

Jorge Loring Martínez, Ingeniero de Caminos, notable impulsor de la aviación

Por ANTONIO ANGULO ALVAREZ

Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

El pasado día 12 de octubre de 1.989, se cumplió el centenario del nacimiento de Jorge Loring Martínez, un Ingeniero de Caminos que destacó en el desarrollo de la aviación de un modo extraordinario, por lo que en las líneas siguientes, se glosa lo que se conoce de su fecunda actividad en el citado campo.

Nació en Málaga, y se tiene conocimiento de que se hizo Ingeniero de Caminos, terminando su carrera el día 30 de septiembre de 1.912, próximo a cumplir los 23 años.

Al no haber plazas en el Escalafón del Estado, marchó a Guinea, entonces colonia española, donde se dedicó a comerciar con maderas finas y con cacao, con notable éxito, llegando a tener barcos de su propiedad para mejor desarrollo de



Figura 1

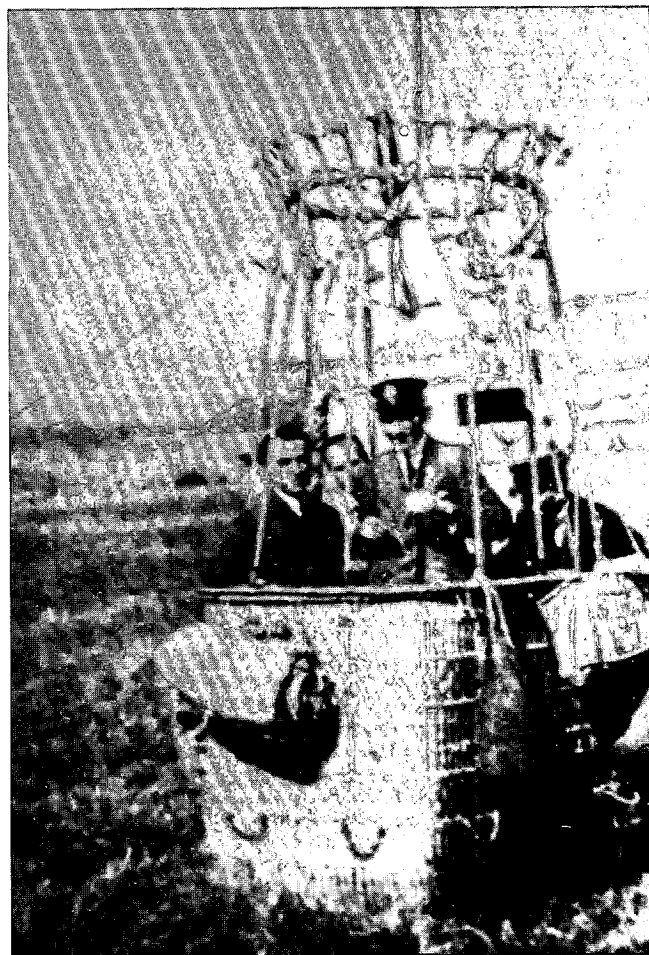


Figura 2

la actividad. Se repatrió en 1.916, a causa de las dificultades creadas en la colonia por las indeseables personas enviadas por las autoridades españolas para el gobierno de la misma.

En 1.916 ingresó al servicio del Estado, como Ingeniero de Caminos, con destino en Barcelona, pero su gran afición a los temas mecánicos le orientó hacia la automoción, llegando a construir algún automóvil e iniciarse en la aviación.

Lo anterior demuestra que poseía un acusado espíritu ingenieril, puesto que el motor de explosión, industrializado en aquella época, permitió

desarrollar el automóvil. Respecto al avión, fue en 1.903 cuando se realizó el primer vuelo con un avión equipado con los mandos precisos para su manejo.

Pudo compatibilizar su trabajo al servicio del Estado con las citadas iniciativas, sabiendo que en 1.919 se inició la construcción de aviones en la Firma "TALLERES HERETER" de Barcelona, en donde colaboró en la construcción de biplanos de reconocimiento.

Fue en aquella época cuando Jorge Loring adquirió un avión a Juan Pombo, un aviador muy destacado (así como otros familiares suyos). Se trataba de uno marca BLERIOT. En la fotografía de la figura 1 se ha recogido su imagen, ante el citado aeroplano.

Se tiene constancia gráfica de que se interesó por la aerostación, pues la fotografía de la figura 2 incluye a nuestro personaje, apreciándose en ella que tenía poca estatura.

En 1.920 estudió el establecimiento de una línea aérea regular que enlazase Barcelona con Palma de Mallorca, llegando a realizár algún viaje para la preparación de la misma, utilizando para ello un hidroavión SAVOIA-S.9 con motor FIAT de 190 caballos de fuerza.

No se plasmó en realidad la citada línea, pero en cambio, se tiene conocimiento de que el día 17 de octubre de 1.921 inauguró la línea SEVILLA-

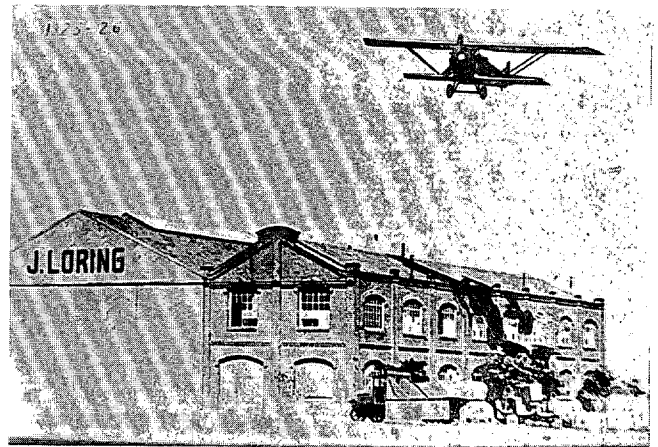


Figura 3

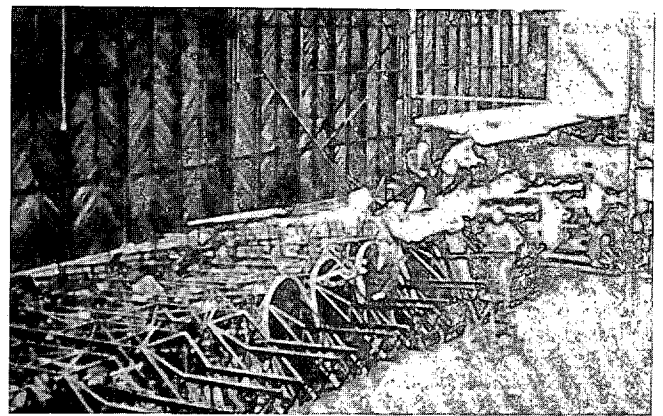


Figura 4

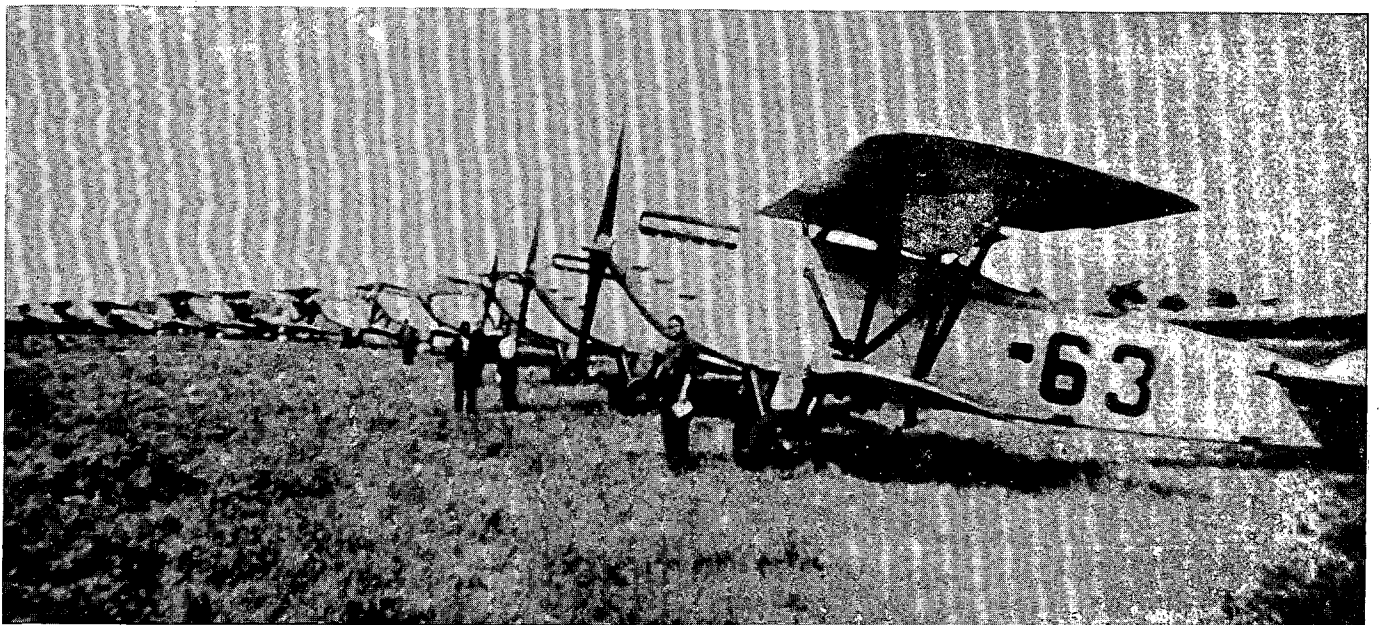


Figura 5



Figura 6

LARACHE que tenía carácter eminentemente postal y militar. Fue la primera línea aérea española, y se organizó bajo la denominación de COMPAÑIA ESPAÑOLA DE TRANSPORTE AEREO (C.E.T.A.) para la cual dispuso de tres aviones De HAVILLAND D-H-90.

Aún tratándose de un material y unos medios tan escasos, logró realizar 358 viajes en un año, pareciendo una regularidad asombrosa para aquella época. Llegó a tener hasta cinco aviones tipo R-III, construidos por el propio Loring.

Se tiene constancia de que en 1.924, estaban en pleno funcionamiento sus talleres de construcción de aviones. La fotografía de la figura 3 permite apreciar el aspecto exterior de los talleres, sobrevolados por un avión, que proyecta su sombra sobre el tejado y muro de los talleres.

El interior de los talleres se aprecia en la fotografía de la figura 4, viéndose en ella varias

estructuras de fuselajes, lo cual demuestra que construía los aparatos en serie.

Su producción debió ser muy importante, ya que la fotografía de la figura 5 contiene una larga fila de aviones tipo R-III diseñados y contruidos por Jorge Loring, aún cuando en los inicios, los aparatos que construía fueron de marcas conocidas en el extranjero, bajo licencia. Tales como los FOKKER y los AVRO.

De esta época se tiene la referencia de la figura 6, que es una propaganda que hacía de su escuela de pilotos, así como de trabajos de fotografía y de fotogrametría aéreas. Es curioso destacar que tenía aeródromo propio, en Carabanchel Alto, muy próximo al Aeródromo Militar de Cuatro Vientos.

Una fecha importante fue la del 14 de diciembre de 1.927, pues tal día se inauguró la línea aérea MADRID-BARCELONA, creada por Loring.



Figura 7



Figura 8

En la fotografía de la figura 7 se ve, en primer término a S.M. el Rey D. Alfonso XIII y tras él, a Jorge Loring.

En 1.929 fundó la C.L.A.S.S.A. (Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas), que años más tarde sería incautada por el Gobierno de la República.

Esta Empresa (C.L.A.S.S.A.) organizó líneas aéreas desde MADRID a SEVILLA y a BIARRITZ.

En 1.930 colaboró en otra gran iniciativa aeronáutica. La línea de dirigibles SEVILLA-BUENOS AIRES, que no llegó a funcionar. Se dispone de una interesantísima fotografía (figura 8) en la que nuestro protagonista está situado en la última fila, a la izquierda, en la cual aparece el Comandante del dirigible GRAF ZEPPELIN, el entonces conocidísimo Dr. ECKENER (en el centro, tras la dama también del centro) así como aviadores distinguidos: González Gallarza, Ortiz Echagüe, el Infante D. Alfonso de Orleans, Emilio Herrera y también el prestigioso "charlista" D. Federico García Sanchiz.

Quien esto escribe, estudió un libro de MECANICA ELASTICA, del que era autor el Profesor F. ALFONSO PEÑA BOEUF, en cuyo libro se describía el método de cálculo de un hangar para dirigibles (en Sevilla) de 126 m. de luz y 58 m. de altura, en hormigón armado. Resulta evidente que tuvo que existir alguna relación entre ambos ingenieros, que además habrían coincidido

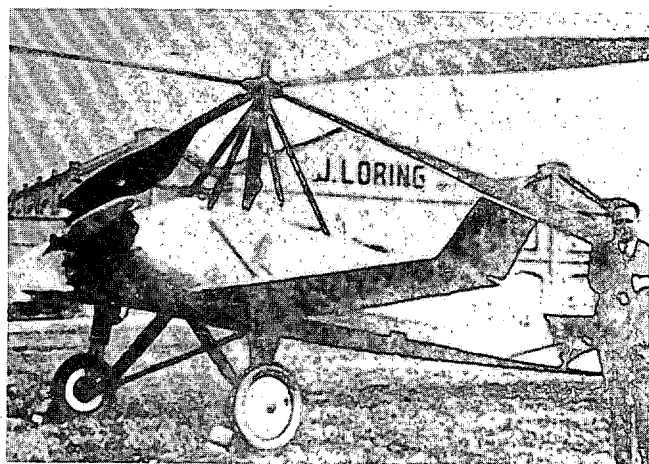


Figura 9

en la Escuela, pues Peña tenía dos años escasos más de edad que Loring.

Loring no sólo construyó sus aparatos, sino también de otros orígenes. Así se sabe que los autogiros de JUAN DE LA CIERVA C-7 y C-12 fueron fabricados en los Talleres Loring.

Aún cuando se sabe que murió asesinado en agosto de 1.936, se desconocen las demás circunstancias de su fallecimiento. Sus Talleres fueron incautados, y trasladados a Alicante, ante la situación de asedio existente en Madrid. Finalizada la guerra, dichos talleres fueron reintegrados a Carabanchel, denominados desde entonces AERONAUTICA INDUSTRIAL, S.A. cuya Empresa aún subsiste (incorporada al Grupo C.E.S.E.L.S.A.) y a cuya gentileza se deben las fotografías que se han citado.

Es inevitable pensar la gran pérdida que sufrió España, y el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, con la muerte de Loring, el cual organizó líneas aéreas y fabricó aviones en los difíciles años del inicio de la aeronáutica, pues de haber continuado con vida, su actividad se hubiese plasmado en realizaciones de tipo aeronáutico de enorme envergadura.

Tras escribir las líneas anteriores, se ha encontrado un anuncio de la citada C.E.S.E.L.S.A., en el que se incluye (fig. 9) una fotografía de un autogiro ante los talleres LORING, destacándose en un borde, la figura de Juan de la Cierva.