta la distancia mínima de 40 km en un aeroplano en seis hora. Recorrió esta distancia, entre Etampes y Chevelly, cerca de Orleans, en menos de una hora. Varios controladores del Aero Club, seguían en automóvil, el vuelo del monoplano. (Blasco. 1909: 2)

Las dificultades de pasar el Canal de la Mancha, en aeroplano, eran descritos por la prensa como un evento novedoso y nada sencillo.

Cuatro son ya los aviadores que se preparan para realizar la peligrosa travesía [...]. Todos los que pretenden hacer la travesía han realizado vuelos de mayor distancia con gran facilidad. Ahora los peligros y las dificultades aumentan por las circunstancias de volar sobre el mar, donde a la caída puede seguir el riesgo de un naufragio. También hay que contar con las diversas corrientes de los vientos que dominan en el Paso de Calais. (Ibídem, 1909: 2)

A los pocos días, el 25 de julio, este aviador realiza la travesía del canal de la Mancha, optando al premio ofrecido por el *Daily*

Mail, adelantándose así a las tentativas del aviador Lathan de cruzar el canal en aeroplano. (España Automóvil, 1909: 165-167)

La revista *España Automóvil* (1910: 136), con el título: “*Los grandes viajes aéreos: Un admirable vuelo de Rolls*”, da la noticia de haberse realizado la travesía del canal de la Mancha, por el aviador Rolls, en el sentido contrario al realizado por Bleriot, es decir, desde Inglaterra a Francia, y, posteriormente, regresando a Inglaterra; siendo la primera vez que se realizaba el viaje de ida y vuelta. Tardó cuarenta minutos, en la ida, y cuarenta y dos, en la vuelta.

4. RAID AÉREO MÁLAGA-GIBRALTAR-CEUTA

Las experiencias que se venían desarrollando con la navegación en globo, por el Mediterráneo, no contemplaban acercarse a las históricas columnas de Hércules, puesto que aún no se había conseguido dirigir el globo a voluntad del piloto aeronauta.

El desarrollo de la actividad aeronáutica se da a conocer a la sociedad por las publicaciones aparecidas en la prensa. Referidos a España, antes de establecerse la primera Escuela de aviación civil, ya se habían realizado diversas exhibiciones aéreas por la península y en sus islas adyacentes. Uno de esos lugares fue en Málaga, el 29 de agosto de 1910, con la inauguración de la “*Semana de Aviación*”. Participaron dos aviadores, Mollien y Jullerot, con dos aeroplanos (González-Granda, Tomo III, 1992: 142).

El comité que organizó las fiestas de aviación en esta localidad mencionada, prepara un concurso internacional en el que tomarán parte aparatos de diversos sistemas -diseños de aeroplano-. Como anuncio de la idea de llevar el nuevo medio de transporte que representaba la locomoción aérea, “se pretendía que la ‘máquina de volar’ entrara en Marruecos, por primera vez, la segunda quincena del mes de enero próximo”, cruzando el Estrecho sin abandonar territorio español, una vez que se consideraba a Algeciras como la cuna del nuevo estado político internacional de Marruecos, (Rodríguez de Celis, R. 1910: 1)

En la revista *El Guadalete* (1910: 2) con el titular: “*Raid Málaga-Gibraltar-Ceuta*”, se publica la siguiente noticia:

Ya hemos dado noticia de la gran fiesta internacional de aviación que se verificará en Málaga. [...] pero el 'clou' [Sic] del gran concurso de enero será la travesía de Málaga-Gibraltar-Ceuta, que ofrece el gran aliciente de pasar en aeroplanos, por primera vez el estrecho [Sic] con estas naves aéreas y de pisar los aviadores, por vez primera, también, la tierra africana. El raid se hará en dos escalas, a saber, descendiendo en Gibraltar, y remontándose para descender nuevamente en Ceuta.

Pero en Gibraltar no había campo de aviación, solamente un hipódromo de finales del siglo XIX, en donde se realizaban carreras de caballos. (Regueira Ramos, J.; 1997). Actualmente, en ese lugar, se encuentra parte de la pista de vuelo del aeropuerto gibraltareño.

En la revista *España Automóvil* (Ruiz Ferry, 1910: 298), publica con el titular: "*Interesante iniciativa malagueña*", un artículo del que se trasladan las siguientes referencias:

Entre los proyectos del Real Aero-Club, [...] el proyecto de concurso internacional de aviación que todos los elementos de valía de Málaga tratan de llevar a la práctica bajo inmejorables auspicios. El circuito que proyectan es Málaga-Gibraltar-Ceuta-Málaga, y cuenta ya con el patronato de S.A. el Infante Don Carlos de Borbón, y entre los trabajos que realiza en Madrid el concejal malagueño Sr. Ponce de León [...]. El proyecto tiene un interés nacional, pues se trata, en síntesis, de que el pabellón hispano sea el primero que penetre en Marruecos atravesando por el aire el Estrecho de Gibraltar. [...]. Parecería más lógico que en este circuito se sustituyera Gibraltar por Algeciras. No solamente sería éste el verdadero circuito español, sino que sería una ratificación del criterio que inspiró a los organizadores de aquella Conferencia diplomática allí celebrada.

¿Era suficiente con el hipódromo de Gibraltar? ¿Se consideraba la posibilidad de preparar unos terrenos, para la aviación, en el Campogibraltareño? Una de las razones para cambiar Gibraltar por Algeciras, era desde el punto de vista de la topografía respecto a la plaza inglesa.

5. ¿ESCUELA DE AVIACIÓN EN EL CAMPO DE GIBRALTAR?

Noticias referidas a Algeciras se dan a conocer en *El Guadalete* (Morilla; 1911: 2) con el título: “*Escuela de aviación en Algeciras*”, con la publicación de unas notas sobre la novedosa Escuela de aviación que se quiere abrir en el Campo de Gibraltar, a pocos pasos de la bahía. La promotora era una Sociedad francesa, relacionada con *Banque de l’Automobile et de l’Aviation* propietaria de la patente Hanriot y de la Escuela de aviación en *Reims-Betheny*, en la región francesa de Champagne. El aeroplano estaba avalado por los éxitos obtenidos en raids aéreos, en particular el de Dijon, de 1910.

Además, la Sociedad promotora traía las intenciones de: abrir otra Escuela en Melilla y establecer un Casino Balneario, en la ciudad de Algeciras. Por otro lado, la prensa, como exclusiva, publica que los oficiales españoles obtendrían el título de piloto, en dicha Escuela; supervisados y autorizados por el Aero-Club de Francia, en lugar de tener que desplazarse a Pau (Francia), para obtenerlo.

El periódico *La Correspondencia de España* (1911: 4), en el apartado *Información de Provincias*, con el título: “*Escuela Nacional de Aviación-Kursaal, inauguración*”, se publica una nota de la inauguración, tanto del Kursaal como de la Escuela, la cual tendría lugar en el futuro próximo mes de abril.

6. LOCALIZACIÓN Y UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE LA ESCUELA DE AVIACIÓN

Para localizar la Escuela de aviación en la geografía Campogibraltareña, se consideraron las siguientes notas de prensa: El campo de aviación que se está preparando en una gran explanada, en el campo de Guadalcorte (Sic), junto al río Palmones. El campo de aviación, a cinco kilómetros de Algeciras, en la gran llanura de los Barrios; y, la inauguración del aeródromo de Los Barrios, situado a seis kilómetros de la ciudad, en donde estaba situada la Escuela de la Sociedad francesa constructora del Kursaal.

Una vez delimitada la zona, la posibilidad de concretar en dónde estuvo ubicado el campo de aviación, con su hangar, era básico

para interpretar las fotografías de la época utilizadas, que “decían” que había un campo de aviación con hangar, y evitar confundir ese campo de aviación, con otro aeródromo provisional, que se preparó después del año 1935; distantes, aproximadamente en línea recta, un kilómetro, (ver Anexo, Imagen 1).

El contenido del Punto 6º, de la Sesión pública ordinaria, del Libro de Actas de la Sesión de Plenos del Ayuntamiento de Los Barrios, da la referencia necesaria para la ubicación del campo de aviación, del que se trasladan las siguientes líneas:

Seguidamente se dio cuenta por lectura de una instancia inscrita por D. Jorge Croisé D’Ancourt, súbdito francés domiciliado en Algeciras y representante de la Sociedad Francesa de Aviación, su fecha diez y seis de los corrientes por la que manifiesta que deseando establecer una escuela de aviación en este término municipal, y sitio denominado vega de Palmones a cuyo efecto tiene tomados en arrendamiento algunos terrenos, y necesitando para completarlos la parte de marismas que de la propiedad de esta Corporación linda con los mismos solicitaba la cesión temporal de dicho terreno [...]. (González Bustos, 1911: 83-84).

Mencionar Palmones era relacionarlo con la Vega del río, -también conocido como río de las Cañas-, una *aldea o caserío*, un *camino*, una *Cañada Real* y un *Paso a nivel* al camino de hierro.

En la imagen titulada “Llegada de un tren a las inmediaciones del aeródromo”, publicada en la revista *PIONEROS* (Lavín Bordas, 2016: 241), se percibe el tránsito de los pasajeros desde el tren hacia el aeródromo. El punto 40, del apartado: Paradas-Accidentes, del libro: Ley de Policía de Ferrocarriles, dice: “Salvo los casos de fuerza mayor, los trenes no podrán parar, sino en estaciones, apartaderos o apeaderos señalados en el servicio de los viajeros y mercancías”, (Ministerio de Fomento, 1902: 178). Ambas referencias han facilitado, relacionar los pasos a nivel ferroviarios con el evento aeronáutico, en el término municipal de Los Barrios.

7. CAMINO A LA ALDEA. PASOS A NIVEL DEL F. C.

Del trazado del ferrocarril, surge la necesidad de la definición de pasos a nivel para no cortar el tránsito por caminos o servidumbres de paso, tanto particular, como público. De los ocho pasos a nivel en el término municipal, son de interés tres de ellos. El Paso a Nivel de servicio público con casilla N° 4: “[...] cruza la vía en un punto de nivel kilométrico 166,184 distante 6 metros de la Cañada Real” (Servidumbre de paso en Los Barrios, 1893: 3-4). El Paso a Nivel N° 5 de servicio particular, se justificaba porque “Existe una vereda que de la venta y cortijo del Carmen se dirige a Palmones atravesando la Calzada Real a 125 metros por el lado de la izquierda de la vía. [...] para lo cual proponemos el establecimiento de un paso a nivel kilómetro 166,968, punto de cruzamiento de la vereda con el ferro-carril” (Ibídem: 4-5). Y el Paso a Nivel de servicio público con casilla N° 6, Camino de Los Barrios a Palmones: “El cruzamiento con el ferro-carril se verifica en el kilómetro 167,174 en un pequeño desmonte a media ladera [...]” (Ibídem: 5-6).

Los tres pasos a nivel y el camino de Los Barrios a Palmones se han identificado en una orto-imagen de la vega de Palmones (ACECAF, 1946)

8. HANGAR DE LA ESCUELA DE AVIACIÓN

Para poder delimitar el campo era necesario ubicar el hangar de la Escuela de aviación Hanriot en la vega del río Palmones. La ubicación se hizo, al identificar una arboleda de una imagen de la época, en la orto-imagen (Ibídem). Las referencias identificadas sobre la orto-imagen ha permitido hacer una estimación aproximada de las dimensiones del campo de aviación; estas eran de 700m*200m.

¿Qué dimensiones tenía el hangar? Para ello, se relacionó una imagen del hangar que contenía al aeroplano, con las dimensiones del mismo, (Op. cit., 2016: 244), dando unas dimensiones aproximada de longitud y anchura de 16m*13m. El aeroplano tenía unas dimensiones de longitud y envergadura de 8m*9,2m. Comparando ambas, se puede considerar que el hangar tenía capacidad para albergar un aeroplano Hanriot preparado para volar.

9. INAUGURACIÓN DE LA ESCUELA DE AVIACIÓN

En la revista *La Ilustración Artística* (1911) con el título: "*Algeciras. La Escuela de Aviación*", hace referencia a los inicios de la Escuela, descritos según las siguientes líneas:

Junto al poblado Palomares [Sic], a cinco kilómetros de Algeciras, y en un vasto terreno inmediato a la bahía, una compañía francesa ha montado una escuela de aviación, dotada de todos los elementos necesarios que la ponen a nivel de las mejores establecidas en el extranjero, y que es la primera creada en España [...]. El aviador L. Chassagne [Sic], miembro del Aero-Club de Francia, realizó dos magníficos vuelos; [...]. La misma compañía que ha establecido la Escuela de Aviación ha construido el Kursaal balneario con todas las comodidades [...]. El balcón terraza de este grandioso edificio está sobre el mar y desde él se domina una magnífica vista: Ceuta, el estrecho de Gibraltar, La línea, San Roque, el Puente [Mayorga]; el Campamento y la pintoresca bahía de Algeciras [...].

También en el periódico *La Vanguardia* (1911: 10) se publica con el título: "*Se ha inaugurado en Algeciras la Escuela de Aviación*", la siguiente noticia:

Se ha inaugurado en Algeciras con gran brillantez la Escuela de Aviación. Calcúlese que llegaron allí, con tal motivo, más de 8.000 viajeros, en su mayoría ingleses [...]. En los vuelos sucesivos se proponen los aviadores dar la vuelta al peñón de Gibraltar. También tratarán de llegar a Ceuta. Cuando esto se verifique el general Alfau invitará a presenciar los vuelos a los cadíes de Anghera. También se ha inaugurado el Kursaal, con baile.

¿El aeroplano, una vez cruzado el Estrecho, aterrizaría en la región de Anghera? ¿Esa zona montañosa reunía condiciones para descender en aeroplano?

10. REGIÓN DE ANÿRA Y EL LÍMITE DE CEUTA

Una descripción acorde con la demográfica está publicada en el *Boletín Oficial de la Zona de Influencia Española en Marruecos* (Nº 21,1914: 100-136) con el título; “*La kabila de Anÿra*”², del que se traslada el párrafo siguiente:

La kabila de Anÿra linda por el N. con el Estrecho de Gibraltar, por el O. con la bahía de Tánger y la kabila de El Fahs, por el S. y SO. con esta kabila y la de Uadrás, por el S.E. con la kabila del Hauÿ, en sus dos fracciones, [...], y por el E. y NE. con el Mediterráneo y el campo exterior de Ceuta. Se halla dividida en tres fracciones. [...], y el *Hait el Gaba*, que llega hasta los límites de Ceuta.

Una breve descripción del origen del campo exterior de Ceuta, más allá de los intereses internacionales manifestados por Inglaterra, Francia y Estados Unidos, anteriores al año 1840, son los hechos del año 1848, publicados con el título: “*TAURA*³ o *Isla del Perejil*”, del que se trasladan las siguientes líneas:

En el año 1848, algunos anÿreños levantiscos llevaron a cabo actos de hostilidad contra Ceuta. El General Narváez, presidente a la sazón del Consejo de Ministros, entabló una enérgica reclamación al sultán⁴, exigiendo, para evitar la repetición de semejantes hechos, una rectificación de fronteras y la delimitación de la zona neutral de aquella plaza. [...] y, sin grandes dificultades se fijó la zona polémica, atribuyendo a España el dominio hasta Jadú. (*Ibidem*, Nº 22, 1914: 173).

De la descripción geográfica y zonas de defensa, se menciona la línea que marca la zona neutral y el término de la kabila de Anÿra,

2 “Nótese bien que no escribimos Anghera, ni Angera, ni Anjera, como vemos en periódicos, libros y publicaciones oficiales. Esas transcripciones se ajustan exactamente al valor de las letras en alfabetos exóticos, pero de ningún modo a la fonética de nuestro abecedario.” (*Ibidem*. NOTAS. Pág. 129)

3 “El islote que los indígenas llaman Taura y nuestras cartas, isla del Perejil” (Sic) (*Ibidem*, Nº 22, 1914: 172)

4 Sultán Muley Abderrahman (*Ibidem*, 1914: 173)

que por el tratado del 26 de abril de 1860, había siete guardianas (Sic), -puestos fronterizos de control-. El primero de ellos se halla cerca del arroyo de las Bombas, en el lugar conocido por El Tarajal, «Auiats» (Ibídem, 1914: 164).

Una descripción más breve, de esta región, se publica en la revista *La España (Madrid 1848)* (1860: 4) con el título: “*La provincia de Anghera*”, título que toma del periódico gibraltareño “*Gibraltar Chronicle*”, dice: “La Provincia de Anghera [...] es un conjunto de montañas que forman un cuadrilátero cuyos ángulos son: Tánger, Ceuta, Tetuán y Ain-Ghedida, (especie de parador de transeúntes) [Sic] como a mitad de camino entre Tánger y Tetuán [...]”.

¿Habría que recurrir a lugares próximos a las playas del Mediterráneo, dentro del municipio de Ceuta, para poder descender en aeroplano? Un lugar ya utilizado, como acampada, era el llano de las playas de El Tarajal, camino de Ceuta a Tetuán, siguiendo la costa del Mediterráneo. Próximos a Tetuán, uno de los ríos que acompaña a este camino es el “*Uad⁵ el Jemís*”, que en su desembocadura recibe el nombre de “*Uad Martín*” o “*Martil*” (Sic), y sirve de puerto a Tetuán, (Op. cit. N^a 22; 1914: 166).

11. ¿CÓMO PARTICIPÓ LA SOCIEDAD GIBALTAREÑA ANTE LA NUEVA TENDENCIA EN LA BAHÍA?

Se publica en la prensa de Gibraltar: *Gibraltar Chronicle and Official Gazette* (1911) con el título “*La inauguración de la Escuela de aviación*”, del apartado Aviación, se trasladan las siguientes referencias (traducidas):

La exhibición de aviación de mañana en Los Barrios, se inicia con un vuelo a las 2 p.m. El vuelo es para dos personas, según figura en el programa [...]. Habrá un servicio especial de vapor y tren en conexión con la exhibición de Aviación. Los vapores saldrán de Gibraltar [...] y para el viaje de regreso, los trenes saldrán del aeródromo de Los Barrios [...]. No debe olvidarse que en donde se

5 Río.

detienen los trenes especiales, para el aeródromo, está a cierta distancia pasada la estación de Los Barrios.

También (traducidas) se trasladan algunas de las referencias publicadas, días después en el *Gibraltar Chronicle and Official Gazette* (1911), con el mismo título anterior, son:

En la carrera de despegue recorrió unas 200 yardas⁶ [...]. El coste de un vuelo (para un pasajero) era de 20 libras, según dijo el comandante Mr. Croisé d'Ancourt, oficial francés, responsable de la Sociedad [...]. Una vez finalizado el vuelo, Mr. Chassagne comentó que podría haber estado volando durante tres horas; se podría haber volado a Ceuta [...]. La gerencia quería acercarse al 'Peñón', pero recibió un telegrama, el sábado por la noche, del Ministerio de la Guerra se les prohibía dejar aparcadas las aeronaves dentro de las tres millas, como límite de Gibraltar [...].

12. REFERENCIAS AL CASINO-BALNEARIO KURSAAL

La Sociedad francesa solicitó establecer un Casino Balneario y unas casetas de baños en la ciudad de Algeciras. La zona elegida era aledaña al Hotel Reina Cristina, residencia de la mayoría de los participantes en la mencionada Conferencia Internacional de 1906. Tal solicitud daba origen al "*Proyecto del Casino Balneario de Algeciras*" (1910), de 20 de diciembre, siendo el peticionario Jorge Croisé d'Ancourt y el arquitecto, Santiago Sanguinetti⁷. De la descripción y situación, se trasladan las siguientes referencias:

Se emplazará el pabellón en terrenos del municipio y de la zona marítima de costa de distancia a 118 metros al Norte de la Torre caída, donde termina un murete de contención, ocupando un rectángulo que medirá 48 metros de largo en el frente del mar, por 15 metros de ancho. La orientación de aquel frente será aproximadamente la del Paseo de la Conferencia distando el lado próximo a éste, 5 metros del borde de la zona afirmada en cuyo espacio también se

6 Equivalen a 180 metros.

7 Santiago Sanguinetti pasó a ser el arquitecto de la ciudad de Ceuta.

construirá una avenida también afirmada 4 mts de anchura contenida del lado de la mar por un muro de 4 mts de altura (sobre el cero de pleamar) [Sic] el cual servirá de asiento al frente de tierra (Oeste) del pabellón. Este que será de una planta a nivel de cresta del muro, se construirá con elementos de madera y hierro que dividirán el área ocupada en cuadrados de 4 mts de lado [...]. (Sanguinetti, 1910, Caja 5462- Expte. 2).

13. FINALIZA EL «ARTE DE VOLAR» EN PALMONES

En el apartado: de Andalucía, *La Correspondencia de España* (1911), con el título “*Fiesta suspendida*”, aparece publicada la siguiente noticia: “A causa del fuerte viento reinante y de las ligeras lloviznas que han caído en el día de hoy, ha sido suspendida la segunda fiesta de aviación. También se suspendió el servicio de trenes para la estación de Los Barrios”

Días más tarde, *La Correspondencia de España* (1911), con el título “*No hay aviación*”, publica la siguiente nota: “La Escuela de aviación desaparece de Algeciras; mañana embarcarán los monoplanos Blériot para Marsella, siendo muy lamentable la pérdida de este elemento de cultura. La Sociedad propietaria francesa cesará en la posesión del Kursaal”.

¿Realmente, a dónde se trasladaron? Se publica en el libro *Un siglo de Papel 1901-2000* (2000: 6), con el título: “*El piloto Chassagne enseña a volar en Los Barrios y Jerez*”, presenta un resumen del festival aéreo en los Llanos de Caulina (Jerez), del que se trasladan las siguientes referencias: “Los días 18, 19 y 20 de junio, en Los Llanos de Caulina, tuvo lugar la fiesta de aviación de Jerez [...]. Allí fueron instaladas unas tribunas para que el público pudiera presenciar los vuelos sin peligro alguno, [...]. Desde Cádiz, el Puerto de Santa María y Sanlúcar se desplazaron numerosas personas ávidas de conocer los vuelos de primera mano”. Es decir, su traslado fue a Jerez, para participar en las fiestas de aviación de esta localidad; por lo que en lugar de dirigirse a Marsella lo hicieron a Cádiz.

14. RAID PARÍS-MADRID SE REALIZA EN MAYO

Inicialmente el Raid malagueño se pretendía celebrar durante la segunda quincena del mes de enero de ese año 1911, pero nada se sabe. En *El País (Madrid. 1887)* (1911: 2), en la columna: “*De aviación: El «raid París-Madrid»*”, publica la siguiente noticia:

Bajo el patronato y dirección del Aero Club de España, y con el concurso del Real Automóvil Club de España, se organiza por el diario *Le Petit Parisien*, el raid de aviación París-Madrid, en su sección española de la frontera a Madrid, y, a fin de atender a su realización y asegurar el concurso y auxilio de las entidades oficiales y particulares que convenga [...] adoptarán las medidas que estimen necesarias.

En el *Heraldo de Madrid* (1911: 1) en la columna: “*La Prueba París-Madrid*”, describe el evento que se pretende realizar según el siguiente anuncio: “‘*Le Petit Parisien*’ anuncia que el Aero-Club ha acordado ayer combinar el circuito aéreo que estaba organizado con la prueba París-Madrid proyectada por *Le Petit Parisien*. Dicho circuito, cuyo punto de partida y llegada será París [...] teniendo una desviación hacia Madrid desde una de las etapas del Sudoeste que no está determinada todavía.”

La prensa, después de un silencio, vuelve a publicar noticias del raid. En esta ocasión, la revista *España Automóvil* (1911: 76) publica una columna con el título “*El ‘raid’ Málaga-Algeciras-Ceuta-Málaga*”, del que se traslada su contenido:

Ha llegado de Málaga una Comisión, compuesta de los Sres. Ponce de León, presidente del Comité; D. Juan Chinchilla, presidente de la Diputación; Bland y Rodríguez, alcaldes de Ceuta y Algeciras; y Madolell, de la prensa malagueña, para gestionar en los Centros oficiales apoyo para el concurso internacional de aviación que ha de celebrarse entre las indicadas poblaciones del 25 de mayo al 15 de junio próximos [...]. Es decir, una vez que hubiera finalizado el raid París-Madrid.

En el número siguiente de la revista, solamente aparece la publicación de las normas para el raid París-Madrid, y en la revista *España Automóvil* (1911: 96-98) con el título: “*EL ‘RAID’ PARIS-MADRID*”.

Los preparativos del Real Aero-Club.- Su reglamento.- El itinerario.- El Aeródromo del Real Aeroclub", publica las siguientes referencias: "La gran prueba internacional, organizada por *Le Petit Parisien*, y patrocinada por el Aero-Club de Francia y el Real Aero-Club de España. [...]". Respecto a su reglamento, en su artículo 1º, dice: "Definición de la prueba. Con el nombre de *París-Madrid*.- Aeroplanos, organiza *Le Petit Parisien* una carrera bajo el patronato y con los controles deportivos del Aero-Club de Francia y el R. Ae. C. de E., que nombrará los comisarios deportivos de la carrera. Esta prueba colocada bajo los reglamentos de la F.A.I. y de la Comisión Deportiva Aeronáutica, es internacional [...]". Las referencias al itinerario, se realizaría en tres etapas, unos 1200 km. Éstas eran: "Se correrá en las etapas siguientes: París-Angulema, Angulema- San Sebastián y San Sebastián-Madrid. [...]". El raid finalizaba con el descenso de los aeroplanos, en el aeródromo del RAeCE, cuya superficie era de 200.000 metros cuadrados (Sic). Estos terrenos se encontraban en la finca municipal de Santa Quiteria de Getafe.

La carrera París-Madrid, se inicia el día 21 de mayo. *La Correspondencia de España* (1911: 1), con el título: "LA CONQUISTA DEL AIRE. El 'raid' París-Madrid comienza hoy", hace una extensa exposición de lo que va a ser esta carrera aérea. Entre diversos aspectos, lo compara con el circuito del Este, porque ya tuvo lugar. Así mismo indica: "Los concurrentes han de volar, además, sobre terreno que no le es conocido, especialmente en España, y se verán obligados a salvar cumbres, remontándose a alturas de más de 1.500 metros. [...], Madrid es una de las ciudades de más difícil aterrizaje." De los veinte concurrentes, que saldrán desde el campo de maniobras de Issy-les-Moulineaux, a partir de las cinco de la mañana, con intervalos de cinco minutos, hace una detallada descripción de cada uno de los participantes. Respecto a las etapas, ya mencionadas, la primera, será en los días 21 y 22, con un recorrido de 450 km; la segunda, los días 23 y 24, con una distancia de 350 km, y la última, en los días 25 y 26, recorriendo una distancia de 450 km. Los aviadores militares franceses estaban autorizados por el ministerio de la Guerra francés para efectuar el recorrido desde París hasta la frontera franco-española (los Pirineos).

Una vez iniciada la prueba, sucedió una catástrofe, motivada por el fallo del motor de un aeroplano y la imposibilidad de aterrizar adecuadamente porque los espectadores habían invadido el campo. Reunido el Consejo de Ministros, se adoptó la decisión de no suspender la prueba. Por diversas causas, solamente continuaron hasta el final de la carrera tres de los aviadores inscritos. (Bècon. 1911: 1). Vendrines fue el ganador de la prueba París-Madrid.

También es por la prensa, en esta ocasión *La Vanguardia* (1911: 8) con el titular, “*El raid de aviación*”, que publica la noticia de que no pudo realizarse el raid malagueño, con las siguientes referencias: “Se ha acordado definitivamente que el «raid» de aviación Málaga-Algeciras-Ceuta-Tánger, se celebre el 15 de noviembre. Importantes elementos de Tetuán hacen gestiones para que dicha población sea la última etapa del ‘raid’”. El circuito inicial se ampliaba a Tánger y, posiblemente, a Tetuán

15. VICISITUDES DEL RAID MALAGUEÑO

Respecto a la inclusión de Tetuán en el circuito malagueño, en la columna, “*de África. «Raid» de aviación*”, publica la siguiente noticia: “Dicen de Tetuán que ha llegado allí el señor Ponce de León con otros miembros del comité de aviación de Málaga para estudiar la conveniencia de incluir a dicha ciudad en el proyecto *raid* de aviación.”, (Novelles, 1911: 7).

Pocos días después, *La Vanguardia* (1911: 7), en la columna titulada: “*Buques de guerra*”, publica la siguiente noticia: “Fondearon los torpederos *Terror* y *Audaz*, que vienen destinados a convoyar a los aviadores del raid Málaga-Algeciras-Ceuta-Tánger”. Al día siguiente de esta publicación, la misma revista, en la columna “*Raid suspendido*”, publica la siguiente noticia: “El alcalde ha recibido un telegrama del presidente del comité de aviación de Málaga, diciendo que el raid ha sido suspendido a causa del estado sanitario de Tánger. El alcalde lo ha comunicado a los comandantes de los destroyers [Sic] *Audaz* y *Terror*, que vinieron a Ceuta con motivo del raid de aviación”, (Novelles, 1911: 8). Pasada una semana, se pu-

blica la siguiente nota: "Se ha aplazado indefinidamente el raid de aviación Málaga-Ceuta-Algeciras [Sic]." (Dick, 1911: 10).

Después de varios meses sin noticias del raid de aviación, en la columna "*Más de Marruecos. El 'raid' de aviación*", se publica la siguiente noticia:

Procedente de Algeciras llegó el presidente del comité de aviación de Málaga, señor Ponce de León para ultimar los preparativos del certamen internacional que se celebrará con el raid Málaga-Ceuta-Tánger. [...] Díjome la comisión nombrada para determinar el campo de experiencias ha señalado provisionalmente el Arroyo de las bombas, situado en la antigua línea fronteriza. [...], rogándome que haga presente su gratitud en nombre del Comité que preside, diciéndome que la suscripción en Ceuta, depositada en el Banco se ha cubierto con exceso. Seguramente el certamen se celebrará a finales de mayo [...]. La sociedad de aviación ha solicitado del gobierno la creación de parques de aerostación en Málaga, Ceuta y Melilla. (Novelles, 1912: 10)

De forma definitiva, se elige el terreno para los aeroplanos, dentro de la zona exterior de Ceuta, en donde la frontera es aledaña a los terrenos de El Tarajal. El Coronel director de la Aeronáutica militar, Pedro Vives y Vich, en su reconocimiento previo a trasladar la Aeronáutica militar a Tetuán, eligió ese lugar para, una vez reagrupada, continuar hacia la ubicación definitiva en las inmediaciones de Tetuán (AHEA, Sig. N1865).

Al mes siguiente, en la columna: "*Marruecos. 'El 'raid' de aviación*", un nuevo aplazamiento se publica según la siguiente noticia: "También se reunirá en el Gobierno militar, presidida por el general Alfau, la junta local de aviación para adoptar acuerdos relacionados con el raid Málaga-Algeciras-Ceuta-Tánger, que se verificará en la primera decena de junio." (Novelles, 1912: 9),

Dos días después, en el mismo medio, en la columna "*Más de Marruecos. Varias noticias*", se publica: "El raid de aviación entre Málaga, Algeciras, Ceuta y Tánger, se efectuará el 8 del próximo

junio. Desde Ceuta los aviadores realizarán vuelos a Tetuán. Los ingenieros militares ofrecen cooperar con entusiasmo a la fiesta. [...]”. (Novelles, 1912: 13).

Las fechas y la invitación al Rey, se publican en *La Vanguardia* (1912: 13), en la columna “*Raid de aviación*”, en la siguiente nota informativa:

Una comisión de Málaga, compuesta de los señores Armiñán; Vega Inclán; Salcedo; Llombart; Gasset (don Ramón); Ortega Gasset; marqués de Barzanallana; Torres (don José Luís); García Guerrero, ex alcalde de Málaga; Sabater, vicepresidente del aeroclub de España, y Ponce de León, presidente del comité de aviación de Málaga y organizador del certamen de aviación que ha de celebrarse del 8 al 16 de junio próximo, han estado en palacio a invitar a S. M. al raid internacional de Málaga, por Algeciras, Ceuta y Tánger. [...] Tan importante es para el Monarca asistir, y para Málaga que el Rey asista, que si dichas circunstancias no consintieran a S. M. ir en junio a Málaga, el raid internacional se aplazaría para octubre.

Las últimas referencias encontradas sobre el raid malagueño, publicadas en la columna “*Marruecos. ‘Raid’ de aviación*”, dándose por cierto su inicio; de esta noticia se trasladan las siguientes líneas: “Insístese en que el raid de aviación se celebrará en los primeros días de junio, presenciándolo el Rey, el cual ha encargado habitaciones en el hotel Reina Cristina de Algeciras. En Ceuta permanecerá 24 horas, pernando en el yate *Giralda*.” (Novelles. 1912: 8),

16. EL RAID MÁLAGA-ALGECIRAS-CEUTA ¿QUÉ CAMPOS DE AVIACIÓN UTILIZARÍA PARA CRUZAR EL ESTRECHO?

La organización del raid malagueño recurrió al campo de aviación de Palmones, para descender y posteriormente dar el salto a Ceuta, ya que en Gibraltar no había disponibilidad de terreno. La distancia que separa el campo de aviación de Palmones a los terrenos en El Tarajal es, aproximadamente, de unos cuarenta kilómetros, similar a la que existe en el paso de Calais (canal de la Mancha).

En la Imagen 2 (ver Anexo) se indica la ubicación de El Tarajal, referido a Ceuta, en un plano (ACEGET, 1927).

Desde este lugar, seguirían hacia Tánger, regresando a El Tarajal, continuando con el tramo El Tarajal-Tetuán, aunque no estaba definido el lugar de descenso en ninguna de las dos localidades. En Tetuán, bien podría ser la zona de El Adir, bien la zona de Sania Ramel, -próxima a la estación del f. c. y más cerca de Tetuán que El Adir-. En ambos lugares se ubicó la Aeronáutica militar cuando se trasladó a Tetuán, en octubre de 1913.

17. CONSIDERACIONES FINALES

La Sociedad francesa de aviación, relacionada con *Banque de l'Automobile et de l'Aviation*, debía ser una Sociedad que montaba eventos aeronáuticos. En el año 1910, "el día 10 de abril se publicó en los periódicos madrileños el anuncio de la celebración de los primeros vuelos en el Campo Chamartín de la Rosa (Madrid). La empresa francesa se adelantó a la española, que pretendía celebrar espectáculos de vuelos en Ciudad Lineal (Madrid)". (Op. cit., Tomo III; 1992: 99)

Respecto al lugar en donde se inició la formación de los oficiales pilotos españoles, estaba alejada de las noticias aparecidas en la prensa. De hecho, el 2 de abril de 1910, el Cuerpo de Ingenieros del Ejército se hizo cargo de los aparatos de aviación adquiridos por el Ministerio de la Guerra, motivando, para su uso, el Reglamento de experimentación de aeroplanos. Se estableció la Escuela de aprendizaje y experimentación de vuelo en el aeródromo de Cuatro Vientos, con aeródromo dependientes, en el Polígono de Aerostación de Guadalajara y, eventual, en el campo de instrucción de Caballería, en Alcalá de Henares. El primer curso de vuelo se inició el 15 de marzo de 1911. Cinco oficiales del Cuerpo de Ingenieros del Ejército fueron los primeros alumnos. *Memorial de Ingenieros* (1914: 320-325).

El 6 de junio de 1911, Pedro Vives y Vich, Coronel de Ingenieros, dio una conferencia en el Paraninfo de la Universidad de Granada, titulada: "*La Aerostación aplicada al Progreso de la Meteorología.*" (AHEA, 1911)

En Málaga, con motivo del raid malagueño, se publica que: "El notable inventor chileno Sánchez Besa, enviará a Málaga uno

de sus aerohidroplanos, que tan brillante resultado obtuvieron en el reciente concurso de Monte-Carlo, permitiendo así a los malagueños ser la segunda población española en que se verán experiencias de aeroplanos marítimo-terrestres.” (ABC (Madrid), Z.; 1912: 21). En esa fecha, el lugar en donde se estaban realizando pruebas, del mencionado aerohidroplano, era en la marina de Casa Antúnez, entre la desembocadura del río Llobregat, y la entrada al puerto de Barcelona.

En el libro *Crónicas aeronáuticas*, se publica que “se desconocen las causas por las que nunca se realizó el raid malagueño”. (Op. Cit., Tomo III; 1992:167).

Desde el Ministerio de Fomento y por Real decreto de 3 de enero, se publica en la *Gaceta de Madrid* (1913: 41- 42) la propuesta para desarrollar la aviación mediante la creación de una Escuela oficial. Esta Escuela de aviación, estuvo situada en la dehesa de Santa Quiteria de Getafe, aeródromo del RAeCE.

Al Coronel Pedro Vives, no le era desconocido el Campo de Gibraltar ya que, a finales de julio de 1887, estuvo destinado en la plaza de Algeciras que incluía el término de Tarifa. En el mes de octubre de 1913, previo a trasladar la Aeronáutica militar a Tetuán, el Coronel Pedro Vives, “llegó a Algeciras, el 12 de octubre, a las 14 horas; se desplazó en automóvil hasta el aeródromo de Palmones para reconocerlo. El lunes, día 13, sale para Tetuán, llega el miércoles día 15; a Lauzien a caballo. A su regreso a Ceuta, reconoce el terreno” (AHEA, 1913: 31).

Del raid París-Madrid y del raid Málaga-Gibraltar-Ceuta, se puede decir que quedaban dentro de la esfera diplomática de la Conferencia Internacional de Algeciras como acercamiento de posiciones internacionales entre países y continentes, en particular de relaciones bidireccionales, que se pretendieron establecer entre los participantes de esa Conferencia de Algeciras de 1906.

CONCLUSIONES

- La escuela de aviación Hanriot **era aledaña** a las salinas de Palmones y a la carretera de Cádiz a Málaga por Algeciras, en la vega del río Palmones.
- El camino de Los Barrios a la aldea de Palmones **cruzaba** el campo de aviación.
- El campo de aviación tenía unas **dimensiones** estimadas, en 700m * 200m.
- El piloto Chassagne **hizo una «cautelosa advertencia»** de que se podía haber volado a Ceuta. ¿Se tenía previsto dónde aterrizar en Ceuta?...
- El raid malagueño **utilizaría** el campo de aviación de Palmones para descender; **teniendo previsto** con la «cautelosa advertencia» el descender en Ceuta.
- Los primeros aerohidroplanos, o aeroplano marítimo-terrestres, **se diferenciaban** de los aeroplanos terrestres por **haber sustituido** las ruedas por flotadores.
- El raid malagueño **se pospuso** en varias ocasiones, por motivos diferentes.
- El que no se realizara el raid malagueño, una de las diversas circunstancias, fue debido a que la kabila de Anÿra **se soliviantó** por la penetración pacífica (influjo económico y político sin el uso de la fuerza) establecida por la comunidad internacional; por lo que no se podía garantizar el desarrollo de los trayectos previstos desde Ceuta. ¿Qué pasaba en la Comunidad internacional?...
- El Tarajal **fue la zona de reagrupamiento y acampada**, de la Aeronáutica militar, en el traslado desde el puerto de Algeciras al de Ceuta, camino a Tetuán.

AGRADECIMIENTO

A la colaboración del personal técnico, y técnico facultativo, de Archivos: M^a Ángeles García Giralbo del AMLB, Leticia Martínez García del AHF, José L. Gómez Barceló Cronista Oficial de Ceuta, al AHPCA, al AHEA al ACECAF y al ACEGET.

BIBLIOGRAFÍA Y ARCHIVOS CONSULTADOS

Libros

Diario de Cádiz (2000). *“Un Siglo en Papel, 1901-2000”*. Tomo I: “1901-1950. Vuelos a motor: El piloto Chassagne enseña a volar en Los Barrios y Jerez”. Cádiz-Provincia (Algeciras/junio). Editado por Diario de Cádiz

GONZÁLEZ-GRANDA AGUADÉ, Rafael (1992), *“Crónicas Aeronáuticas”*. Tomo III: *“Desde los primeros aeroplanos europeos hasta los umbrales de la 1ª Guerra Mundial 1908-1913”*. IHCA. Edita: P. Laser S.L. 1992. Madrid

Libros en formato pdf

Memorial de Ingenieros del Ejército (1914). *“Aeronáutica militar”*. Año LXIX.- quinta época- Tomo XXXI. NÚM. IX. septiembre. Madrid. Imprenta del «Memorial de Ingenieros del Ejército»

Ministerio de Fomento (1902). *“Ley de Policía de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 y Reglamento para la ejecución de la misma de 8 de septiembre de 1878*. (1902). Ferrocarriles de Pamplona a Lasarte. Bilbao. Imprenta, Est. y Enc. de José Rojas Núñez

REGUEIRA RAMOS, J; *“Los Larios en el Campo de Gibraltar”*, ALMORAIMA, N° 17, 1997.

Revista, prensa y artículo en formato pdf

CALPE SOLANS, E. (1912). *“Sobre Interés Nacional”*. *Aviación*, N° 41

IZQUIERDO (1912). *“Declaraciones del Sr. Izquierdo”*. *Aviación*, N° 41

LAVÍN BORDAS, David (2016). *“La Primera Escuela de Aviación en España”*. *PIONEROS de la Aviación Española. Cuadernos de Historia Aeronáutica*. Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro. Vol N° 1 ; Entrega N° 13

MORILLA, E. (1911). "Escuela de aviación en Algeciras". *El Guadalete*, N° 17736

Nota de prensa (1910). "Raid Málaga-Gibraltar-Ceuta". *El Guadalete*, periódico de publicación local, en Jerez de la Frontera, N° 17.605

Garrison Library, Gibraltar

Nota de prensa (1911). "Inauguración de la Escuela de aviación". *Gibraltar Chronicle and Official Gazette*, (22 y 24 de abril)

Hemeroteca digital de la Biblioteca Nacional de España:

BÈCON (1911). "El Vuelo París-Madrid. Noticias de París". *La Época (Madrid 1847)*. N° 21.752

BLASCO, R. (1909). "NAVEGACIÓN AÉREA: Cuarenta kilómetros en línea recta en menos de una hora. El paso del canal de la Mancha". *El Imparcial (Madrid, 1867)*. N° 15.209

Nota de prensa (1860). "La provincia de Anghera". *La España (Madrid 1848)*. N° 4.116

Nota de prensa (1909). "LA TRAVESÍA DEL CANAL DE LA MANCHA EN AEROPLANO: El Triunfo de Bleriot". *España Automóvil*, N° 14, Págs. 165-167

Nota de prensa (1910). "Los grandes viajes aéreos. Un Admirable vuelo de Rolls". *España Automóvil*, N° 11, Págs. 136

Nota de prensa (1911). "Escuela Nacional de Aviación. Kursaal, inauguración". *La Correspondencia de España*, N° 19.410

Nota de prensa (1911). "Algeciras. La Escuela de Aviación". *La Ilustración Artística*, N° 1532

Nota de prensa (1911). "El 'raid' Málaga-Algeciras-Ceuta-Málaga". *España Automóvil*, N° 8, Pág. 76

Nota de prensa (1911). "De Aviación: El «raid París-Madrid»". *El País (Madrid. 1887)* N° 8.677

Nota de prensa (1911). "La Prueba París-Madrid". *Heraldo de Madrid*. N° 7423

Nota de prensa (1911). "El 'Raid' Paris-Madrid. Los preparativos del Real Aero-Club.- Su reglamento.- El itinerario.- El Aeródromo del Real Aeroclub". *España Automóvil*, N° 9, Págs. 96-98

Nota de prensa (1911). "LA CONQUISTA DEL AIRE. El 'raid' París-Madrid comienza hoy". *La Correspondencia de España*, N° 19.457

Nota de prensa (1911). "Fiesta suspendida". *La Correspondencia de España*, N° 19.477

Nota de prensa (1911). "No hay aviación". *La Correspondencia de España*, N° 19.483

Real Decreto del Ministerio de Fomento (1913). "Creando una Escuela de Aviación, dependiente de este Ministerio". *Gaceta de Madrid*, N° 4

RODRIGUEZ DE CELIS, R. (1910). "ESPAÑA-MARRUECOS: Un Raid Original". *La Correspondencia de España*, N° 19.303

RUIZ FERRY, R. (1910). "Interesante iniciativa malagueña". *España Automóvil*, N° 24

RUIZ, R. (1914). "La kabila de Anÿra". *Boletín Oficial de la Zona de Influencia Española en Marruecos*⁸, N° 21, Págs. 100-136 y N° 22, Pág. 164 y 173.

Hemeroteca digital del ABC (Madrid)

Z. (1912). "Sports y Turismos. Suplemento Ilustrado de ABC. PÁG. 3. El Concurso de Málaga". *ABC (Madrid)* Pág. 21. N° 2530. (17 de mayo).

Hemeroteca digital de La Vanguardia (LVG)

DICK (1911). "Raid suspendido indefinidamente". *La Vanguardia* (domingo 26 de noviembre). Pág. 11

Nota de prensa (1911). "En Algeciras ha sido desembarcado un monoplano Blériot". *La Vanguardia*. (domingo 16 de abril) Pág. 12

Nota de prensa (1911). "Se ha inaugurado en Algeciras la Escuela de Aviación". *La Vanguardia*, (martes 25 de abril). Pág. 10

Nota de prensa (1911). "Buques de guerra". *La Vanguardia* (viernes 17 de noviembre). Pág. 7

Nota de prensa (1912). "Raid de aviación". *La Vanguardia* (domingo 12 de mayo). Pág. 13

8. Nota: El texto corresponde al libro en preparación «Desde el Muluya al Sebú», por Ricardo Ruiz, (Sic).

Nota de prensa (1912). "El raid de aviación". *La Vanguardia* (jueves 31 de agosto). Pág. 8

NOVELLES (1911). "de África. 'Raid' de aviación". *La Vanguardia*, (viernes 10 de noviembre). Pág. 7

NOVELLES (1911). "Raid suspendido". *La Vanguardia* (sábado 18 de noviembre). Pág. 8

NOVELLES (1912). "El 'raid' de aviación". *La Vanguardia* (sábado 13 de abril). Pág. 10

NOVELLES (1912). "El 'raid' de aviación". *La Vanguardia* (martes 7 de mayo). Pág. 9

NOVELLES (1912). "Varias noticias". *La Vanguardia* (jueves 9 de mayo). Pág. 13

NOVELLES (1912). "Marruecos. 'Raid' de aviación". *La Vanguardia* (viernes 17 de mayo). Pág. 8

Archivos consultados

Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos-ET (ACEGET)

M-ARCGE MAR-C.5_083_H02-2-31. YEBALA 2; Ceuta. Mapa provisional E=1:50000. Año 1927.

Archivo del Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire (ACECAF)

SERIE A/R-66/N 63, (25-04-46), E: 1-44000

Archivo Histórico del Ejército del Aire, (AHEA)

VIVES I VICH, Pedro (1913). Ministerio de Defensa. Archivo Histórico del Ejército del Aire. "Diario de Pedro Vives". [Manuscrito]. Sig. N1865. "La Aerostación Aplicada al Progreso de la Meteorología". (1911). Sig. N1877-1

Archivo Histórico Ferroviario (AHF)

Autor (Ilegible) (1893). "Expediente relativos a las servidumbres de pasos interceptadas por el ferrocarril y las que propone la Compañía del ferrocarril de Bobadilla a Algeciras que han de establecerse de modo permanente, en los términos municipales de Castellar, San Roque, Los Barrios, Jimena y Algeciras"; Fecha Inicial: 27/11/1893. Fecha Final: 22/11/1895

[Manuscrito y Plano de Escala: 1/20000]. AHF; Compañía Andaluces. Servicio de Vía y Obras. Expedientes generales. Subexpediente 3.- Término municipal de Los Barrios. Documento 1: “*Memoria descriptiva*”; y Documento 2: “*Relación de caminos y servidumbres interceptados por esta línea en Los Barrios*”; de fecha: (30 de diciembre de 1893); Sig. A-0131-029

Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPCa)

SANGUINETTI, Santiago (1910). “*Proyecto de Casino Balneario en Algeciras*”. Memoria; Plano Situación General E: 1/5000; e Informe de la Comandancia militar de Marina]. Referencia: Archivo Histórico Provincial de Cádiz, ES. 11080. AHPCA. Delegación Provincial de Obras Públicas. Caja 5462, expte. 2

Archivo Municipal de Los Barrios (AMLB), Cádiz

GONZÁLEZ BUSTOS, J. (1911). “Solicitud de terrenos para establecer una Escuela de aviación” [Acta Pleno: 21 de abril]. AMLB. Libro de Actas de Sesiones del Ayuntamiento. Pleno 1910-1916. Registro Acta de Sesiones; Gobierno. Ayuntamiento. Punto del Pleno: 6º; Libro 34; Signatura: 27; Págs. 83-84

Anexo: Imágenes

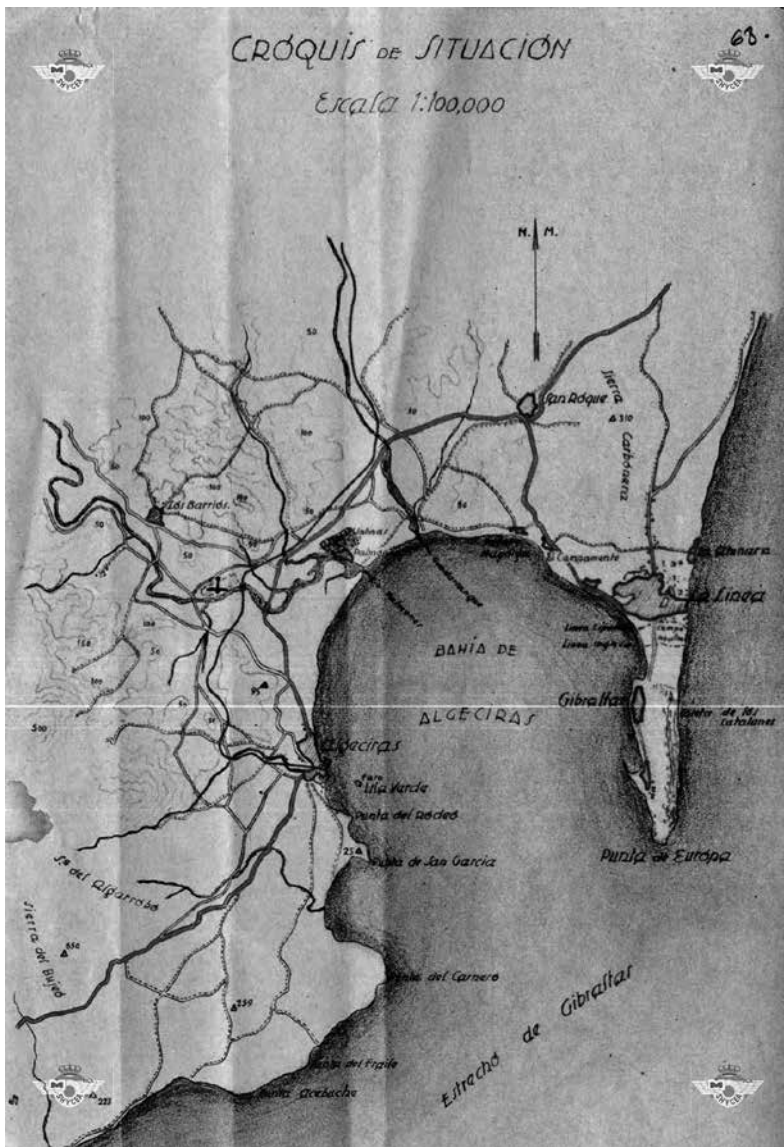


Imagen 1.- Ubicación Escuela aviación Hanriot en la vega del río Palmones (1). (Fuente: AHEA. Sig. A 2076).



Imagen 2.- Camino de Ceuta a El Tarajal. Año 1927 (Fuente: ACEGET)

Leyenda Imagen 2:

- 1).- Zona de El Tarajal.
- 2).- Línea límite de la ciudad de Ceuta, del año 1860.



Archivo General
Consejería de Educación y Cultura

Ciudad Autónoma de Ceuta

P.V.P.: 10 €