

Emilio Herrera Linares

Autor: Emilio Atienza Rivero

Emilio Herrera Linares nació en Granada el 13 de febrero de 1879, en el seno de una familia burguesa de tradición militar, amante de la ciencia y el arte.

Sus antepasados, militares de gran rectitud y probada fidelidad a los regímenes políticos establecidos en la convulsa historia política española del siglo XIX, marcaron su carácter y determinaron su actitud ante el deber y el honor. Ya en su infancia se despertó su interés por la ciencia. Su padre viajaba a París con frecuencia para conocer los adelantos técnicos y científicos. Compra y lleva a Granada artilugios de ciencia recreativa e inventos y, con Emilio Herrera como ayudante, realiza experimentos y exhibe trucos de magia ante sus invitados. Entre otras novedades, trae a Granada, por primera vez, una exhibición aerostática, que sin duda ejerció una influencia decisiva en su vida.



En 1896, después de una breve y frustrada estancia en la Universidad de Granada, por discrepancias científicas con su profesor de Química, se decide por preparar el ingreso a la Academia de Ingenieros de Guadalajara, consiguiéndolo en un tiempo sorprendentemente corto. Terminada la carrera, en 1901, recibió su primer destino, Sevilla. Sus últimos años en la Academia coincidieron con el nacimiento de la Aerostación española.

En 1884 se había creado en España el Servicio de Aerostación y en 1901 se iniciaron las Escuelas Prácticas de Aerostación. Herrera se incorporó inmediatamente a ella y desde 1906, se dedicó a la Aerostación de forma definitiva, aunando interés científico y deportivo.

En 1905 realizó una ascensión en Burgos para estudiar un eclipse de sol, lo que le permitió realizar su primer trabajo científico, un estudio sobre el fenómeno de las sombras volantes en las capas elevadas de la atmósfera.

En la década siguiente participó activamente y con notables éxitos en un sinnúmero de pruebas y certámenes aerostáticos en España y Europa.

En 1909 contrajo matrimonio con Irene Aguilera Cappa con la que mantuvo una relación y complicidad ejemplar, que se mantuvo sólida a pesar de las duras pruebas a la que los avatares de la vida la sometieron. El 27 de octubre de 1909 nació su primer hijo, José Herrera Aguilera, más conocido como Petere. Este mismo año se incorporó a la recién instalada Unidad de Aerostación en el frente de Melilla, donde contribuyó a su reconocimiento por parte del Estado Mayor del Ejército. Este éxito decidió a Pedro Vives a incorporar los dirigibles a la unidad de

Aerostación para estudiar sus posibilidades. En 1910 Emilio Herrera hace prácticas en el dirigible “España”. Pero, ante las dificultades que detectan en su control, los mandos militares se decantan por la aviación y compran aparatos en Francia. Nace así en 1911 la aviación militar española. La primera normativa al respecto fija las pruebas para la obtención del título de piloto y establece el primer aeródromo en Cuatro Vientos. Herrera, junto con Kindelán, Arrillaga, Barrón y Ortiz Echagüe, ingenieros de sólida formación científica y aeronáutica, constituyeron la primera promoción de pilotos militares que obtendría su título a lo largo de 1911. Obtenido su título Herrera alternará sus servicios en la Aerostación de Guadalajara y en Aviación de Cuatro Vientos, donde asumiría la formación de las siguientes promociones de pilotos.

La aviación entró en una fase de crecimiento acelerado, se batían diferentes récords y se experimenta sobre sus posibilidades como arma de guerra. Sin demora, incluso con insuficiencias técnicas se trasladan aviones al frente de Marruecos.

En 1913-14 Herrera participó en la segunda campaña aeronáutica en Marruecos. Este mismo año, junto con Ortiz Echagüe realiza una hazaña aérea: cruzaron el estrecho de Gibraltar. Por ello recibieron el nombramiento de Caballeros Gentilhombre de Cámara con Ejercicio de manos del Rey. Herrera fue ascendido a comandante por sus actividades en África y recibió varias condecoraciones.

En los años que siguieron Herrera experimenta profundos cambios en sus objetivos e intereses que le llevan a abandonar los vuelos claramente deportivos para concentrarse en la actividad científica. Frecuenta el Centro de Ensayos de Aeronáutica, el Laboratorio de Investigaciones Físicas, participa en los congresos de la Asociación para el Progreso de las Ciencias, y como miembro de la Sociedad Matemática y Vicepresidente de la misma desde 1919 conoce, estudia y difunde la teoría de la relatividad, de hecho participó activamente en la organización de la visita de Einstein a Madrid en 1923. Fue sin duda en aquellas jornadas cuando consolidó su prestigio como matemático, convirtiéndose en defensor convencido de las teorías de Einstein. En 1927 se incorporó a la Real Sociedad Geográfica, circunstancia de gran importancia cuando años después fue elegido académico, y con el apoyo de ambas sociedades acometió su proyecto de ascensión a la Estratosfera.

Su capacidad de trabajo le permite compatibilizar con éxito sus actividades científicas con las propias de su condición de ingeniero militar, y así en 1916 visita en comisión militar el frente europeo para realizar un informe sobre el uso de la aviación en la guerra europea, especialmente en los bombardeos. En las dos décadas siguientes, Herrera se convertirá en un estudioso de la aeronáutica de prestigio internacional, que acude a cuantos congresos se celebran. Los años veinte conocieron un generalizado interés mundial por desarrollar la aeronáutica. En 1905 se había creado la Federación Aeronáutica Internacional, y desde entonces se venían celebrando congresos internacionales sobre navegación aérea. En 1918 se constituyó la CINA (Convenio Internacional de Navegación Aérea), pero el monopolio de los países vencedores de la guerra sobre el tráfico aéreo, provocó la creación de la CIANA (Convenio Ibero-Americano de Navegación Aérea). Esta división se mantuvo hasta 1929. La CIANA celebró su primer congreso en Madrid en 1926. En éste se consiguió homogeneizar la terminología aeronáutica, unificar los

términos utilizados en las notaciones matemáticas necesarias en la aeronáutica y aprobar los estatutos de la Comisión, sentando así las bases para el estudio de un derecho internacional aéreo. Herrera fue el representante español en los congresos internacionales sobre Aeronáutica, en la Conferencia de Desarme de Ginebra, en las reuniones de la CINA y CIANA, congresos sobre medicina aérea, etc.

La aeronáutica española destacó en estos años por su estrecha vinculación con los avances científicos y técnicos españoles, en lo que Herrera fue protagonista decidido: Se diseñaron y construyeron aparatos y aeropuertos, se crearon las primeras líneas aéreas, crecieron las competencias administrativas relacionadas con la aviación, nacieron las primeras empresas españolas del sector, se batieron récords. Herrera participó de esta vorágine y fue uno de sus mayores responsables con su concepción, diseño y trascendental creación del Laboratorio Aerodinámico de Cuatro Vientos, al que permaneció vinculado desde que acometió su proyecto en 1918 hasta 1936, y cuya dirección desempeñó con notable acierto y destacada originalidad. El túnel aerodinámico que diseñó para este laboratorio fue de circuito cerrado, su eficacia fue reconocida en los medios aeronáuticos internacionales por la notable fiabilidad en sus resultados. El acierto de su concepción quedó confirmado con sus éxitos en el diseño y experimentación del más variado material aéreo, además de investigar, experimentar y desarrollar en el ámbito específico de la aerodinámica. El conjunto de laboratorios que constituyeron el complejo Laboratorio de Cuatro Vientos fue considerado uno de los más importantes del mundo. En él se prepararon y comprobaron infinidad de proyectos pero debemos mencionar las experiencias relacionadas con el autogiro a cuyo éxito contribuyó decisivamente. Al mismo tiempo escribe innumerables artículos de carácter científico y divulgativo en la prensa y revistas especializadas de España y América: Madrid Científico, El Sol, Aérea, Memorial de Ingenieros. Se ocupó de toda novedad aérea, hidroaviones, dirigibles, autogiros. A mediados de la década presentó su proyecto de línea aérea transatlántica de dirigibles y creó en 1928, con la colaboración de Hugo Eckener, máximo responsable de la empresa alemana Luftschisbau Zeppelin, una compañía hispano-alemana para la unión aérea de Europa con América mediante dirigibles. Se trataba de un proyecto de línea regular para el transporte aéreo de pasaje y mercancías entre ambas orillas del Atlántico y unir por aire España con América, pero la falta de apoyo de la administración española acabaría frustrándolo.

En 1927 fue designado vocal del Consejo Superior de Aeronáutica del que llegó a ser jefe provisional. En 1929 fue nombrado director de la Escuela Superior de Aerotecnia (hoy ETSIA) creada por R.O. 23 de febrero de este año. El proyecto contó con el apoyo decisivo de Herrera que, conociendo la situación de los estudios de aeronáutica en otros países, era consciente de que para el desarrollo de una industria aeronáutica propia era imprescindible disponer de técnicos con formación específica en Aerodinámica. Herrera vio en la Escuela la base fundamental sobre la que descansarían las posibilidades de desarrollo de la Aeronáutica, y de incorporar a España a la vanguardia de la ciencia y tecnología. Desde el principio, y continuando con la tradición interdisciplinar de las escuelas de ingeniería españolas, Herrera dio un alto nivel a los estudios con profesores de la talla de Esteban Terradas o Julio Palacios. En relación con su preocupación docente escribió Aerotecnia, el primer manual sobre el tema, del que se publicaron dos ediciones,

en 1928 y 1936, y que fue libro de texto y de obligada consulta para los estudiantes de ingeniería aeronáutica hasta más allá de la década de los años cuarenta.

El advenimiento de la Segunda República y su programa de reformas militares provocó una división de opiniones en el seno de la Aviación militar. Algunos apoyaron al nuevo gobierno que suprimió las reformas del general Berenguer con motivo de la sublevación republicana del aeródromo de Cuatro Vientos en diciembre de 1930. Otros abandonaron el ejército por desacuerdos con el nuevo régimen. Muchos se aplicaron a la conspiración. Herrera, ajeno a todo, se concentró en sus actividades científicas. Permaneció fiel a sus relaciones personales, muchos tradicionalistas como Ramiro de Maeztu, Kindelán, Juan de la Cierva o Julio Palacios, pero su talante liberal, respetuoso con el principio de la soberanía popular y la sujeción del poder militar al civil legítimamente establecido, le hizo permanecer fiel a la República pese a sus convicciones monárquico-conservadoras.

Fue su experiencia como representante español en los foros internacionales, la que le llevó a trabajar en comisiones internacionales de Derecho Aeronáutico y, en 1931, la Sociedad de Naciones reconoció la valía de sus aportaciones nombrándole Experto Internacional de Aviación. En una Europa amenazada de nuevo por el desarrollo de la carrera armamentista se teoriza sobre el papel de la aviación como arma en los futuros conflictos. Este es uno de los asuntos que se trataron en 1932 en la Conferencia de Desarme promovida por la Sociedad de Naciones. Herrera participó junto a Azaña y otros republicanos como Américo Castro, Salvador de Madariaga y López Oliván. Su condición de militar, no le impidió en absoluto considerar la aviación no sólo como arma, sino como factor de progreso científico y de desarrollo de los pueblos y defendió, como parte de la delegación española, un control internacional de la aviación para evitar su uso con fines bélicos.

El gobierno de la República reconoció su labor y sus éxitos profesionales en el ámbito de la aeronáutica y a petición de un numeroso grupo de científicos e ingenieros le concedió el título de ingeniero aeronáutico por méritos, igual que se lo otorgó a Torres Quevedo y de La Cierva. En 1933 ingresó en la Academia de Ciencias. Torres Quevedo recibió al nuevo académico que ocupará el sillón del general Aranaz. En abril del año siguiente leyó su discurso de ingreso *Ciencia y Aeronáutica*.

En este mismo año de 1933 comenzó a preparar un programa de investigación de la radiación cósmica en las altas capas de la atmósfera. A tal fin proyectó una ascensión que despertó el interés internacional y diseñó el que podríamos considerar el primer traje espacial. La guerra frustrará el proyecto. El 18 julio de 1936 Herrera se encontraba en Santander en un curso de la Universidad Menéndez Pelayo para presentar su proyecto de ascensión a la estratosfera. Su sentido del honor le mantuvo fiel a la República.

Durante la guerra civil española fue Jefe de Servicios Técnicos y de Instrucción de las Fuerzas Aéreas de la República (FARE), se encargó de formar personal, controlar material y crear servicios de reparación y fabricación de aviones. En 1937 fue comisionado a la reunión de la CINA de París, en el 1938 a La Haya. Su actividad científica continúa, fabrica varios inventos que patentará en su exilio en Francia: dispositivos para la navegación aérea y propulsores a reacción.

El 4 de septiembre de 1938 una desgracia familiar trastoca la vida de la familia Herrera: la muerte de su hijo menor, Emilio Herrera Aguilera, también aviador, en acto de servicio. Circunstancia que le marcó para el resto de su vida. Ascendido a general, Indalecio Prieto lo elige para la embajada que representó a la República española en la toma de posesión del nuevo presidente de Chile, Pedro Aguirre Cerdá. No volverá a España.

De regreso en Europa, febrero de 1939, la frontera franco-española estaba cerrada. Se instaló en París provisionalmente e inicia su largo exilio; vive el estallido de la Guerra Mundial, la ocupación alemana, y una larga posguerra con la esperanza de regresar a una España democrática. Una situación que consideró provisional se alargó y se hizo definitiva. Se incorporó así a lo que se ha denominado la España peregrina, el exilio de los vencidos durante la guerra, entre los que se encuentra las personalidades más relevantes de la ciencia y el pensamiento español del primer tercio del siglo: Blas Cabrera, Ignacio Bolívar, Martínez Risco, Buñuel, Cernuda, Sánchez Albornoz, José Puche, Azaña, Enrique Moles y una larguísima relación de impulsores de la modernización del país, del desarrollo científico. A las tragedias personales de los trasterrados hay que añadir el panorama desolador en que quedó sumido el país durante muchos años.

Sin bienes para subsistir y sin aceptar ayudas, Herrera, por su prestigio internacional, consigue trabajo, durante algún tiempo en la ONERA (Office National d'Etudes et de Recherches Aeronautiques) y para la UNESCO hasta que el ingreso de España en la ONU (1955) le lleva a presentar su dimisión. Escribe en revistas especializadas francesas (*L'Aluminium Français*, *Le Génie Civil*, *L'Aerophile*, *Ingenieurs et techniciens*) y americanas como la venezolana Ciencia Aeronáutica. En los años de la guerra fría denunció el peligro de las armas nucleares. Ofreció sus estudios sobre propulsión y lanzamiento de proyectiles para vuelos estratosféricos al gobierno francés.

Acuciado por las necesidades económicas y por su infatigable curiosidad científica prosiguió sus investigaciones hasta el fin de sus días. En reconocimiento a su labor, la Academia de Ciencias francesa le concedió varios premios.

Su carácter intelectual y abierto le llevó a implicarse en otras actividades. En 1944 fundó con Picasso, Victoria Kent y otras personalidades la Unión de Intelectuales Españoles. Entre 1946-47 funda y escribe en la revista *Independencia, revista de la cultura española* donde también participan los Semprún (José María y Jorge), su hijo Petere, Pablo Azcárate entre otros. También colabora con *L'Espagne* junto con Francisco Giner de los Ríos, Alberti, etc. En 1957 funda y preside en París el Ateneo Iberoamericano, un centro abierto, que define como heredero de la tradición liberal y democrática de esta cultura.

Aunque Herrera no muestra tener vocación política, se define como un librepensador, católico practicante, las circunstancias de su azarosa vida, y su generosidad, le llevan al compromiso con la libertad, y en 1944 participa en la creación de la Agrupación de Militares Republicanos Españoles, después Agrupación de Militares Republicanos, cuyo objetivo es censar a los militares exiliados. Sin embargo, los enfrentamientos en el seno de la organización, le llevan a abandonarla profundamente desengañado. En 1945 gestiona el dinero recibido por la

Federación de Inmigrados Españoles en Francia para ayudar a los exilados más necesitados, fundamentalmente viudas, huérfanos y mutilados.

A finales de los cuarenta Herrera sirve de nexo entre la oposición monárquica de Gil Robles y el círculo de don Juan de Borbón y los republicanos. Su demostrada integridad es respetada por todos. Lo mismo ocurre cuando se plantea enviar a Washington un representante moderado de la oposición antifranquista para, junto con la *American for Democratic Action*, presionar al gobierno norteamericano que comienza a frenar sus críticas a Franco.

Herrera siempre se definirá como no perteneciente a ningún partido, y aunque su ideología sea liberal-conservadora, su espíritu conciliador le lleva a defender la unidad de todos los antifranquistas y a relacionarse con personalidades de todo el espectro político.

En 1951 aceptó encargarse del Ministerio de Asuntos Militares del Gobierno de la República en el Exilio, cargo que ostentará en los dos gobiernos de Gordón Ordás. EL 9 de mayo de 1960 Herrera asumió, a instancias de Martínez Barrio, la Presidencia del VI Gobierno en el Exilio. Es un momento difícil: la sede del gobierno hubo de trasladarse, la precariedad económica es absoluta, las relaciones con Francia se ven dificultadas por la cuestión argelina. Herrera tiene 80 años, pero pese a su espléndida vitalidad, confiesa a sus íntimos estar abrumado por los problemas.

Entre sus actuaciones más significativas como presidente del ejecutivo está su declaración ministerial del 1 de julio de 1960, donde reclama elecciones libres convocadas por un gobierno provisional en España y hace tres llamamientos: a las naciones democráticas, al ejército y a la iglesia; las campañas informativas en defensa del gobierno del exilio y de los presos políticos españoles, el Acuerdo Luso-Español con el general Humberto Da Silva Delgado para restituir la democracia en la península, y la creación de la Orden de la Lealtad de la República Española.

Aunque en España se manifiestan algunos síntomas de la vulnerabilidad del régimen como huelgas o la participación de algunas personalidades en el Congreso de Munich, el fin de Franco no parece inminente y el gobierno republicano en el exilio es cada día un poco más olvidado.

El 1 de enero de 1962 muere Diego Martínez Barrio. Se produce una crisis institucional que es finalmente resuelta con el nombramiento de Jiménez de Asúa al que Herrera presentó su dimisión el 28 de febrero. Sánchez Albornoz le sucede en el cargo y él continúa como ministro sin cartera. Hasta el final de sus días continuó sus manifestaciones en defensa de la legitimidad republicana.

Emilio Herrera murió en Ginebra el 13 de septiembre de 1967. Con él desapareció el símbolo de una época: la del nacimiento de la ciencia y tecnología aeronáutica, de un precursor de la conquista del espacio, de un hombre de honor, un militar civil y civilizado, un hombre de paz. Desde 1993 descansa en Granada a donde fueron trasladados sus restos en medio de un gran homenaje popular patrocinado por el Ayuntamiento de la ciudad y presidido por S.M. el Rey Don Juan Carlos.

Superada la perspectiva historiográfica reinante en España durante muchos años empeñada en ver las cosas en blanco y negro, sin matices, que estableció una división radical de la sociedad española es instructivo reflejar la personalidad pública de Herrera: su lealtad al Rey por una parte y su lealtad al estado civil por otra lo convirtieron en un ejemplo ético y en una de las personalidades más ejemplares de la II República, esta paradoja hizo que en los círculos del exilio se le conociera como el Caballero gentilhomme de la República.

La Guerra Civil que desató las más rudas pasiones obligó a muchos a optar por el silencio interior o el exilio. No tuvo otra opción quién tanto hizo por la tecnología aeronáutica, quién tanto amó la ciencia, la lógica, la verdad, y quién tanto respetó el derecho y afirmó la libertad, quizás por ello no fue casual que quién tanto viajó por Europa y América acabase sus días en la universal Ginebra y que hoy por fin, descanse en la ciudad que tanto amó y que le proclamó Hijo Predilecto junto a Federico García Lorca y Francisco Ayala.

Publicaciones sobre el autor y fuentes de archivo

- Atienza Rivero, Emilio. *Perfil biográfico de Emilio Herrera Linares*. Granada, 1984.
- Atienza Rivero, Emilio. 'Hacia una recuperación del exilio: El general Herrera', en *Historia y Vida*, nº 247. Barcelona, 1988, pp. 74-83.
- Atienza Rivero, Emilio. *Ciencia y política. La significación histórica de Emilio Herrera Linares (1879-1967)*. Tesis doctoral, Universidad de Granada, 1992.
- Atienza Rivero, Emilio. *Ciencia y exilio. El general Herrera*. Granada, Proyecto Sur, 1993, 379 pp.
- Atienza Rivero, Emilio. *El general Herrera. Aeronáutica, milicia y política en la España Contemporánea. Aena*, Madrid, 1994, 677 pp.
- Atienza Rivero, Emilio. 'Ciencia y tecnología aeronáutica en España'. *Arbor*, CXLIX, 586-587, pp. 263-281, Madrid octubre-noviembre, 1994,
- Atienza Rivero, Emilio. *Del Guadalquivir al Plata en dirigible*. Madrid, Aena, 1997, 367 pp.
- Atienza Rivero, Emilio. '80 años del primer vuelo comercial transatlántico'. En *Aena Arte*, nº 27. Fundación Aena. Madrid, 2009.
- Atienza Rivero, Emilio. 'La unión aérea entre Europa y América'. *Andalucía en la historia*, nº 29. Centro de Estudios Andaluces. Sevilla, julio 2010.
- Glick, Thomas F. 'Emilio Herrera and Spanish Technology', en *Flyng: The Memoirs of a Spanish Aeronaut*. Albuquerque, University of New Mexico Press, 1984.
- Lázaro Ávila, Carlos. *La aventura aeronáutica. Pioneros del aire, autogiros y aerostatos*. Madrid. Nívola libros y Ediciones, 2001.
- Sánchez Rón, José Manuel. 'El mundo de Emilio Herrera: Ciencia y técnica en España a comienzos del siglo XX'. En *Memorias de Emilio Herrera*. Edición de T. F. Glick y J. M. Sánchez Ron. Madrid, 1988.

- Silveiro Armesto, Blanca. *La próxima ascensión estratosférica del teniente coronel Herrera*. Diario
- Ahora. Madrid, 11 de junio de 1936.
- Utrilla, Luís y Herráiz, Carlos. *Jorge Loring. La pasión por la aeronáutica*. Madrid, 1998.
- Warleta Carrillo, José. *Autogiro. Juan de la Cierva y su obra*. Madrid, 1977, 340 pp.
- Warleta Carrillo, José 'Emilio Herrera Linares', en *Aeroplano*, 5. Madrid, 1987.
- <https://sites.google.com/site/emilioherreralinares/>
- http://es.wikipedia.org/wiki/Emilio_Herrera
- http://cultura.elpais.com/cultura/2013/08/07/actualidad/1375892333_572965.html
- <http://www.delbarrio.eu/herrerauni.htm>
- http://elpais.com/diario/2009/07/19/madrid/1248002667_850215.html
- http://elpais.com/elpais/2013/04/26/opinion/1366990826_449601.html

Fuente: <https://generacionesdeplata.fundaciondescubre.es/2013/11/06/emilio-herrera-linares/>