

JOSÉ ORTIZ ECHAGÜE, FOTÓGRAFO DEL CUERPO DE INGENIEROS (1909-1915)

Pedro José Pradillo y Esteban

Resumen: José Ortiz Echagüe está considerado como uno de los maestros de la fotografía española del siglo XX, y uno de los artistas nacionales con mayor proyección y reconocimiento internacional. Como prueba de aquel interés, podemos señalar la gran acogida que en 1929 tuvo la exposición individual organizada en Berlín y la inmediata publicación de *Spanische Köpfe*, su primera monografía compuesta por ochenta imágenes de tipos y paisajes.

Pero mucho antes de este libro, el público español, más allá de los seguidores de las revistas especializadas, conocía su obra gracias a las tarjetas postales editadas en 1910 sobre el dirigible España y sobre los tipos y costumbres del Rif; unos trabajos que, incomprensiblemente, han pasado desapercibidos para muchos historiadores.

Abstract: José Ortiz Echagüe is considered as one of the masters of spanish' photography in the XX century, besides, is one of the national artists with the greatest international presence. As a proof of this interest, we can point out the big reception that his individual exhibition had in 1929 and the immediate publication of the *Spanische Köpfe*, his first monograph composed by eighty images of portraits and landscapes.

But much more earlier than this book, the Spanish audience, apart from the specialized magazines followers, knew his works due to the postcards edited in 1910 which were about the Spain airship and the people and habits of the Rif; incomprehensibly, these works had been unnoticed by many historians.

Es cierto que la mayoría de los autores que han abordado la aportación de José Ortiz Echagüe a la fotografía dedican sus máximos esfuerzos y atención a los álbumes confeccionados y publicados a partir de los resultados obtenidos tras aquella experiencia berlinesa: *Tipos y trajes de España* (Madrid, 1930), *España Mística* (Bilbao, 1943) y *España. Castillos y Alcázares* (Madrid, 1956), luego reeditados una y otra vez.

También es cierto que todos ellos arrancan su relato con una de sus primeras obras: *Sermón en la aldea*, una fotografía realizada en la iglesia parroquial de Viguera en

1903 y publicada en 1906 en la revista *Graphos Ilustrado* con el siguiente comentario: “Es el primer trabajo que conocemos de este genial artista y en el que se ha sabido dominar las dificultades del asunto, llegando a sorprender el clásico grupo, en cuya composición hay destellos de un realismo aparente.”.

Como también lo es, que la mayoría de aquellos especialistas anotan en su exposición la labor desplegada por Ortiz Echagüe como aeronauta militar y, posteriormente, como empresario comprometido con la tecnología y la industria automovilística. Y, asimismo, que casi nadie se detiene en su aportación al desarrollo de la fotografía aérea y de campaña, o a su participación en proyectos editoriales y en la prensa ilustrada de la época.

Será a esta faceta, menos conocida, a la que dedicaremos las páginas de esta breve comunicación.

La fotografía al servicio de los Ingenieros Militares

La primera fotografía captada desde un globo aerostático fue realizada en París por Félix Tournadion, Nadar, en el año 1858; desde entonces, sería habitual la presencia de profesionales y amateurs del nuevo arte en muchas de las ascensiones en este tipo de aparatos. Rápidamente las autoridades militares de muchos países comprendieron la utilidad de ambas herramientas, aerostatos y fotografía, para sus fines estratégicos.

En España, la Aerostación Militar se fundó el 15 de diciembre de 1884, fecha en la que se publicó el decreto que asignaba las prácticas de aerostación a la Cuarta Compañía del Batallón de Telégrafos del Cuerpo de Ingenieros. Para poder llevar a término esta orden, y para adiestrarse en el manejo del equipo, fueron destinados el teniente coronel Licer López de la Torre Ayllón y el teniente Anselmo Sánchez Tirado. Estos oficiales contactaron con empresas francesas especializadas en material aerostático y adquirieron un convoy de campaña ‘Yon’, compuesto por tres carruajes: uno, destinado al transporte del globo y sus accesorios; otro, para la caldera y elementos para la producción del hidrógeno; y, uno más, para el torno de retención con su cable de 500 metros de longitud.¹

Este material llegaría a España a finales de 1888, programándose las pruebas iniciales ante el decidido impulso y presencia de la reina doña María Cristina de Habsburgo. El primer vuelo libre se produjo el 10 de julio de 1889 sobre el estanque de la Casa de Campo para, después de elevarse hasta los 400 metros, cruzar Madrid en dirección noreste hasta las proximidades de Velilla de San Antonio. En aquellos ensayos se comprendió la necesidad de contar con los medios indispensables para el desarrollo del proyecto y con las construcciones necesarias donde poder guardar y proteger el globo cuando estaba lleno de gas. No obstante, las prioridades y objetivos del Batallón de Telégrafos impidieron que la implantación de la aerostación en el seno del Ejército Español se sucediera con el ritmo deseado; de hecho, las únicas ascensiones que efectuó el ‘*María Cristina*’ fueron las recomendadas para mantener su integridad y preservar la operatividad de sus componentes.

Pero, pese a esta parálisis, todos reconocían el valor estratégico de este novedoso material y de las posibilidades que ofrecía para convertirse en un punto privilegiado

y seguro de observación de las posiciones del enemigo. Por ejemplo, *La Ilustración Española y Americana*, una de las revistas más importantes del momento, publicó en 1893 un interesante reportaje elogiando a este tipo de aparatos, e insistiendo en el valor de la fotografía como una herramienta más para la inteligencia militar:

“Los globos tienen en la guerra moderna bastante importancia, y sirven principalmente para el servicio de la exploración del campo enemigo, si bien hay que emplearlos con mucha prudencia pues según pruebas hechas en Alemania (en el Campo de Kunersdorf) y en Francia (en el campo Chalons), es eficaz contra ellos el tiro de cañón. Desde la barquilla, y por medio de una disposición especial de la máquina fotográfica, pueden obtenerse fotografías del relieve del suelo y de las posiciones del enemigo.”²

Ante tales evidencias, en 1896, el Consejo dictará las órdenes necesarias para que el Ejército se ocupara de ampliar y mejorar sus equipos aerostáticos y de formar al personal necesario. En consecuencia, se creará el Servicio de Aerostación con destino en Guadalajara el 30 de agosto de aquel mismo año, con carácter provisional; y, el 17 de diciembre, con carácter definitivo y autónomo. Desde ese momento, el coronel Pedro Vives Vich estaría al mando del Parque Aerostático, de la Compañía de Aerostación, y de las unidades anejas: la Telegrafía Alada —palomas mensajeras—, la Meteorología, el Alumbrado de Campaña y, también, la Fotografía.³ El presupuesto económico elaborado por Vives para poner en marcha el Servicio ascendería a 20.000 pesetas; de esta cantidad, 12.000 se fijaban para las necesarias inversiones en los edificios asignados, 6.000 para recuperar el tren ‘Yon’, y 1.990 pesetas para material fotográfico.

Parte de esa importante asignación se destinó a la construcción de máquinas para placas de 4 por 5 centímetros con chasis de madera, con obturador de plano focal, y lente Zeiss Tessar de 250 milímetros; además, estaban provistas de unos correajes que las mantenían unidas a sus responsables: los observadores. Estos oficiales eran los encargados de recabar toda la información posible del campo enemigo desde la barquilla del aerostato para luego transmitirla al mando en tierra. Su misión, por consiguiente, consistía en tomar notas, trazar croquis y planos, o disparar fotografías del terreno y de las posiciones del contrario, de sus movimientos, de sus unidades y efectivos, etcétera.

Como comprobamos en las siguientes declaraciones, la fotografía aérea fue adquiriendo cada vez más un significativo papel en la estrategia militar:

“Otra de las prácticas de la aerostación militar es la fotografía aerostática tomada desde globos cautivos o libres, con cuyo auxilio se obtienen planos exactos del terreno propio, del ocupado por el enemigo, de las obras de fortificación, trabajos de ataque, etc.... Los norteamericanos en la guerra de Secesión, fueron los primeros que hicieron aplicación de la fotografía aerostática; hoy está generalizada, y merced a los adelantos del arte, a la gran sensibilidad de las placas e instantaneidad de la exposición y a que se dispone de excelentes objetivos para fotografías a gran distancia, se obtienen desde los globos libres que marchan con grandes velocidades a alturas considerables, excelentes clichés del terreno, tan claros y abundantes en detalles como los mejores hechos en tierra.

Sirven de muestra de esta clase de fotografías y de los servicios que puede prestar como insustituible medio de información, las que acompañan a este artículo, entre-

*sacadas de las últimas prácticas. Los trabajos de nuestra Compañía de aerostación han sido favorablemente comentados en revistas profesionales extranjeras tan acreditadas como 'Illustrirte Aeronautische Mittheilungen' y 'Das Echo' y obtenido el aplauso de personas tan competentes como el Mayor Moedebeck del Ejército Alemán.*⁴

Como no podía ser de otra manera, aquellas fotografías lo eran de ciudad de Guadalajara, su entorno, y del Parque de los Manantiales. Algunas de ellas fueron publicadas en el libro conmemorativo: *Cuerpo de Ingenieros del Ejército. Estudio Histórico. Iniciado al celebrarse el primer centenario de la creación de la Academia y de sus tropas* (Madrid, 1911), destacando aquella que captó la plaza de la Academia en 1902 durante el derribo de la antigua parroquia de Santiago Apóstol. También, en estos primeros años del siglo XX, la casa Thomas de Barcelona editó varias tarjetas postales que tenían por ilustración vistas de Guadalajara y sus dependencias militares tomadas desde globos.

Tampoco podemos olvidar que la Fotografía era una disciplina más dentro del programa formativo de los cadetes de la Academia de Ingenieros. Según apuntó Juan Carrillo de Albornoz, en el laboratorio creado por esa unidad docente en 1899 ya se había dispuesto una sala de Radiografía y Fotomicrografías.⁵

En 11 de julio de 1909, con ocasión de la visita oficial de Alfonso XIII a la Academia, el alumno José Ortiz Echagüe retrató al monarca con el uniforme de Ingenieros.⁶ Inmediatamente después, el joven oficial partiría con una Unidad de Aerostación hacia el norte de África, allí donde realizaría las primeras placas aéreas en el transcurso de un conflicto bélico español.

Teniente Ortiz Echagüe, fotógrafo de campaña

Una vez recibido el despacho y destino de manos del propio monarca, el nuevo teniente se incorporó a la compañía que, bajo las órdenes del capitán Antonio Gordejuela, se disponía para su traslado al Protectorado de Marruecos. La expedición, integrada por un centenar de militares y otros tantos animales de arrastre, partió de Guadalajara el 27 de julio entre vítores y aplausos hacia la ciudad de Melilla. Una vez en su destino, en las cercanías de Nador, la Unidad de Aerostación puso el globo cautivo 'Reina Victoria' y el esférico 'Urano' bajo el mando del general Marina, Comandante en Jefe del Ejército Español.

Las primeras misiones correspondieron a los oficiales Emilio Herrera y José Ortiz, quienes desde el 'Reina Victoria' se ocuparon de levantar croquis y realizar fotografías de los montes ocupados por los rifeños para, después en tierra, confeccionar planos con la suficiente fidelidad. La naturaleza abrupta de estas formaciones —con numerosos barrancos, cañadas, oteros y cimas intercomunicadas por sendas al abrigo de las unidades españolas—, era un escenario propicio para los intereses de las fuerzas nativas que encontraban en este escenario el baluarte perfecto para mantener en jaque a las tropas ocupantes.

A estas ascensiones, y después de la ofensiva lanzada por los rifeños en los primeros días de agosto, siguieron otras a cargo de los aerosteros Fernández Mulero,

Barrón, Ramos de Sotomayor y Pou, para corregir el tiro de la artillería española que descargaba sus proyectiles sobre las unidades de los rifeños.

Aún, en los meses de octubre y noviembre, Herrera Linares y Ortiz Echagüe siguieron levantado planos y tomando fotografías de los alrededores del monte Gurugú, y de las alturas de Taxuda, Hidum, Segangan y Atlaten, obteniendo un material excepcional que permitiría trazar y reunir una amplia cartografía, hasta entonces poco precisa, de la cordillera melillense. Desdichadamente, y debido a su naturaleza de “material de campo”, la mayoría de esos croquis, placas y positivos no se han conservado en los archivos militares.⁷

Después de realizar sesenta y seis ascensiones, y tras la conquista final de Zeluán, las fuerzas de Aerostación abandonaron el territorio africano el 20 de diciembre de 1909 con destino a Guadalajara. Fue durante esta estancia cuando, en su tiempo libre, el teniente Ortiz realizó un amplio reportaje como aficionado a la fotografía, acercando su objetivo a los habitantes del Rif y a la riqueza paisajística de su entorno natural.

Otro de los primeros episodios de la fotografía aérea española se produjo en los campos de Soria en el mes de noviembre de 1910 con motivo de unas maniobras organizadas por la Unidad de Aerostación y Alumbrado de Guadalajara. Buena parte del ejercicio consistió en fotografiar las márgenes del Duero, el yacimiento arqueológico de Numancia y del casco urbano de la capital. Una vez más, el principal actor sería el oficial Ortiz Echagüe, encargado de tomar las placas desde el aerostato *Príncipe de Asturias*, el globo cautivo que en esta ocasión hacía pareja con el esférico *Urano*.

Según las informaciones recogidas en la prensa de la época, el 20 de noviembre el globo cometa se elevó en seis ocasiones sobre la ciudad, efectuándose en dos de ellas las prácticas de fotografía: dos series de veinte placas a la altura de 500 y 700 metros, respectivamente. Dos días más tarde, y aprovechando la indulgencia del tiempo, la Unidad se trasladó hasta el lugar de Garay, allí donde el *Príncipe de Asturias* se alzaría hasta un altura de 200 metros para que el fotógrafo militar pudiera conseguir dos instantáneas del solar numantino, una de Garay y otra de Garrejo. En total, cuarenta y cinco fotografías de las que sólo se han conservado cuatro de la colección de Ramón Bebito Aceña en los fondos del Museo Numantino.⁸

Tomás Pérez reproduce en la *Revista de Soria* una vista aérea de la ciudad realizada por el teniente José Ortiz que se custodia en el Instituto de Historia y Cultura Militar de Madrid y que también fue publicada en el *Estudio Histórico* de 1911.⁹ La fotografía que aquí acompaño es copia digital de un positivo de época (formato 11,5 por 16,5 centímetros) que se conserva en una colección particular de Guadalajara.¹⁰

Como ocurriera en tierras africanas, Ortiz Echagüe dedicaría parte de su tiempo libre para realizar algunas placas de carácter artístico: “...aprovechando su estancia en Soria han visitado nuestros monumentos, de los cuales han tomado muchas y artísticas vistas el inteligente oficial Sr. Ortiz.”, señalaba el redactor del *Ideal Numantino*.¹¹

En 1912 la Unidad de Aerostación volvería a Melilla para participar en las acciones de hostigamiento contra las posiciones de los rifeños rebeldes en Kert. El contingente militar, comandado por los oficiales García Antúnez, Ortiz Echagüe, Cañete, Reixa y Ferrer, se mantuvo en el continente africano durante seis meses, hasta el 31 de octubre de ese año. Al igual que en 1909, su principal aportación consistió en desarro-

llar maniobras de observación, toma de fotografías y levantamiento de croquis para la ulterior confección de planos topográficos.

El vuelo inaugural del dirigible 'España'

En mayo de 1910, en el intervalo de las operaciones de la campaña en Marruecos del segundo semestre de 1909 y de los ejercicios tácticos de Soria en noviembre de 1910, el Parque de Aerostación de Guadalajara recibió la llegada de la que presumiblemente sería su principal dotación: el dirigible 'España'.

El proceso de compra de este aeronave había surgido un año antes, tras dar por concluida la colaboración entre el ingeniero Leonardo Torres y el Ejército Español para finalizar la construcción del dirigible 'Torres Quevedo'. De este modo, y con el fin de adquirir un globo dirigible de eficacia contrastada, partieron hacia Alemania y Francia los oficiales de Aerostación Pedro Vives y Alfredo Kindelán.

El primer vuelo de prueba afrontado por estos Ingenieros fue en Berlín, en el mes febrero de 1909, y a bordo del 'Gros'; y, días más tarde, en Bitterfeld en un prototipo fabricado por la casa Parseval, la constructora de los globos cometas que ya operaban en el Parque de Guadalajara. Después de estas experiencias, en el mes de marzo, viajarían hasta Pau para interesarse por los trabajos de los hermanos Wright y conocer los avances logrados en la construcción de aviones; y, después, a Meaux para volar en alguno de los dirigibles construidos por la empresa Astra. Fue en ese momento cuando tomaron la decisión de contratar la compra de una de las aeronaves diseñadas por el ingeniero Clément-Bayard; aunque no fuera "...un modelo perfecto, como no lo eran ninguno de los existentes...", según la opinión del propio Vives.¹²

En el mes de octubre de 1909 el primer dirigible del Ejército Español estaba terminado, pudiéndose organizar los pertinentes vuelos de ensayo. Subsanas algunas deficiencias, durante los meses de enero y febrero de 1910, Vives, Kindelán y el mecánico Joaquín Quesada pusieron a prueba el aerostato en tres ocasiones; interrumpiéndose el programa después que, en el cuarto vuelo, la barquilla chocase contra un promontorio y se pusiera en peligro la integridad de la tripulación española.

El 'España' era una aeronave de 66 metros de longitud por 12 de diámetro máximo en su envoltura, con una capacidad de 4.000 metros cúbicos. Contaba con cuatro pequeños globos cónicos como estabilizadores en su popa, y portaba una viga armada de 35 metros de longitud para sostener la barquilla de los tripulantes y los aparatos de maniobra. En esta estructura colgante también se anclaba el motor, un Panhard de 100 caballos, que ponía en movimiento una dimensionada hélice de seis metros, capaz de generar una velocidad de 14 metros por segundo. Tenía una autonomía en vuelo de 12 horas y un techo, o altura máxima de navegación, de 1.500 metros.

Finalmente, en abril de 1910, sería trasladado hasta Guadalajara en un convoy especial para, después de realizar los oportunos trabajos de montaje e inflado, comenzar las primeras comprobaciones de maquinaria y maniobrabilidad.¹³ El 5 de mayo emprendería su primera singladura sobre territorio español: el vuelo Guadalajara/

Madrid/Guadalajara. Esta travesía fue noticia de relevancia para toda la prensa de alcance nacional:

“El día 5 del actual disfrutó Madrid de un espectáculo nuevo e inesperado, que impresionó agradablemente todos los ánimos: el dirigible militar ‘España’ hacía evoluciones sobre la villa y corte. Había salido de su hangar en el Parque de Guadalajara a las once de la mañana, y marchando contra el viento tomó la dirección de Madrid, a donde llegó en una hora y quince minutos, tripulado por los ingenieros militares coronel Sr. Vives y capitán señor Kindelán, y por el ingeniero constructor M. Kapfer y dos mecánicos. Aquí voló sobre la capital, rodeando el casco de la población, y regresó a Guadalajara a las cinco de la tarde después de una prueba completamente satisfactoria...”¹⁴

Esta crónica se acompañaba de varias fotografías que daban fe gráfica del acontecimiento. En primera plana, el ‘España’ aparecía sobrevolando el Palacio Real de Madrid; y, acompañando al texto, dos instantáneas más del dirigible maniobrando en el Parque de Aerostación. Una, saliendo del hangar; y, otra, en vuelo, tomada desde el interior de este enorme cobertizo. Estas dos últimas imágenes estaban firmadas por Ortiz Echagüe.

Este trabajo documental no sólo se limitó a las maniobras del Parque de Guadalajara, sino también, a cubrir el trayecto de ida y vuelta a la capital de España: *“Por carretera y en automóvil siguieron al globo el capitán Gordejuela y el primer teniente Ortiz Echagüe habiendo obtenido este último interesantes fotografías.”*¹⁵

De hecho, algunas placas más de las tomadas en aquella jornada por el fotógrafo alcarreño se publicaron en los números de la revista *Nuevo Mundo* correspondientes al 19 de mayo y al 27 de octubre de 1910. En el del día 19 aparecieron, junto a otras tres realizadas desde el globo por el mecánico Kapfer, una fotografía del dirigible visto desde la popa, y otra de la mesa y comisión oficial formada para la recepción oficial del ‘España’. Y, en el del día 27, un reportaje completo de seis placas con las evoluciones del aerostato en tierra, de su tripulación y cuadro de maniobras, y del momento en que comenzaba su despegue y vuelo.

Hemos visto otras fotografías de Ortiz Echagüe ilustrando otros números de *Nuevo Mundo*; en concreto una, en abril de 1910, del hangar para el dirigible en construcción; y, en octubre de 1911, un conjunto de instantáneas amenizando un reportaje sobre los avances de la aeronáutica militar en Cuatro Vientos, dos de ellas tomadas desde el ‘España’ en vuelo.

También hemos encontrado otras del teniente Ortiz insertas en el semanario *Mundo Gráfico*. Por ejemplo, en octubre de 1909, una fotografía que recoge el proceso de inflado del ‘Alfonso XIII’ en el Rif; y, en abril de 1912, otras de las maniobras realizadas en Carabanchel por una sección de Aerostación antes de su partida hacia Marruecos.

Igualmente, y a lo largo de 1910, la principal empresa nacional en la producción de tarjetas postales, la Fototipia Hauser y Menet,¹⁶ se hizo cargo de la impresión de una serie de cartulinas ilustradas con las fotografías del dirigible realizadas por el oficial Ortiz Echagüe. De esta colección —de la que desconocemos el alcance de su tirada y el número de motivos publicados—, hasta el momento, hemos tendido la oportunidad de

ver casi una decena de instantáneas diferentes que registran las evoluciones del 'España' en tierra y en vuelo en el Parque de los Manantiales y sus inmediaciones.

Atendiendo a las tarjetas que conocemos, podemos deducir que el teniente Ortiz optó por afrontar el reportaje desde dos localizaciones: una, tomando el hangar del dirigible como referencia, colocando su cámara a una altura considerable y a corta distancia de su objetivo, para transmitir al espectador la grandiosidad del aparato y de su cobertizo; y, otra, poniendo sus pies en tierra para, desde lejos, captar la elegante silueta fusiforme del aerostato suspendido en el aire contraviniendo las leyes de la gravedad. Esta cualidad etérea del dirigible en vuelo queda cuestionada cuando está en tierra; situación que, para cualquier movimiento, necesita de la ayuda de medio centenar de individuos que faciliten su conducción de un lado a otro. En cierto modo, el 'España' se asemeja a un gran cetáceo: torpe e inmóvil en la superficie terrestre, pero ágil y ligero en sus evoluciones en el fluido.

Siguiendo con esta clasificación, en el primer grupo alistaríamos las siguientes tarjetas: *El España en el interior del barracón* (de formato vertical con cerco perimetral irregular), vista en diagonal de la embarcación tomada más allá del timón de cola; *La popa del España* (de formato vertical sin cerco en blanco), primer plano desde el caballete del cobertizo para mostrar los globos cónicos estabilizadores;¹⁷ *Salida del España de su barracón* (de formato horizontal sin cerco en blanco), repetición del motivo anterior con mayor profundidad; *Preparando la salida del España* (de formato horizontal sin cerco en blanco), plano lateral del aeronave en tierra conducido por un grupo de soldados;¹⁸ y *El España maniobrando en los alrededores del barracón* (de formato horizontal con cerco perimetral irregular), contraluz del dirigible enmarcado por la cubierta de su hangar.¹⁹

Y, en el segundo grupo: *Salida del España* (de formato horizontal sin cerco), panorámica del aerostato en vuelo en paralelo al curso del Henares; *El España en los aires* (de formato horizontal con cerco perimetral irregular), contrapicado del dirigible sin referencias espaciales; *El España en los aires* (de formato vertical con cerco perimetral irregular), contraluz del coloso, muy alejado, en un entorno arbóreo; *Toma de tierra del España* (de formato horizontal con cerco perimetral irregular), fotografía paisajística que permite reconocer en el horizonte el perfil de Guadalajara; y, en primer plano, la sombra del oficial de Ingenieros en el momento del disparo.

Estas postales, firmadas con la fórmula *Cliché Ortiz Echagüe*, son un valioso documento sobre la historia de la aeronáutica militar española y también un importante testimonio de la actividad desplegada por uno de los grandes maestros de la fotografía en una etapa temprana y poco conocida. Tal es así, que en la dilatada bibliografía sobre este famoso alcarreño nada se comenta sobre esta colección que, tal vez, pudiéramos considerar como su primer reportaje publicado y comercializado.²⁰

José Ortiz Echagüe, fotógrafo aficionado de Guadalajara

José Ortiz Echagüe (Guadalajara, 1886-Madrid, 1980) era miembro de una familia de larga tradición militar. Deudor de aquel espíritu, ingresó en la Academia de su ciudad natal en 1903; allí donde, en 1909, obtuvo el despacho de teniente de Ingenieros e,

inmediatamente, el de observador. Después vendrían el título de piloto de globos; y, en 1911, el de piloto de avión, formando parte con los oficiales Barrón, Arrillaga, Kinde-lán y Herrera de la primera promoción de esta especialidad en el Ejército Español.

En 1898, y también por influencia del entorno más cercano, consiguió su primera máquina de fotos, un sencillo cajón en el que se podían colocar hasta seis placas de 8 por 8 centímetros, provisto de un objetivo simple y con una sola velocidad. El éxito alcanzado como fotógrafo entre sus amigos y familiares fue tal que, en 1901, le obsequiaron con una cámara Photo Esphere de formato 9 por 12 centímetros con la que empezó a realizar sus primeras instantáneas con intención “artística”. Con ese aparato realizó las más famosas placas de su juventud: *Sermón en la aldea* y *Taller de costura*, tomadas en 1903 y 1906 respectivamente.

Recordando lo ya adelantado, insistir que en ese último año publicó sus primeras fotografías en la revista *Graphos Ilustrado*. Aquí, como comentario de las imágenes, el redactor advierte: “...durante el tiempo que su obligación le retiene, toma nota de los asuntos que debe luego desarrollar y aun siendo muchos sus deseos y mayor su afición, en el mes y medio de que dispone al año para ponerla en práctica, no da a abasto a cuanto había concebido y soñado ya por dificultades de tiempo y ocasión, ya por falta de modelos y ropajes, ya también porque de los aparatos de que dispone...”²¹

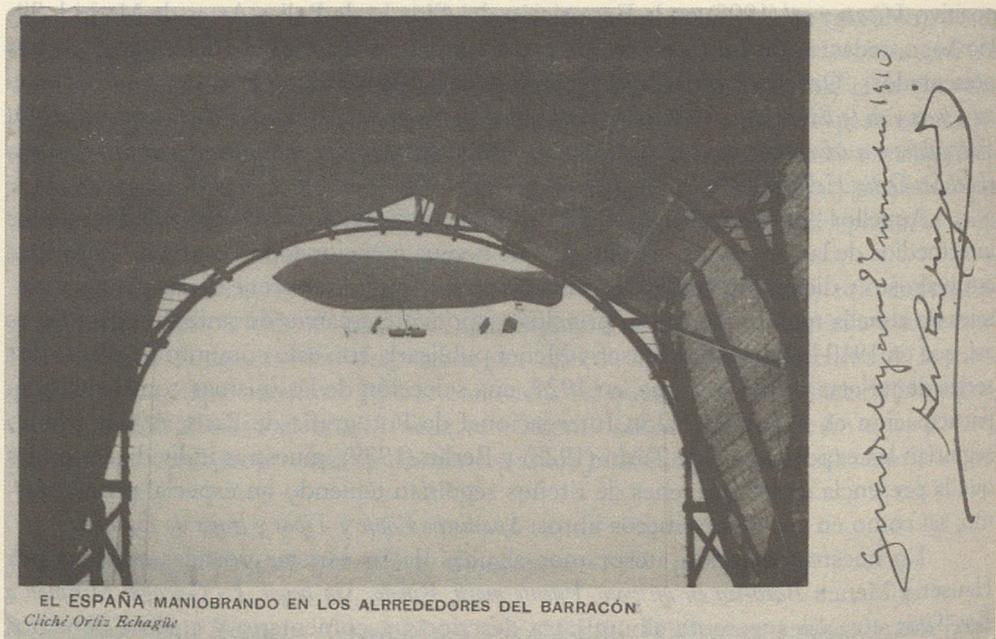
Esta falta de tiempo y la imposibilidad de contar con un equipo adecuado no serán obstáculo para que su labor como fotógrafo aficionado fuera reconocida por los jurados de algunos de los certámenes artísticos más reputados del momento. Por ejemplo, en 1906, recibió la medalla de bronce en la Exposición de las Ferias de Valencia;²² en 1907, la de plata en la de Madrid;²³ y, en 1915, el primer Premio de Figura con el positivo *Viento y sol* (1905) en la Exposición del Círculo de Bellas Artes de Madrid. Silvio Lago, redactor de *La Esfera*, vertía estos comentarios sobre el aficionado y clichés presentados: “Ortiz Echagüe es pintor, y harto bellamente lo demuestra en la elección de los asuntos y luces y en la habilidad con que están compuestas las fotografías. Casi todas ellas se refieren a tipos marroquíes o a siluetas de muchacha. Es un arte optimista, luminoso, intrascendental en su alegría, el del Sr. Ortiz Echagüe.”²⁴

Aquellos “tipos marroquíes” fueron retratados en las colinas del Rif durante los intermedios de las operaciones militares que hemos mencionado más arriba. Entonces, entre agosto y diciembre de 1909, confeccionó un amplio reportaje de las gentes y paisajes de aquella región que fue su principal exponente creativo durante décadas. Tal es así, que en 1910 la Fototipia Hauser y Menet publicaría con este conjunto de placas dos series de tarjetas postales; y que, en 1921, una selección de las mismas conformaría su participación en el primer Salón Internacional de Fotografía de París. A este evento seguirían las exposiciones de Turín (1928) y Berlín (1929), muestras individuales en las que la presencia de las imágenes de rifeños seguirían teniendo un especial protagonismo, así como en sus dos primeros libros: *Spanische Köpfe* y *Tipos y trajes de España*.²⁵

En nuestra colección atesoramos algunas de las tarjetas postales editadas por Hauser y Menet: *Barbería en un zoco*, *Fuente mora*, *Rifeño*, *Sin bogar*, *El Gurugú*, *Mirando a Beni-Sicar*, etc., un sugerente álbum cuya descripción, comentario y análisis debemos posponer para mejor ocasión, atendiendo a que el espacio que se requiere es mucho mayor que el que permite las bases de esta convocatoria.



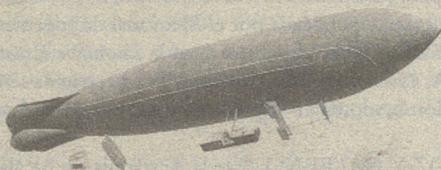
Fotografía 1.- José Ortiz Echagüe, *Vista aérea de Soria*, noviembre de 1910.
 Colección particular, Guadalajara



Guadalajara 8 Noviembre 1910
 J. Ortiz Echagüe

EL ESPAÑA MANIOBRANDO EN LOS ALREDEDORES DEL BARRACÓN
 Cliché Ortiz Echagüe

Fotografía 2.- José Ortiz Echagüe, *El España maniobrando en los alrededores del barracón*, mayo de 1910.
 Tarjeta postal impresa, Fototipia Hauser y Menet. Colección particular, Guadalajara



Para la colección de mi hermana Carmen
Rodríguez
Guadalajara 12 noviembre 1910

EL ESPAÑA EN LOS AIRES
Cliché Ortiz Echagüe

Fotografía nº 3.- José Ortiz Echagüe, *El España en los aires*, mayo de 1910. Tarjeta postal impresa, Fototipia Hauser y Menet. Colección particular, Guadalajara

Guadalajara 17 noviembre 1910



Recuerdo a Elena y a su familia y dile que
el strato de Cochán, por una reunión de cir-
cunstancias me fue de muy gran efecto.
Será también recuerdo a los amigos de siempre
y abraza fuertemente

TOMA DE TIERRA DEL ESPAÑA

Cliché Ortiz Echagüe

Fotografía 4.- José Ortiz Echagüe, *Toma de tierra del España*, mayo de 1910. Tarjeta postal impresa, Fototipia Hauser y Menet. Colección particular, Guadalajara



- ¹ Sobre los orígenes de la aerostación militar en España, ver nuestra monografía: Pedro José PRADILLO Y ESTEBAN, *Guadalajara: Cuna de Aerostación Española*, Guadalajara, 2008.
- ² Tomado de Rafael GONZÁLEZ-GRANDA AGUADÉ, *Crónicas Aeronáuticas. Tomo I. Desde Dédalo hasta el Aeroplano (1903)*, Madrid, 1994, páginas 217-218.
- ³ Las utilidades de este nuevo arte en las maniobras de combate quedaron expresadas en la memoria: *Los globos en la Guerra. Aplicaciones, organización y material del servicio aerostático en los Ejércitos*, redactada por José Suárez de la Vega y Francisco de Paula Rojas, y publicada por el Memorial de Ingenieros en 1899.
- ⁴ Del artículo del coronel Marvá y Mayer publicado en 1901 en la *Ilustración Española y Americana*. Citado por Rafael GONZÁLEZ-GRANDA, *Crónicas Aeronáuticas. Tomo I, ob. cit.*, páginas 243-246. José Marvá, oficial de Infantería e Ingenieros, fue nombrado en 1870 profesor ayudante de la Academia de Ingenieros y, cuatro años después, titular.
- ⁵ Juan CARRILLO DE ALBORNOZ Y GALBEÑO, “De la Academia de Alcalá a la de Hoyo de Manzanares”, en *Catálogo de la Exposición del Bicentenario de la Academia de Ingenieros*, Madrid, 2003, página, 39.
- ⁶ El positivo de una de ellas realizado al carbón por B. Resines está reproducido en: Fernando CASTILLO CÁCERES, y Pilar CABEZÓN PÉREZ, *La vida cotidiana en el ejército (1855-1925). Fotografías del Archivo Militar General de Madrid*, Madrid, 2006, página 131.
- ⁷ Así lo denuncian Francisco Quirós y Felipe Fernández después de un rastreo en los fondos del Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército, en los de la Base Aérea de Cuatro Vientos y en los del Archivo del Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, ver: Francisco QUIRÓS LINARES, y Felipe FERNÁNDEZ GARCÍA, “Los orígenes de la fotografía aérea en España. El Servicio de Aerostación Militar (1896-1913)”, en *Eria*, 41, Oviedo, 1996, páginas 173-188. La ausencia de originales obligó a estos autores a recurrir a imágenes insertas en las publicaciones de la época; principalmente, en el *Memorial de Ingenieros* y en el conmemorativo *Estudio Histórico* de 1911.
- ⁸ Tomás PÉREZ FRÍAS, “Centenario de las primeras fotografías aéreas de Soria”, en *Revista de Soria*, 69, Soria, 2010, páginas, 49-54.
- ⁹ Allí de donde la tomaron Francisco QUIRÓS, y Felipe FERNÁNDEZ para “Los orígenes de la fotografía aérea en España...”, *ob. cit.*, página 186.
- ¹⁰ En el Centro de la Fotografía e Imagen Histórica de Guadalajara se custodia el “Fondo Latorre y Vegas”, un archivo gráfico fundamental para conocer el desarrollo de la aeronáutica española y de la fotografía aérea en los años veinte. Este material ha servido para que se organicen varias exposiciones temáticas, como: *Guadalajara desde el aire. Crónica visual del siglo XX* (2000), *Guadalajara: cuna de la aeronáutica española* (2001), *El primer vuelo de los hermanos Wright y la aviación en Guadalajara* (2003), o *Dirigibles en Guadalajara* (2006).
- ¹¹ Tomás PÉREZ FRÍAS, “Centenario de las primeras fotografías aéreas de Soria”, *ob. cit.*, página 51.
- ¹² Antonio CARNER, *Biografía del excelentísimo señor Don Pedro Vives Vich, General de Ingenieros*, Barcelona, 1955, página 55.
- ¹³ Carlos LÁZARO ÁVILA, y Ángel PÉREZ HERAS, *La Aerostación Militar en España*, Madrid, 1995, páginas, 156-161.
- ¹⁴ *Nuevo Mundo*, Madrid, 12 de mayo de 1910. Tomado de Pedro José PRADILLO, *Guadalajara. Cuna de la Aerostación...*, *ob. cit.*, página 127.
- ¹⁵ *La Región. Periódico Bisemanal*, Guadalajara, 6 de mayo de 1910.
- ¹⁶ Martín CARRASCO MARQUÉS, *Catálogo de las primeras tarjetas postales de España impresas por Hauser y Menet, 1892-1905*, Madrid, 1992.
- ¹⁷ Esta fotografía forma parte del reportaje publicado en la revista *Nuevo Mundo* de 19 de mayo de 1910.
- ¹⁸ Esta fotografía está publicada como obra de autor desconocido y con revelado inverso en: Pedro José PRADILLO, *Guadalajara. Cuna de la Aerostación...*, *ob. cit.*, página 4. Otro positivo de época con la misma orientación que la tarjeta postal se conserva en los fondos del Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, éste fue reproducido en el catálogo de la exposición: *La aerostación y Guadalajara (1896-1936)*, Zaragoza, 1998, página 9.
- ¹⁹ Fotografía inserta en la revista *Nuevo Mundo* de 12 de mayo de 1910.

²⁰ La mayoría de los ejemplares originales que poseemos están escritos y fechados en noviembre de 1910.

²¹ Citado por Jesusa VEGA, “El traje del pueblo. Ortiz Echagüe y el simulacro de España”, en *José Ortiz Echagüe en las colecciones del Museo Nacional de Antropología*, Madrid, 2002, página 49.

²² *La Crónica. Periódico Liberal*, Guadalajara, 26 de julio de 1906.

²³ *La Crónica. Periódico Liberal*, Guadalajara, 30 de mayo de 1907.

²⁴ *La Esfera*, Madrid, 10 de julio de 1915. El señor Lago califica al fotógrafo como pintor, confundiéndolo con su hermano Antonio Ortiz Echagüe.

²⁵ “A partir de aquí irá poco a poco forjando su particular modo de concebir la estética fotográfica, para lo cual pesó en gran medida su estancia en el norte de África entre 1909 y 1915. Allí fue definiendo las líneas temáticas a seguir que luego desarrollaría en España, a partir de 1916, con toda su extensión.” Asunción DOMEÑO MARTÍNEZ DE MORENTIN, “El legado de Ortiz Echagüe: trayectoria de una institución fotográfica española”, en *Historia de la fotografía del siglo XIX en España: una revisión metodológica*, Pamplona, 2002, página 84.

Resumen: En este artículo se muestra el estudio previo y el trabajo de recreación efectuado mediante copia pictórica, de la antigua decoración mudéjar de la Capilla de los Orozco en la Iglesia de San Gil (Guadalajara) antes de su deterioro y demolición.

Esta recreación supone un acercamiento mayor a la obra, aporta una información sobre la misma, contribuye a facilitar su acercamiento, contemplación y difusión, al mismo tiempo que nos ayuda a entender mejor nuestro pasado histórico-artístico mientras se garantiza la conservación y exhibición de los restos originales en la Capilla Luis de Luján de Guadalajara.

Palabras clave: Conservación, pintura mural, mudejar, Capilla Luis de Luján (Guadalajara), recreación, Capilla de los Orozco, Iglesia de San Gil, Guadalajara.

Abstract: This article shows the previous study and work made in order to recreate the old Moorish decoration of the Chapel of Orozco in the Church of San Gil (Guadalajara) before its deterioration and demolition.

This recreation presents a closer approach to the work, provides more information on it, helps its contemplation and involves a better understanding of our historical-artistic past. It also ensures the preservation and exhibition of the original remains in the Luis de Luján Chapel (Guadalajara).

Key words: Conservation, wall painting, Moorish, Luis de Luján Chapel (Guadalajara), recreation, Orozco Chapel (Church of San Gil, Guadalajara).

1. INTRODUCCIÓN

La idea principal propuesta en julio de 2016 por el Patronato Municipal de Cultura, era recrear mediante obras pinturas, el aspecto y deterioro de lo que fueron magnificas yserías mudéjares de la Capilla de los Orozco.