

JUAN DE LA CIERVA Y CODORNÍU



INGENIERO E INVENTOR

El 15 de enero de 2019, S.M. el Rey Don Felipe VI presidió la inauguración del Aeropuerto Internacional Región de Murcia, conocido también como Aeropuerto de Corvera. Sin embargo, el acto había venido marcado por la polémica desde julio de 2017, cuando se aprobó en la Asamblea Regional de Murcia que el lugar llevaría el nombre de **Juan de la Cierva**. Dicha decisión inauguró una batalla política que ha alcanzado sus cotas más altas a principios de junio de este año cuando, desde el Gobierno y a través del Ministerio de Transportes, se decidió no autorizar el nombre del **inventor del autogiro** para el aeropuerto.

En la actualidad, los enfrentamientos motivados por la Ley de Memoria Histórica han causado el resurgimiento de figuras que habían estado sumidas en un relativo letargo para el público. Ese es el caso de Juan de la Cierva, una de las mentes españolas más brillantes del siglo XX en materia de ciencia y aeronáutica.

Juan de la Cierva y Codorníu nació el 21 de septiembre del año 1895 en Murcia, siendo el primer hijo de Juan de la Cierva y Peñafiel y de María Codorníu Bosch. Su padre, el abogado murciano Cierva y Peñafiel, fue una figura que adquirió notoriedad política durante la Restauración. En los primeros compases de su carrera política, llegó a simpatizar con el republicanismo, pero tras



Juan de la Cierva con su autogiro

la experiencia de la Revolución de 1868 y la Primera República, se afilió al Partido Liberal-Conservador de Antonio Cánovas del Castillo. Cuando nació su

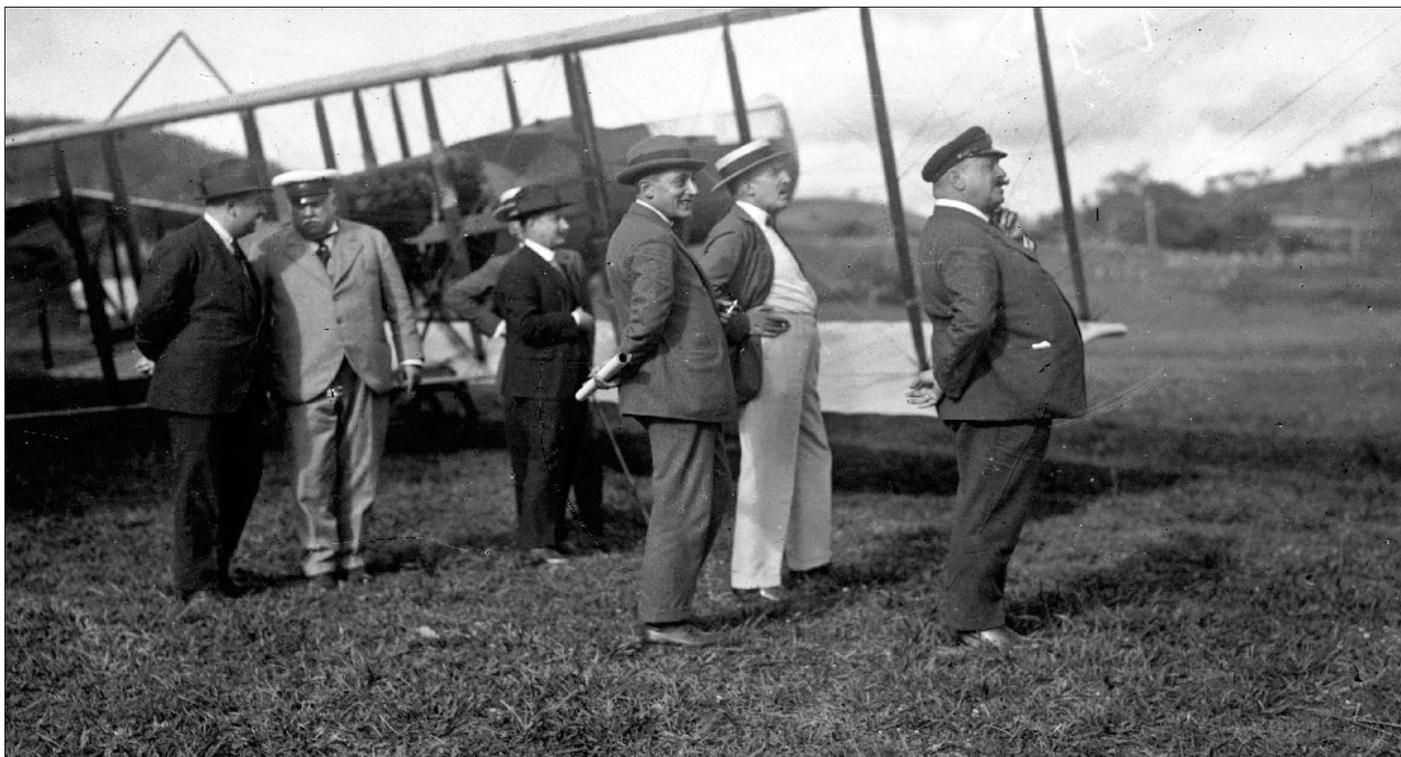
primogénito, Cierva y Peñafiel gestionaba su propio bufete de abogados y ejercía de concejal en Murcia. Llegó a la alcaldía de la ciudad en 1895 y, en 1896,

fue elegido diputado a Cortes por el distrito de Mula y, más tarde, designado director general de los Registros y Notarías y gobernador civil de Madrid. Durante más de veinte años, ocupó importantes carteras ministeriales como la Instrucción Pública y Bellas Artes, Guerra en dos ocasiones, Fomento, Hacienda o Gobernación.

Debido a las obligaciones políticas de Cierva y Peñafiel, Juanito, como era llamado por familiares y amigos, se trasladó con sus padres y su hermano Ricardo a Madrid en diciembre de 1904, a la edad de nueve años. La residencia familiar se fijó en el número 30 de la Calle Alfonso XII. En el 64 de esta vía también residió, a partir de 1912, el Premio Nobel de Medicina Santiago Ramón y Cajal, otra de las personalidades a la que se ha intentado censurar, o *cancelar*, este último mes de junio.

Desde muy temprana edad, era notoria la curiosidad de Juan de la Cierva por la aviación. Leía con entusiasmo todos los escritos que podía sobre las novedades relativas a la aeronáutica y a los inventores¹. Hacía poco tiempo que los hermanos Wright habían logrado hacer volar un aeroplano a motor en diciembre de 1903, y el muchacho supo pronto a lo que iba a dedicar su vida.

En cuanto a su formación, tanto Juan de la Cierva como su hermano Ricardo, cursaron sus estudios de primeras letras en el



El ingeniero e inventor del autogiro en el campo de aviación de Lasarte. Fondo Marín-Kutxa_Fototeca

Instituto de Enseñanza Secundaria de Murcia. Una vez en Madrid, asistió al Instituto de San Isidro, donde concluyó sus estudios de Secundaria entre 1908 y 1911, aunque también estuvo relacionado con el Colegio del Pilar, del que es considerado uno de los primeros alumnos, junto a Ricardo.

La admiración por la aviación era un factor compartido por los hermanos Cierva y su grupo de amigos más próximo, entre los que se encontraban los hermanos Barcala y Tomás Martín-Barbadillo. Sería junto a los Barcala con quienes presenciaria asombrado la exhibición que el piloto francés Jules Mamet realizó en marzo de 1910 en el antiguo velódromo situado por entonces en Ciudad Lineal. Otro de los espectáculos aéreos que pudo contemplar fue la llegada del ganador de la carrera París-Madrid, Jules Vadrines, a Getafe en 1911.

Durante estos años, los hermanos Cierva, junto a los Barcala y Pablo Díaz, cuya familia se dedicaba a la carpintería, fundaron la sociedad BCD y construyeron un planeador tripulado que harían volar en el hipódromo de la Castellana. Terminó en mal estado, tras dos accidentes protagonizados por Ricardo y Pablo Díaz.

Al terminar sus estudios de Bachillerato, Juan de la Cierva barajó diversas opciones para su formación universitaria. En primer lugar, la familia pensó que estudiara leyes como su padre, abogado de profesión, o su abuelo, notario. La opción que más le convenía personalmente era la de Ciencias Exactas, aunque su madre, por razones de prestigio, acabó convenciéndole para que cursara la carrera de Ingeniero de

“Cangrejo”, un avión biplano con el motor proporcionado por el propio piloto francés Mamet, quien se encargó además de tomar los mandos del aparato. Seguramente fue este el primer avión español que consiguió volar, aunque la fragilidad del aeroplano hizo que no se mantuviera en el aire durante mucho tiempo. Juan de la Cierva había logrado una de sus primeras hazañas, cuando sólo tenía 16 años. Su siguiente proyecto, el

concluyó en 1919 y, pese a que no llegó nunca a ejercer esa profesión, durante sus estudios ya mostró que sus dotes como científico eran notables. Durante estos años, vivió éxitos y fracasos. Conoció a su futura esposa, María Luisa Gómez-Acebo, pero el primer gran aparato que diseñó para el Ejército, un avión de bombardeo con un gran trimotor biplano conocido como C3, se descompuso en su segundo vuelo. La experiencia del C3 marcaría la personalidad de Cierva y le impulsaría a emprender su actividad aeronáutica de forma autónoma.

El año 1919 también vendría marcado por el inicio de su breve carrera política. En verano de aquel año es elegido diputado a Cortes por Murcia, cargo que ocupará hasta 1923, cuando se estableció la dictadura de Miguel Primo de Rivera. No destacó como parlamentario pese al empeño de su padre, por su escaso interés en el ejercicio de la política. En diciembre de 1919 también contrajo nupcias con María Luisa en la iglesia del Asilo del Corazón de Jesús de Madrid.

Tras el fracaso del C3 en 1920, cuando tenía 25 años, concibió y desarrolló la que sería una de sus grandes aportaciones a la

El gran legado científico de Juan de la Cierva siempre será el autogiro, considerado como el precursor de los helicópteros modernos

Caminos. Su ingreso en la escuela de Ingenieros no se produciría hasta 1913, por lo que, durante esos años, alternó la preparación para el acceso a los estudios universitarios con la construcción de otros aeroplanos junto a sus compañeros de la BCD. Una de sus obras más notables fue el BCD-1

BC-2, un monoplano biplaza esta vez pilotado por Jean Mauvais, consiguió volar nuevamente, pero después capotó y acabó destrozado. Fue el último proyecto de Cierva antes de iniciar sus estudios universitarios².

Su ingreso en la Escuela de Caminos se produjo en 1913 y

aviación: el autogiro. Este consistía en la aplicación de unas palas giratorias al aparato que permanecieran en constante movimiento de autorrotación y que eliminaran el peligro de entrar en pérdida ante la reducción de velocidad del avión. El 1 de julio de 1920, presentó la primera patente del autogiro y en octubre de ese año ya había construido en el taller de Pablo Díaz el C-1, probado en Getafe por el capitán Felipe Gómez Acebo, que no consiguió volar. Su siguiente prototipo, el C-3, pilotado por el teniente José Rodríguez y Díaz de Lecea, logró despegar con éxito en 1921, pero no pudo mantener el vuelo de forma correcta, inclinándose constantemente a la derecha. A ese le sucedió el C-2, que resultó de nuevo un fracaso pese a contar con la ayuda del aviador militar Alejandro Gómez Spencer. Finalmente, tras hacer las correcciones oportunas, fue el modelo C-4 el que logró volar durante más de 3 minutos de forma estable y a una altura de 25 metros en enero de 1923. El invento le proporcionó fama mundial a Juan de la Cierva,

y gracias a él la Aviación Militar empezó a financiar sus inventos³.

Los logros de Cierva cada vez eran mayores y en 1924, llegó a realizar exhibiciones con el C-6 frente a S. M. el Rey Don Alfonso XIII y a efectuar con éxito un vuelo entre Cuatro Vientos y Getafe. En octubre de 1925 presentó un nuevo modelo en Farnborough que llamó la atención de unos inversores británicos. Así es como Cierva fundó en Gran Bretaña *The Cierva Autogiro Company Ltd.*, gracias a lo cual pudo proseguir con sus proyectos. Pronto empezó a recibir encargos para la construcción de autogiros y fabricó el C-7 y el C-12 para la Aeronáutica Militar. Más prestigio aún consiguió con las exhibiciones del autogiro en 1926 en Villacourbay (Francia) y, sobre todo, tras cruzar con éxito el Canal de la Mancha en 1928 con un C-8 Mark II, pilotado por el propio inventor. Las hazañas del autogiro llegaron hasta Estados Unidos, y el millonario y entusiasta de la aviación, Harold Pitcairn, se asoció con Cierva en 1929 para crear la *Pitcairn Cierva Autogiro Company*⁴.

El crack del 1929 no afectó de manera perceptible a Juan de la Cierva que continuó promocionando el autogiro en otros países europeos. Realizó giras por varias ciudades, Hannover, Ámsterdam, Colonia, Londres, París o Berlín y, en 1930, voló de Inglaterra a España a bordo del C-19 Mark II, siendo recibido con entusiasmo en Murcia. En noviembre de ese año, el inventor español mostró en Nueva York su autogiro, que causó gran admiración entre el público norteamericano.

En los siguientes años Cierva continuó perfeccionando su autogiro, aunque permaneció siempre atento a la convulsa situación española, lo que le llevó a ser recibido en 1931 por Alfonso XIII, poco antes de que el monarca saliera de su país. Sus esfuerzos científicos, por su parte, empezaban a verse recompensados con diversas distinciones. En 1932 se le concedió en Estados Unidos la Medalla de Oro Daniel Guggenheim, la Medalla de Oro del Aire de la Federación Aeronáutica Internacional, con sede en París, y la Royal Aeronautical Society

británica le otorga la Medalla de Plata. En 1934, el presidente de la República, Niceto Alcalá-Zamora, y el jefe del Gobierno, Alejandro Lerroux, condecoran a Cierva con la Banda de Caballero de la Orden de la República, pese a que este siempre había mostrado sus simpatías monárquicas. En ese momento, la República también decide adquirir seis unidades de C-30, el último modelo de autogiro creado por Cierva. En junio de 1936 voló en Gran Bretaña en su autogiro junto con Alfonso XIII para mostrarle los progresos de sus últimas versiones.

La polémica que tiene lugar en la actualidad está relacionada con la actividad de Cierva durante el año 1936 y su papel en la sublevación del 18 de julio. En este punto hay un notorio vacío bibliográfico y documental, por lo que la principal fuente para conocer el papel de Cierva son los testimonios y biografías que las personalidades relacionadas con él fueron escribiendo. El entonces corresponsal de *ABC* en Londres, Luis Bolín, narró en *España. Los años vitales* las acciones de los



SE-AFI Cierva C.30 autogiro del aviodome (ahora Aviodrome) en exhibición en Hilversum el 20 de mayo de 1984. Joost J. Bakker



Autogiro Pitcairn PCA-2, construido en los Estados Unidos bajo licencia de Juan de la Cierva.

grupos monárquicos en Londres, entre los que también se encuentra el duque de Alba y Juan de la Cierva. Cuenta cómo recibió una llamada desde Biarritz de Juan Ignacio Luca de Tena para alquilar un avión en Londres que pudiera viajar de Canarias a Marruecos. Para poder llevar a cabo dicho cometido, Bolín consultó a Cierva y terminaron alquilando un De Havilland Dragon Rapide de siete plazas, con matrícula G-ACYR y dos motores Gipsy Wright en la Olley Air Service⁵. El avión transportaría a Bolín, al comandante retirado Hugh Pollard, a su hija Diana y a otra mujer llamada Dorothy, para simular que se trataba de un viaje de ocio. El piloto sería el capitán Cecil W. H. Bebb y la tripulación contaría a su vez con un telegrafista y un operador de radio⁶. Con todo, no contamos con otra fuente más que estas memorias para dilucidar la intervención de Cierva y ni siquiera puede establecerse hasta qué punto estaba al tanto de la operación y de la función que cumpliría el *Dragon Rapide*.

Comenzada la guerra, Cierva mostró su disposición a apoyar al bando nacional cuando fue requerido por sus correligionarios monárquicos. Por ejemplo, acudió a Roma a reforzar una misión para

la compra de aviones, aunque las fuentes tampoco permiten dilucidar hasta qué punto pudo participar en las operaciones, pues no fue en calidad de comisionado de un movimiento político sino, más bien, de asesor técnico para la adquisición de material aéreo.⁷ Además, Cierva participó en una especie de junta o comité informal de monárquicos en Londres para gestionar el envío de dinero y pertrechos al bando nacional,

de la que formaban parte también el duque de Alba, el marqués de Portago, el marqués de Mora y Alfonso de Olano. La sede de esta Junta estaba en el Hotel Dorchester y su principal misión fue la de comprar aviones, por lo que acabó compitiendo con los enviados del gobierno de la República. Según cuenta Enrique Moradiellos en *Neutralidad benévola*, la Junta llegó a adquirir 17 aviones y material bélico en

otras capitales europeas. De la actividad de Cierva en esos meses se conserva una carta con Mola sobre un encargo de material en Alemania en septiembre. En ella se mencionan compras de municiones, carbón, financiación de material aeronáutico y una serie de pagos a las fábricas que suministraban todos estos productos y servicios⁸.

Al igual que los demás monárquicos españoles, Cierva tomó posición a favor del bando nacional con la esperanza que su victoria permitiera expulsar al Frente Popular del poder y abrir en el futuro el camino a una restauración de la Monarquía. Pero no vería el final de la guerra, pues falleció el 9 de diciembre en un accidente aéreo en el aeropuerto de Croydon, cuando se encontraba a bordo de un Douglas DC-2 de la línea KLM, que despegaba de Londres con dirección a Ámsterdam. Los restos del inventor no fueron depositados en Madrid hasta 1946.

Más allá de la colaboración indirecta en el alquiler del *Dragon Rapide*, no se puede probar que Cierva tuviera un papel trascendental en la conspiración previa a la sublevación de julio de 1936. Una vez iniciado el conflicto, su alineación con los nacionales fue con una prudencia impuesta por la



Juan de la Cierva, Lasarte, 1930.

presencia de su padre y su hermano en el Madrid republicano. De hecho, Ricardo fue detenido en Barajas cuando intentaba huir a Francia. Fue encarcelado y asesinado en Paracuellos del Jarama el 7 de noviembre. Juan de la Cierva y Peñafiel falleció el 11 de enero de 1938 en la Legación de Noruega de Madrid, gravemente enfermo y sin conocer la muerte de sus dos hijos.

El gran legado científico de Juan de la Cierva siempre será el autogiro, considerado como el precursor de los helicópteros modernos. Hasta su muerte, se construyeron en torno a 400 que se distribuyeron por todo el mundo. En los años sesenta y setenta los autogiros resurgieron y se vendieron unidades de pequeño tamaño. Thomas Alva Edison, el gran inventor norteamericano, dijo del autogiro que había sido el avance más importante en la aeronáutica mundial desde el prototipo de los hermanos Wright. La leyenda de la aviación Charles E. Lindbergh recordó a su vez que Cierva había adelantado aquella



Autogiro La Cierva C-19 MK-4P.



Monumento en honor de Juan de la Cierva y Codorniu en Murcia.

ciencia en cincuenta años. Junto a Isaac Peral y su submarino, Juan de la Cierva es el inventor contemporáneo más importante que ha dado España al mundo. Su legado es tan grande que cualquier discusión sobre aspectos de su biografía que nada tienen que ver con éste, en el caso de que pudieran establecerse con seguridad y que en todo caso nunca pueden separarse de las difíciles circunstancias que le tocaron vivir, es de una absoluta nimiedad. Por eso, Juan de la Cierva y su obra es, y debe ser, patrimonio común de España y de los españoles, de entre los que él destacó de manera sobresaliente. Por eso merece indudablemente un lugar de honor en la historia de nuestra ciencia, inasequible a cualquier tipo de valoración presentista y partidista que pretenda borrar el recuerdo de su inmensa aportación a la humanidad. Y aunque su presencia en el espacio público es ya notable, no puede haber un lugar más apropiado para llevar su nombre que el aeropuerto de la ciudad que le vio nacer.

¹ Real Academia de Historia. Juan de la Cierva y Codorniu. Disponible en <http://dbe.rah.es/biografias/12150/juan-de-la-cierva-y-codorniu>

² Real Academia de Historia. Juan de la Cierva y Codorniu. Disponible en <http://dbe.rah.es/biografias/12150/juan-de-la-cierva-y-codorniu>

³ Real Academia de Historia. Juan de la Cierva y Codorniu. Disponible en <http://dbe.rah.es/biografias/12150/juan-de-la-cierva-y-codorniu>

⁴ Cierva y de Hoces, Ricardo de la (1988). Juan de la Cierva y Codorniu, inventor del autogiro (1895-1936). Fundación Juan March, pág. 11.

⁵ Luca de Tena, Torcuato (1991). Papeles para la pequeña y la gran historia: memorias de mi padre y mías. Barcelona: Planeta, pág. 208.

⁶ Bolín, Luis (1967). España: los años vitales. Madrid: Espasa-Calpe, pág. 39.

⁷ Sainz-Rodríguez, Pedro (1978). Testimonio y recuerdos. Barcelona: Planeta, pág. 109.

⁸ Moradiellos, Enrique (1990). Neutralidad benévola. Oviedo: Pentalfa, pág. 190 y 206-207.



Caricatura en el periódico El Imparcial.

BIBLIOGRAFÍA:

- Bolín, Luis (1967). *España: los años vitales*. Madrid: Espasa-Calpe.
- Cierva y de Hoces, Ricardo de la (1988). *Juan de la Cierva y Codorniu, inventor del autogiro (1895-1936)*. Fundación Juan March.
- Luca de Tena, Torcuato (1991). *Papeles para la pequeña y la gran historia: memorias de mi padre y mías*. Barcelona: Planeta.
- Real Academia de Historia. *Juan de la Cierva y Codorniu*. Disponible en <http://dbe.rah.es/biografias/12150/juan-de-la-cierva-y-codorniu>
- Sainz-Rodríguez, Pedro (1978). *Testimonio y recuerdos*. Barcelona: Planeta.
- Moradiellos, Enrique (1990). *Neutralidad benévola*. Oviedo: Pentalfa.