

EUSEBIO MAGAZ NIETO: UN PIONERO DEL AIRE¹

Roberto Rubio Juan



Hacia las cinco de la madrugada del 12 de agosto de 1892 nacía en la localidad de Palaciosmil, perteneciente al municipio de Quintana del Castillo, en la vega del río Tuerto y cerca de la ciudad de Astorga, Eusebio Magaz Nieto. La familia de su padre, Leonardo Magaz Pérez, tenía hondo arraigo cepedano, pues descendía del matrimonio formado por Juan Magaz y María Rodríguez Porras, vecinos a finales del siglo XVIII de la cercana localidad de Corús. El abuelo de Eusebio, Miguel Magaz, había nacido en 1820 en el lugar de Oliegos, hoy anegado por las aguas del pantano de Villameca. Bautizado de socorro, fue apadrinado por don Vito Magaz, doctoral de la catedral de Astorga y hermano de su padre Manuel². Tras casarse, Miguel se afincaría en Quintana, de donde era originaria su esposa, Agustina Pérez, y donde ya nacería Leonardo.

Por lo que respecta a la familia de su madre, Áurea Nieto Gago, su abuelo materno, José Nieto, había nacido en Santa Colomba de Somoza, mientras que su abuela, Juana Gago, lo había hecho en Ponferrada. Ambos se establecieron finalmente en La Bañeza, donde nacería su hija Áurea.

Eusebio recibió su primera instrucción en la escuela local de Palaciosmil. Tras ella, continuó su formación en el Seminario Conciliar de Astorga, en el que permanecerá un lustro. Entre 1906 y 1910 cursó, como alumno externo, estudios de Latín, que superó con notas sobresalientes. A su finalización, y ya como alumno interno, comenzó estudios de Filosofía, aunque sólo realizaría el primero de los tres cursos del ciclo (1910-1911), en el que, eso sí, adquiriría una notable formación en Matemáticas. Sus calificaciones dejan entrever un joven inteligente y trabajador, algo de lo que dejaría cumplidas muestras toda su vida³.

LATÍN	MATERIA	CALIFICACIÓN
1º AÑO (1906-1907)	Latín	<i>Meritissimus</i>
	Geografía	<i>Meritissimus</i>
	Historia Sagrada	<i>Meritissimus</i>
2º AÑO (1907-1908)	Latín	<i>Meritissimus</i>
	Historia de España	<i>Meritissimus</i>
3º AÑO (1908-1909)	Latín	<i>Meritissimus</i>
	Historia Universal	<i>Meritissimus</i>
4º AÑO (1909-1910)	Latín	<i>Meritissimus</i>
	Retórica	<i>Meritissimus</i>
	Música	<i>Meritissimus</i>
FILOSOFÍA	MATERIA	CALIFICACIÓN
1º AÑO (1910-1911)	Lógica y Ontología	<i>Meritissimus</i>
	Aritmética y Álgebra	<i>Meritissimus</i>
	Geometría y Trigonometría	<i>Meritissimus</i>
	Música	<i>Ins. Mer.</i>

Calificaciones obtenidas por Eusebio Magaz durante el quinquenio (1906-1911) que cursó como alumno en el seminario conciliar de Astorga. La calificación de “*meritissimus*” equivalía a “sobresaliente”.

Tras su etapa seminarista, regresó a casa permaneciendo algún tiempo en la escuela de ampliación de instrucción primaria creada en 1894 en la localidad de Villameca por Francisco Fernández-Blanco y Sierra Pambley, del que Eusebio fue asistente y donde consta que mostró una conducta ejemplar. Será en el verano de 1913, cumplidos los 21 años, cuando es incluido en la caja de reclutamiento de León n.º 93, donde talla 1,66 m de altura y 67 kilos⁴. Tras su período de instrucción, el 15 de enero de 1914 se le da alta como soldado en el arma de Infantería adscrito al regimiento n.º 1 de Telégrafos, y destinado a la 4ª Compañía, donde recibe formación teórica y práctica como telegrafista. En agosto supera con éxito los exámenes para el puesto de 2º Telegrafista eléctrico y óptico. Osado e inconformista, prepara al mismo tiempo el ascenso al grado de cabo, lográndolo con fecha 1 de septiembre tras superar los dos cursillos exigidos. Sus calificaciones son de nuevo excelentes,

y le suponen, además, su acceso inmediato al puesto de 1º Telegrafista eléctrico y óptico. Durante el mes siguiente realizará prácticas con su Compañía en diferentes ubicaciones de la provincia de Burgos, finalizadas las cuales regresará a su puesto en Madrid.

En mayo de 1915 aprueba las pruebas para ser jefe de Estación eléctrico y óptico; y en agosto hace lo propio con los exámenes de ascenso: en apenas dos años de servicio ya es sargento del Cuerpo de Ingenieros. Durante septiembre y octubre, realiza prácticas en diversas zonas de las provincias de Salamanca, Valladolid y Palencia. Por si fuera poco, estudia a la vez el Bachiller en la capital de España.

Su progresión se frena de golpe por una instrucción recibida para reducir plantilla, y que le supone verse afectado por una licencia inicial de cuatro meses —que Magaz decide pasar en Quintana del Castillo— que será prorrogada a su finalización por otros tantos, lo que le obliga a permanecer en casa hasta bien entrada la primavera siguiente. Cansado de la falta de acción y de nuevos retos, en abril de 1916 solicita permiso para reincorporarse a Madrid, cuya concesión, aunque no será efectiva hasta el 20 de julio, le permite evitar una tercera licencia cuatrimestral comunicada en mayo. Las habituales prácticas que su compañía desarrolla cada año en septiembre le llevarán esta vez a las provincias de Asturias y León.

En 1917, Eusebio decide prepararse para ascender a Brigada, aprobando en junio y con buena nota el primer ejercicio en la Academia de Infantería de Toledo. Por R. O. de 15 de agosto es destinado a Oviedo, como parte del contingente que ha de atender treinta estaciones telegráficas de líneas férreas. En marzo de 1918 se le destina durante diez días a servir en la Central telegráfica de Barcelona, pasando luego a hacerlo en la sección de Banderas. Así, llegamos a finales de ese año, momento en el que Eusebio toma una decisión que cambiará el rumbo de su vida.

PIONERO DE LA AVIACIÓN MILITAR ESPAÑOLA

La irrupción de la aeronáutica va a coger a España rezagada y poco preparada. A mediados de 1910, y a diferencia de países como Francia o Inglaterra, el país no tiene un solo aeroplano ni, peor aún, un solo piloto con licencia⁵. Para paliar tales carencias, el Ejército creará, antes del fin de ese año, la primera Escuela de Pilotos, con base en la localidad madrileña de Cuatro Vientos, que se convierte así en el primer aeródromo de España. Por su parte, a principios del año siguiente el Gobierno compra en Francia tres aeroplanos Henri Farman con motor Gnome de 50 caballos⁶. Arrancaba así el primer curso de pilotos militares y en agosto los

cinco primeros alumnos obtenían su licencia de piloto de aeroplano⁷. Pero el número es del todo insuficiente: a 31 de diciembre, hay solo siete pilotos militares y cuatro civiles. Durante 1912 se suman quince más, pero apenas cuatro son militares. El Ejército tiene un serio problema que debe afrontar.

El 16 de abril de 1913 el Ministerio de la Guerra emite una R. O. que definirá los requisitos y criterios exigidos para obtener el título de piloto de aeroplano en nuestro país. Los alumnos comenzarán su formación con un programa, de tres semanas de duración, recibiendo clases de cartografía, fotografía aérea y croquizado, y prácticas de ascensión en globo cautivo y libre. Al final de este período debían demostrar poseer los conocimientos teóricos y prácticos necesarios; ser capaces de atender el funcionamiento, mantenimiento y pequeñas reparaciones del aparato y del motor; acreditar en los vuelos efectuados un completo dominio del aeroplano; y buenas aptitudes como observadores en las ascensiones cautivas o libres efectuadas en las prácticas previas o durante su instrucción.



Eusebio Magaz, recién incorporado al Ejército, con el uniforme de rayadillo y el gorro “panadero” habituales de la época.
Foto cortesía de la familia Magaz.

Si el aspirante estaba suficientemente preparado, el jefe de Aviación le autorizaría a realizar un examen elemental con dos pruebas a efectuar con éxito y de manera satisfactoria. La primera consistía en realizar dos recorridos de más de cinco kilómetros, sin tocar tierra, desarrollados entre los dos postes indicadores establecidos al efecto en el aeródromo, «cambiando de mano en cada vuelta», es decir, haciendo una especie de “ocho”. Para saber la distancia final recorrida se multiplicaría la separación entre los dos postes

por el número de trayectos efectuados. La segunda era una prueba de altura, elevándose al menos a cincuenta metros, bien en un vuelo independiente, o incluida en alguno de los dos recorridos señalados. Como complemento, al finalizar cada una de ellas debía conseguir parar el motor antes de que el aeroplano tocara tierra, y detener éste a menos de cincuenta metros de un punto marcado previamente. Los conocimientos teóricos se demostrarán con una conferencia, oral o escrita, impartida por el alumno. Aparte de todo ello, se exigía a los aspirantes ciertas aptitudes personales, destacando la de «mostrar serenidad» en las ascensiones efectuadas, aun hallándose en situación difícil o peligrosa. Superar estas pruebas suponía obtener el título de piloto de 2ª categoría. Pero para volar en campaña bélica y en maniobras, y, en general, para hacerlo fuera del aeródromo, se exigía poseer el título de 1ª categoría, que precisaba aprobar un examen superior.

Este mismo año, tras el ensayo pionero de Cuatrovientos, se instala la primera escuela de pilotos militares permanente de España en el recién estrenado aeródromo del Campo del Ángel, en Alcalá de Henares. Contaría con los recién llegados monoplanos Nieuport IV-G con motor de 110 CV y de ella iría saliendo un buen grupo de pilotos y observadores que no desmerecían en absoluto a los de países con mayor prestigio aeronáutico. Muchos recibirían pronto su bautismo bélico en la guerra de Marruecos, que, junto con la I Guerra Mundial, ocasionaría un gran perjuicio al arma aérea nacional.

La “Gran Guerra” de 1914 dejó a España sin material moderno alguno. Durante un largo lustro los pilotos militares locales volaron en un exiguo número de aparatos, anticuados y obsoletos, reparados o reconstruidos un sinnúmero de veces, con enorme peligro y riesgo para sus vidas. El conflicto norteafricano, por su parte, agravó el problema humano, aumentando los fallecidos, ya de por sí numerosos debido a lo precario del material, la formación y las instalaciones. Tanto el déficit de aparatos como el de pilotos fueron sistemáticamente denunciados por la prensa, que también reprochaba la escasa disponibilidad del resto de pilotos con licencia, especialmente la de los civiles: de los 35 españoles con licencia civil obtenida en el período 1910-1919, apenas seis podían considerarse en activo y constituir una especie de “reserva” de la Aviación militar⁸.

Hasta principios de 1918 España había concedido solo 160 licencias de piloto, de las que el 75% —unas 120— recaían en oficiales militares, siendo el resto civiles. Pero la realidad era aún más grave, pues los pilotos realmente activos eran muchos menos. Entre los primeros, medio centenar no habían vuelto a volar desde el día de su examen o habían abandonado la

aventura retornando a sus armas de origen. A los sesenta resultantes había aún que restar los ya fallecidos o accidentados con secuelas muy graves e impedidos para volver a volar, por lo que el número real de pilotos era «ridículo»⁹. En 1916 se intentó paliar este déficit con una nueva convocatoria de pilotos y observadores para oficiales, pero resultó, una vez más, insuficiente. Finalmente, dos años después se acometería un proyecto hasta entonces impensable: abrir las convocatorias al personal militar de tropa.

El 9 de octubre de 1918, y a propuesta del general Rodríguez Mourelo, entonces director del Servicio de Aeronáutica, se emitía una R. O. Circular anunciando por fin una convocatoria a pilotos de aeroplano para clases e individuos de tropa. Podrían presentarse miembros de todos los cuerpos del Ejército y de la Armada, menores de 30 años y con la robustez física necesaria, valorada tras un reconocimiento médico previo. Tendrían preferencia los que acreditaran ser ya piloto (civil, se entiende); tener conocimientos prácticos de aviación, conocer los motores de aeroplano o ser automovilista o motociclista; y presentar adecuadas disposiciones para el servicio.



Foto de la 1ª promoción, realizada por el célebre fotógrafo Alfonso. Vistos de izquierda a derecha, de pie: Lucio Sánchez Prior, Telesforo Espinel, Vicente Linares, Julio González y Francisco Tella. Sentados: Luís Besonía, Eusebio Magaz, Antonio Gutiérrez Lanzas, Eduardo Lasterra, y Julio Antón. Revista *Nuevo Mundo*, n.º 1.312, 28 de febrero de 1919, pág. 30.

Tomar esta decisión no fue fácil. En el Ejército, obsoleto y con una oficialidad casi hereditaria, aún se creía que el gobierno de un aeroplano militar solo podía encomendarse a un oficial con el único y peregrino argumento de creer que un “simple” soldado no tenía el mismo concepto de patriotismo ni igual espíritu de sacrificio que aquél. Por suerte, esta ridícula categorización del patriotismo, profusamente denunciada por la prensa, sería pronto dejada en evidencia tras la I Guerra Mundial. La necesidad acuciante de efectivos ayudó claramente a superar ese rancio prejuicio.

Los solicitantes que, en opinión de sus jefes directos, reunieran al menos alguna de las condiciones señaladas, deberían presentarse al examen teórico-

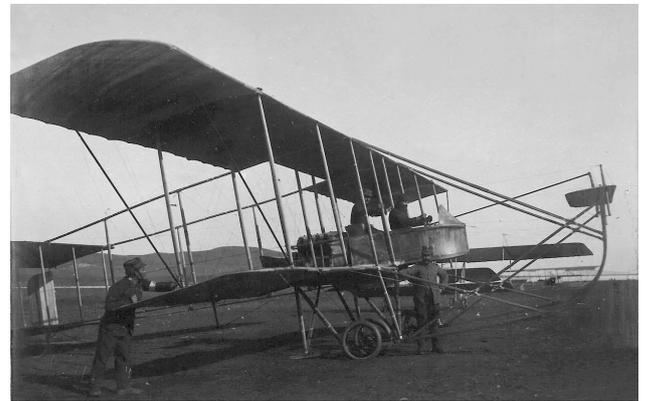
práctico a celebrar en el aeródromo de Cuatro Vientos ante un tribunal nombrado a tal efecto, corriendo el Estado con todos los gastos de viajes que tuvieran que realizar desde sus respectivos destinos. De ese examen previo realizado salieron los veinte alumnos previstos, cuyos nombres fueron publicados por R. O. de 26 de noviembre de 1918 (*Diario Oficial* n.º 267). Estos continuarían su formación durante dos meses más, y los que superaran las pruebas finales pasarían a formar parte de un pequeño escalafón de aspirantes a cubrir las plazas vacantes de piloto militar que fueran surgiendo. El primer curso comenzó de inmediato y asistieron los veinte primeros candidatos seleccionados. En el puesto n.º 17 de la lista figuraba un pequeño pero aguerrido leonés de 26 años, el aspirante de más edad, que estaba a solo dos meses de hacer historia en la Aeronáutica militar española: **Eusebio Magaz Nieto**¹⁰.



Licencia de piloto militar de 2ª categoría (anverso y reverso) expedida a favor del sargento del Cuerpo de ingenieros Eusebio Magaz Nieto el 7 de marzo de 1919 reconociéndole una antigüedad de fecha de 20 de enero. Cortesía de la familia Magaz.

Los miembros de esta “primera Promoción” gozarían desde la fecha en que aprobaran el examen previo, y con cargo a los presupuestos de las escuelas de Aviación, de una gratificación diaria: dos pesetas los soldados y cabos, y tres pesetas los sargentos, brigadas y suboficiales, y empleos análogos de la Armada. Echen cuentas: suponía cobrar al año nada menos que mil pesetas más. Magaz se incorpora el mismo día 26 al curso, que se impartirá en las instalaciones del aeródromo del Campo del Ángel, del que por entonces se dice que «no es una maravilla precisamente». Como profesores figuran tres nombres ilustres de la aviación española: los capitanes de Infantería Apolinar Sáenz de Buruaga, Antonio Domínguez Olarte y Felipe Díaz Sandino. El aparato con el que se realizarán las prácticas es el viejo biplano Maurice Farman MF-7 con un motor de entre 70 y 80 caballos¹¹. Se consideraba un aparato fácil de pilotar, por lo que pronto fue empleado como avión-escuela tanto

en Cuatro Vientos como en Alcalá. Equipado con sus característicos patines anti-capotaje, sin embargo, era un aeroplano de gran envergadura y poca potencia, por lo que, aunque de manejo sencillo, resultaba lento y torpe. En esa función formativa permaneció hasta la tardía llegada, a finales de 1919, de sus sustitutos, los Caudron G.3 y los Avro 504K, procedentes del sobrante bélico de la “Gran Guerra”.



Aeroplano Maurice Farman MF-7.

Se decía del curso que disponía de un elenco docente de primer nivel –y así era–, pero había carecido de material y medios apropiados. Sin embargo, y a pesar de todos los inconvenientes, el curso salía adelante y a mediados de enero de 1919 los diez primeros alumnos habían superado el período de formación. La mayoría (seis) proceden del Cuerpo de Ingenieros; en cambio, su graduación es diversa: cuatro sargentos, dos cabos y cuatro soldados. La prensa se felicitaba por el notable aumento que este grupo representaba en la entonces escuálida lista de pilotos españoles en activo, debido a las numerosas pérdidas sufridas. Así, el diario *El Heraldillo deportivo* recogía en sus páginas que

la voluntad, que todo lo suple, ha podido hacer el milagro de que, aunándose el magnífico espíritu de los profesores y la cohesión moral de los alumnos, en un plazo inverosímil, por lo breve, se haya obtenido ya una primera promoción de diez pilotos de tropa, soldados rasos, cabos y sargentos, que forman el grupo que acompaña estas líneas.

Tras apenas dos meses de formación teórica y de sus correspondientes exámenes, comienzan las pruebas prácticas. Será el 20 de enero de 1919 cuando conocamos el nombre del primer aspirante que consigue superarlas. Desconozco qué criterios se tuvieron en cuenta para fijar los turnos en la realización de los exámenes ni a qué –o quién– se dio prioridad. Quizá la respuesta sea tan simple como ser el primero capaz de acreditar los conocimientos y el nivel suficientes para someterse a las pruebas de examen, y, claro está,

aprobarlas. Fuera como fuere, el caso es que ese día es el cepedano Eusebio Magaz Nieto el primero en superar las pruebas, convirtiéndose así en el primer piloto militar español de aeroplano procedente de la clase de tropa. Con esa fecha obtendrá su licencia de piloto aéreo de 2ª categoría, que será registrada con el n.º 161¹². El logro de Magaz tiene aún más valor si consideramos, además, que entre sus compañeros de promoción figuran algunos nombres merecedores de un hueco en la historia aeronáutica española¹³.

UN SUEÑO TRUNCADO PREMATURAMENTE

Magaz recibe la expedición oficial del título el 7 de marzo de 1919, con una fecha de antigüedad reconocida del 20 de enero. A partir de ahí, los alumnos continúan su formación con el objetivo de obtener el título de 1ª categoría. Pero, como quedó dicho, las circunstancias en las que venía desarrollándose el curso ofrecían muy pocas garantías. Con solo dos meses de clases, instalaciones deficientes y material escaso y obsoleto –los viejos Farman MF-7 habían sido reconstruidos y remendados mil y una veces–, el grado de conocimiento aeronáutico que han podido adquirir estos diez pioneros, llegados de diferentes armas sin conocimientos previos, ha de haber sido muy elemental e insuficiente para poder manejarse con un mínimo de pericia. Por fortuna no constaba ningún siniestro grave; sin embargo, a finales de marzo les abandona la suerte. En la mañana del día 29, el aparato que pilota el coruñés Francisco Tella Manchón, de 24 años, que había obtenido su licencia una semana después que Magaz, se desploma desde una altura de cincuenta metros, incendiándose el motor y el depósito de combustible tras chocar con el suelo. El propio capitán profesor y sus compañeros consiguen sacarle de los restos del avión aún con un hilo de vida, pero fallece casi de inmediato «arrojando sangre por la boca, narices y oídos». Tella se convertía así en el primer soldado-piloto fallecido de la Aviación Militar Española. La noticia apareció en la prensa al día siguiente, atribuyéndose el accidente a la «falta de serenidad en el aviador»¹⁴. No puede negarse falta de pericia y experiencia en el manejo del aeroplano. En realidad, el accidente estaba dentro de lo razonable en una época con una altísima siniestralidad, pero, a decir verdad, la explicación publicada no dejó de ser la “respuesta fácil”.

El riesgo se asumía y el curso para conseguir la licencia de 1ª clase continuó. Pero, solo dos semanas después, la tragedia volvía a cebarse en el joven grupo de pilotos noveles. El 11 de abril de 1919 es el propio Eusebio Magaz quien sufre un accidente muy

similar, cayendo también con su aparato desde una altura de unos cincuenta metros. Sin embargo, a diferencia de su difunto compañero, Eusebio tendrá más suerte: el aparato no se incendiará y conseguirá salvar la vida. Ahora bien, sufrirá lesiones graves que terminarán dejándole secuelas para el resto de sus días. También el diario *ABC* recogía la noticia en su edición del día siguiente, 12 de abril, aunque de manera mucho más escueta que en el caso anterior –no era ya el primero ni había fallecido–, y limitándose a indicar las lesiones sufridas por el piloto y el desconocimiento sobre las causas del accidente¹⁵. Ni la prensa ni el expediente personal aeronáutico del sargento Magaz ofrecerán más detalles del siniestro, aunque sus descendientes señalan que se debió al contacto del tren de aterrizaje del aparato sobre el tejado de uno de los hangares cuando intentaba hacer un tercer recorrido al circuito, uno más de los que le exigían.



Noticia aparecida en el diario *ABC* el 12 de abril de 1919 sobre el accidente del sargento Magaz que le costaría finalmente su carrera aeronáutica.

Magaz es llevado de inmediato al hospital militar de Alcázar de Henares. Entre las muchas lesiones sufridas, la más grave es, sin duda, una importante fractura en el fémur de la pierna derecha, en su tercio medio. Tras una larga y complicada operación, seguirán 49 largos días ingresado en dicho hospital, durante los que se recuperaría de la mayoría de sus heridas, pero no de la del fémur. La operación parece haber resultado fallida, la fractura queda mal consolidada y los médicos le comunican la necesidad de una nueva operación quirúrgica, para la que el 28 de mayo es trasladado al hospital de Carabanchel. Allí permanecerá ingresado tres meses más, hasta el 11 de septiembre, fecha en la que lo abandona con una licencia de tres meses más de convalecencia y recuperación. El 10 de diciembre se reincorpora a Madrid, pero un nuevo examen médico hace ver que la recuperación no avanza según lo esperado. El 24 de enero de 1920 se le conceden otros dos meses de licencia a contar desde el 11 de febrero siguiente, fecha en

la que regresa a su pueblo. El 11 de abril regresa a Madrid y el día 30 es nuevamente examinado en el hospital de Carabanchel. El tribunal observa entonces una fractura viciosamente consolidada del tercio medio del muslo derecho, con callo voluminoso y dolor con la presión, atrofia muscular, anquilosis de la rodilla y deformación del fémur, con un acortamiento de al menos seis centímetros en la pierna derecha. La segunda operación no consigue corregir la lesión ni la cojera, pero sí evitará males mayores y le salvará la pierna. El informe final considerará a Eusebio textualmente como «un cojo sin amputar». Quedaría por confirmar si estas secuelas, especialmente la anquilosis, fueron consecuencia directa del accidente o, por el contrario, fruto de un fallo en la primera intervención quirúrgica. Eso sí: a diferencia de Tella, Magaz había salvado la vida.

El 23 de marzo de 1920, casi un año después del accidente, la dirección del Servicio Aeronáutico del Ejército solicita al comandante de la base aérea de Cuatrovientos un informe completo y definitivo sobre el siniestro y sus consecuencias. La respuesta, enviada el día 30, confirmará lo acaecido, proponiendo a Eusebio Magaz Nieto para ser recompensado por las heridas sufridas. El 16 de abril se solicita un nuevo reconocimiento médico con el fin de conocer el alcance real de la lesión y si le impedirá o no continuar prestando sus servicios. El informe emitido es concluyente: Eusebio sufre secuelas tan graves en su pierna derecha que queda imposibilitado para seguir sirviendo en el Ejército. El 21 de septiembre (*Diario Oficial* n.º 214) se le concede el empleo de suboficial con antigüedad del 11 de abril de 1919, día del fatídico accidente, causa baja en el Servicio de Aeronáutica y en el 1º Regimiento de Telégrafos al que pertenecía, y pasa al Cuerpo de Inválidos. Terminaba así la aventura aeronáutica de uno de los pioneros de la aviación militar española. Pero en ningún caso su aventura vital.

VILLAMECA: LA EXPERIENCIA DOCENTE EN SIERRA PAMBLEY

A mediados de 1920 la escuela de la Fundación Sierra Pambley en la localidad cepedana de Villameca se encontró con un serio problema a la hora de cubrir la plaza de maestro titular. Desde finales de 1917, el entonces director de la escuela, Florentino Álvarez Calvo, había cedido la tarea, debido al deterioro de su salud, a un maestro sustituto, Eulogio Fernández, natural de Sueros de Cepeda, antiguo alumno de la escuela, con el título de maestro superior en su currículum y con muy buenas referencias. El puesto, no

obstante, no colmaba sus aspiraciones y pronto mostró su deseo de presentarse a las oposiciones a maestro nacional. Perfecto conocedor de las dificultades existentes para cubrir la plaza por las condiciones y lejanía de la escuela, don Florentino quiso evitar la más que probable marcha de don Eulogio en caso de aprobar las oposiciones proponiendo a la Fundación que se le concediera la plaza de maestro en propiedad. Sin embargo, su patronato rechazó la propuesta alegando no conocer lo suficiente el carácter y forma de trabajar del aspirante. La ausencia del maestro durante el mes de mayo de 1920, preparando sus exámenes en Oviedo, obligó a don Florentino a cubrir la vacante. Volvería entonces a elevar la propuesta, pero los patronos continuaron mostrando su reticencia.



Edificio y dependencias anexas que albergaron en su día la escuela de la Fundación "Sierra Pambley", y donde Eusebio Magaz ejerció como maestro desde finales de 1921 hasta la Navidad de 1932.

Foto del autor.

Eulogio Fernández aprobó las oposiciones y, a su vuelta a Villameca, planteó las cosas al patronato con claridad meridiana: las Escuelas nacionales tenían mejor salario y una mayor dotación para la jubilación, así que, o se le mejoraban sus condiciones o se iría. Se aceptó igualarle el salario, pero no darle aún la plaza en propiedad. Don Eulogio consideró insuficientes las contrapartidas, renunció y se fue. Esto no solo obligó de nuevo a don Florentino a hacerse cargo de las clases, sino también a buscar con urgencia un sustituto que, además de tener conocimientos y capacidad docente, estuviera dispuesto a ejercer en una zona tan inhóspita, mísera y lejana, en situación de interinidad y sin garantías de continuidad. Pero lo encontró. Sabedor de su retorno al pueblo tras su accidente de aviación, y buen conocedor de su formación, Álvarez se lo propuso a Eusebio Magaz. Y éste aceptó.

Don Florentino conocía muy bien a Eusebio, no en vano fue él quien, además, le recomendó como asistente del fundador en sus últimos años, antes de su fallecimiento a principios de 1915. A principios

de otoño de 1921, Álvarez le propondría al patronato para hacerse cargo de la escuela, adjuntando un informe en el que mostraba su plena confianza en él:

En contestación a su atenta carta del tres del corriente, tengo el gusto de manifestar a V. que don Eusebio Magaz ha sido alumno mío en la escuela de Villameca habiendo observado siempre una conducta irreprochable. Por indicación mía ha estado colocado algún tiempo como asistente del difunto don Francisco Fernández Blanco de Sierra y Pambley. Se ha distinguido como estudiante y creo está en condiciones de poder desempeñar el cargo aun cuando no posea el título de maestro¹⁶.

No obstante, y a pesar de las pobres condiciones de la escuela, la plaza resultaba apetecible para muchos. Don Florentino lo sabía, y en la carta que envió al presidente del patronato, Manuel-Bartolomé Cossío, para comunicar su continuidad en la escuela hasta que se oficializara el nuevo nombramiento, no dudó en señalar sutilmente que esperaba que el nombrado fuera Eusebio Magaz, «haciendo caso omiso de otro solicitante que me consta ya les ha escrito»¹⁷. Las notas que los patronos dejan sobre Eusebio, además de presentar un somero historial académico y militar, lo presentan como un muchacho que puede ser válido: «Influido por don Florentino, agradable, aún joven y reservado, y que se hará maestro si fuere necesario. Tal vez sirva»¹⁸.

Aunque ya ejercía desde el 21 de septiembre, Eusebio fue nombrado oficialmente nuevo maestro interino de la escuela de Villameca el 11 de diciembre siguiente. Don Florentino le visitó periódicamente los primeros meses para ir viendo su funcionamiento y corrigiendo los errores de “principiante” que, a pesar de ser conocedor del espíritu de la Fundación, pudiera cometer. Del mismo modo, Magaz fue convocado a León para una reunión con el patrono Pablo de Azcárate, entrevista de la que parece que quedaron cuestiones pendientes de resolver.

La gente recibió con entusiasmo el nombramiento de Eusebio Magaz. Las matrículas para 1922 se duplicaron, con alumnos nuevos y con otros varios queriendo repetir. Deseoso de tener por fin un maestro fijo y con la plaza en propiedad, don Florentino pidió al patronato visitar la escuela para valorar el trabajo de Magaz y ver si era merecedor del puesto. Paralelamente, en mayo de ese año, Eusebio se informa sobre los requisitos que precisa para obtener el título de maestro nacional. Gracias a sus estudios de Bachiller tiene casi toda la formación teórica, pero le faltan dos años de prácticas que no podrá empezar hasta septiembre, por lo que, si el patronato insiste en que deba cumplir ese requisito, habrá que esperar

ese plazo. Sin embargo, el director de la Normal de León, al saber que era para encargarse de una escuela de la Fundación, a la que parecía tener gran afecto, dio a Eusebio su palabra de incluirle en la relación de solicitantes de ese mismo año, lo que le valdría para ganar un año y obtener el título ya el verano siguiente. Nadie pone reparos a ello. Todo parece ir bien.

Aparte de su nueva faceta docente, Eusebio se preocupa también de seguir atendiendo su carrera militar. En enero de 1922 solicita a la Dirección General de las tropas de Aeronáutica la concesión de la “medalla de sufrimientos por la Patria” en compensación por los servicios prestados y las graves secuelas sufridas. La petición de Magaz es atendida y por Real Orden de 26 de abril (*Diario Oficial* n.º 96) se le concede la medalla solicitada junto con una pensión vitalicia de 17,50 pesetas mensuales.

Sin embargo, los prometedoros comienzos se ven trastocados por la llegada a la Fundación, como inspector de las escuelas, de José de Caso, con el que la relación no será nada fácil. Caso realizará en 1923 la visita a Villameca prevista y solicitada por don Florentino, pero la impresión que se lleva, y que plasma en el informe que eleva al patronato, está muy lejos de lo esperado y no deja en buen lugar la labor de Magaz como maestro: absoluta pobreza, falta de competencia y de tacto pedagógico. Cossío, presidente del patronato, traslada esta información al resto de sus miembros, justificando la permanencia de Eusebio en el puesto por la situación de la escuela: ubicada en aldea tan pobre y aislada, dificultaba en extremo poder encontrar un maestro de cierta valía que, no siendo de la zona, quisiera permanecer en ella largo tiempo. A Magaz le venía bien pues vivía en «una aldea próxima donde su familia cultiva la tierra». Para corregir las deficiencias observadas, sugería la posibilidad de mejorar su formación «ya obligándole a estudiar textos escogidos y adecuados, ya enviándole temporadas a ver practicar en otros centros de enseñanza y con los mejores maestros de la Fundación»¹⁹.

A tenor de los antecedentes académicos y formativos de Magaz, esta impresión puede sorprender. Su correspondencia muestra una letra muy pulcra, cuidada y legible; sus calificaciones han sido siempre excelentes en todas las instancias, ya fueran civiles, religiosas o militares; y posee una buena formación que parece más que suficiente para el puesto. Además, conoce el funcionamiento y los objetivos de la escuela, pues es antiguo alumno e incluso ha sido asistente del fundador. Por si ello no fuera suficiente, a todos les consta que es un hombre trabajador y de conducta intachable.

A pesar de todo, Magaz no es del agrado de José de Caso y, finalmente, por extensión, tampoco lo va a ser del patronato, como demuestra el propio Cossío al

referirse al ex aviador con cierta ironía como el «Profeta de la Meca», siendo la “Meca” la propia escuela (de Villameca)²⁰. Sin embargo, la sensación que dejan estas palabras es la del cierto abandono y olvido en los que el patronato mantiene la escuela cepedana: durante casi quince años se mostrará incapaz de dotarla debidamente, tanto de personal de su agrado como de medios y presupuesto adecuados.

El 11 de abril de 1925 Magaz es ascendido al grado de alférez, pero no hay noticias de que haya conseguido ya el ansiado título de maestro. Su sueldo anual es de 1.950 pesetas –son 2.000, pero se le restan cincuenta para el retiro obrero– que cobra dividido en cuatro pagas trimestrales. En una carta enviada el día 14 comienza a dejar caer al patronato su idea de merecer un aumento. Dice estar cobrando menos que un “maestro de derechos limitados” y, aun a riesgo de parecer inmodesto, considera que la labor en la escuela no es comparable a la desarrollada en las escuelas municipales²¹. No parece obtener respuesta. La situación quizá se agrave cuando Magaz se incorpora al ayuntamiento de Quintana del Castillo como concejal representando a los partidos de derechas, ideas no solo alejadas del espíritu y las tendencias políticas de la Fundación, sino del propio principio de no injerencia política que la caracterizaba.

La siguiente visita del inspector José de Caso tiene lugar ya 1926, pero sus impresiones no han cambiado un ápice, quejándose a Cossío de que «Eusebio no se entera de nada» y que las promociones se adelantan y celebran sus exámenes un año antes de que deban finalizar. El patronato exige entonces a Magaz que, si quiere continuar en la escuela, finalice los estudios de Magisterio. Se le sigue valorando su buena fe y dando oportunidades, aunque también por el interés de la propia Fundación, que, a pesar de su notorio descontento, es sabedora de que no le resultaría fácil encontrar en ese momento, no ya un candidato lo suficientemente válido para darle la plaza en propiedad, sino ni siquiera un sustituto mejor. Eusebio intenta entonces convalidar todas las asignaturas posibles del Bachiller que sacó en Madrid, pues, de confirmarse, solo le quedarían las de Pedagogía y las prácticas. Sin embargo, cuando pensaba examinarse, Cossío, quizá confiando en que internamente se pudieran mejorar las capacidades docentes de Magaz, le comunica que es posible que no sea necesario, razón por la cual éste aparca el proyecto. El tiempo demostrará que cometió un grave error.

Eusebio, por su parte, sigue ocupándose de la escuela. En una carta de 30 de agosto solicita más material didáctico. No encuentra en Astorga lo que cree que la escuela precisa y ha decidido pedir catálogos a diversas editoriales en búsqueda del mayor surtido y el mejor precio. Si no recibe órdenes en contra, hará lo que es-

time conveniente. En la misma misiva insiste de nuevo en su petición de un aumento de salario, y comunica a la Fundación su intención de contraer matrimonio con Micaela Rodríguez Cordero el sábado siguiente, 4 de septiembre, para lo que el Ejército ya le ha concedido la preceptiva licencia un mes antes del enlace. Solicita así que se le conceda un permiso de seis o siete días, que, dado que es inicio de curso, no causarán incidencia alguna en la rutina habitual de la escuela²².

Pasan los años y, aunque ha conseguido una mejora en su salario, hasta las 2.500 pesetas, la situación de Magaz al frente de la escuela Sierra Pambley de Villameca permanece enquistada. Pero en el verano de 1931 los acontecimientos se precipitarán. Un cambio en la normativa educativa obligará a que incluso todo maestro particular deba disponer del título oficial, por lo que la Fundación le vuelve a exigir, ya de manera concluyente, que lo saque. A Eusebio le quedan por aprobar las citadas asignaturas de Pedagogía, le preocupa especialmente la de Historia de la Pedagogía, pero tiene apenas unos días para prepararlas a fin de aprobarlas antes del comienzo del nuevo curso. Además, le faltan los dos años de prácticas. Sabedor ya de que sus posibilidades son nulas, el 15 de junio Magaz pone su plaza a disposición del patronato. Lo único que le preocupa, textualmente, «si dejo la escuela, es el afecto que tengo a ella y a la Fundación»²³. Desde ésta se le indica que esté tranquilo, que el caso no era tan crítico como para tener que resolverse en días. En consecuencia, Magaz continuará un año más al frente de la escuela.

El que va a ser su último curso como maestro en Villameca, presenta las mismas condiciones de disposición e integridad mostradas por Magaz hasta entonces. Cuenta ese año con 34 alumnos, a los que conseguirá dotar, a cada uno, de un ejemplar del *Quijote* y otro de un compendio de los *Episodios Nacionales* de Pérez Galdós. Además, dota a la escuela con dos tomos de Historia de España y uno más de Geografía Humana²⁴. Su intención es fomentar la lectura, así como su análisis y comentario.

Pero en la primavera de 1932 parece claro que el periplo de Magaz al frente de la escuela se termina. El desarrollo de la reforma educativa iniciada el año antes agrava su situación: ya no le convalidarán sus estudios de Bachiller, sino que tendrá que repetirlos enteros –seis años–, pasar tres cursos en la Normal previa oposición y un curso más de prácticas. En total, diez años. Insostenible. Ante tales trabas, Magaz comunica a la Fundación, por carta fechada el 14 de abril, su intención de dejar la escuela definitivamente, pero permaneciendo al frente hasta fin de curso o hasta cuando le indiquen los patronos. Esos últimos meses de curso no serán fáciles, pues la comarca su-

fre una epidemia de sarampión que afectará a las clases, llegando las ausencias incluso a las dos terceras partes del alumnado. Ese mismo verano, la Fundación convoca unos premios de enseñanza, de los que saldrá el futuro maestro de la escuela, ya con condiciones salariales muy diferentes: 3.000 pesetas el primer año, de prueba –quinientas más que el sueldo de un maestro nacional– ascendiendo a 3.500 pesetas si superaba ese período a satisfacción. Nada que ver con la situación de una década antes, aún en tiempos de don Florentino. El ganador será Felipe Rodríguez, antiguo alumno de la escuela y maestro titulado, y del que Cossío dirá que «era muy superior» a Magaz en capacidad docente²⁵. Será a su vez el último de la escuela de Villameca, hasta su jubilación y la posterior desaparición de ésta, y el tiempo demostraría el acierto de su nombramiento. Hay que decir que Felipe fue durante tres años y medio alumno del propio Eusebio, al que no dudó en calificar como un gran maestro.

Pero llegó septiembre y el nuevo maestro seguía sin venir, lo que obligó a Eusebio a alargar su ejercicio, generándole algunos contratiempos, pues había dejado de residir en Villameca y tenía que ir y venir de Quintana todos los días, «algunas veces lloviendo, y otras, nevando». Por ello, él mismo se encargó de apremiar la llegada de su sustituto y comunicar que como mucho permanecería al frente de la escuela hasta el 22 de diciembre, día en el que comenzarían las vacaciones navideñas. Antes de irse, en diferentes cartas enviadas al patronato en los meses de noviembre y diciembre –meses de numerosa correspondencia–, realizó ciertas observaciones y peticiones, entre ellas la de que ese último año su sueldo fuera el de un maestro interino, es decir, de 3.000 pesetas. La Fundación accedió a su petición abonándole las quinientas pesetas a mayores de su sueldo normal. Recordará que la estufa de la escuela está inservible y que urge el envío de una nueva que pueden hacer por tren hasta la estación de la cercana localidad de Porqueros; también que durante los once años que ha estado como maestro no se ha gastado ni una peseta en limpieza, más allá de la compra de alguna escoba, pues de ese servicio se ha encargado él mismo o su familia. Pero quizá lo más reseñable es que en su última carta, fechada el 17 de diciembre de 1932, apenas cinco días antes de finalizar su tarea, recuerda al patronato y, concretamente a Luis de Azcárate, la conversación que en Madrid tuvo con él. No necesita comentarios:

Por último, en bien de mis alumnos, y solamente por ellos, quiero recordarle la conversación con V. mantenida en Madrid. Entonces me dijo V. que el patronato tenía dada alguna beca en León y en Villablino, y que estudiaba la manera de hacer este beneficio extensivo a las demás escuelas. Pues bien,

en ésta (de Villameca) hay algunos chicos muy buenos y pobres, como son aquí la generalidad. Estos dejarán la escuela probablemente en cuanto empiecen los trabajos y no terminarán en general el curso. De todos, el mejor, y de familia muy pobre, dejará la escuela para servir a un amo en la labranza u oficio semejante. ¡Si aquí pudiera llegar alguna beca, es seguro que aprovecharía donde más! (sic)²⁶.

A black and white photograph of a handwritten signature in cursive script. The signature reads 'Eusebio Magaz' and is written on a piece of lined paper. The ink is dark, and the handwriting is fluid and somewhat stylized.

Firma autógrafa de Eusebio Magaz poco antes de cumplir los treinta años. AFSP, epistolario de Eusebio Magaz Nieto, 8 de mayo de 1922.

Eusebio ejerció como maestro interino más de una década, desde el 21 de septiembre de 1921 hasta principios de 1933. La profesora Cantón Mayo ya hizo referencia a este período en su tesis monográfica sobre la institución²⁷, pero en mi opinión el análisis es escaso e insuficiente –apenas página y media–, y le creo merecedor de un estudio más amplio y pormenorizado para comprender con objetividad lo acaecido en la escuela de Villameca durante el período en que Eusebio Magaz ejerció allí como docente, período que, como vemos, ofrece luces y sombras. Ahora bien, de lo que no queda ninguna duda, y así se desprende tanto de las actas de la Fundación como de la propia tradición oral, es que la gente tuvo a Eusebio un gran aprecio²⁸.

DÉCADA DE 1930: DE VILLAMECA A SALAMANCA

Finalizada su aventura docente, Eusebio pasó a trabajar para la Confederación Hidrográfica del Duero como encargado de los sondeos en las obras del pantano de Villameca, así como del laboratorio de análisis de cementos y hormigones. Durante estos años, había sido ya ascendido, primero a teniente (1928) y luego a capitán (1935), y con esta graduación llega el 18 de julio de 1936, presentándose, como era su obligación, a la autoridad militar. Tras ser sometido al proceso previo de depuración y afección o no al régimen por el que pasarían miles de oficiales²⁹, en junio de 1937 es destinado a la localidad salmantina de Béjar como jefe del Depósito de Recuperación del Batallón de Cazadores de Melilla n.º 3, período en el que solo le acompañará su hijo mayor. Allí ejercerá así mismo como comandante militar de la plaza, participando en diferentes actos durante los años que

duró la contienda. Entre ellos merece la pena destacar el celebrado el 8 de diciembre de 1937, como homenaje del Ejército a su patrona, la Inmaculada, cuya organización del evento corrió a cargo de Magaz, juntamente con la asociación local de las Hijas de María. Fue una jornada festiva en la que hubo misa, comida extraordinaria, jornada de puertas abiertas en el cuartel bejarano, desfile de las tropas del batallón de Cazadores, y, ya por la tarde, el acto de homenaje al Ejército en el teatro Cervantes de la localidad. La labor del comandante y de la junta directiva de las Hijas de María fue aplaudida por la prensa local de la época debido a la brillantez de todos los actos organizados³⁰. Otro acto destacable es el de la inauguración del sanatorio antituberculoso de Llano Alto, en mayo de 1938, en el que formó parte también del comité local de bienvenida a las autoridades provinciales y nacionales desplazadas al evento³¹.



El palacio ducal de Béjar, hoy. Durante la Guerra Civil albergó el depósito-hospital de recuperación del Batallón de Cazadores nº 3 de Melilla, al frente del cual estuvo Eusebio Magaz de junio de 1937 a septiembre de 1939. Foto Maria Rosa Ferré.

Días después del fin de la contienda, el 9 de abril de 1939, participó en la recuperada bajada de la Virgen a Béjar, que no se celebraba desde 1855. A las tres de la tarde salió la Virgen de su templo adornada con el manto donado en su día por una de las duquesas de Béjar³². Como vemos, Magaz participó activamente en la vida social de la localidad charra. Pero si en algo destacó durante este período fue por su integridad como militar y gestor, mostrando un respeto escrupuloso a los contratos de Intendencia del Ejército que afectaban al cuartel del que era responsable, y exigiendo siempre su estricto cumplimiento en cuanto a la calidad y cantidad de los víveres y suministros por encima de la habitual corrupción existente en aquellos momentos. Cuentan sus descendientes que ajustó tanto los presupuestos y los contratos que con lo ahorrado era habitual que encargara a las confiterías locales buenas bandejas de pasteles para sus soldados. Sin embargo, poco después, acabada la guerra y

no habiendo ya heridos, el Depósito entró en período de liquidación y disolución, por lo que a finales de septiembre Magaz cesó en sus atribuciones en Béjar, dejando un excelente recuerdo tras mostrar una conducta ejemplar. La noche del 4 de octubre recibiría un emotivo acto de despedida que tuvo cumplida crónica en la prensa local del día siguiente:

El señor Magaz, en los dos relevantes cargos que ha desempeñado durante veintiséis meses, ha sabido granjearse la estimación y cariño de todos. Militar pundonoroso que supo coordinar perfectamente los postulados de la justicia con su bondad innata, deja en Béjar un recuerdo de los que no se borran fácilmente, honrosamente aureolado por el respeto y la simpatía³³.

De vuelta a Quintana del Castillo, el 28 de septiembre envía una misiva al nuevo Ministerio del Aire solicitando su reincorporación como oficial de campo al arma de Aviación, «de donde procede», según sus propias palabras. Sin embargo, esta solicitud fue desestimada. Alejado definitivamente de la actividad militar, Eusebio Magaz Nieto pasó los años de posguerra ya en tierras leonesas, donde, como cabeza de una familia numerosa a la que seguir manteniendo –de su matrimonio con Micaela nacieron nueve hijos–, siguió mostrando arrojo e iniciativa. Así lo demuestra su incurción en la industria forestal a través de las plantaciones de pinos, primero en localidades cercanas (Escuredo, San Feliz de las Lavanderas...) para después ampliar su actividad a grandes extensiones como la de los pinares de Lorenzana y Camposagrado. Falleció en León el 19 de diciembre de 1955 víctima de un cáncer.

FUENTES DOCUMENTALES

- Archivo General Militar de Segovia (AGMS), CG, 18M, expediente 10.
- Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA), expedientes personales, signatura P70891.
- Archivo Intermedio Militar Noroeste (AIMN), año 1937, signatura/caja 128, nº de orden 1.530.
- Archivo Histórico de la Fundación “Sierra Pambley” (AFSP).

BIBLIOGRAFÍA

- CANTÓN MAYO, I. (1995). *La Fundación Sierra-Pambley: una institución educativa leonesa*. León: Publicaciones Universidad de León.

- MONTERO RONCERO, A. (2019). Maestro de maestros: Telesforo Espinel Meléndez, *Aeroplano*, 37: 50-71.
- OTERO URTAZA, E. (1994). *Manuel Bartolomé Cossío: pensamiento pedagógico y acción educativa*. Madrid: Ministerio de Educación y Ciencia.
- RIBADENEYRA PRIETO, Ó. (2012). *Sociedad y política en Béjar desde la Segunda República hasta la actualidad (1931-2013)*, en HISTORIA DE BÉJAR (VV.AA.), volumen II, pp. 270-271. Salamanca: Centro de Estudios Bejaranos y Diputación de Salamanca.
- SÁNCHEZ MÉNDEZ, J./ RODRIGO TOBAJAS, J. J. (2013). I Centenario de la creación del Aeródromo Militar del Campo del Ángel de Alcalá de Henares, *Aeroplano*, 31: 178-195.
- WARLETA CARRILLO, J. (1986). Los Farman de los primeros años. *Aeroplano*, 4, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica (IHCA): 26-45.

HEMEROTECA (impresa y digital)

- Diario *ABC*, ediciones del 30 de marzo y 12 de abril de 1919.
- El Adelanto de Salamanca*, ediciones de los años 1937 a 1939.
- La Victoria*, semanario católico de Béjar, ediciones de 1937 a 1939.
- Diario *Heraldo Deportivo*, varias ediciones del año 1919.
- Diario *La Acción*, ediciones de 1917 y 1918.
- Diario *La Correspondencia de España*, ediciones de 1917 a 1920.
- Diario *El Liberal*, edición del 25 de junio de 1918.
- Anuario Militar de España, años 1926, 1929 y 1935.

¹ Quiero agradecer a la familia y descendientes de Eusebio Magaz su disponibilidad, apoyo y colaboración en este artículo. Así mismo, hacerlo también a los responsables de la revista *Argutorio* por su interés en el mismo.

² Archivo Diocesano de Astorga (ADA), Parroquia de san Martín de Oliagos, 27/37, B2, folio 46r. Don Vito, personaje relevante en el ámbito eclesiástico astorgano del primer tercio del siglo XIX, había sido párroco de Zacos y de Laguna Dalga. Es tío abuelo del padre de Eusebio.

³ *Boletín Eclesiástico del Obispado de Astorga*, año LVIII, n.º 13, 12 de julio de 1910, p. 348.

⁴ Su primera etapa militar se narra a partir de la información recogida en su expediente personal, Archivo General Militar de Segovia (AGMS), CG, 18M, expediente 10.

⁵ Los primeros españoles con licencia de piloto, Benito Loygorri, civil (30 de agosto), y el infante Alfonso de Orléans, militar (23 de octubre), la obtendrán en el país galgo.

⁶ Este modelo era el mismo en el que Loygorri había conseguido su licencia. Al año siguiente se compran tres aparatos más: otro Farman, ya con motor Renault de 70 CV y dos Bristol Boxkite con motores de idéntica potencia. En 1912, la mayoría de ellos se encuentra ya en el norte de África. En los años siguientes se incorporarían algunos MF-7 (del que luego hablaremos), Nieuport IV-G y MF-11.

⁷ Se trata de cinco nombres históricos de la aviación española: los oficiales Alfredo Kindelán, Emilio Herrera, Eduardo Barrón, José Ortiz Echagüe y Enrique Arriaga.

⁸ *Diario Heraldo deportivo*, 5 de julio de 1919, año V, n.º 149, pp. 11-14. Algunos seguían vinculados a la aviación, como fabricantes o ingenieros, pero la gran mayoría no había vuelto a volar desde su examen. En esta labor de denuncia periodística destacó este diario, y en él, el periodista Ricardo Ruiz Ferry, un referente por su rigor y profesionalidad, y considerado uno de los padres del periodismo deportivo del país, en una época en la que la aviación era vista como un deporte nuevo y elitista, al igual que el automovilismo, el alpinismo o el esquí.

⁹ *Diario Heraldo deportivo*, 25 de octubre de 1918, año IV, n.º 124, pp. 7 y 8.

¹⁰ A partir de aquí recurro al expediente personal militar de Eusebio Magaz en el servicio de Aeronáutica, Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA), signatura P70891.

¹¹ El Ejército español compró un total de veintidós MF-7 (seis en 1913, cuatro en 1914 y doce entre 1915 y 1916). Inicialmente montaban un motor Renault de 70 CV bastante fiable. De hecho, a pesar de la llegada de motores Dion-Bouton de 80 CV, algunos de los MF-7 terminaron sus días con el motor original de Renault.

¹² La lista definitiva de los diez primeros pilotos aprobados fue publicada el 25 de febrero siguiente.

¹³ De Eduardo Lasterra Vidaurre, más tarde piloto comercial, dice la leyenda que pudo ser el piloto del avión que transportó el famoso "oro de Moscú" a Rusia. Telesforo Espinel y Antonio Gutiérrez Lanzas estaban destinados en la 2ª Escuadrilla de Melilla salvándose milagrosamente del desastre del Annual (1921) al encontrarse ambos de permiso oficial. Luis Besonía continuó en el servicio de Aeronáutica en el propio aeródromo de Alcalá de Henares (1924), se mantuvo fiel a la II República y en noviembre de 1938 era director de la Escuela de Vuelo y Combate ubicada entonces en Lorca (Murcia). Finalmente, Julio Antón Andrés será el primer piloto que aterrice en el aeródromo leonés de La Virgen del Camino el 25 de enero de 1923.

¹⁴ *Diario ABC*, edición del 30 de marzo de 1919, p. 27. Tella fue el último fallecido a los mandos de un MF7.

¹⁵ *Diario ABC*, edición del 12 de abril de 1919, p. 12.

¹⁶ Archivo de la Fundación Sierra-Pambley (AFSP), epistolario de Florentino Álvarez, 5 de octubre de 1921.

¹⁷ AFSP, epistolario de Florentino Álvarez, 6 de diciembre de 1921.

¹⁸ AFSP, epistolario de Eusebio Magaz Nieto, notas a lápiz sobre una tarjeta de visita del propio Eusebio.

¹⁹ Eugenio Otero Urtaza, *Manuel Bartolomé Cossío: pensamiento pedagógico y acción educativa*, p. 300, Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia, 1994. Los destinos probables habían de ser tanto la casa matriz de Villablino como la escuela de Moreruela, cuyo maestro tenía una excelente imagen dentro de la Fundación.

²⁰ AFSP, carta dirigida a Luis de Azcárate el 26 de agosto de 1924, en Isabel Cantón Mayo, *La Fundación Sierra-Pambley: una institución educativa leonesa*, León, Publicaciones Universidad de León, 1995, p. 334.

²¹ AFSP, Epistolario de Eusebio Magaz, 14 de abril de 1925.

²² AFSP, Epistolario de Eusebio Magaz, 30 de agosto de 1926. La publicación de la licencia militar, en diario *La Correspondencia militar*, miércoles 4 de agosto de 1926, p. 3.

²³ AFSP, Epistolario de Eusebio Magaz, 11 de agosto de 1931.

²⁴ AFSP, Epistolario de Eusebio Magaz, 31 de diciembre de 1931. Magaz indica en la carta que solo había recibido treinta ejemplares de las dos primeras obras, por lo que faltaban cuatro de cada para poder entregar una unidad a cada alumno, y uno más para el profesor, a fin de que todos pudieran seguir adecuadamente las clases. De no recibirlos, se apañaría mandando a los cinco mejores lectores hacer otra tarea.

²⁵ AFSP, Epistolario de Eusebio Magaz, notas al margen en carta de 2 de noviembre de 1932.

²⁶ AFSP, epistolario de Eusebio Magaz, carta de 17 de diciembre de 1932.

²⁷ Isabel Cantón Mayo, *La Fundación Sierra-Pambley: una institución educativa leonesa*, León, Publicaciones Universidad de León, 1995, pp. 334-341.

²⁸ *Ibidem*, p. 335.

²⁹ Archivo Intermedio Militar Noroeste de Ferrol, n.º de procedimiento S/N, año 1937, signatura/caja 128, n.º de orden 1530.

³⁰ *La Victoria*, semanario católico de Béjar, año XLIV, n.º 2260, 11 de diciembre de 1937, p. 3.

³¹ *El Adelanto: Diario político de Salamanca*, año LIV, n.º 16593, 24 de mayo de 1938, páginas 1 y 6.

³² Óscar Ribadeneira Prieto, *Sociedad y política en Béjar desde la Segunda República hasta la actualidad (1931-2013)*, en HISTORIA DE BÉJAR (VV.AA.), volumen II, Salamanca, Centro de Estudios Bejaranos y Diputación de Salamanca, 2012, pp. 270-271.

³³ *El Adelanto: Diario político de Salamanca*, año LV, n.º 17022, 8 de octubre de 1939, p. 5.