

SECCIÓN DE HISTORIA

EL CAPITÁN KINDELÁN EN GARRUCHA (EL ACCIDENTE DEL GLOBO MARÍA TERESA EN 1907)

FEDERICO MOLDENHAUER CARRILLO

Y

JOSÉ LUIS MUÑOZ COLOMER

Don Alfredo Kindelán Duany fue un personaje ligado a Garrucha a causa de un accidente aéreo que le ocurrió, y cuyo salvamento terminó con él en esta Villa, a donde llegó a bordo del barco que lo salvó de perecer ahogado. A primera vista parece un hecho sin importancia, pero no es así, pues en el año 1907, cuando el hombre trataba de conquistar el cielo por medio de globos y dirigibles, el entonces capitán Kindelán era una de las personas pioneras en esta aventura. Muy conocido en la alta sociedad de Madrid, su desaparición significó un gran revuelo en los medios de comunicación de la época, y su rescate puso el nombre de Garrucha en todos los periódicos y revistas nacionales.

DATOS BIOGRÁFICOS

Para comprender la enorme dimensión del personaje que tratamos, haremos una breve reseña de su biografía: Alfredo Kindelán nació en Cuba en 1879 en el seno de una familia católica procedente de Irlanda. Eligió como profesión la carrera militar, alcanzando el grado de teniente de ingenieros el año 1899. En 1901 se hizo piloto de globo libre en el Parque de Aerostación de Guadalajara, que mandaba el Comandante Pedro Vives Vich. Juntos colaboraron en el engrandecimiento de la aeronáutica hasta el punto de que, hoy día, son considerados como los grandes impulsores de la aviación en España.

Las ascensiones en globo libre en España empezaron el primer año del siglo XX, y el joven Teniente tuvo un papel protagonista desde los inicios. De las nueve primeras que se realizaron Kindelán participó en cuatro de ellas: en la segunda recorrió 19 Km en la tercera 75, en la cuarta 226 y en la séptima 182.



Retrato de Kindelán hecho en su casa el día en que regresó de Garrucha (Fot, *Nuevo Mundo*).

Un pacto entre Vives y Fernández Duro hizo posible la colaboración entre la aeronáutica civil y militar, de esta forma se creó el Real Aeroclub de España, cuya vicepresidencia ocupó Kindelán, que por esa época ya contaba con una expedición aérea que le había llevado hasta Lugo, cubriendo la distancia de 960 Km, la mayor que se había hecho en España hasta el momento.

En 1905 ganó la primera competición organizada por el Aeroclub, al llegar a Setúbal desde Madrid

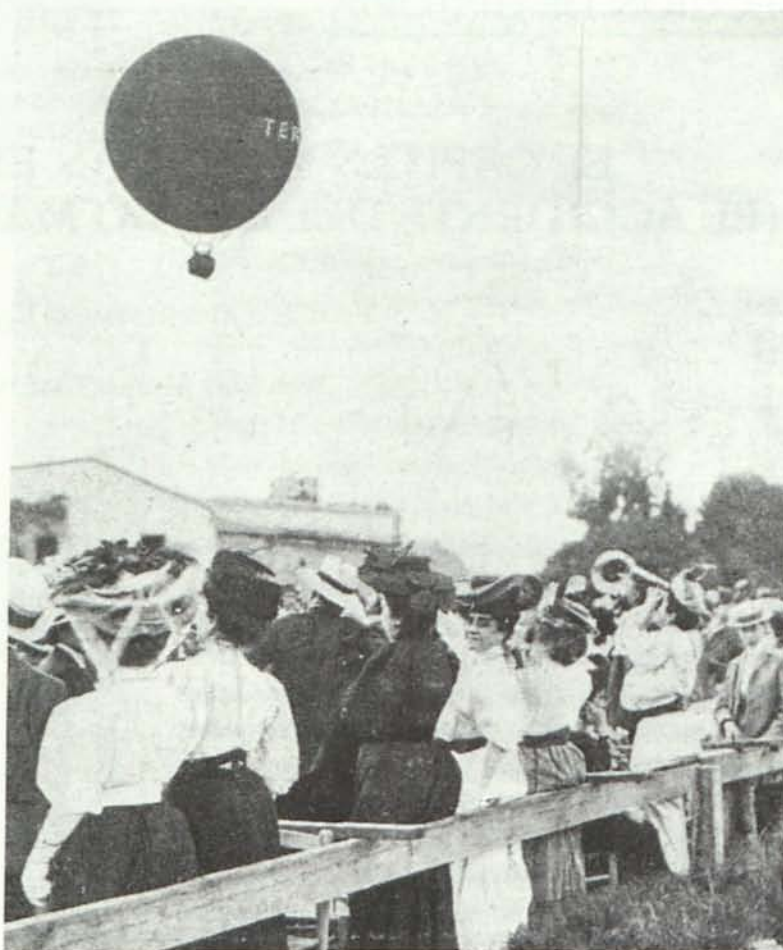
a bordo del globo Alfonso XIII, tras 500 Kms. de travesía sin escalas, lo que fue un record que aún poseía en 1908.

Colaboró con el ingeniero inventor Leopoldo Torres Quesada en la construcción de un dirigible con estructura funicular, lo que constituyó un gran avance en el campo de los aparatos de esta especie, pues a partir de este invento, todos los dirigibles cambiaron sus estructuras.

1909 supuso un año muy importante en la aviación española. El Coronel Vives y el Capitán Kindelán fueron designados para comprar un dirigible en el extranjero. Estando en Francia probando la nave escogida, coincidieron en el aeródromo de Pau con Wright, que se encontraba experimentando un avión, allí lograron hacer un vuelo en dicho aparato, y a su vuelta propusieron la creación de un laboratorio aerodinámico para el estudio de las aplicaciones de los aeroplanos, que si bien no consideraban aún en condiciones de prestar verdaderos servicios como los dirigibles, los cuales eran empleados en labores de observación detrás de las líneas enemigas, en un futuro era posible que los aviones fueran de utilidad a la milicia, y por lo tanto debía de estudiarse esta posibilidad.

Esta propuesta no cayó en saco roto, y un año más tarde, el Ministerio de la Guerra dispuso por Real Decreto la creación del primer aeródromo militar de España en Cuatro Vientos. Con este paso el país se puso al frente de la aviación militar a nivel mundial. Kindelán se trasladó a Francia para adquirir los primeros aparatos. Con ellos en Cuatro Vientos se organizaron cursos de piloto, obteniendo Kindelán el primer título de piloto de la Aviación Española.

En 1913 el Ministro de la Guerra mandó un telegrama a Kindelán pidiéndole que preparara una escuadrilla con objeto de marchar a África. En poco tiempo se trasladó con los aviones y el personal necesario al teatro de operaciones, siendo de esta forma el primero en todo el mundo en utilizar la aviación como arma de guerra, pues los demás países sólo se habían servido de ella en misiones de observación. Kindelán con su escuadrilla en la que figuraba entre los pilotos su Alteza Real el Infante don Alfonso de Orleans y Borbón, fue el primero en bombardear posiciones enemigas, y sus experiencias fue-



Ascensión del globo "María Teresa" en Valencia en la tarde del 24
(Fot. Gómez Durán, *Nuevo Mundo*)

ron utilizadas por las demás naciones en la primera guerra mundial.

Desempeñó varios cargos de responsabilidad como: Jefe de la Aviación, Jefe de la Fuerza Aérea de Marruecos y finalmente Jefe Superior de Aeronáutica. Siendo General de Brigada fue cesado al caer la dictadura de Primo de Rivera. Al proclamarse la República pidió el pase a la reserva, pues era un hombre de fuertes convicciones monárquicas, amigo del Rey Alfonso XIII.

En Julio del 36 fue miembro de la Junta de Defensa Nacional, y participó en las reuniones que acabaron con la designación de Franco como jefe supremo. Durante la Guerra Civil fue Jefe de los Servicios del Aire. Al crearse el Ejército del Aire en 1939 se le excluyó quedando en el de Tierra y llegando a Teniente General. Fue Capitán General de Cataluña, director de la Escuela Superior del Ejército y autor de varios libros. Participó en la conspiración monárquica contra Franco (1943-1948). Pasó a la reserva en 1949, y finalmente falleció en Madrid el año 1962.



Ilustración que recoge el momento en que los tripulantes del vapor inglés "West Point" rescatan de las aguas al capitán Kindelán (Dibujo de M. Alcázar, publicado en *La Ilustración Española y Americana*).

EL INCIDENTE DEL MARÍA TERESA

La noticia no dejó de ser curiosa en su momento, e incluso hoy día puede ofrecerse como una novedad para una gran parte de los garrucheros actuales que pueden desconocer la aventura sufrida por el capitán Kindelán y las circunstancias que propiciaron su llegada a Garrucha.

La aventura a que nos referimos y que estuvo a punto de costarle la vida a Kindelán empezó un 24 de julio de 1.907. Tenemos que situarnos en Valencia donde se celebró un concurso aerostático, al que el capitán Kindelán, que a la sazón contaba con veintiocho años de edad, se había apuntado para participar como aficionado.

Eran las seis y media de la tarde. El capitán Kindelán ya estaba subido en la barquilla y dispuesto a emprender el vuelo para competir en el concurso convocado. El globo, bautizado con ese nombre tan bonito de "María Teresa", ascendió lentamente y comenzó su navegación aérea.

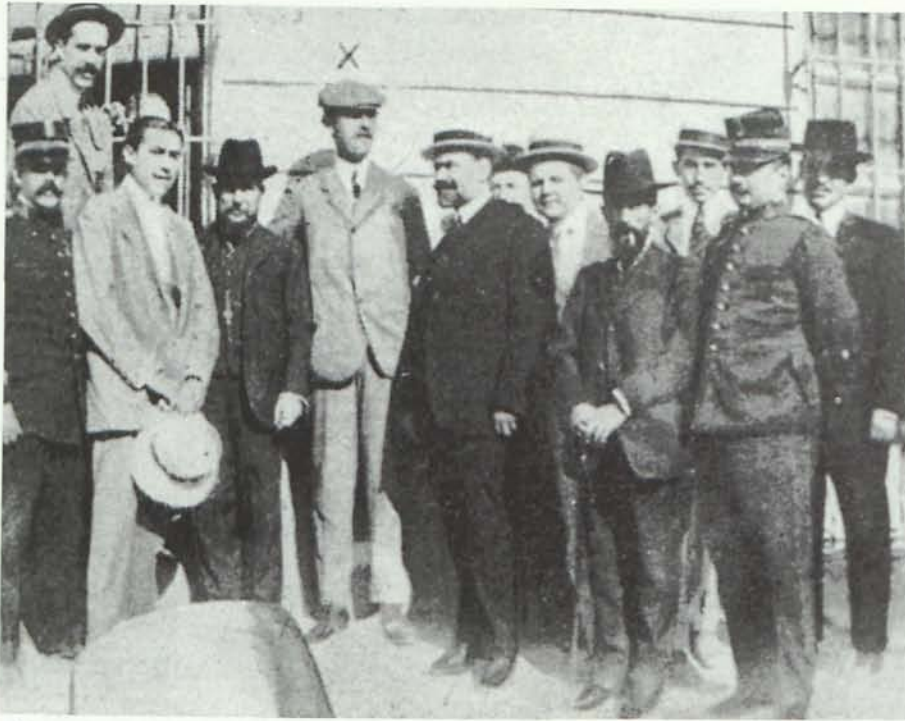
Una hora después sobrevolaba el pueblo de Catarroja, continuando sin novedad su vuelo. Pero, cuando estaba encima de la Albufera, se desencadenó una tormenta que le obligó a deshacerse de parte del lastre, el fuerte viento le zarandó de un lado a otro al globo. A las diez y media de la noche tenía bajo su barquilla Paiporta, y media hora después vol-

vía a estar nuevamente sobre Catarroja, se puso en contacto con unos campesinos por medio de voces y de esta forma pudo comprobar su posición.

Si el capitán Kindelán en esos momentos hubiera dejado a un lado su amor propio, y hubiera descendido tomando tierra y dando por terminada su participación en el concurso, no se habría visto implicado en el suceso que estuvo a punto de hacerle perder la vida. Pero todavía no había recorrido la suficiente distancia con su globo "María Teresa" para abandonar la competición, ya que para merecer el primer premio en el concurso había que puntuar con la máxima distancia recorrida, y el capitán Kindelán, que rivalizaba con sus oponentes para obtener esa distinción, quiso continuar la lucha y prosiguió navegando en su globo.

Había pasado ya la media noche y entrado la madrugada del 25 cuando el globo "María Teresa" avistó El Palmar. Nuevamente una racha de viento de gran fuerza empujó el globo hacia mar abierto, el capitán Kindelán no se amedrentó, abrió la válvula y descendió a una posición en la que poder echar el ancla, pero por estar algo alejado de la costa no tocó fondo quedando frustrada la maniobra. Pudo abandonar el globo y nadar hacia la costa; pero no quiso dejar su globo a la deriva, y aquí empezó su odisea.

El "María Teresa" fue impulsado a gran velocidad mar adentro hacia las islas Baleares. El espíritu del capitán Kindelán era firme y resuelto. Hacia las



El capitán Kindelán en Garrucha, situado al fondo (con bigote y gorra). A su derecha, en el centro, con barba y sombrero, el comerciante Simón Fuentes, que le dio hospedaje durante su estancia en esta villa marinera (Foto F. Marín, *Nuevo Mundo*).

tres de la madrugada avistó el vapor "Goya". El capitán del buque mandó arriar un bote para efectuar el salvamento del aerostero, Kindelán rechazó el ofrecimiento por no dejar abandonado su globo.

Sin darse a la desesperanza, fuerte el espíritu, animoso, viril en sus virtudes castrenses, una vez tomada la decisión de no abandonar la competición por más inconvenientes que pudieran surgir, resolvió continuar con el desafío. En el ínterin, tuvo la oportunidad de ver un eclipse de luna; se puede decir que "no se perdía nada".

Había conseguido remontar nuevamente el vuelo. Las luces del alba se abrían paso iluminando en su amanecer la tierra. A lo lejos divisó el contorno de la isla de Ibiza. Ya salía el sol y bajo sus efectos caloríficos sobre el gas, el globo fue impulsado hacia capas más altas, hasta el punto de que a las nueve de la mañana se había elevado a 3.800 metros. A esa altura el viento cambió, haciendo derivar el globo hacia el norte. El cielo se nubló y al no recibir el "María Teresa" el calor necesario, nuevamente empezó a descender de una manera alarmante, sin que el capitán Kindelán pudiera hacer nada por evitar la caída.

Tratando de evitar el descenso acelerado del globo, el capitán Kindelán se fue desprendiendo poco a poco del lastre y de los enseres de a bordo, comen-

zando por las vituallas, después el ancla y los aparatos de observación. Como seguía cayendo en picado, se despojó también del uniforme que fue como las demás cosas al agua. Al final terminó en el mar casi todo el lastre. La barquilla se hundía poco a poco. Era mediodía. Dos horas después la situación fue desesperada. Hizo un hato con las pocas cosas que aún le quedaban, el reloj, un cor-taplumas, la bocina y la brújula, y hasta sus propias ropas, quedándose solamente con el chaleco salvavidas. En esta situación se arrojó al mar, pero sin alejarse de donde estaba el globo.

Estos fueron los momentos más difíciles para el capitán Kindelán. El sol le caía a

plomo, no tenía agua para beber, nadie podía socorrerle, y sufrió algún que otro desvarío. De pronto vio pasar un barco, el "Castilla", se elevó su ánimo, hizo señas, gritó, pero desde el buque nadie le escuchó ni tampoco pudieron verle. Según confesó el propio capitán Kindelán, agobiado por las desgracias, su espíritu religioso le hizo rezar encomendando su alma a Dios y haciendo examen de conciencia. Perfilándose en la distancia, difuminada, la costa de Ibiza, se alejó del globo nadando hacia la isla con la esperanza de llegar sano y salvo.

Mientras, se hacía de noche. El capitán Kindelán braceó alejándose de su globo, con hondo pesar por tener que abandonarlo. En esta tesitura, observó que un barco se aproximó al globo. Renació en él otra vez la esperanza. Nadó desesperadamente retrocediendo nuevamente hacia el "María Teresa", al que había tenido forzosamente que renunciar, y fue advertida su presencia por el barco que en esos momentos recogía el globo.

Esta vez si fue salvado de la caída de su globo en el mar. El barco que lo recogió continuó su ruta cuyo destino era Garrucha. Era de bandera inglesa, y su nombre "West Point".

Esta es la historia, cuyo desenlace no estaba previsto, de un concurso aerostático en Valencia. Las vicisitudes pasadas con el riesgo de su vida por un intré-



Don José López, alcalde de Garrucha que atendió con extrema solicitud al Sr. Kindelán (Nuevo Mundo).

pido capitán que en ningún momento perdió la calma y supo sobreponerse a las adversidades e inclemencias de la naturaleza. Su primera experiencia en el manejo de estos aeróstatos fue en la ascensión efectuada en el año 1.901. Fue acogido en Garrucha, a donde se dirigía el barco inglés, por el alcalde y el Sr. Fuentes.

GARRUCHA RECIBE A KINDELÁN

Parece ser que el accidente era conocido en Garrucha, así pues cuando el West Point le desembarcó, el aerostero tuvo en este pueblo una acogida multitudinaria. Desde Garrucha regresó a Valencia, ciudad en la que todo el mundo lo daba por definitivamente perdido, y donde se le dio una recepción apoteósica. Más tarde en Madrid se le tributó un homenaje triunfal en el que participaron sus jefes y compañeros. Pocos días después fue recibido por el Rey Alfonso XIII que quiso conocer, de sus propios labios, los detalles de la aventura.

En Garrucha la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos fue el primer organismo en movilizarse pidiendo una recompensa para el capitán del

barco que efectuó el rescate. El día 27 de julio, sólo tres días después de ocurrido el accidente, se celebró junta extraordinaria presidida por el Ayudante de Marina don Mariano González Manchón, con la asistencia de Francisco Flores, Pedro Gea, Pedro Rosa, Simón Fuentes, Antonio Lacal y Diego García, todos ellos componentes de la Junta Directiva de dicha sociedad, de lo que allí se trató quedó constancia en el libro de actas:

“El Señor Presidente manifestó que el objeto de la reunión era dar cuenta del importante salvamento hecho por el Capitán Inglés John Roche del Vapor West Point y en aguas de Ibiza cuando se dirigía a este puerto al objeto de realizar la carga de mineral de hierro.

Apercibido el referido Capitán a las 21 del día 25 del actual de que había un cuerpo extraño que flotaba en el mar se aproximó a él, viendo que era un globo y luego que oyó voces pidiendo auxilio echó un bote que recogió un náufrago que subido a bordo de su buque se enteró que era el Capitán de Ingenieros Don Alfredo Kindelán y Duany que había hecho su ascensión en Valencia el día 24 en el globo María Teresa, siendo muy satisfactorio el haber podido salvar la vida a persona tan recomendable.

La Junta estimó por unanimidad que el acto llevado a cabo por el Capitán Mr. John Roche era altamente humanitario y habiendo dado por resultado el salvamento de la vida de un hombre que arriesga la suya en bien del progreso de la humanidad resulta todavía más meritoria la noble acción que llevó a cabo, sin tener conocimiento de que clase de persona era la que se encontraba en peligro y se acordó dar cuenta a la Comisión Ejecutiva del humanitario proceder del noble Capitán inglés Mr. John Roche enviando copia certificada de este acta para que dicha superior Corporación acuerde la recompensa a que se ha hecho acreedor este salvador.

Así mismo se acordó que el Señor Presidente dirija una comunicación al Capitán John Roche acompañada de otra certificación de este acta, y expresándole el elevado concepto que a todos los individuos de la Junta ha merecido por sus sentimientos humanitarios salvando la vida del Señor Kindelán y atendiéndole a bordo de su buque con solicitud extrema”.

Por su parte el Ayuntamiento, en sesión plenaria celebrada el día 11 de agosto de 1907 y a propuesta del alcalde don Pedro Berruezo Gerez, acordó nombrar a Kindelán hijo adoptivo de la Villa de Garrucha y poner su nombre a la calle Darro, popularmente conocida como Malecón Alto. En 1923 se traslada

Llegada del Sr. Kindelán a Valencia, después de su accidentada excursión aérea. El público en los alrededores de la estación de ferrocarril (Foto Gómez Durán, *Nuevo Mundo*)



la calle Kindelán a una de las travesías de la que en un principio se le había dado, debido a que la antigua calle Darro y después Kindelán pasó a llamarse Joaquín Escobar, nombre de un Ayudante de Marina que se significó mucho por el pueblo. Finalmente el nombre del General Kindelán desapareció del callejero garruchero cuando, hace unos años, fueron eliminados todos los nombres de calles que tuvieran algo que ver con el franquismo y la guerra civil, sin reparar en que la calle Kindelán era un homenaje a uno de los pioneros de la aeronáutica nacional.

FUENTES

– Archivo Municipal de Garrucha, *Actas de Plenos* correspondientes a los días 11 de agosto de 1907 y 28 de octubre de 1923.

– Archivo Municipal de Garrucha, *Libro de Actas de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos*.

– *Crónica de la Aviación*, Plaza y Janés Editores, S.A.

– GOMÁ ORDUÑA, José: *Historia de la Aeronáutica Española*, Madrid 1946.

– GRIMA CERVANTES, Juan: *Memoria histórica, fotográfica y documental de Garrucha*, Vol. II. Almería, 1991.

– *Periódico Nueva España*, julio de 1907.

– *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, septiembre 1985, junio 1998, abril 2001, julio-agosto 2001.

– *Revista Aeroplano*, n.º 4. Madrid noviembre de 1986.

– *Revista Ilustrada Nuevo Mundo*, n.º 708. Madrid, 1 de agosto de 1907.

– *Revista La Ilustración Española y Americana*, agosto 1907.

