

## *La Aviación española en la Campaña de Marruecos (1913-1927)*

Angel Gabriel LAS NAVAS PAGÁN (\*)

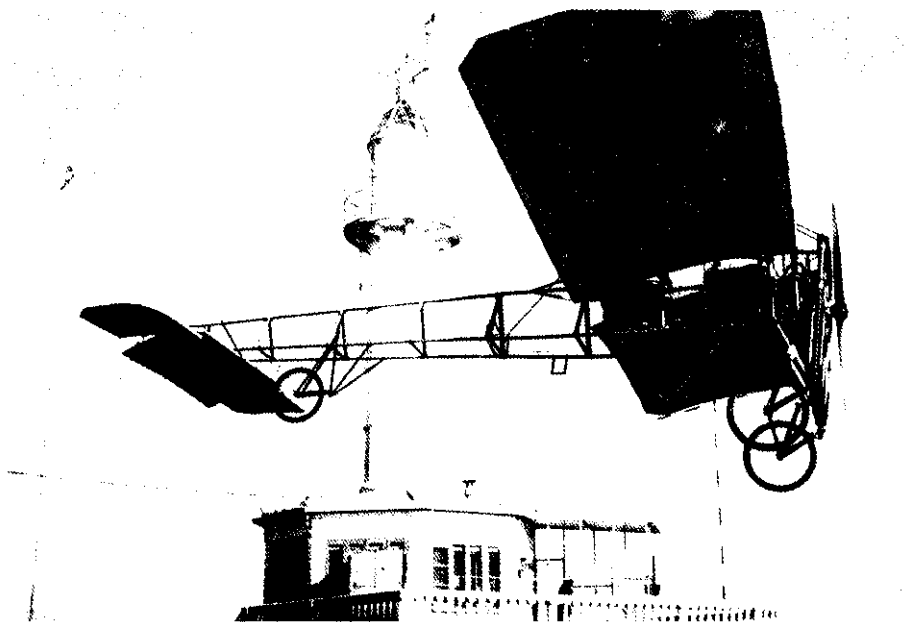
Los años van pasando y los cierzos del olvido van cubriendo de sombras nuestro pasado, aunque sea inmediato y pertenezca a las tres primeras décadas del siglo actual. La heroica y eficaz actuación de los aviadores en la larga y penosa guerra que sostuvo nuestra Patria para pacificar el Norte de Africa (territorio que nos había sido cedido en calidad de Protectorado por la Conferencia Internacional de Algeciras de 1906), apenas es recordada por las generaciones que les han seguido. Merece la pena volver al ayer..., porque la Historia representa una caudalosa fuente de lecciones, enseñanzas y ejemplos. Nuestra incipiente Aviación Militar, nacida en el aeródromo de Cuatro Vientos (Madrid) en 1911, representada por unos pocos pilotos y aeroplanos de origen francés, estaba muy lejos de sospechar la gran prueba y bautismo de fuego, que, en un futuro muy próximo, iba a experimentar. Esta contienda, con diversas alternativas y situaciones, se prolongaba indefinidamente y el Ministerio de la Guerra admitió la posibilidad, en agosto de 1913, de emplear la novísima arma, todavía con muchas incógnitas e interrogantes, en las futuras operaciones que se avecinaban. Y a tal efecto encomendó al Coronel de Ingenieros don Pedro Vives, Jefe del Servicio de Aeronáutica e ilustre promotor del globo y del aeroplano en nuestra nación, para que estudiara sobre el terreno las posibilidades del avión en su específica misión de cooperación con el Ejército de Tierra. Vives, que era un hombre de gran formación militar y aérea, elaboró un documentado informe e, incluso, determinó emplazamientos para improvisados aeródromos. Juzgó que

---

(\*) Escritor de la Asociación de Corresponsales de Prensa Iberoamericanos.

el aeroplano podía prestar muy aceptables servicios a las tropas en diversos aspectos, pese a las muchas limitaciones de la máquina en aquellos momentos; admitiendo también lo duro que iba a ser para los aviadores el escenario de la lucha por ser una zona abrupta. Para los aviones de aquel entonces, las intensas corrientes y remolinos de aire y las zonas montañosas eran serios obstáculos; aparte de la acción defensiva del enemigo, que contaba con buenos tiradores. Recordemos la fragilidad y escasa velocidad de estos elementales aparatos, harto precarios de cualidades, y su total vulnerabilidad.

Al recrudecerse los combates en el Rif en octubre del citado año de 1913 y siguiendo instrucciones del Alto Mando, una escuadrilla de «Cuatro Vientos» (integrada por cuatro «Farman», cuatro «Löhener» y tres «Nieuport»), debidamente embalados los aeroplanos, fue transportada al «campo» de Sania Ramel, próximo a la ciudad de Tetuán y muy cerca de las líneas enemigas. Mandaba la escuadrilla el capitán Kindelán y la formaban los capitanes Bayo y Barrón, los tenientes Orleáns, Olivier, Ríos, Espín y Moreno y el alférez Alonso y como observadores los capitanes Castro Deza, Cifuentes y Barreiro, los tenientes Arcate y O'Felan y el alférez de navío Sagasta. Cabe destacar el espíritu de sacrificio, el valor y patriotismo de estos oficiales, que, de repente, abandonaron la vida atractiva, amable y placentera de



*Avión Vilanova-Acedo, versión española del Bleriot XI. Construido en 1911, es el más antiguo que se conserva en el Museo del Aire de Cuatro Vientos. Torre de control de Cuatro Vientos (1920), la primera de la aviación española y la más antigua del mundo que se conserva.*

Madrid, por una serie de incomodidades e inclemencias y, sobre todo, por evidentes peligros que acechaban por todas partes en su nada fácil cometido. Se iban a enfrentar como aviadores, por primera vez en el mundo, formando una fuerza organizada, a la aventura de la guerra aérea, marcando un hito en la Historia Militar con sus acciones.

Esta escuadrilla, con sus equipos auxiliares y de mantenimiento, llegó al reciente aeródromo de Sania Ramel el 28 de octubre de 1913; era el primero del Protectorado. En pocos días estuvieron los aeroplanos montados. Y en seguida se realizaron los primeros vuelos de prueba y adaptación al terreno. Entre los aviadores se especularon diversas posibilidades de cara al futuro inmediato. Era motivo de comentarios que en 1911 los italianos, en Libia, con un Bleriot habían hecho un reconocimiento militar. El teniente Orleáns, Infante de España y miembro de la escuadrilla, había traído de Alemania varias bombas de diez kilogramos fabricadas expresamente para ser lanzadas por avión. Por otra parte, diversos jefes militares consideraban al avión con escepticismo. En este ambiente de expectación, el 3 de noviembre se lanzó al aire toda la escuadrilla para hacer su primer servicio de guerra: un reconocimiento. Curiosidad y sorpresa produjo la aparición de los aviones en el cielo de Africa, tanto para los soldados españoles como para los guerrilleros rifeños. Los aviadores, convencidos de la gran superioridad del aeroplano sobre el globo cautivo, comprueban plenamente su éxito en esta misión, con la posibilidad de sacar múltiples fotografías del terreno enemigo, de gran utilidad.

En la escuadrilla no se contentan sólo con el reconocimiento aéreo y estudian un plan de ataque con bombas, aunque sea de forma rudimentaria. Y lo llevan a cabo el 5 de noviembre de 1913 sobre las posiciones rebeldes de Laucién. Es el primer hecho de esta clase en la Historia. Se repiten continuamente los reconocimientos y bombardeos aéreos. Se improvisan dispositivos, técnicas, visores, tácticas..., de acuerdo con la formación militar, ingenio y talento de los componentes del grupo, ya que no existen tratados ni antecedentes de este tipo de guerra.

El 19 de noviembre, sobrevolando Monte Cónico, resultan gravemente heridos el capitán Barreiro, observador, y el teniente Ríos, piloto, por los disparos que les hacen desde tierra. Los dos aviadores viven momentos angustiosos, logrando llegar a territorio propio. Una odisea que, dentro de su dramatismo, terminó felizmente en el hospital. Y que, por ser todo un ejemplo, llamó la atención de españoles y extranjeros.

Los aviadores se juegan la vida todos los días con gran audacia y temeridad, subiendo la moral de las tropas y asustando a los rifeños. Sus vuelos y ataques rasantes hacen gran impacto psicológico en éstos. Don Alfonso XIII que, desde el Palacio Real de Madrid, sigue con especial interés la actuación de la escuadrilla, manda al general Marina, Alto Comisario de España en Marruecos, el siguiente telegrama: «Ruego a V. E. participe a los

aviadores heridos que los asciendo al grado superior que los felicito por su brillante conducta, así como por el valor y la serenidad de que han dado pruebas. Deles V. E. un abrazo en mi nombre y lleve estas felicitaciones a la orden del día de los Ejércitos de Tierra y Mar. Le saluda afectuosamente, Alfonso.» Asimismo, el general francés Lyautey cursa a los aviadores heridos un cariñoso mensaje: «Yo os envío la expresión de mi más viva simpatía y de sus camaradas franceses por los aviadores heridos heroicamente en el cumplimiento de su servicio y deseo saber noticias suyas.»

Desaparecen los recelos y suspicacias de algunos mandos del Ejército de Tierra sobre la eficacia de la escuadrilla. Los aviadores, con sus armatostes más pesados que el aire, son solicitados en muchos sitios. Unos pocos para atender a todos. Y en verdad que se multiplican para acudir a donde hacen más falta, sin reparar en riesgos ni dificultades.

El avión se va imponiendo en la guerra de Marruecos como efectiva arma de combate, pese a sus muchas limitaciones, pero no sin doloroso sacrificio. Pues, antes de terminar el año 1913, el teniente Espín muere en Larache, sellando con su sangre el compromiso de ayuda de la escuadrilla al Ejército.

Ante el creciente éxito de esta singular escuadrilla, basada en Tetuán, y apremiantes demandas en otros frentes de este escenario de lucha africano, el dinámico coronel Vives (promotor y alma de la aviación militar española), establece otro «campo» en Arcila (Larache) y, posteriormente, también en Zeluán (Melilla), aumentando el número de aeroplanos en el Protectorado y con ello sus misiones de guerra, cada vez con mejores y más brillantes resultados.

En el año 1914 ya disponemos de tres aeródromos en este territorio sumido en profunda crisis. La actividad de las nuevas escuadrillas es intensa. Apenas descansan los pilotos y los aviones. Las proezas de los aviadores despiertan por doquier continua admiración. Son los nuevos guerreros del aire. La aparición de los aeroplanos levanta el ánimo y el entusiasmo de los soldados españoles y alegra sus espíritus. De alguna manera influyen siempre en el desarrollo favorable de las operaciones.

Los jóvenes pilotos españoles, en poco tiempo, han aprendido mucho, demostrando plena desenvoltura en sus acciones. Con sus experiencias, observaciones e inventos, están creando escuela y doctrina, cuyos conocimientos y prácticas siguen muy de cerca las aviaciones europeas. Y en sus misiones abarcan diversas especialidades cada vez con mayor amplitud: bombardeos tácticos y estratégicos, ametrallamientos al suelo y plena cooperación con las fuerzas propias, toda clase de reconocimientos, vuelos de enlace y correos urgentes y de forma muy destacada el auxilio y aprovisionamiento de las posiciones sitiadas en situación angustiosa. La gratitud de los soldados hacia los caballeros del aire crece inmensamente. Gran parte de la Prensa recoge las crónicas de estas heroicas anécdotas protagonizadas por nuestros aviadores.

En evolución rápida se perfeccionan métodos y sistemas con resultados óptimos. En esta guerra del Norte de Africa está madurando extraordinariamente la joven aviación militar española, a base de espíritu de sacrificio y abnegación, sereno valor, disciplina y excelente técnica sin faltar en grandes dosis las proverbiales furia y audacia hispánicas.

El rápido proceso de desarrollo de la aviación militar española en la campaña de África y las muchas enseñanzas de sus expertos y hábiles pilotos cautivan pronto la atención de las aeronáuticas europeas en unos momentos de grandes tensiones internacionales. No poco han aprendido estas aviaciones de los ejemplos y orientaciones que está dando la hispana, que ha sido la pionera en emplear al aeroplano como eficaz arma de combate, acreditando esta condición del más pesado que el aire en multitud de acciones.

El atentado de Sarajevo hace cambiar la risueña y tranquila faz de Europa en el plácido verano de 1914. El 1 de agosto estalla la gran tormenta de hierro y fuego, convirtiendo muchos de sus campos y hermosas ciudades en un inmenso escenario de batalla de unas proporciones desconocidas hasta ahora. Desde el primer momento, intervienen las aviaciones de las diferentes naciones envueltas en la contienda como una nueva arma de insospechadas posibilidades, de acuerdo con el aleccionamiento aportado por la española en su campaña de Marruecos.

El avión se convierte de pronto, como ya había sucedido antes en el Norte de África, en protagonista de importantes hechos de armas y en una desconocida faceta de insólitos combates en el aire contra otros aviones. Se entabla por los diversos países bélicos una carrera frenética y contra reloj, por mejorar las cualidades militares del aeroplano y aumentar su potencia de motor y capacidad defensiva y ofensiva. El avión, en sus diferentes cometidos, se emplea intensamente y —cada vez más— en elevado número. Se perfecciona espectacularmente, alcanzando relevante importancia en el transcurso de la lucha.

Los aviadores españoles siguen atentamente y afanosos la impresionante evolución de la guerra aérea en gran escala y de la aparición de novísimos y variados modelos de aviones de diversas nacionalidades. Hacen comparaciones y estudios acerca de las más recientes técnicas y modernos aparatos.

En nuestro Protectorado africano la campaña prosigue, penosamente, con sus determinantes y circunstancias peculiares de forma irregular. Nuestros aviadores siguen entregándose con su habitual dedicación y tenacidad en numerosos servicios de guerra. Hay abundantes héroes. Pero, en cuanto al material, los efectos de la Gran Guerra se hacen sentir pronto. Se suspenden los envíos de Francia y de otros países participantes en el conflicto, provocándose una notoria disminución de actividad de nuestra aviación.

Esta escasez de material aéreo de que hablé anteriormente, se acentúa especialmente a partir de la segunda mitad del año 1915. Hay que tener en

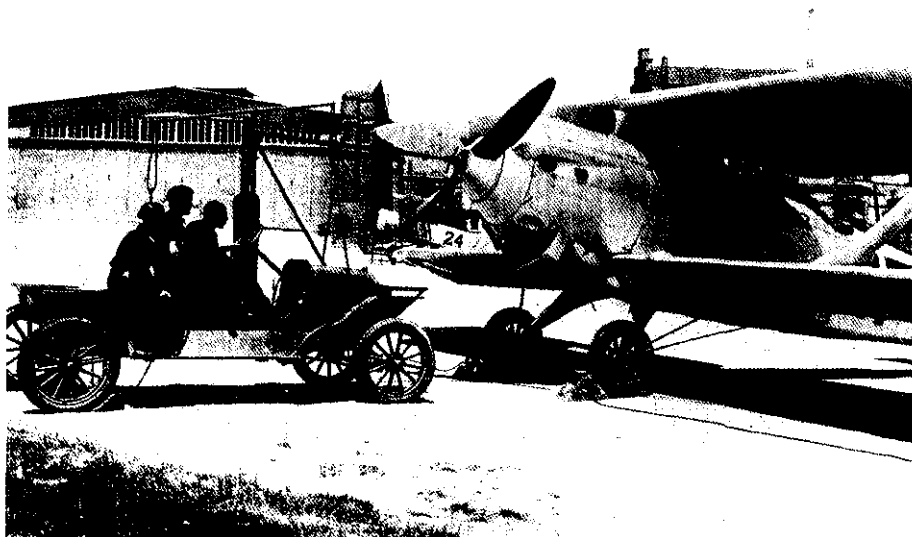
cuenta que los aparatos de las diversas escuadrillas han sufrido un duro desgaste en el tiempo que llevan actuando en el cielo africano e, incluso, ya se encuentran anticuados y envejecidos. De momento no hay posibilidades de cambio o renovación. Escasean los repuestos y los motores sienten fatiga. Esta penuria de material crea un grave problema en nuestra aeronáutica en general y particularmente en las escuadrillas destinadas en África. Y ha de persistir hasta después del final del conflicto mundial. Esta crisis por falta de aparatos y repuestos la origina el carecer de una industria propia y depender exclusivamente de la compra de este tipo de material en países extranjeros. No obstante, y ante la apremiante necesidad, cabe destacar los esfuerzos que aquí se hacen para aliviar el problema. Y pueden considerarse los principios de la industria aeronáutica en España, que habría de tener un posterior desarrollo en la década de los años veinte. En los Talleres de Aviación Militar de Cuatro Vientos (Madrid) se construyen seis aparatos llamados «Barrón Flecha» (biplaza de reconocimiento y bombardeo ligero), que en realidad es una versión mejorada del austriaco Lohner Pfeilflieger con arreglos del capitán Barrón, notable especialista en aeroplanos. La firma Carde y Escoriaza, de Zaragoza, también construye 12 de estos aviones. Todos ellos de madera y tela y la mayoría dotados de un motor Hispano-Suiza de 140 caballos. El primer vuelo de este prototipo se realiza el 3 de abril de 1915.

Otro diseño parecido al anterior es el «Barrón W», con bastante influencia del mencionado avión austriaco. Y se fabrican 12 unidades en los citados Talleres de Cuatro Vientos, que entran en servicio en 1917. Van equipados con el consabido motor Hispano-Suiza, que se estima de insuficiente potencia para este tipo de biplaza.

Este «bache» por falta de modernos aviones no desanima a los componentes del nuevo Ejército del Aire español. Y se aprovecha este tiempo de poca actividad para hacer interesantes proyectos de cara al futuro, de conformidad con las ideas y criterios que se desprenden de las importantes lecciones que proporciona a diario la muy intensa guerra aérea que se desarrolla en los cielos de Europa.

En noviembre de 1918 termina la Gran Guerra con la Paz de Versalles. En el aspecto militar, que es el que nos interesa, esta vasta y larga contienda, que ha asolado los campos de Europa con muchos millones de víctimas, supone una revolución de ideas en el campo de la táctica por la aparición de nuevas e importantes armas de relevante potencia destructora, surgidas por el constante y rápido avance de la ciencia y la técnica. Entre estas nuevas armas, figura de una manera especial la Aviación, que, al final de la lucha ha conseguido extraordinario auge y se ha acreditado como un instrumento de combate de insospechada eficacia. Todas estas enseñanzas y conclusiones de la joven y moderna guerra aérea, que se ha desarrollado tan intensamente en los últimos años de la lucha, sirve de estudio y reflexión a

los mandos de la Aviación Militar española y a sus pilotos, con la preocupación puesta en la campaña de Marruecos; que, con diversas alternativas y situaciones, continúa siendo un grave problema. Precisamente, bastantes especialistas y expertos ven en la Aviación un adecuado medio para contribuir a esa anhelada solución, que termine con la angustia, sangría y gasto de una guerra cada día más impopular. Siguiendo esta forma de pensar y aprovechando la desmovilización de efectivos de los países beligerantes y la reanudación de las ventas de aviones, en el año 1919, el nuevo director de la Sección de Aeronáutica, general don Francisco Echagüe Santoyo, proyecta y realiza un notable impulso de esta primordial Sección del Ejército español, ahora ya reconocida su importancia por todos, sin ninguna clase de reservas. Se mejoran los aeródromos existentes y se busca un mejor emplazamiento al de Larache en Auámara; como, asimismo, se hacen gestiones para la rápida compra de material francés e inglés de reconocido prestigio. En este mismo año llegan para renovar y potenciar las escuadrillas que operan en el Protectorado, prácticamente, muy reducidas en los últimos tiempos por falta de aparatos, el Breguet XIV (motor de 300 CV, velocidad máxima de 192 km. hora, techo 6.000 m., autonomía cuatro horas y media, biplano y biplaza indicado para el reconocimiento y bombardeo ligero, dotado de dos ametralladoras gemelas en el puesto del observador y puede llevar 12 bombas de 11 kg. cada una). Este aparato habría de ser de gran utilidad en esta cam-



*Puesta en marcha de un Breguet XIX (1923).*

paña hasta casi el final de la misma y muy familiar para los aviadores españoles, que le utilizaron profusamente, pues recibieron 140 unidades.

Otro avión de gran calidad, características y cometido semejante al anterior, es el inglés De Havilland DH 4, provisto del excelente motor Rolls-Royce de 322 CV y disfrutado por los pilotos españoles en número de 45.

Llegan cuatro o cinco unidades del bimotor francés de bombardeo Farman-50, que se aprecia no está indicado para este tipo de guerra.

También hay que mencionar al «Mixtos» Sousa 54 (construido en Cuatro Vientos, Madrid, por el capitán don Luis Sousa). Aparato de reconocimiento y bombardeo ligero, presta servicios en las escuadrillas de Tetuán y Zeluán (Melilla) por poco tiempo, pues tiene inconvenientes.

Con este importante refuerzo de aeroplanos, la actividad aérea vuelve al cielo de Marruecos. Y las escuadrillas, basadas en los diferentes campos, realizan toda clase de servicios y apoyos en favor del Ejército de Tierra, con la misma audacia y abnegación que al principio, esta vez con aviones mucho más perfeccionados y de mejores características para el combate. Y rebasando los meros objetivos tácticos de cooperación, realizan otros de ámbito estratégico. Los soldados de los diversos regimientos, que operan en las distintas zonas del Protectorado, se acostumbran a ver a diario con alegría y saludan con gratitud a estos valerosos aviadores, que les ayudan temerariamente —de diversas formas— en todas las situaciones de necesidad y apuro, que son muchas, levantándoles la moral. Estos pilotos, aparte de la efectividad tangible de sus ataques a tierra, llevan a cabo una relevante misión psicológica con su habitual intrepidez y vuelos rasantes «a la española», que asombran tanto a propios como a enemigos. La mayoría de las veces, al regreso de las misiones, los aviones registran impactos. Algunos resultan acribillados. Mueren en los distintos servicios varias decenas de aviadores y otros sufren heridas.

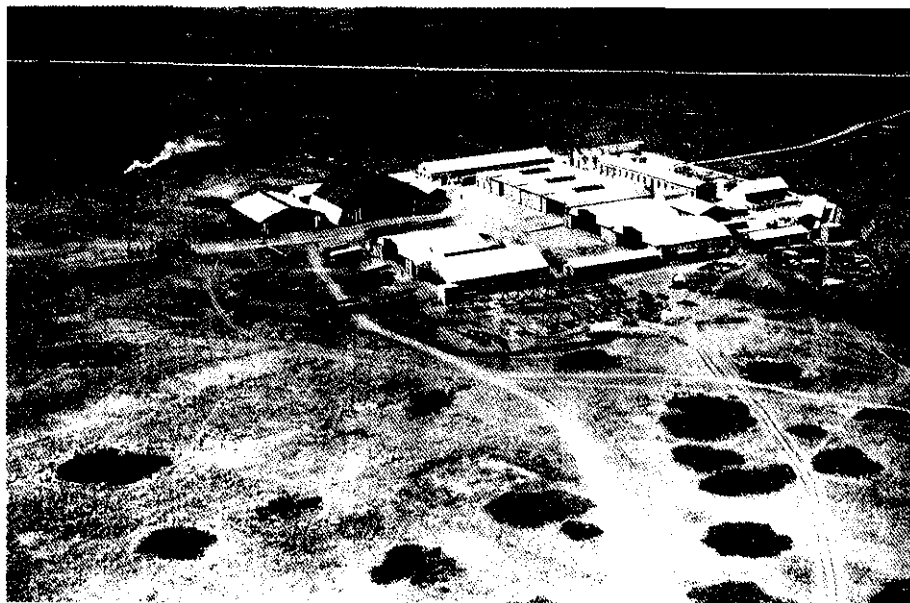
Inesperadamente, el 21 de julio de 1921 acontece el desastre de Annual con el consiguiente derrumbamiento de la Comandancia General de Melilla, debido a una serie de operaciones desafortunadas por las consecuencias (que motivan intensa polémica), innegables circunstancias adversas y al genio guerrillero del cabecilla rifeño Abd-el-Krim, que ha sabido formar subrepticamente un eficiente ejército y emplearlo en el momento oportuno con sorpresa. En Melilla reina el pánico; y la población, viviendo horas de gran angustia, se agolpa desesperadamente en el puerto con el dramático anhelo de un posible embarque, antes de que la ciudad sea tomada por los moros.

En Madrid, en los círculos políticos y oficiales impera la confusión, el desconcierto y el anonadamiento. Les cuesta dar crédito a las noticias que reciben. ¿Qué ha pasado en la zona del Rif? ¿Cuál es la situación de Melilla? Son preguntas que corren de boca en boca sin respuesta. En el Ministerio de la Guerra, ante todo, tienen que saber la realidad de lo que sucede en



África para poder hacer un plan. Y disponen urgentemente que el capitán piloto Moreno Abella, a bordo de un Bristol Taurer alquilado, vuele a Melilla para conseguir, sobre el terreno, la máxima información. El viaje es largo, dificultoso e incierto, pues no sabe lo que va a encontrar en esta ciudad. Tiene que atravesar cadenas montañosas y sobrevolar el mar. Pero Moreno Abella llega a Melilla, aterrizando en donde le es posible: en el hipódromo. La plaza está sitiada y oye de cerca el silbido de las balas y el estruendo de la artillería enemiga que bombardea. Para ayudar a los defensores hace varios vuelos de observación, recoge cuantas noticias puede y, apenas sin descansar, despega para Madrid. La plana mayor del Ministerio lo espera con ansiedad. El capitán Moreno Abella, dominando el cansancio y las intensas emociones que ha vivido, cumple su misión.

Annual y sus consecuencias provocan una fuerte reacción en España y la guerra de África toma otro carácter de mayor empeño. Trasladan a este territorio gran cantidad de fuerzas y material, para emprender una serie de sucesivas ofensivas para acabar con los focos de resistencia. Se incrementa continuamente el arma aérea con la esperanza de todos, ya conocida sobradamente su eficacia. Diversas provincias regalan aviones en un gesto de patriotismo. Se incorpora en 1922 el biplano de reconocimiento y bombardeo ligero Bristol F-2 b, así como hidroaviones Savoia S-16 en Mar Chica, base del Atalayón, Melilla. E, incluso, una formación de cazas Martinsyde F-4 está alerta, destinada en el nuevo aeródromo de Melilla: Tauima, ante la po-



*Aeródromo de Tauima (Melilla). ¿Año 1922?*

sibilidad de que los rebeldes rifeños utilicen aviación. Las escuadrillas, cada vez en mayor número, se emplean a fondo con su acostumbrado estilo de coraje y tenacidad en las incesantes operaciones que tienen lugar, tanto en la zona del Rif como en la de Larache, levantada también en armas. Se realizan, incluso, bombardeos nocturnos. Adquiere especial importancia el auxilio a las posiciones sitiadas con abastecimientos desde el aire. Los aviones vuelan muchas horas y se tienen que exponer considerablemente. Los pilotos sufren un 60 % de bajas por los disparos de los moros.

\* \* \*

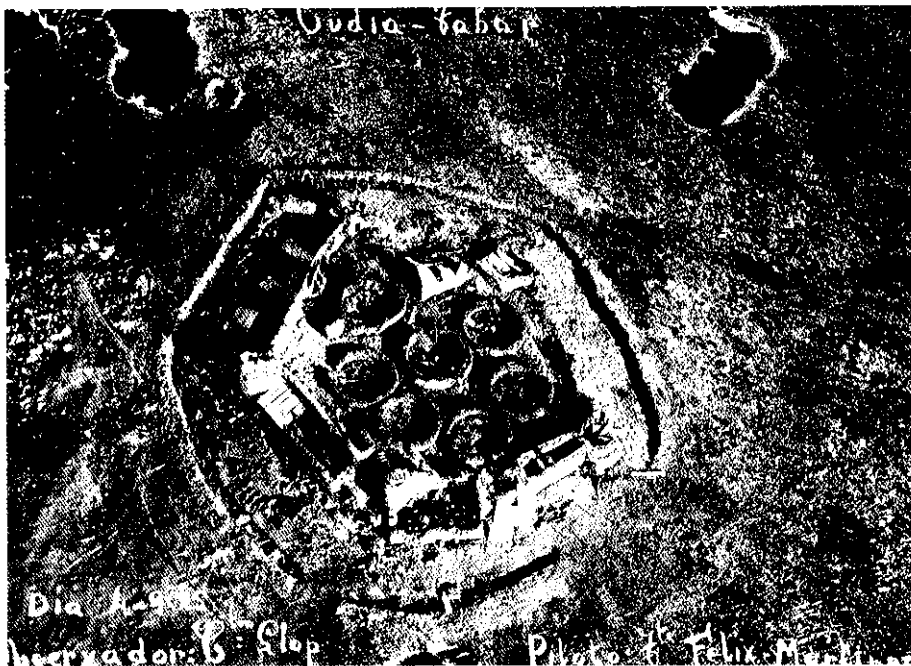
El General Primo de Rivera, en su calidad de Jefe de Gobierno, traza —de momento— sobre el terreno un prudente plan de campaña, en el que son suprimidos 180 enclaves avanzados de fortificaciones, al organizar un frente más reducido, con lo que se proporciona un gran descanso y alivio a los pilotos y a sus aeroplanos, evitando un desgaste innecesario y perjudicial a la larga.

Poco después, el General Primo de Rivera (Algeciras, agosto de 1925) llega a un acuerdo con el Mariscal Pétain, para que España y Francia emprendan una acción conjunta y global por mar, tierra y aire contra el casi inexpugnable reducto de Abd-el-Krim. El 8 de septiembre de este mismo año y tras grandes preparativos, se realiza un gran desembarco en la playa de la Cebadilla para la conquista del Peñón de Alhucemas y su plaza fuerte.



*Desembarco de Alhucemas, septiembre de 1925.*

En esta destacada operación y sucesivas, en continuo avance hacia el interior en dirección a Melilla, participan de manera muy importante y brillante las diversas escuadrillas de guarnición en el Protectorado, reforzadas por otras procedentes de la Península; todas ellas al mando del general Soriano.



*Posición de Cudia-Tahar. Abastecida por la Aviación (1925).*

Concretamente en el desembarco mencionado se reúne un considerable número de aeroplanos (el mayor conocido hasta entonces en una acción) con la intervención también de hidroaviones Savoia S-16 y Dornier «Wal» del Atalayón y Macchi de la Aeronáutica Naval. La novedad son los modernos Breguet XIX y los Fokker C-IV, aunque ya algunas escuadrillas de Marruecos estaban provistas de estos aparatos, y el citado Dornier «Wal». Estamos ante una fuerza aérea muy eficaz y con una gran experiencia por parte de los pilotos, que intervienen en los combates de forma decisiva. Abd-el-Krim se rinde a los franceses y la zona del Rif queda en paz. No así en las de Gomara y Yebala, en donde todavía continúan las operaciones con una primordial actuación de la Aviación Militar Española, que se ha convertido en un arma de gran contundencia.



*Un hidroavión Macchi M9 volando sobre Melilla.*

El 10 de julio de 1927 el General Sanjurjo, Alto Comisario de España en Marruecos, comunica a su Ejército la pacificación general del Protectorado. ¡África ha dejado de ser una terrible pesadilla para las madres, esposas y novias españolas! A este resultado feliz de la contienda contribuyó mucho el esfuerzo, sacrificio y heroísmo de los aviadores que se jugaron la vida en todas y cada una de la misiones realizadas, con un balance de bastantes bajas. Ganaron 11 Laureadas de San Fernando y otras muchas condecoraciones y distinciones al valor y al servicio a la Patria. ¡Para ellos nuestro emocionado recuerdo y hondo homenaje de admiración!

\* \* \*

En el Museo del Aire podemos contemplar una preciosa colección de artísticas maquetas, que representan fielmente, a escala, a los diversos tipos de aparatos que participaron en esta larga campaña.