

## INDICE

Los que fueron y los que debieron ser los protagonistas de la historia.....	175
Preparativos, polémicas...	177
Financiación .....	180
Los pilotos finalmente seleccionados .....	182
El campo de vuelo .....	183
El rey alfonso XIII, presidente de honor .....	184
Bayo ausente .....	185
Propuesta de cierre del comercio .....	186
Accidentes durante el concurso de aviación en Pamplona.....	188
Garnier se pierde en el raid aéreo Pamplona-Tudela-Estella- Pamplona.....	189
Védrines vuela en solitario en el raid Pamplona-Sangüesa -Aoiz-Pamplona .....	191
Védrines vuela en solitario .....	191
El cartel publicitario de la tienda de Machinandiarena de Aoiz.....	194

# **1912 DEL RAID AÉREO PAMPLONA-SANGÜESA AL CARTEL PUBLICITARIO DEL COMERCIO MACHINANDIARENA DE AOIZ**

Miguel Javier Guelbenzu Fernández

Durante el mes de julio de 1912, toda Navarra conmemoró el VII centenario de la batalla de las Navas de Tolosa, un valor de identidad muy importante para la cultura de la Comunidad desde mediados del siglo XIX. La celebración llegó propiciada por los acuerdos adoptados por la Diputación Foral en 1910. Uno de ellos, tal vez el de más relevancia, fue el diseño definitivo del escudo con las cadenas de Navarra a instancias de la Comisión de Monumentos Históricos y Artísticos. Se programaron festejos de muy variada naturaleza, entre los que destacó la Gran Semana de Aviación. Presidida por el rey Alfonso XIII y convertida en uno de los espectáculos con mayor popularidad, concluyó el 23 de julio con un raid aéreo entre Pamplona y Sangüesa, regresando por Aoiz. Tan impresionado quedó el agoisko Narciso Machinandiarena que incluyó al avión y piloto que sobrevoló su localidad en un cartel publicitario de su comercio.

**PAMPLONA**

1912

**FERIAS  
Y  
FIESTAS  
DE SAN FERMÍN**

DEL 6 AL 18 DE JULIO

FUNCIONES RELIGIOSAS  
CINCO CORRIDAS DE TOROS Y UNA PRUEBA  
MATADORES

**BOMBITA - MACHAQUITO - PASTOR - COCHERITO - BIENVENIDA**

**TOROS: GAMERO CÍVICO, MURUBE, VILLAGODIO**  
**CONCHA Y SIERRA, GUADALEST, PARLADÉ**

GRAN SEMANA DE AVIACIÓN - VI SEMANA SOCIAL - CONCURSO HÍPICO  
CONGRESO NACIONAL DE VITICULTURA - CONCIERTOS - TEATROS

FESTEJOS EXTRAORDINARIOS PARA CONMEMORAR EL VII CENTENARIO DE LA BATALLA DE LAS NAVAS DE TOLOSA

DETALLES POR PROGRAMAS  
PAMPLONA 20 DE JUNIO DE 1912

EL ALCALDE: *Joaquín Vías y Larrañaga*  
EL SECRETARIO: *Miguel San Sebastián*

IMP. LIT. J. ORTEGA - VALENCIA

Cartel de fiestas de San Fermín de 1912, en el que se anuncia la “Gran Semana de Aviación”, obra del dibujante y acuarelista andaluz Juan García de Lara (1875-1936). Recuperado de <http://www.sanferminoficial.com/es/carteles/1910/1921>.

## LOS QUE FUERON Y LOS QUE DEBIERON SER LOS PROTAGONISTAS DE LA HISTORIA

Cuatro fueron los pioneros de la aviación invitados a la Semana de Aviación, pero solo uno de ellos logró concluirla. Los otros tres, se estrellaron o se perdieron, no pudiendo volar a Sangüesa.



**Marie-Louise Driancourt** (1887-1914) fue una de las primeras mujeres en atreverse a pilotar un avión. Nacida en Lyon, ya tenía tres hijas cuando comenzó a volar en 1911. Lo hacía con un Caudron, un biplano rápido y fácil de llevar por su capacidad de control. Antes de presentarse en Pamplona ya había sufrido tres accidentes, aunque en ninguno de ellos sufrió heridas graves. En el primero, cuando intentaba obtener la licencia de piloto, aterrizó de malas maneras en la playa de Le Crotoy, al norte de Francia. En el segundo, falló la ignición de su motor, por lo que intentó tomar tierra con urgencia evitando al gentío que veía desde tierra sus evoluciones. Acabó destrozando su aparato contra un madero. El 9 de marzo de 1912, algo más de 100 días antes de las conmemoraciones en Navarra, sufrió un aparatoso accidente en París Issy-Les-Moulineux, del que no tardó en recuperarse. Falleció en noviembre de 1914, con solo 26 años en circunstancias misteriosas, nunca aclaradas: ¿se vio implicada en otro siniestro que le causó la muerte? ¿Fue abatida por el enemigo durante los meses iniciales de la Primera Guerra Mundial? O, como señala la versión más probable ¿no pudo vencer a la tuberculosis?



Afincado en San Sebastián aunque de origen francés, **Léonce Garnier** era un aviador muy conocido en Navarra, ya que aquí hizo sus primeros vuelos y aquí se vio implicado, con más o menos fortuna, en cuatro accidentes entre el 23 de marzo y el 27 de junio de 1910. Había nacido en 1881 en Beaumont, una pequeña localidad en el centro de Francia, pero pronto se trasladó a España ya que su familia, vinateros perjudicados por la filoxera, estableció un

comercio de licores y vinos navarros, aragoneses y riojanos en unos almacenes del puerto de Pasajes. En 1909 se afincó en San Sebastián, donde montó sus propios talleres mecánicos con los que se hizo con el suficiente capital como para comprar cuatro monoplanos Blériot XI. Fue el primer



aviador en sobrevolar la capital navarra y otras muchas de la geografía nacional (Lérida, Castellón, Pontevedra, Oviedo, Murcia, Segovia, Palencia, Albacete, Soria, Las Palmas de Gran canaria y Tenerife) y otros pueblos más pequeños, cruzó por primera vez los Pirineos en un vuelo de ida y vuelta de 35 minutos entre San Sebastián y Hendaya, etc. Tras montar con muy poco éxito una escuela de vuelo en Vitoria a principios de 1914, durante la Primera Guerra Mundial fue instructor de pilotos en su Francia natal, siendo galardonado con la Orden Nacional de la Legión de Honor con el rango de Caballero. Si importantes fueron sus hazañas, no fue menos trascendental el trabajo que dio a su ángel de la guarda, ya que a los cuatro percances recordados en Navarra, se unen otros acontecidos en Gijón, Lérida, San Sebastián, Tenerife y en Francia en una operación durante la WWI. Su otra pasión, fueron las carreras de coches, llegando a imponerse en algunos grandes premios de lo que hoy sería el Mundial de Fórmula 1. Falleció “de viejo” en Biarritz, aunque alguna fuente cita que fue en San Sebastián, durante los primeros días de abril de 1963.



El piloto “de moda” del momento era **Jules Védrines**. Unos meses más joven que Garnier, también de 1881, se crió en los duros ambientes de los barrios bajos de París, lo que propició que fuera una persona áspera y maledicente. Trabajó de aprendiz fabricando motores Gnôme, y más tarde pasó seis meses en Inglaterra como mecánico personal del conocido actor y aviador aficionado británico Robert Loraine. Tras regresar a Francia, obtuvo la

licencia de piloto el 7 de diciembre de 1910. Sus proezas le convirtieron en uno de los pilotos más destacados de la época: en abril de 1911 atrajo la atención de los parisinos lanzando unos ramos de violetas desde su aeroplano sobre la procesión de Cuaresma cuando llegaba a la Plaza de la Concordia, en mayo del mismo año se proclamó campeón del durísimo raid aéreo París-Madrid, un año más tarde consiguió volar a más de 100 millas por hora (160 km/h), fue pionero en el uso de un avión con propósitos de propaganda, lanzando sobre el edificio de la Cámara de los Diputados en París unas octavillas que reclamaban más aeronaves para el Ejército Francés, y en 1913 realizó un vuelo con escalas París-El Cairo partiendo de Nancy el 20 de noviembre y aterrizando en la capital egipcia en 29 de diciembre. Su mayor gesta se produjo el 19 de enero de 1919 cuando a los mandos de un Caudron G-III fue capaz de aterrizar en el tejado de las Galerías Lafayette, a pesar de la prohibición de la prefectura de la capital gala. Con esta hazaña se embolsó los 25000 francos ofrecidos como premio, pero se convirtió también en el primer infractor de la historia de la aviación. El 21 de abril de 1919, durante el vuelo inaugural de la línea

París-Roma, se estrelló en la localidad de Saint Rambert-d'Albon a bordo de un bimotor Caudron C-23 cargado con 1600 litros de combustible. Al fallar el motor intentó un aterrizaje de emergencia, pero no lo consiguió, falleciendo en el acto. Fue enterrado con todos los honores en el cementerio parisino de Pantin en una tumba que en la actualidad debería estar mucho mejor cuidada. Védrines ya era conocido en Navarra por su vuelo sobre la Barranca en el triunfal raid París-Madrid: *“Conocidas de sobra son las hazañas de Védrines y por lo tanto nos creemos relevados de reproducirla para presentar al público a ese aviador. Todavía recordamos aquel raid Paris-Madrid en el que ese vencedor de los aires pasó majestuoso por encima de las montañas de Alsasua, siendo ovacionado con delirio por millares de navarros que le siguieron con la vista hasta que desapareció en la lejanía velado por las elevadas cumbres de la sierra de Pancorbo”* (Diario de Navarra, 22 de junio de 1912).



**Benito Loygorri Pimentel**, aunque había nacido en Biarritz en 1885, fue el primer español en obtener el título de piloto de la Federación Aeronáutica Internacional. Lo consiguió el 30 de agosto de 1910 en la escuela Voisin de la localidad francesa de Mourmelon-le-Grand, cerca de Reims. Animado por el éxito del certificado recién obtenido, y con la firme creencia de que un avión siempre vence la ley de la gravedad, el día 1 de octubre de 1910 llevó a su novia,

una donostiarra de buena familia llamada María Minando, en el avión para una exhibición. Pero aquel día el aparato no estaba de buen humor y cayó al agua al pararse el motor cerca de la playa de Ondarreta. Pese al remojón, el tripulante y su prometida resultaron ilesos. Participó con 36 años, el 12 de marzo de 1921, en la inauguración del aeródromo de Cuatro Vientos a bordo de un Farman, acompañado del ingeniero militar español Emilio Herrera Linares, más tarde presidente del Gobierno de la República española en el exilio entre 1960 y 1962. Tras su graduación y debut en 1921 viajó a Estados Unidos, donde sufrió un accidente en Bridgeport que le hizo abandonar temporalmente la aviación y centrarse en su carrera de ingeniero, trabajando en Cuba y México. Más tarde se vinculó con General Motors, empresa en la que se jubiló en 1950. Falleció en Madrid a la edad de 90 años el 1 de febrero de 1976.

### **PREPARATIVOS, POLÉMICAS...**

La organización de la Gran Fiesta de Aviación de 1912 no fue fácil. Tanto es así que el Eco de Navarra, en su primera del 26 de noviembre de 1911 y bajo el título de “Hágase algo práctico” creía que el asunto se había abandonado: *“Hace algunos días nos ocupábamos en un suelto de algunos*

*trabajos que sabíamos se estaban llevando para organizar un concurso o mitin de aviación con ocasión de las fiestas de conmemoración del centenario de las Navas de Tolosa. Desde que esas líneas escribimos no hemos vuelto a saber una sola palabra del asunto y por eso venimos a considerarlo completamente olvidado, lo cual en esta clase de asuntos equivale a decir fracasado, y es una pena porque creemos nosotros que con un poco de buena voluntad y entusiasmo por parte de las corporaciones para contribuir con esplendidez al mayor éxito de esta tierra, verdadera manifestación del progreso y la civilización, pudiera organizarse muy fácilmente esta fiesta sin grandes dispendios".* Ya un año antes, el propio Eco de Navarra había intentado coordinar el encuentro, pero se había retirado por falta de apoyos. No obstante, seguían insistiendo en que era factible, evitando así un enorme fracaso para la Navarra. La realidad era que el periódico no había podido reunir la cantidad económica suficiente: *"Al tratar de organizar actos de esta naturaleza el centro al que converjan todas las miradas es el presupuesto. Los apáticos y pesimistas se empapan bien de ciertas cantidades alzadas y sobre las que hacen sus pinitos, demostrando la completa irrealización del espectáculo. Eso mismo nos pasó a nosotros. Se nos dijo que necesitábamos alrededor de 25 a 30000 pesetas para la realización de la empresa y esto contribuyó en gran parte a nuestro desistimiento. Pero ahora las circunstancias han cambiado y por 12000 pesetas, podemos labrar un buen concurso de aviación".* Otro impedimento parecía ser la distancia de Pamplona al aeródromo del soto de Esquíroz, pero el Eco ya tenía solución: *"El campo, otra dificultad que oponen los pesimistas, que en nuestro sentir no existe por estar ya completamente zanjada, pues en los sotos de Esquíroz se cuenta con un campo de aviación tan magnífico como no habrá seguramente otro en España, y las dificultades de traslación del público a aquel lugar algo distante no existen tampoco, desde el momento en que la Compañía de Ferrocarriles del Norte está bien dispuesta a poner en circulación trenes especiales para facilitar la mayor concurrencia, que pararán en las proximidades del campo".* Para contribuir a dar más importancia al acontecimiento, se proponía que fuera de concurso participara algún avión de la Escuela militar de Cuatro Vientos de Madrid, aunque este particular finalmente no fue tenido en cuenta. Otro planteamiento que formulaba el diario liberal era el nombramiento urgente de una junta para encargarse de los trabajos. En la propuesta se incluían nombres tan importantes de la sociedad pamplonesa del momento como Martín Aldaz, Lucio Arrieta, Juan Irurzun, Eugenio Lizarraga o Wenceslao Goizueta, además del militar Celestino Bayo, a los que trataba de inducir a que involucraran en la empresa: *"¿Aceptan el reto? Pues a reunirse a tratar del asunto, a estudiarlo con detención y a poner en práctica una idea sumamente realizable y ventajosa para favorecer los intereses de la población. Nosotros y la prensa de toda la localidad prestarían toda su ayuda al proyecto".*



*Don Martín Aldaz era una de las personas propuestas para formar parte de una junta que se encargara de preparar los festejos de aviación de 1912. En esa fecha, los hermanos Aldaz regentaban un local de expendeduría de vinos y aceite, así como una pequeña y artesanal fábrica de gaseosas, en la calle Ciudadela de Pamplona. Foto publicada en "Pamplona, calles y barrios" de José Joaquín Arazuri Díez.*

Pocas fechas más tarde, el capitán Bayo Lucía, que había sido propuesto para pertenecer a la comisión organizadora, daba su opinión al tiempo que trataba de aportar unas cuantas ideas: *"De modo oficioso que la Diputación y el Ayuntamiento, piensan dar para estos festejos de 12 a 14000 pesetas. Con esta cantidad hay dinero suficiente para realizar un programa aceptable, trayendo dos o tres buenos aviadores. Si no se pudiera verificar el concurso, una vez entendidos con los aviadores, o si para la fecha prefijada no se hubieran recibido las inscripciones necesarias, se podrían traer contratados de antemano aviadores por cantidades parecidas"*. El militar aportaba una lista de premios con sus respectivas recompensas económicas a entregar que alcanzaban las 11200 pesetas en total. También creía que el campo de vuelo del soto de Esquíroz era el lugar perfecto para las celebraciones: *"El campo de Esquíroz es en efecto un gran aeródromo, entre el valle del mismo nombre y el trozo de vía férrea de Esquíroz a Noáin, se eleva esa hermosa planicie cuyo eje mayor es de 1400x600, con un total por lo tanto de 840000 metros cuadrados de superficie. Desde el punto de vista de la técnica de aviación sus condiciones son excelentes; son raros los vientos de una velocidad mayor de 12 a 10 metros por segundo; se suele producir viniendo del monte de San Cristobal como única dirección (...); no hay postes, ni hilos telegráficos, ni cables de energía eléctrica, ni fábricas, ni otros obstáculos"*. Tras señalar las distancias de Pamplona a Noáin y los medios de locomoción que se podían tomar, indicaba lo negativo que tenían otras ubicaciones: *"Hay en efecto otros campos más cerca; el de Aizoáin 4 kilómetros; el valle de Cordovilla 3 km, pero son de mucho peor"*



*situación y de malas condiciones para la aviación, siendo el terreno también peor, cuyo arreglo costaría varios jornales. En los glaciares [la Vuelta del Castillo] no se puede pensar, por existir fosos, las líneas telefónica y telegráfica, el arbolado, etc, y aunque en ellos no fuera imposible aterrizar, como aeródromo son inadmisibles. Hay que ir por lo tanto a Esquíroz, es un día de campo, de excursión y de respirar oxígeno”. (El Eco de Navarra, 5 de diciembre de 1911).*



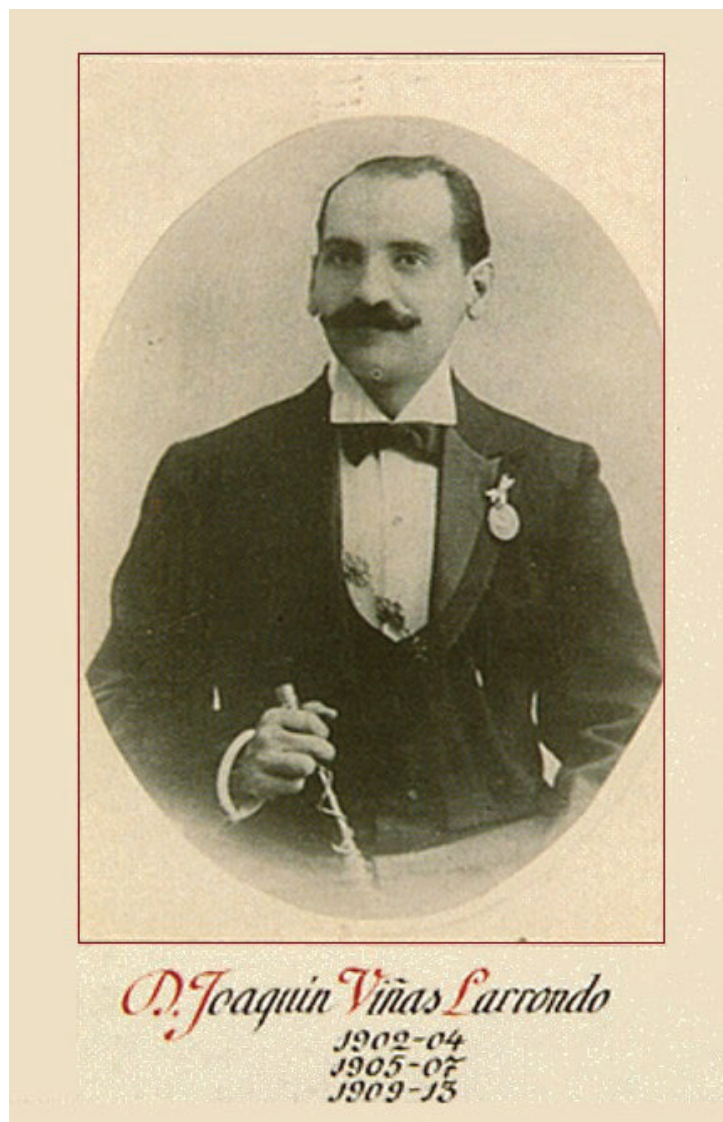
*El capitán Celestino Bayo en vuelo con su biplano Farman. Óleo de Allan O'Mill (11 de octubre de 1946), pintor argentino residente en Italia. De la serie de obras encargadas al artista en 1993 por la Fuerza Aérea de España. Publicada en la “Revista de Aeronáutica” 815, julio-agosto 2012.*

La aprobación definitiva de todas las actividades no llegaría hasta finales de enero de 1912: “La Junta organizadora del Séptimo centenario de la batalla de las Navas de Tolosa y de la adopción del actual escudo de Navarra, ha acordado la celebración de los actos y festejos siguientes: (...) ‘10ª. Semana de Aviación’. La Diputación cooperará eficazmente con importantes premios en metálico a la realización de una fiesta de aviación, procurando que de este interesante espectáculo disfruten todas las comarcas de Navarra a que sea posible extenderlo”. (El Eco de Navarra, 27 de enero de 1912). Sin embargo, y pese que la comisión de festejos hablaba de todas las comarcas de Navarra, en la Ribera muy pronto creyeron que se les dejaría de lado: “Nadie, ni los mismos tudelanos, negarán el derecho de prioridad a Pamplona en este particular, pero de ahí a pretender postergar a Tudela no celebrándose en la misma más que un funeral, va un mundo y creemos que Tudela debe participar en las fiestas de aviación que organiza la provincia”. (El Eco de Navarra, 6 de diciembre de 1911).

## FINANCIACIÓN

Uno de los escollos más importantes para poder celebrar la Semana de Aviación, era su financiación. Por ello, la Asociación de la Prensa pe-

día ayuda a las instituciones: “No se ocultará a esa digna Corporación que una fiesta de tal importancia implica un gasto muy elevado y, partiendo de esa base, en modo alguno pretendemos dar ese festejo con afán de lucro, no tratamos explotar la fiesta en la forma que lo han hecho otras poblaciones. La idea de organizar un Concurso libre en el que podrían entrar a formar parte cuantos aviadores se inscribieran, ha sido desechada en atención a que la cuantía de los premios que podrían ofrecerse no constituiría estímulo suficiente para que vinieran, se necesitaría un presupuesto mucho más elevado”. (El Eco de Navarra, 25 de abril de 1912).



*Don Joaquín Viñas y Larrondo, alcalde de Pamplona durante tres periodos distintos: de mayo de 1902 a enero de 1904, de julio de 1905 a febrero de 1907, y de noviembre de 1909 a enero de 1916.*

Las primeras contribuciones se aprobaron en abril, y fue el Ayuntamiento de Pamplona el que se adelantó al conceder una importante cantidad en sesión celebrada el 20 de abril: *“En primer término se da cuenta del informe de la comisión de Fomento concediendo a la Asociación de la Prensa 10000 pesetas de subvención para la fiesta de aviación que está organizando, pero restando un 25% de los beneficios que resulten. El señor Alfaro [uno de los concejales], que hace una calurosa defensa del asunto, propone que puesto que se resta ese 25% de beneficio, se haga igual oferta para el caso de pérdidas. En votación se aprueba por seis votos contra cinco”*. (El Eco de Navarra, 21 de abril de 1912).

Aunque la aportación municipal estaba concedida, los hermanos Arrieta, fanáticos defensores de la presencia de los aviadores en Navarra, publicaban, bajo el título de “Protesta interesante” una carta en que estaban por los beneficios que los vuelos aportarían: *“Estas gentes podrán saber que en Pamplona hay una Corporación que no ve más festejo, y por lo tanto para ellos nada más notable que toros. Si la aviación, esa pujante manifestación del saber humano se hace, no es debido a ellos, es y corresponde al esfuerzo del pueblo que ayudará como procede y a la Excma. Diputación que subvenciona. Nadie puede imaginarse el esfuerzo que se ha hecho para poderles convencer de que si con una mano daban 10000 con la otra recogerían 30000. Desconfiados y torpes algunos de ellos, como todo el que quiere recoger sin sembrar. En resumen, nuestra idea ningún perjuicio podía acarrear, y si importantes beneficios al pueblo, Municipio, etc., y este último desde el primer día empezaría a percibir pingües ganancias”*. (El Eco de Navarra, 18 de mayo de 1912).

## LOS PILOTOS FINALMENTE SELECCIONADOS

En abril de 1912 ya se habían aventurado con relativo acierto los pilotos que participarían en los espectáculos de aviación: Tabuteau, Garnier, Herveu, Loygorri que junto con la aviadora (al parecer se desconocía que su apellido era Driancourt), *“son una garantía del éxito de las fiestas proyectadas y en las que figuran las acreditadísimas marcas de monoplanos Blériot y Deperdussin que tantísimos triunfos han logrado en la conquista del aire, y el notable biplano Sommer. La elección de pilotos y aparatos nos parece excelente”*. (El Eco de Navarra, 25 de abril de 1912). Tabuteau y Herveu finalmente no volaron en julio sobre Navarra, pero en su lugar fue contratado uno de los mejores aviadores del momento, Jules Védrines: *“La Asociación de la Prensa, poniendo a contribución sus trabajos, los buenos oficios de varios amigos y decidiéndose por el buen éxito de la fiesta a correr un mayor riesgo, ha conseguido contratar al famosísimo rey de la aviación, al de todos conocido por su intrepidez, el coloso aviador Védrines. Si circunstancias imprevistas no se interponen, tendremos una gran semana de aviación, en la que los famosos aviadores Védrines, Garnier, Loygorri y la aviadora se disputarán los importantes premios establecidos para los raides y para los concursos del aeródromo”*. (El Eco de Navarra, 22 de junio de 1912).

Grandes fiestas de aviación organizadas por la Asociación de la Prensa,  
baio el patronato de la Excm. Diputación de Navarra  
y el Excmo. Ayuntamiento de Pamplona

**Vedrine**, (monoplano Deperdussin)

**Garnier**, (monoplano Blériot)

**Loygorri** (biplano Sommer)

**y Me. Driancourt** (biplano Farmann)

Estos famosos aviadores tomarán parte en los diferentes concursos, los días  
16, 18 y 19 y en los raids Pamplona-Tudela-Estella-Pamplona y Pamplona-San-  
güesa-Pamplona durante los días 20 y 22

**PRESIDENTE DE HONOR S. M. EL REY DON ALFONSO XIII.**

Estos grandes concursos son los mejores organizados en España.

*Diario de Navarra (año X, nº 1969) del jueves 11 de julio de 1912, página 4.*

Un anuncio a media página publicado en Diario de Navarra del 11 de julio ya señalaba a los participantes definitivos: “Grandes fiestas de aviación organizadas por la Asociación de la Prensa, bajo el patronato de la Excm. Diputación de Navarra y el Excmo. Ayuntamiento de Pamplona. Vedrine (monoplano Deperdussin); Garnier (monoplano Blériot); Loygorri (biplano Sommer); y Me. Driancourt (biplano Farmann). Estos famosos aviadores tomarán parte en los diferentes concursos, los días 16, 18 y 19 y en los raids Pamplona-Tudela-Estella-Pamplona y Pamplona-Sangüesa-Pamplona durante los días 20 y 22. Presidente de honor S.M el Rey Alfonso XIII. Estos grandes concursos son los mejores organizados en España”.

## EL CAMPO DE VUELO

Pese a los consejos del experto militar Celestino Bayo en El Eco de Navarra del 5 de diciembre de 1911, las fiestas aviatorias no se celebrarían ni en el soto de Aizoáin ni en Esquíroz ni en Cordovilla. El lugar elegido fue otro, los glacis en la Vuelta del Castillo, ya que “habidas en cuenta determinadas circunstancias relativas a la posición y distancia de los diversos campos en que puede hacerse la aviación, los señores diputados y los comisionados de la Asociación de la Prensa convinieron con absoluta conformidad en que el festejo tenga lugar en el campo llamado de la Cruz Negra, hoy propiedad de la Excm. Diputación, que lo tiene dedicado a experimental de cultivos de cereales”. (El Eco de Navarra, 26 junio 1912). Los terrenos de la Cruz Negra se ubicaban entre los caminos de Abejeras y Esquíroz, lindando con la carretera de la Vuelta del Castillo. Tal vez no eran los prados mejor equipados, pero eran los más cercanos al centro de Pamplona y, dado que nunca se había volado desde ellos, hubo que sacar a concurso la construcción de un hangar para albergar a pilotos y aviones y una tribuna para las autoridades y público (El Eco de Navarra, 15 de junio de 1912): “En subasta verificada ante la junta directiva de la ‘Asociación de Prensa’, fue adjudicada la instalación de todo el maderamen para el campo de aviación al conocido industrial don Santiago Navaz”. (El Eco de Navarra, 21 de junio de 1912).





*El campo de aviación definitivo se instaló en los Glacis de la Vuelta del Castillo, junto a la Cruz Negra, colocada muy cerca de su actual ubicación, por acuerdo municipal de agosto de 1756.*

### **EL REY ALFONSO XIII, PRESIDENTE DE HONOR**

Una de las aspiraciones de las instituciones navarras era que el Rey Alfonso XIII fuera el Presidente de Honor, además de que estuviera presente no solo en las pruebas de aviación sino también en el resto de festejos conmemorativos de la Batalla de las Navas de Tolosa. Y si bien parecía que la presencia real estaba hecha, no se confirmó hasta 20 días antes de su llegada a Pamplona: *“En la Asociación de la Prensa se recibió ayer una comunicación del Jefe superior de Palacio, señor Marqués de la Torrecilla, participando que S.M. el Rey (q. D g) se había servido aceptar la presidencia de honor del concurso de aviación que ha de celebrarse en esta capital del 16 al 22 de julio próximo. A esta comunicación se contestó con otra agradeciendo en lo mucho que vale, el honor que el Rey dispensa a los periodistas pamploneses”*. (El Eco de Navarra, 29 de junio de 1912).

Ante la llegada regia, el Gobernador Civil de Navarra, don Ricardo de la Rosa, y don Antonio Baztán por la Diputación Foral, agradecían el gesto en una larga misiva publicada en El Eco de Navarra del 14 de julio de 1912: *“Notorias son también la benévola complacencia con que su Majestad se apresuró a acceder a dicha súplica, y la satisfacción que en toda la provincia, especialmente en su capital, causó la noticia de la Real visita, que ya está muy próxima, como también es evidente que esa proximidad traduce aquella satisfacción en júbilo, cuyos preludios son los públicos preparativos de homenajes oficiales y populares al Soberano de la Nación española, que va a ser nuestro Augusto Huesped”*.

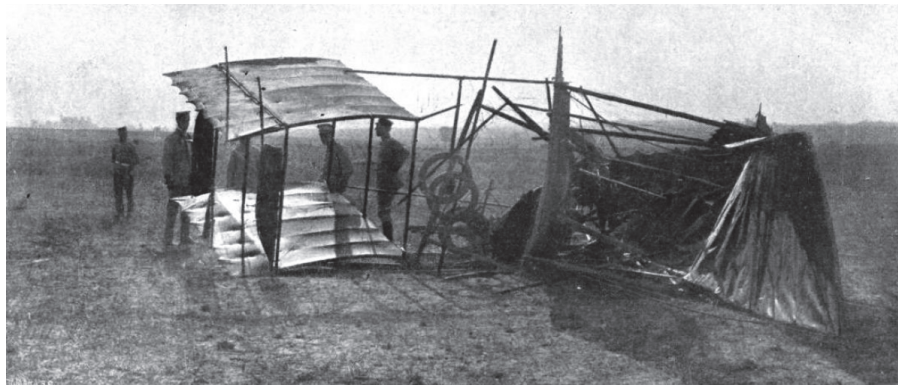


*El gobernador militar, general don Carlos Espinosa de los Monteros y Sagaseta, entregando a S.M. el Rey Alfonso XIII las llaves de la plaza en la Puerta de la Taconera. Fotografía publicada en la página 24 del Mundo Gráfico del 24 de julio de 1912.*

## **BAYO AUSENTE**

Quien desgraciadamente no pudo presentarte fue el capitán Celestino Bayo, que tanto había aportado con sus escritos a la organización de la fiesta. El 27 de junio de 1912, un mes antes de la Gran Fiesta de Aviación se veía implicado en un terrible suceso cuando pilotaba su avión: *“Ayer noche en el aeródromo de los Cuatro Vientos fue víctima de un sensible accidente el capitán de infantería señor Bayo. Hallábase éste haciendo prácticas con su aeroplano a 25 metros de altura. Evolucionaba desde hacía rato con toda perfección, cuando de modo inesperado el aparato descendió rápidamente. A mitad de la caída se desprendió del aeroplano el infeliz capitán, yendo a dar de rodillas en el suelo, al mismo tiempo que sobre su cabeza se desplomaba el aparato. Este quedó totalmente destrozado por lo violento del golpe. Los médicos que reconocieron*

*al señor Bayo le apreciaron la fractura completa de los huesos de los dos muslos, con grandes desgarramientos de las partes blandas y salida de huesos al exterior, y fuerte conmoción cerebral. Su estado fue calificado de muy grave y se convino en la necesidad y urgencia de practicar una operación para reducir la fractura”.* (El Bien Público del 1 de julio de 1912). Celestino Bayo Lucía falleció el 1 de julio a consecuencia de las heridas sufridas, agravadas por una meningitis que le surgió durante su corta convalecencia. Fue el tercer aviador español en fallecer víctima de accidente, pero el primero en hacerlo en acto de servicio en España. En la posterior investigación del accidente, toda la culpa recayó sobre el propio piloto: *“El accidente debe racionalmente atribuirse a una falsa maniobra del aviador, análoga a las que le ocasionó las dos caídas anteriores. Probablemente corrigió demasiado bruscamente el encabritamiento del aparato y provocó la caída por medio de esta falsa maniobra”* (Centenario de la Aviación Militar Española II, Cecilio Yusta Viñas).



*El capitán Celestino Bayo, gran defensor de la Fiesta de Aviación de Pamplona, falleció el 1 de julio de 1912 a consecuencias de las heridas sufridas al estrellarse cuatro días antes en Cuatro Vientos, Madrid. Imagen publicada en el Mundo Gráfico nº 36, del 3 de julio de 1912.*

## PROPUESTA DE CIERRE DEL COMERCIO

Tan importantes debieron ser los vuelos, que hasta la prensa invitaba a cerrar los establecimientos para que sus dependientes pudieran acercarse a disfrutarlos. Una extensa coplilla firmada por Arako y titulada “Chirigotas” animaba a los pamploneses:

*“Una indicación me han hecho  
que me parece acertada,  
pues se trata de una cosa  
de justicia y razonada  
en favor de algunos seres  
que madrugan y trabajan,  
mucho más que en cualquier tiempo,  
cuando el vecindario se halla*

*entregado a las fiestas  
y a la diversión y holganza.  
Son los buenos dependientes  
de comercio, en esta plaza,  
los que menos saborean  
estas diversiones sanas  
que por San Fermín tenemos  
y que expansionan el alma  
de aquellos que de ordinario  
por el trabajo se afanan.  
Y teniendo esto presente  
me parece razonada  
la petición que transcribo  
a los comercios de casa.  
dentro de unos ocho días  
comenzará esa Semana  
de aviación que esperamos  
con entusiasmo y con ansia,  
y como la gente toda,  
salvo excepciones muy raras,  
han de trasladarse al campo  
para ver las filigranas  
de los cuatro voladores  
de mundial renombre y fama,  
es de suponer que entonces,  
durante la fiesta magna, han de  
verse los comercios  
sin hacer ventas nada.  
Por lo tanto yo me atrevo  
a pedir que en esta plaza  
el comercio de un asueto  
a dependientes y «macas»  
durante las horas esas  
en que han de hallarse las casas  
poco menos que vacías  
y hasta acaso abandonadas.  
El festejo lo requiera,  
lo exigen las circunstancias  
y por último lo ordenan  
el trabajo y la constancia  
de esos buenos dependientes  
a los que las fiestas matan.  
Y al hacer la petición  
seguro estoy de que se hallan  
dispuestos los comerciantes*

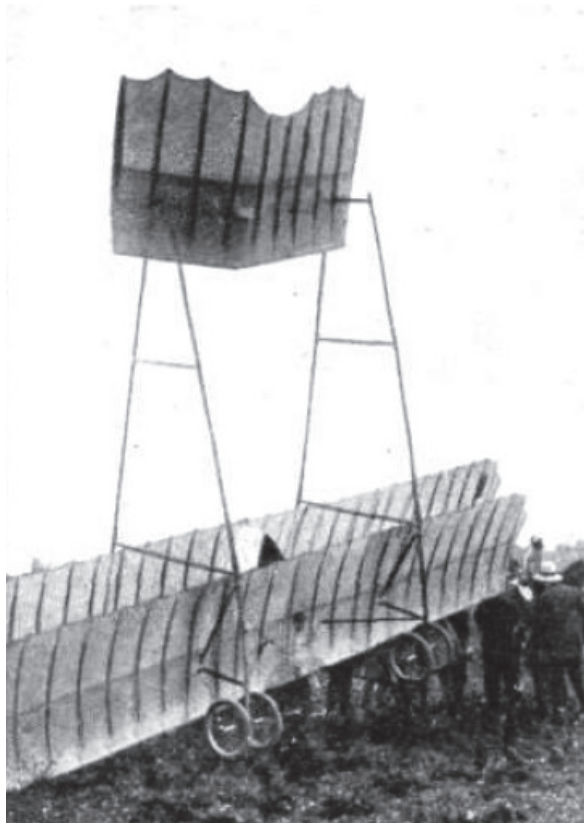


*a conceder esa gracia  
dentro de lo compatible  
con lo que el deber reclama”.*

(Diario de Navarra, 11 de julio de 1920).

## ACCIDENTES DURANTE EL CONCURSO DE AVIACIÓN EN PAMPLONA

A las cinco de la tarde del 18 de julio de 1912 dieron comienzo las primeras exhibiciones del concurso de aviación, presididas por su Majestad el rey Alfonso XIII. No tuvieron un inicio fácil: *“El viento era bastante fuerte. Empezaron inmediatamente los vuelos del concurso de aviación. Salió primero Garnier. Luego montó en su biplano Farmann la intrépida aviadora Mme. Driancourt. El motor parecía que se resistía a ponerse en marcha; una vez ya que empezó a funcionar se remontó, pero pocos instantes después se vio que el biplano cabeceaba y que caía vertical y sobre el ala derecha, quedando con la cola del aparato en alto. Se produjo una alarma grande. La aviadora, afortunadamente estaba ilesa, y solamente padecía ligeras erosiones en las manos”* (La Correspondencia



*Estado en que quedó el biplano de Marie-Louise Driancourt tras estrellarse en Pamplona la tarde del 18 de julio de 1912. Imagen publicada en la página 28 del Mundo Gráfico del 24 de julio de 1912.*

Militar, 19 de julio de 1912). *“Benito Loygorri elevó en biplano, teniendo que aterrizar a un kilómetro de distancia del campo y en malas condiciones. El biplano resultó con averías en la hélice y el timón”* (La Correspondencia de España, 19 de julio de 1912). *“A Benito le fue esquiva la suerte. Tras un intento fallido de salir, debido a la rotura de un tensor, lo volvió a intentar pero esta vez el motor no iba redondo y a una altura de 20 metros una fuerte racha de viento le obligó a tomar tierra a cuatro kilómetros del aeródromo sufriendo algunos desperfectos en su aeronave, era el 18 de julio de 1912”* (Pioneros de la Aviación Española, 2015).

Eliminados Driancourt y Loygorri, el primer premio lo ganó Garnier, y el segundo Védrines. Después de

la competición Alfonso XIII mantuvo un encuentro con los aviadores del que se conserva una fotografía que se publicó el 25 de julio en la página 11 de la revista ilustrada madrileña El Nuevo Mundo.



*S.M. el Rey Alfonso XIII conversando con la aviadora madame Driancourt y los pilotos Garnier y Loygorri al finalizar sus vuelos. Fotografía de Alonso publicada en Nuevo Mundo del 25 de julio de 1912 (página 11).*

Las exhibiciones continuaron, con Garnier a punto de volver a estrellarse dos días más tarde: *“Al tiempo de elevarse, a unos treinta metros de altura, efecto de una violenta oleada de aire, perdió el equilibrio, descendió verticalmente unos cinco metros, recobró de nuevo el equilibrio, demostrando ser un ‘maestrazo’ y prosiguió su viaje aéreo en medio del entusiasmo y de las aclamaciones del público. No hay para qué decir que durante los cortísimos instantes del percance los miles de personas que lo presenciaban estuvieron presas de mortal ansiedad que luego se tradujo en elogios calurosísimos y muy merecidos al simpático Garnier”* (Diario de Navarra, 23 de julio de 1912).

Se tiene constancia de que durante el concurso de aviación Enrique Blanco rodó una película documental muda en blanco y negro, y preparó un reportaje sobre el mismo. La pena es que no se localiza ninguna copia, seguramente forma parte del 80% de cine mudo desaparecido.

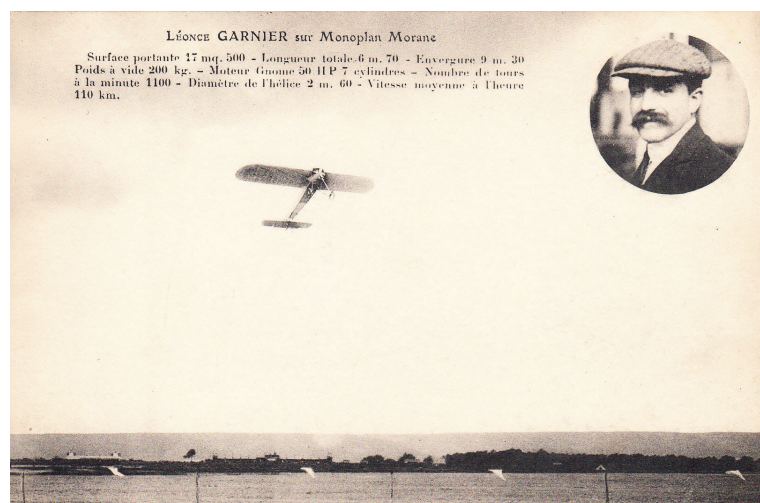
## **GARNIER SE PIERDE EN EL RAID AÉREO PAMPLONA-TUDELA-ESTELLA-PAMPLONA**

Para completar el programa de festejos relacionados con la aviación, se incluyeron dos raids aéreos, los primeros que se celebrarían en Navarra. De los cuatro pilotos invitados, solo Védrines y Garnier tomaron la salida en las carreras, ya que la madame Driancourt y Loygorri se habían estrellado días antes y, aunque resultaron ilesos, dañaron irreversiblemente sus aeronaves.

El raid Pamplona-Tudela-Estella-Pamplona se disputó el lunes 22 de julio. A las cinco y veinticuatro de la madrugada partió Jules Védrines, mientras que Léonce Garnier lo haría seis minutos después. Ambos aterrizaron en la capital de la Mejana con muchos problemas al verse obligados a evitar llevarse por delante a parte de la multitud que les esperaba en el campo de aviación, calculada entre 7000 y 8000 personas cuando en aquellas fechas Tudela contaba con entre 9000 y 10000 habitantes.

Tras una breve parada los dos pilotos despegaron hacia Estella, pero solo Védrines aterrizó en una explanada acondicionada delante de Montejurra. También aquí la toma de tierra fue complicada: *“Una avalancha de gente se precipitó hacia ese sitio y obligó al aviador a aterrizar con presteza para evitar algún atropello, porque cuando inició el descenso, la muchedumbre rompió el cordón del cuadro por acercarse al aviador”* (Diario de Navarra, 23 de julio de 1912). Nuevamente en el aire, voló sin ningún contratiempo hasta Pamplona para conseguir las 5000 pesetas de premio por su victoria.

Mientras tanto a Garnier le había sorprendido la niebla, equivocando el rumbo de tal forma que, en lugar de descender en Estella, apareció en un pueblo de la provincia de Soria llamado Yanguas, a más de 90 kilómetros de su destino. Intentó retomar la competición, pero se encontró con un grave problema: *“Mi deseo hubiese sido salir inmediatamente para Estella, pero no tenía gasolina. El alcalde de Yanguas me dijo que el punto más cercano en que la hallaría gasolina era Calahorra. Me enteré con ayuda de un mapa de que la distancia que me separaba de Calahorra, por los aires no excedería de 80 kilómetros; pero ni aun marchando por la línea más directa tenía la necesaria gasolina. Sin embargo, me decidí a emprender el viaje figurándome que cuanto más me acercase a Calahorra, menos difícil era hallar un medio de llegar a la*



*Léonce Garnier volando en un monoplano Morane, que no es el que llevó a Pamplona para la Gran Semana de Aviación. Postal antigua, colección Miguel Javier Guelbenzu.*

*población en busca de la tan deseada gasolina” (Diario de Navarra, 24 de julio de 1912). No llegó a Calahorra, se vio obligado a aterrizar en la localidad riojana de Quel cuando el combustible de su aparato no dio más de sí. Era el final menos deseado de su intervención en el raid, ya que fue necesario desmontar el monoplano y enviarlo en tren a Pamplona, lo que le impidió participar el raid Pamplona-Sangüesa-Aoiz-Pamplona del día siguiente.*

## **VÉDRINES VUELA EN SOLITARIO EN EL RAID PAMPLONA-SANGÜESA-AOIZ-PAMPLONA**

### **VISITA DE LA ASOCIACIÓN DE LA PRENSA**

*Aunque ya estaba todo decidido, pocas fechas antes de los vuelos una delegación enviada por los organizadores llegó a Sangüesa con el fin de ultimar detalles: “...de la capital de la provincia vino a Sangüesa una Comisión de la Asociación de la Prensa de Pamplona, compuesta por D. Lucio Arrieta, conocido industrial navarro, y el Sr. Testaut, secretario de dicha Asociación y redactor de Diario de Navarra: llegaron para solicitar el apoyo de esta ciudad al raid Pamplona-Sangüesa-Pamplona, ofreciendo a las autoridades locales que llegarían cuatro aviadores, para lo cual se precisaba un campo de aterrizaje. Tanto las autoridades como las personalidades sangüesinas dieron toda clase de facilidades, facilitaron un amplísimo campo que la Comisión reconoció inmejorable, se donó a la Asociación 200 pesetas espontáneamente y asimismo se les prometió que, a pesar de su conformidad por el terreno designado, en él se harían grandes mejoras, dejando limpio como el redondel de una Plaza de Toros y levantando tribunas y cuarto de socorro por si desgraciadamente tenía que intervenir la ciencia de curar. En lo particular quedó acordado facilitarles cronómetro y cronómetros y, en fin, se les obsequió e hizo cuanto se podía hacer, pues todo lo prometido se cumplió” (El País, 30 de julio de 1912).*

### **FECHA, HORARIOS Y RUTA ELEGIDA**

*Pese a que finalmente Védrines se dirigió en primer lugar a Sangüesa para seguir hacia Aoiz, Diario de Navarra del 21 de julio había informado que la ruta seguiría el sentido inverso: “El raid Pamplona-Aoiz-Sangüesa, empezará el martes [23 de julio] aquí a las seis de la mañana, para llegar a Aoiz a las seis y veinte, a Sangüesa a las seis y media, regresando después”.*

## **VÉDRINES VUELA EN SOLITARIO**

*Solo Védrines podía competir, todos sus rivales estaban eliminados, pero el raid Pamplona-Sangüesa-Pamplona no se suspendió: “En vista del contratiempo sufrido ayer por Mr. Garnier y como se tropezaba con grandes dificultades en la gestión de un nuevo aplazamiento toda vez que en Sangüesa los servicios están organizados sin que algunos de ellos admitan demora, se acordó*





*El piloto Jules Védrines en la Vuelta del Castillo de Pamplona preparado para despegar en uno de sus vuelos. Fotografía publicada en "Pamplona, calles y barrios" de José Joaquín Arazuri Díez.*

*anoche que Mr. Védrines salga hoy..." (Diario de Navarra, 23 de julio de 1912). Sin Driancourt ni Loygorri accidentados días antes, y sin Garnier, con el avión desmontado y cargado en un tren, "marchó Védrines a las seis y dieciséis y enfiló, después de describir una gran curva, la carretera de Monreal, perdiéndose a poco de vista. Sin aterrizar en Sangüesa por temor a que ocurriera lo que Estella, donde faltó muy poco para que se registrara una catástrofe por haber roto la línea el gentío y haberse precipitado en el campo de aterrizaje, emprendió el regreso por la parte de Aoiz, llegando al aeródromo a las siete y catorce minutos" en un vuelo perfecto de solo 58 minutos" (Diario de Navarra, 24 de julio de 1912). El periódico liberal madrileño La Mañana informaba el 24 de julio que el premio por el vuelo en solitario fue de 3000 pesetas.*

### RÉPLICA DE LOS SANGÜESINOS

El hecho de que Védrines no aterrizara en Sangüesa por unos supuestos motivos de seguridad, molestó enormemente a los sangüesinos. No fue una decisión bien acogida, pese a que era el Gobernador Civil de Navarra la persona que la había tomado y comunicado mediante un telegrama: "Pamplona 23.- Gobernador a alcalde. Por lo ocurrido ayer mañana al aviador Védrines que al aterrizar y levantar el vuelo estuvo en peligro él y el público, se acordó anoche que no aterrizase en ningún pueblo por interés del público y del aviador". Ante la decisión administrativa, también la Asociación de la Prensa enviaba otro despacho apoyándola: "Presidente Junta organizadora aviación Pamplona: Conocido telegrama gobernador acuerdo tomado Junta no aterrizar aviador, damos gracias por interés sobre nuestras preciosas vidas".



*Recreación infográfica del vuelo de Védrines pilotando su monoplano Borel Morane sobre Sangüesa el martes 23 de julio de 1912.*

Pese a que se pidieron explicaciones al respecto no hubo respuesta, lo que causó un tremendo malestar en Sangüesa. Les habían prometido que volarían cuatro pilotos y solo lo hizo uno, habían preparado un magnífico campo de aterrizaje con tribuna y equipo médico que no fue utilizado, habían contratado cronometradores, habían subvencionado el evento... todo para que Jules Védrines pasara de largo sin tomar tierra en su ciudad. Ante lo que consideraban un desprecio por parte de la Asociación de la Prensa de Pamplona decidieron desquitarse: *“el pueblo entero ha acordado no tomar ni un periódico de Pamplona mientras los de la Asociación de Prensa no den una satisfacción.*

*Así mañana, y en lo sucesivo, si los remiten, serán devueltos todos los paquetes de los periódicos de la capital”* (El País, 30 de julio de 1912). Popular y anticlerical, el corresponsal de El País no perdía la ocasión y acababa su artículo arremetiendo contra los organizadores: “*¡La Prensa moralizadora, la católica!!*”.

## **EL CARTEL PUBLICITARIO DE LA TIENDA DE MACHINANDIARENA DE AOIZ**

El vuelo del monoplano de Védrines dejó huella en Aoiz. Era un avión Deperdussin Monoplane T de 1911 que estaba conducido por Jules Védrines, el piloto que en mayo de 1911 disfrutaba de la victoria en la carrera París-Madrid, culminándola también en solitario. Poco tiempo después lo veían sobrevolando su localidad, cuando solo había pasado poco más de un año de la hazaña.

Parece que a Narciso Machinandiarena su establecimiento le iba muy bien. Probablemente se podría considerar un colmado, un abarrote que dicen los mexicanos, ya que tanto se dedicaba a vender comida, como ropa o cualquier otra mercancía. En El Eco de Navarra del 21 de febrero de 1907 se publicitaba la venta de madera: “*El que desee comprar una buena partida de olmo seco superior (...) así como piezas de fresno para cubos, puede dirigirse a Narciso Machinandiarena de Aoiz*”. Poco más sabemos sobre su figura. Suponiendo que fuera idéntica persona, el mismo periódico informaba el 24 de septiembre de 1883 que Narciso Machinandiarena había aportado la cantidad de 5 pesetas en la suscripción popular abierta para erigir un Monumento a los Fueros de Navarra. En las mismas fechas, un par de sucesos extraños hacían referencia a alguien, también de Aoiz, con el mismo nombre: “*El alcalde de la villa de Aoiz, auxiliado por los guardias del puesto de aquella villa, capturaron la noche del 16 de los corrientes a Vicente Abaurrea y José Sardués, como autores de las heridas causadas con arma blanca a su convecino Narciso Machinandiarena, cuyos sujetos quedaron a disposición del Juzgado que entiende el asunto*” (El Eco de Navarra, 19 de junio de 1895). Si en esa ocasión resultó herido, un año después él fue quien agredió: “*El domingo a la noche fue herido de un tiro de revolver en Aoiz, el vecino de aquella villa Gregorio Subiza. El agresor, Narciso Machinandiarena de la misma localidad, ha sido detenido y puesto a disposición del Juzgado correspondiente*” (Lau-buru, 28 de abril de 1896). También pudo dedicarse a la política, primero como alcalde, “*Siendo alcalde el Sr. Machinandiarena se acordó la instalación del Servicio Público de Teléfono, que empezó a funcionar a primeros de diciembre [de 1915]...*” (El Tuto nº 37, agosto de 2002), y después como miembro de la asociación de ‘*todos los hombres de buena voluntad*’ que integraría a toda la sociedad y sustituiría a los partidos tradicionales “*la Unión Patriótica, que era el partido que había creado el dictador Primo de Rivera en abril de 1924 se constituyó en Aoiz el 8 de diciembre de ese mismo año (...) Para el cargo de presidente del Comité Local fue elegido Narciso Machinandiarena*” (El Tuto nº



50, diciembre de 2006), o también como concejal: “...*futuros miembros del comité local de la U.P. o somatenistas como Francisco Espil, Narciso Machinandiarena fueron elegidos concejales entre 1917 y 1922*” (La dictadura de Primo de Rivera en Navarra, Jesús María Fuente Langas, 1998).

Seguro que el propio señor Machinandiarena fue uno de aquellos agoiskos que, entre admirados e incrédulos, observaban como un joven de espíritu intrépido, lleno de energía y osadía, conquistaba el aire en una máquina tan frágil que parecía poner en constante peligro a su guía. Fue aquella fugaz visión, que apenas duró unos minutos, la que le inspiró para crear el pasquín promocional de su negocio.

Sobre fondo marrón, en la litografía no aparece el Deperdussin T de Védrines, sino un avión parecido a un Blériot XI volando en diagonal en sentido ascendente. Es un dibujo limpio y con perspectiva, pero infantil, casi de estilo naif. Con unas medidas aproximadas de 61'00x42'00 centímetros, está rotulado con el texto: “*Comercio de Tejidos Ultramarinos Ferrería y otros varios artículos -de- Narciso Machinandiarena. Aoiz (Navarra)*”. Se imprimió en fecha desconocida en la Papelera Industrial de Zaragoza sobre un papel translúcido extremadamente delgado y transparente, montado sobre una pieza de lino un poco más grande.



*Cartel publicitario “Comercio de ultramarinos, ferretería y otros varios artículos de Narciso Machinandiarena”. Litografía original de la colección Miguel Javier Guelbenzu.*

Así concluyeron las fiestas de aviación de 1912, con dos pilotos estrellados, otro desorientado, sin que Védrines aterrizara en Sangüesa, y con un cartel de la época que es un auténtico tesoro.