

JULIO Ruiz de Alda y Miqueleiz, nace un siete de octubre, aniversario de la Batalla de Lepanto, de 1897 en Navarra y es asesinado el 23 de agosto de 1936 en Madrid.

Familia

Hijo de Silvio Ruiz de Alda y Francisca Miqueleiz, Julio Ruiz de Alda era el mayor de una familia de doce hermanos, de los que ocho alcanzaron la juventud con vida. Miqueleiz es un apellido típico del Valle de Salazar, de Navarra. En él, la ancha casa de Cotabarren, es el hogar de los Miqueleiz.

Su padre tenía una fábrica de curtidos en Estella, en esa localidad nació Julio en la calle de Zapatería, número 1. Inicio sus estudios en el Colegio de los Escolapios y completó el Bachiller en el Instituto de Logroño.

Carrera militar

A los quince años, viajó a Madrid para preparar el ingreso en la carrera militar en la Academia Preparatoria Militar Iriarte, accediendo el 1 de septiembre de 1913 a la Academia de Artillería de Segovia, tras superar el examen de ingreso, con el número 1 de su promoción. La Academia Iriarte le hizo entrega solemne de un sable de honor con inscripción conmemorativa.

El joven Ruiz de Alda salió de Segovia en junio de 1918 con el empleo de teniente para incorporarse en agosto de ese año al 2.º Regimiento de Artillería de Montaña con base en Vitoria. Después será destinado al Regimiento Mixto asentado en Tetuán, con motivo de la guerra de África. En el verano de 1919 marchó al Protectorado de Marruecos con destino a la Comandancia de Artillería de Ceuta donde intervino distinguidamente en las operaciones realizadas en la zona occidental (Beni-Aros y conquista de Xauen) adscrito al Regimiento Mixto de Artillería de Ceuta.

Cuando entraron en Xauen, contaba Ruiz de Alda, «la judería, precedida de sus rabinos, surgía de aquella ciudad codiciada y se acercaba lenta a los conquistadores, procesionalmente, ondulantes sus largas túnicas; entonando melodías antiquísimas en castellano clásico; y que cuando ya se hubieron aproximado, les expresaron su bienvenida y su acatamiento con profundas reverencias y con gritos clamorosos de ¡Viva la reina Isabel!».

Pablo Alda escribe sobre los días posteriores: «En las operaciones que siguieron a la toma de Xauen y estando destacado en la posición de Mura-Tahar, fueron cercados por el enemigo que atacaba furiosamente. Impotentes para contenerlos con fuego de cañón y fusilería, llegaron varias veces al “cuerpo a cuerpo” y tuvieron que rechazarlo matándolos a cuchillo y a culatazos. Y cuando ya la situación se hacía desesperada, el asistente de Julio, Eugenio Altuna, de Tolosa, que alcanzó gran popularidad y fue propuesto para la Cruz Laureada de San Fernando, atravesó las líneas enemigas de noche, ocultándose en las copas de los árboles y demandó a Xauen socorros que los libertaron.»

Después pasó a la Batería Ligera en Tetuán donde trabajó en la Sociedad Electricas Tetuanés para la que realizó el proyecto de salto de agua del río Lucus. En febrero de 1922 fue destinado a la Comandancia de Artillería de Cartagena, pero habiendo solicitado plaza previamente en el curso de observadores de aeroplano, viajó a la Escuela de Los Alcázares (Murcia) para realizarlo. Sus padres se opusieron a su ilusión de volar y le enviaron un telegrama al que dio cumplida respuesta:

-«Renuncia aviación o familia.»

Al que Julio contestó inmediatamente: -«No renuncio aviación ni familia.»

Finalizado el curso de observador, en marzo de 1922, marchó a Cuatro Vientos, para seguir el curso de observador aéreo. Allí permaneció en comisión de servicio en Aviación realizando vuelos y ascendió a capitán en septiembre de 1922, con 24 años de edad, y se traslada a Marruecos como observador en prácticas, terminando el año en la base de Mar Chica.

El 27 de enero de 1923 obtiene el título de observador de aeroplano. En febrero, este oficial navarro pasó a la plantilla del Servicio de Aviación y ya empezó a mostrar interés por la fotografía, planimetría y topografía aéreas, presentando un proyecto de catastro aéreo a la Diputación de Navarra. Pasa al aeródromo de Tetuán. Estuvo en el 1.er Grupo de Escuadrillas de Marruecos (Tetuán), donde realizó diferentes vuelos de reconocimiento fotográfico en la región de Gómara y en junio se hizo cargo de los talleres del aeródromo, sustituyendo al capitán Joaquín Boy Fontelles. Julio introdujo varias reformas de su invención en los aviones "Breguet". Tuvo una destacada actuación durante las campañas militares de Marruecos.

Las escuadrillas de Tetuán tuvieron que realizar en aquella ocasión trabajos peligrosos, especialmente la tarea de avituallar las posiciones cercadas por los moros. Julio lo cuenta en su conferencia "La Aviación Española en la guerra de África": «... el enemigo, que estaba repartido, cercaba las posiciones, pero no las atacaba; sólo tiraba al "pichón" a los aparatos que iban a socorrerlas.». En esa conferencia está el relato del aprovisionamiento de la posición de Koba-Darsa. Volando al encuentro de la muerte, cinco escuadrillas salieron de Tetuán para llevar a aquel puñado de españoles cerca- dos, víveres y la ilusión suprema de saberse amparados y tres de esos aparatos fueron derribados. El aparato de Julio en sus pasadas, sufrió veintisiete impactos de bala y su piloto, Mariano Barberán resultó herido.

En 1924, Ruiz de Alda seguía prestando servicio en Tetuán hasta que en el mes de julio viajó a la Península para incorporarse al curso de pilotos que tuvo lugar en la escuela de Alcalá de Henares; una vez finalizado, pasó a la Sección de Compras y Recepción de Material del aeródromo de Cuatro Vientos.

En el mes de octubre, el capitán Ruiz de Alda obtuvo una comisión de servicio de diez días para visitar en París (Francia) el Salón de la Aeronáutica y obtener el título internacional de Ingeniero aerodinámico. La rechazó.

Plus Ultra

El año de 1925 supuso un notable giro en la vida aeronáutica de este oficial aviador. Desde hacía tiempo, los aviadores Ramón Franco Bahamonde y el capitán Mariano Barberán Tros de Ilarduya venían planificado cuidadosamente un raid trasatlántico con un hidro Dornier Wal que enlazara España y América del Sur; pero cuando ya estaba todo preparado para el vuelo, Barberán, observador y planificador técnico del vuelo, solicitó su baja en Aviación en desacuerdo con la resolución de una disputa mantenida con su jefe de Escuadrilla. A fin de que todas las armas estuvieran representadas en el gran vuelo —el teniente de navío Juan Manuel Durán lo hacía por parte de la Marina—, se eligió a Julio Ruiz de Alda como sustituto de Barberán. El oficial de Artillería navarro tuvo que asimilar rápidamente los conocimientos necesarios para desempeñar la tarea que tenía Barberán en el vuelo, fundamentalmente navegación astronómica y radiotelegrafía. A mediados de octubre, Ruiz de Alda acompañó a Ramón Franco en su viaje a Pisa (Italia) con el fin de traer en vuelo a la base de hidros de El Atalayón (Melilla) el Dornier Wal Plus Ultra con el que se iba a hacer la travesía. Ruiz de Alda permaneció en la base norteafricana realizando vuelos de entrenamiento en el aparato hasta que el 22 de enero de 1926, en compañía del mecánico Pablo Rada y el teniente de navío Durán —que dejaría el aparato en la zona más larga del trayecto para aligerarlo de peso— iniciaron el vuelo en dirección Buenos Aires, adonde llegaron el 10 de febrero después de un largo viaje en el que Ruiz de Alda compartió con Franco los mandos del hidroavión, en un trayecto de más de 10 000 kilómetros entre Palos de la Frontera (Huelva) y Buenos Aires. Por la realización de este trayecto, recibió la Medalla al Mérito Aéreo y fue nombrado gentilhombre de cámara con ejercicio del rey Alfonso XIII y miembro del Consejo Superior de Aviación. El viaje del Plus Ultra dio a Ruiz de Alda un gran fama entre la población.

Después del triunfal recibimiento a la tripulación española, Ruiz de Alda impartió en la capital bonaerense la conferencia “Aviación española e industria aeronáutica”, que despertó una enorme expectación y que luego repitió en Montevideo, Uruguay. Regresó a España a bordo del crucero Buenos Aires, donde se le recompensó con la Medalla Aérea, la Medalla de Oro de Ultramar, varias condecoraciones extranjeras, la concesión del título de piloto y el nombramiento de gentilhombre del rey Alfonso XIII. El aviador estellés fue clasificado en Aviación como jefe de escuadrilla y se le destinó a la Plana Mayor del Servicio de Material de Cuatro Vientos. A mediados de julio de 1927 tomó parte en el Tercer Curso de Mandos de Aviación que finalizó en Los Alcázares. Ese mismo año fue nombrado miembro del Consejo Superior de Aviación y en 1928 ostentó el cargo de representante español en la Federación Aeronáutica Internacional.

En unión de Ramón Franco escribió el libro “De Palos al Plata” relatando el vuelo y pronunció varias conferencias.

También en compañía de Ramón Franco comenzó los preparativos de un nuevo viaje alrededor del mundo a bordo del hidro Superwal Numancia en agosto de 1928, pero en el momento en el que se iniciaba el despegue del Numancia, se produjeron averías en el casco que obligaron a abortar el raid de circunnavegación del mundo. En julio, a Ruiz de Alda se le concedió la categoría de jefe de grupo y pasó al destino de Parque y Fabricación, del que asumió la dirección en octubre.

En 1927 Julio Ruiz de Alda había fundado, junto con el capitán Augusto Aguirre, la Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos (CETFA), con la que realizó el catastro de Navarra y Álava y trabajó para numerosas confederaciones hidrográficas, diputaciones y ayuntamientos. En su condición de supernumerario volcó todo su empeño en CETFA. Este proyecto se ve interrumpido por el nuevo conflicto en el Protectorado de Marruecos.

Ascendió en el año 1928 a Jefe de Grupo de Aviación, equivalente a comandante, comandante en la Escala del Aire. Fue Presidente de la Federación Internacional Aeronáutica en España. Sostuvo campañas en pro de la iniciación de los trabajos para establecer la línea aérea regular entre España y la Argentina y mantuvo en ellas la tesis de la mayor eficacia futura del hidroavión sobre el dirigible para estos vuelos transoceánicos.

En diciembre fue comisionado por el Servicio como ponente español de la Conferencia de Aeronáutica Civil Internacional que tuvo lugar en Washington hasta principios de enero de 1929. Fue nombrado miembro de los Consejos Superiores de Aviación y del Automóvil que creó la Dictadura para regular estos intereses nacionales. Tuvo la obsesión de nacionalizar estas industrias Y como Delegado del Gobierno realizó viajes a Estados Unidos de América para realizar la compra de la patente de construcción del automóvil popular más conveniente, con objeto de montar una fábrica en España.

Franco y Ruiz de Alda siguieron obsesionados con su viaje en hidroavión alrededor del mundo y, finalmente, el piloto navarro cesó como jefe del parque regional Centro para iniciar el 21 de julio de 1929 un nuevo intento a bordo del Dornier Wal n.º 16 en dirección a Nueva York. El hidro sufrió una avería y se vio obligado a amerizar al sur de las islas Azores, sufriendo el aparato serias averías. La tripulación y el aparato fueron rescatados ocho días después por el portaaviones británico Eagle y al llegar a España se produjo un escándalo al descubrirse que Ramón Franco había cambiado la matrícula del hidro para volar con un aparato diferente al que se había designado para el raid. Los efectos de la maniobra de Franco dieron lugar a que éste fuera separado del Servicio de Aviación y se reprendió a los otros tripulantes: Ruiz de Alda, Eduardo González Gallarza y el mecánico Modesto Madariaga.

El oficial navarro pasó a la Escuela del Servicio de Aviación, pero en agosto de ese año solicitó su pase a la condición de supernumerario para dedicarse a su empresa aeronáutica civil. Poco a poco comenzó a distanciarse de Franco debido a las diferentes trayectorias políticas que ambos aviadores adoptaron. Después de la caída de la dictadura de Primo de Rivera, se interesó por la política.

Política

Al iniciarse el gobierno de la Segunda República, se afilió al Centro Constitucional de Maura y Cambó y en virtud del decreto de abril de 1931, Ruiz de Alda firmó la promesa de adhesión y fidelidad a la República. Todo eso cambió cuando en mayo de 1931 entró en contacto con Ramiro Ledesma Ramos, aunque sin unirse a las JONS. Ese mismo año, en octubre, el aviador se casó con Amelia Azarola y Echevarría, sobrina del contralmirante Antonio Azarola Gresillón.

En mayo de 1932, Ruiz de Alda realizó su último servicio oficial para la aeronáutica española al ser comisionado por Aviación para viajar al Congreso Internacional de Aviadores Transoceánicos que tuvo lugar en Roma, Italia, donde asiste como ponente y vicepresidente. Allí le impusieron, junto a Francisco Iglesias Brage e Ignacio Jiménez Martín, la Medalla italiana de Gran Oficial de la Corona y recibe de manos de Benito Mussolini la encomienda de San Gregorio el Magno.

A su vuelta a España, Ruiz de Alda estuvo absolutamente volcado en política con grupos fascistas. Eso hizo que el gobierno republicano vetara a la CETFA, su empresa, en un concurso público del catastro. Ruiz de Alda fundó entonces la Sociedad de Armamentos de Aviación.

En el año 1933, Julio participó con José Antonio Primo de Rivera en la creación del Movimiento Español Sindicalista (MES) y, dada su plena dedicación política, se acogió al decreto del 23 de abril de 1931, más conocido como Ley Azaña. No sin pena, solicitó su baja en el Ejército, licenciándose con el empleo de comandante.

El 29 de octubre de 1933, presidió junto a Primo de Rivera y Alfonso García Valdecasas, el mitin celebrado en el Teatro de la Comedia de Madrid, donde hablaron los tres. Julio Ruiz de Alda sustituye a Eugenio Montes, ausente en Alemania. El acto sirvió para que, pocos días después, se fundase Falange Española, nombre que fue propuesto y defendido por Ruiz de Alda en lugar del original MES, que podía dar lugar a bromas. A José Antonio le gustó por el juego que daban las siglas: FE.

Al abandonar Valdecasas la Falange, Ruiz de Alda y Primo de Rivera se quedaron como dirigentes más significativos del partido, pero entre ambos surgieron puntos de vista diferentes sobre la fundación de Falange. Primo de Rivera era partidario de continuar la campaña propagandística sin necesidad de concretarla en la fundación de un partido, ya que les acarreaba la hostilidad del gobierno y los pistoleros izquierdistas, mientras que Ruiz de Alda consideraba que la aparición de Falange concitaba la adhesión de numerosos simpatizantes del fascismo español y aumentaba el número de afiliados.

En su epílogo al libro de Mussolini "El Fascismo", escribe Ruiz de Alda: « "es, sobre todo, fe en la Nación, fe en nosotros mismos, y esta fe integral, completa y absoluta es la que sublima a los hombres sus cualidades de sacrificio y heroísmo. Por esta fe, se lucha, se trabaja y, lo que es más sagrado y más importante, se muere. En pocas palabras, los hombres y las colectividades se superan, y esta ansia de superación, esta voluntad de ser y crear, pensando no sólo en uno mismo, sino en la comunidad, en España, es lo que nos es indispensable llevar a nuestro pueblo».

En diciembre de 1933, Ruiz de Alda escapó a un atentado al pasar por Tudela, camino de Pamplona; su coche fue incendiado por un grupo de izquierdistas.

A raíz de la fusión de Falange con las Juntas de Ofensiva Nacional Sindicalista (JONS) en febrero de 1934, Ruiz de Alda formó parte de la junta del Mando Nacional constituida por Primo de Rivera, Ramiro Ledesma Ramos, Onésimo Redondo, Raimundo Fernández Cuesta y Rafael Sánchez Mazas.

El 7 de octubre de 1934, los falangistas con muchos españoles salieron a manifestarse a la calle por la alegría del fracaso de la intencional secesionista de Cataluña. La idea de esa manifestación fue de Julio Ruiz de Alda. No era un orador pero sí un hombre de ideas, casi siempre brillantes. Discutiendo la prenda que debería llevar un falangista ganó el criterio del escritor Lluys Santa Marina, siempre con chaquetilla de mono de mecánico, y se escogió la camisa azul, seria, neta y proletaria, en lugar del blusón negro castellano que, al parecer, propuso Ruiz de Alda.

También las reivindicaciones de la soberanía española sobre la colonia británica de Gibraltar son más frecuentes en los escritos y discursos de Ruiz de Alda que en los del resto de los líderes falangistas. Julio lo menciona 16 veces en sus escritos y alocuciones. En su discurso en el cine Madrid, el 19 de mayo de 1935, dice: «Desde que España admitió esa puñalada en el corazón, esa puñalada que tenemos que recordar todos los días todos los españoles, que es el hecho de ser Gibraltar inglés (aplausos y vivas a España); desde ese momento, España está languideciendo. Eso representa que había ya algo podrido, algo exhausto, o, lo que es peor, que traidoramente se posponía la nación a una dinastía, porque fijaos en que Gibraltar dejó de ser español en una época en que España era aún Imperio».

Accedió al triunvirato dirigente de la coalición junto con Primo de Rivera y Ramiro Ledesma Ramos, pero, por discrepancias internas en FE de las JONS, el triunvirato delegó sus funciones ejecutivas en Primo de Rivera, quien convocó el I Congreso Nacional de Falange Española y de las JONS en octubre de 1934. En ese acto, Primo de Rivera fue nombrado jefe nacional y Ruiz de Alda formó parte del Consejo Nacional y de la Junta Política de Falange, organizando el Sindicato Español Universitario (SEU). En enero de 1935, tras la salida del partido de Ramiro Ledesma Ramos, Ruiz de Alda fue nombrado presidente.

Mantuvo una amistad con el doctor Juan Negrín por mediación de su esposa Amelia, discípula y admiradora del científico y entonces diputado socialista canario. José Antonio Primo de Rivera intentó atraerse políticamente a Negrín por mediación de Ruiz de Alda, pero sus peticiones siempre fueron rechazadas.

La constante implicación de Ruiz de Alda en la política falangista dio lugar a que sufriera el acoso de los grupos políticos de izquierdas y, fundamentalmente, las consecuencias de la ilegalización de FE de las JONS en marzo de 1936 por parte del Gobierno del Frente Popular. En las elecciones de febrero de ese año, fue candidato a Cortes republicanas por la circunscripción de Santander, aunque no obtuvo acta de diputado al tener menos de 4000 votos.

Ruiz de Alda fue detenido en su despacho, el 14 de marzo de 1936, durante la operación policial del Gobierno del Frente Popular que desmanteló la cúpula de Falange. Fue encarcelado ilegalmente en la Cárcel Modelo de Madrid junto a Primo de Rivera y Raimundo Fernández Cuesta, entre otros muchos.

Muerte y eternidad

Un mes después del alzamiento, Amelia Azarola había obtenido la libertad de su marido gracias a que el contralmirante Azarola Gresillón se había mantenido fiel a la República —siendo luego fusilado por los rebeldes el 4 de agosto—, pero el aviador navarro se negó a abandonar a sus compañeros. El 22 de agosto de 1936 la prisión fue invadida por milicianos anarquistas, que se hicieron con el control de la misma y decidieron asesinar a varios presos por sus ideas diferentes a las suyas. Ruiz de Alda formó parte del grupo de personas que fueron elegidas por el capricho de los milicianos y fusiladas en los patios de la cárcel, durante la conocida como matanza de la Cárcel Modelo.

Entre los asesinados también estaban Orellana y Enrique Matorras, desengañados del comunismo, Sinforiano Moldes, procedente del anarcosindicalismo, Pereira, un falangista de raza negra, Fernando Primo de Rivera, el general Capaz, José María Albiñana...

Posiblemente su asesinato impulsó a Ramón Franco, compañero del Plus Ultra, que se había destacado como activista republicano, a unirse a los rebeldes alzados.

Tras Julio, en la guerra, murieron sus hermanos: Eustaquio, capitán de Artillería y de Aviación, cayó tripulando su trimotor en la liberación de Toledo, el 26 de septiembre de 1936; Antonio, estudiante de Derecho y Alférez de la Legión, cayó en las trincheras del Barrio del Lucero de Madrid, el 26 de mayo de 1937.

Ignorando que Julio ha sido asesinado en agosto, el día antes de ser fusilado, José Antonio escribe a Julio Ruiz de Alda¹.

Julio había definido así a la Falange: «Un movimiento exaltado y violento, dirigido a las nuevas generaciones y con un fondo social grande, integrando a trabajadores e intelectuales. Un Movimiento conducido por espíritus convencidos y dispuestos al sacrificio, para que no resulte un simple acto de defensa clasista o de capitalismo cobarde».

¹ Carta recogida en el apéndice, p. 281.

Gustavo Morales