

Modesto Madariaga, un corraleño en las alas españolas

ADOLFO ROLDÁN VILLÉN
Coronel del Ejército del Aire
Académico C. de la Real Academia de la Historia

Cuando decidí escribir sobre Modesto Madariaga mi primera inquietud fue conocer un poco la historia de su ciudad natal pues, desgraciadamente, conocía muy poco de Corral de Almaguer, municipio de la provincia de Toledo.

Mis primeras investigaciones me llevaron a conocer que los primeros indicios de asentamientos en la zona procedían del período neolítico y que, aunque el nombre de Almaguer es de origen árabe, fueron los iberos los primeros pobladores de la región, aunque más tarde se mezclaran con los romanos y visigodos.

La fundación de Corral de Almaguer podemos datarla a comienzos del siglo VIII, cuando el general Al-Magued (de donde se cree que procede el nombre de la población), después de la conquista de Córdoba y de camino hacia Toledo, se encontró con una primitiva aldea en el cerro de La Muela, junto al río Riansares. Por su posición estratégica decidió la construcción de un castillo fortaleza que permaneció en el cerro hasta el siglo XV en que fue derruido. Es lógico pensar que alrededor del castillo, ocupado por guerreros musulmanes, se fuera conso-

lidando el asentamiento de Almaguer y el progresivo incremento de habitantes. Posteriormente, la población se fue trasladando hacia una zona más llana, mejor situada y con abundancia de agua, donde la agricultura y la ganadería pudieron desarrollarse en mejores condiciones. El lugar escogido fue una dehesa denominada "El Corral", a media legua de la primitiva Almaguer y situada entre los ríos Riansares y su afluente el Albardana.

A partir de este momento no se vuelven a tener noticias de este lugar hasta el siglo XIV, cuando en 1315, el maestro de la Orden de Caballería de Santiago, Diego Muñiz, concedió Carta Puebla a la nueva villa que pasó a denominarse *Corral de Almaguer* y a sus habitantes el ordenamiento jurídico conocido como *Fuero de Uclés* para que, como dice dicho privilegio: *los que agora moran e moraren de aquí en adelante, sean más guardados e amparados que lo fueron hasta aquí*. El crecimiento de la nueva población fue espectacular durante la Baja Edad Media, gracias al aumento de colonos atraídos por las tolerantes leyes de la Orden de Santiago, al incremento de la producción agrícola y a la convivencia de las tres religiones monoteístas del Reino (cristiana, judía

y musulmana) con sus respectivas culturas.

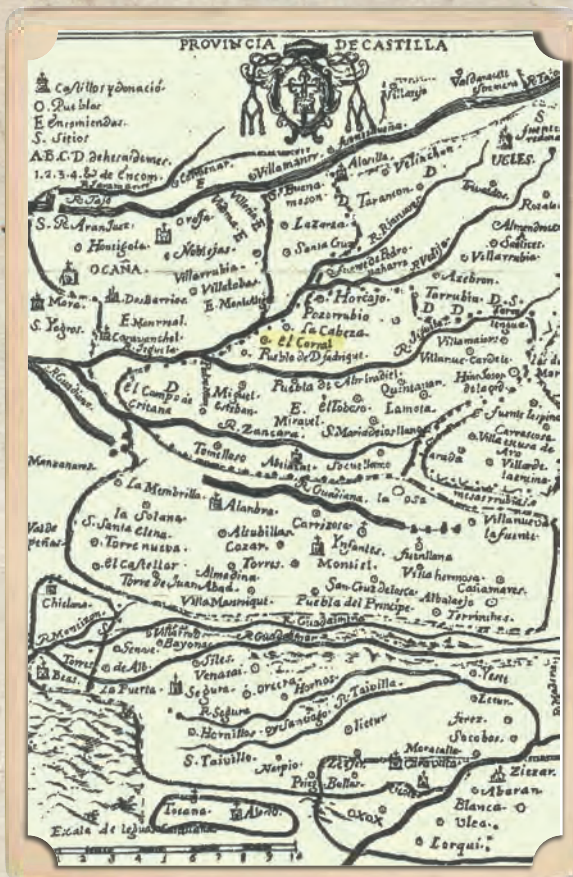
En 1342, Alfonso XI de Castilla concedió a la villa dos ferias de ganado y de todo tipo de mercancías al año, una el día de San Andrés y la otra el día de San Felipe y Santiago, privilegio que sería confirmado por los Reyes Católicos. El emperador Carlos V le otorga el privilegio de uso de armas y el de redondez, privilegio este último consistente en *...que los ganados de los vecinos de Corral de Almaguer, pueden pastar libremente en el espacio comprendido en tres cuartos de legua a la redonda de la población, sin que la mancomunidad de los vecinos de otros pueblos de la Orden...* La mayoría de los monumentos y edificios señoriales están fechados en los siglos XV y XVI, merced a la gran fortuna que por esta época disfrutaba la Orden de Santiago. Gracias a ello, se construyeron varios edificios importantes como la actual iglesia parroquial de Nuestra Señora de la Asunción, la Casa de los Collados —exponente del poder económico que la nobleza local adquirió en estos tiempos— y la de los Briceños, con portada de piedra al estilo toledano.



El siglo XVII está marcado por una profunda crisis demográfica, económica y social producida por el declive del imperio español. No obstante, en Corral proceden de este siglo la mayoría de las grandes mansiones solariegas que impresionaron a los visitantes de la época en sus viajes por el Camino Real de Cartagena (Casa de las Fuentes en la Plaza Mayor, calle Santa Ana y Calle Mayor).

Más tarde, a lo largo del siglo XVIII, comenzó el ocaso de los Austrias que afectó a toda España y por tanto al pueblo de Corral. Es durante este siglo de decadencia cuando se edificaron el Ayuntamiento, de estilo neoclásico y en cuyo proyecto participó uno de los arquitectos del Reino, Ventura Rodríguez, y la Casa de Postas. En otro orden de cosas, también se produce en esta época el auge de la música y de las danzas tradicionales, así como las cofradías y hermandades religiosas.

El siglo XIX está marcado por la Guerra de la Independencia y, sobre todo, por el cambio en la propiedad de las tierras. La venta en pública subasta de las tierras de la Iglesia, del Ayuntamiento y de la Orden de Santiago, produjo el nacimiento de una nueva clase social que sustituyó a buena parte de la nobleza local. Estos *nuevos ricos* dieron lugar a un nuevo fenómeno social nacido en los pueblos y que fue co-



Plano antiguo de la zona de Corral de Almaguer.

nocido como *caciquismo*. Paralelamente surgió una clase de campesinos más empobrecidos que nunca, la mayoría jornaleros cuya creciente miseria serviría de semilla a las grandes fracturas sociales del siglo XX.

La villa tenía, a mediados del siglo XIX, 400 casas, siendo el presupuesto municipal de 24.000 reales y la población, en el siglo XX, oscilaba entre 4.996 y 5.966 habitantes. En una de estas casas, a finales del siglo XIX, vivían Lorenzo Madariaga Uriarte y Polonia Almondros Serrano. De este matrimonio nacieron cuatro hijos, siendo el mayor de ellos Modesto, nuestro protagonista, que nació el 12 de enero de 1904. Sus primeros años los pasó en Corral pero, desgraciadamente, quedó huérfano de padre muy joven. La familia decidió emigrar a Madrid y allí se trasladaron la viuda y sus hijos, donde establecieron su nuevo domicilio en la calle Cardenal Belluga número 3, en el que permanecieron muchos años. Modesto cursó sus estudios en las Escuelas Pías de San Antón, donde aprendió el oficio de ajustador-mecánico. Cuando finalizó sus estudios, se colocó en la imprenta de los señores de Pérez, en la calle Castelló, como ajustador-mecánico de la maquinaria y, simultáneamente, realizó prácticas en el Centro Electrotécnico de Comunicaciones, donde se especializó en reparaciones de maquinaria de imprenta.

Muy pronto, su afición y habilidad como mecánico le llevaron a presentarse al ingreso en la Escuela de Mecánicos de la Aeronáutica Militar, asentada en el aeródromo de Cuatro Vientos. Esta escuela, que era la encargada de formar a los mecánicos de la aviación militar española, fue creada por el capitán Álvarez de Rementería quien la dirigió desde 1919 hasta 1930. Los exámenes de ingreso que consistían en un ejercicio teórico y otro práctico, los pasó Modesto con facilidad. Al superar ambas pruebas ingresó en el curso de Mecánicos de Aviación que duraba en aquel tiempo un año. Aunque los soldados mecánicos tenían una buena retribución, tenían cierto malestar por no tener categoría militar, sentimiento agravado por la incorporación al recién creado Cuerpo de Mecánicos de cabos y sargentos procedentes de otros cuerpos, que conservaban su categoría militar de procedencia.

Estos problemas forzaron a que, en agosto de 1924, se aprobara un nuevo Reglamento que entraría en vigor con la XI Promoción que ya había iniciado el curso. Este Reglamento fijaba la edad de ingreso entre 18 y 20 años, tanto para civiles como para militares sin graduación. Al terminar el curso ingresaban en el Cuerpo de Mecánicos como militares, con un compromiso de cuatro años, ascendiendo a los tres años a cabo y a los cuatro años a sargento (hay que recordar que en esta época los sargentos no eran suboficiales sino clase de tropa).

Modesto ingresó por oposición en la Escuela de Mecánicos el 1 de julio de 1924, a la edad de veinte años. Finalizó sus estudios y las prácticas con total aprovechamiento, pues tanto las calificaciones obtenidas como los informes del jefe de la Escuela, Álvarez Rementería, fueron excelentes. Obtiene el título de Mecánico de Aviación en mayo de 1925 formando parte de la XI Promoción. Es curioso resaltar que a esta misma promoción pertenecieron otros famosos mecánicos como Pablo Rada (Vuelo del *Plus Ultra*) y Joaquín Arozamena y Mariano Calvo (Vuelo de la *Patrulla Elcano*).

Su primer destino fue la Escuadrilla de Experimentación de Aviones, asentada en ese tiempo en el aeródromo de Getafe (Madrid). Mandaba la unidad el comandante Rafael Llorente que le asignó para su mantenimiento un avión Fokker. Muy pronto pasó destinado al Grupo de Caza del comandante Ferrero y se hizo cargo del mantenimiento de un Nieuport 52.



ACTA DE NACIMIENTO

NÚMERO 66
Maria de la
Madariaga Almuero

NOTA. - En la página 133 del tomo 20 del Boletín Civil de Almaguer, se publica el acta de nacimiento de María Madariaga Almuero, inscrita el día 19 de febrero de 1925.

En Almaguer del día doce de enero de mil novecientos cuatro, ante D. Delfino de Almuero y Juncos Jefe municipal, y D. Fernando de Almuero y Juncos Secretario, compareció D. Antonio de Almuero y Juncos natural de Almaguer provincia de Almería de edad 49 años, su ejercicio de abogado domiciliado en esta villa calle del Pozo por sí sola personal que exhibe, expedida por la ciudad de Almaguer con objeto que se inscriba en el Registro civil un niño; y al efecto, como padre de mismo, declaró:

Que dicho niño se nació en esta villa el día doce de enero de 1904 a las doce de la tarde en la casa de su padre

Que es hijo legítimo natural de Antonio de Almuero y Juncos provincia de Almería de edad 49 años, de 1904 años, de 1904 años, natural de Almería provincia de Almería de edad 49 años, dedicada a las ocupaciones propias de su sexo y domiciliada en el de su marido.

Que es nieto, por línea materna, de Nicolás de Almuero y Juncos natural de Almaguer provincia de Almería de edad 78 años, dedicada a las ocupaciones propias de su sexo y domiciliada en el de su marido.

Sección de Almaguer

JUZGADO DE P. R. - ALMAGUER

y de María de la Cruz de Almuero, natural de Almaguer provincia de Almería

y por línea materna de D. Delfino de Almuero y Juncos natural de esta villa domiciliado en esta villa

y de D. Delfino de Almuero y Juncos natural de Almaguer provincia de Almería de edad 49 años

Y que al expresado niño se le puso el nombre de Antonio

Todo lo cual presenciaron como testigos Martín de Almuero y Juncos y Fernando de Almuero y Juncos

Leída íntegramente esta acta é imitadas las personas que deben suscribirse a que la leyeron por sí mismas, si así lo creían conveniente, se estampó en ella el sello del Juzgado municipal y la firmaron el Sr. Jefe con los testigos y compareciente

Antonio de Almuero y Juncos

Fernando de Almuero y Juncos

Martín de Almuero y Juncos

Fernando de Almuero y Juncos

JUZGADO DE P. R. - ALMAGUER

Madariaga tenía puestos los ojos en la aviación de África, donde estaban volando la flor y nata de los pilotos españoles con los modelos más punteros de la Aeronáutica militar española y, para más señas, actuando contra las tropas de Abd el Krim.

A finales de agosto de 1925, solo a tres meses de su salida de la Escuela, el joven mecánico consigue plaza en la Base de Hidros de El Atalayón (Melilla), a las órdenes directas del comandante Ramón Franco, que le encarga el mantenimiento de un hidro Savoia. Durante todo ese verano apenas hubo una jornada sin que Madariaga pusiera a punto su Savoia y que realizara numerosos vuelos.

En la campaña de Marruecos (1925-1926) participó en más de 200 bombardeos y reconocimientos, contabilizando más de 460 horas de vuelo. De su entusiasmo, capacidad y valentía basta recordar la siguiente actuación: *Cumplimentando una misión de bombardeo entre Sidi-Driss y Afrau, en un Dornier pilotado por el capitán José Gomá, uno de los tubos de aceite se rompió.*

Las condiciones meteorológicas eran muy desfavorables para realizar un amerizaje en mitad del Mediterráneo, al estar soplando un viento de levante fortísimo, y tampoco existía ningún abrigo en la costa que permitiera un cierto resguardo.

El intentar alcanzar la base de hidros de El Atalayón, con la pérdida de aceite

y la distancia existente, tampoco era posible porque los motores sin lubricante no podían soportar mucho tiempo las revoluciones necesarias para el vuelo.

Madariaga, entonces, con gran exposición de su vida, saltó decidido fuera de la barquilla, situándose frente a los motores para, con una lata de repuesto, hacerles llegar el aceite necesario. La operación, de por sí muy peligrosa, lo era más por el mal tiempo en el que las potentes rachas y la turbulencia, además de dificultar el equilibrio, le producían quemaduras como consecuencia de las salpicaduras de aceite que recibía, a pesar de las cuales soportó el tiempo necesario para amarrar en su base de El Atalayón.

Terminadas las operaciones de Alhucemas y finalizada la campaña de Marruecos, donde se exigía una excepcional pericia a los pilotos y manos casi virtuosas a los mecánicos para la puesta a punto de los pesados aparatos, nuestro joven militar, que con su heroica dedicación durante las misiones aéreas de guerra había alcanzado una experiencia reconocida, se encontraba capacitado para asumir nuevos desafíos en tiempo de paz.

El año 1926 fue un período extraordinariamente fecundo para la Aviación Española. Ello no es de extrañar, ya que las alas nacionales se habían forjado y templado de forma espectacular a

lo largo de las durísimas campañas africanas, que habían servido para destacar una serie de nombres distinguidos en las acciones bélicas, con los cuales se había constituido un núcleo humano de extraordinarias cualidades morales y técnicas y que habían de dar un nuevo impulso a la Aviación española proporcionándole un gran prestigio y consideración a nivel mundial. Este año, nuestra Aviación Militar llevó a cabo tres grandes hazañas: el vuelo del hidroavión Plus Ultra de Palos de la Frontera a Buenos Aires; el de la Patrulla Elcano de Cuatro Vientos a Filipinas y un tercero, un raid por tierras africanas con el triple propósito militar, político y científico de alcanzar la Guinea Española.

La misión proyectada en este viaje consistía en que tres hidroaviones Dornier Wal, saldrían de la Mar Chica (Melilla) y, a lo largo de nueve etapas, recorrerían los casi 7.000 km de la costa africana hasta la Guinea Española.

Para ello, se eligieron en Melilla los tres aviones que se encontraban en mejor estado y se nombraron las tripulaciones. El 9 de diciembre de 1926, en una multitudinaria ceremonia de "bautismo" a la que asistieron las primeras autoridades de la zona, los hidros recibieron nombres de: "Valencia", "Cataluña" y "Andalucía", que rememoraban el origen de los marinos que exploraron por primera vez la costa africana que

iban a sobrevolar. La Patrulla recibió el nombre de "Atlántida", mítico continente que se suponía hundido en el mar sobre el que iba a desarrollarse el vuelo.

Las tripulaciones nombradas eran:

Dornier nº 1 "Valencia".

Piloto: comandante Rafael Llorente Solá. Jefe de la Patrulla.

Navegante: capitán Teodoro Vives Camino.

Radio: sargento Lorenzo Navarro Mulero.

Mecánico: soldado Antonio Naranjo Arjona.

Dornier nº 5 "Cataluña".

Piloto: capitán Manuel Martínez Merino.

2º Piloto: capitán Antonio Llorente Solá.

Fotógrafo: capitán Cipriano Grande Fernández.

Mecánico: soldado Juan Quesada Suárez.

Dornier nº 7 "Andalucía".

Piloto: capitán Niceto Rubio García.

2º Piloto: capitán Ignacio Jiménez Martín.

Navegante: capitán Antonio Cañete Heredia.

Mecánico: soldado Modesto Madariaga Almedros.



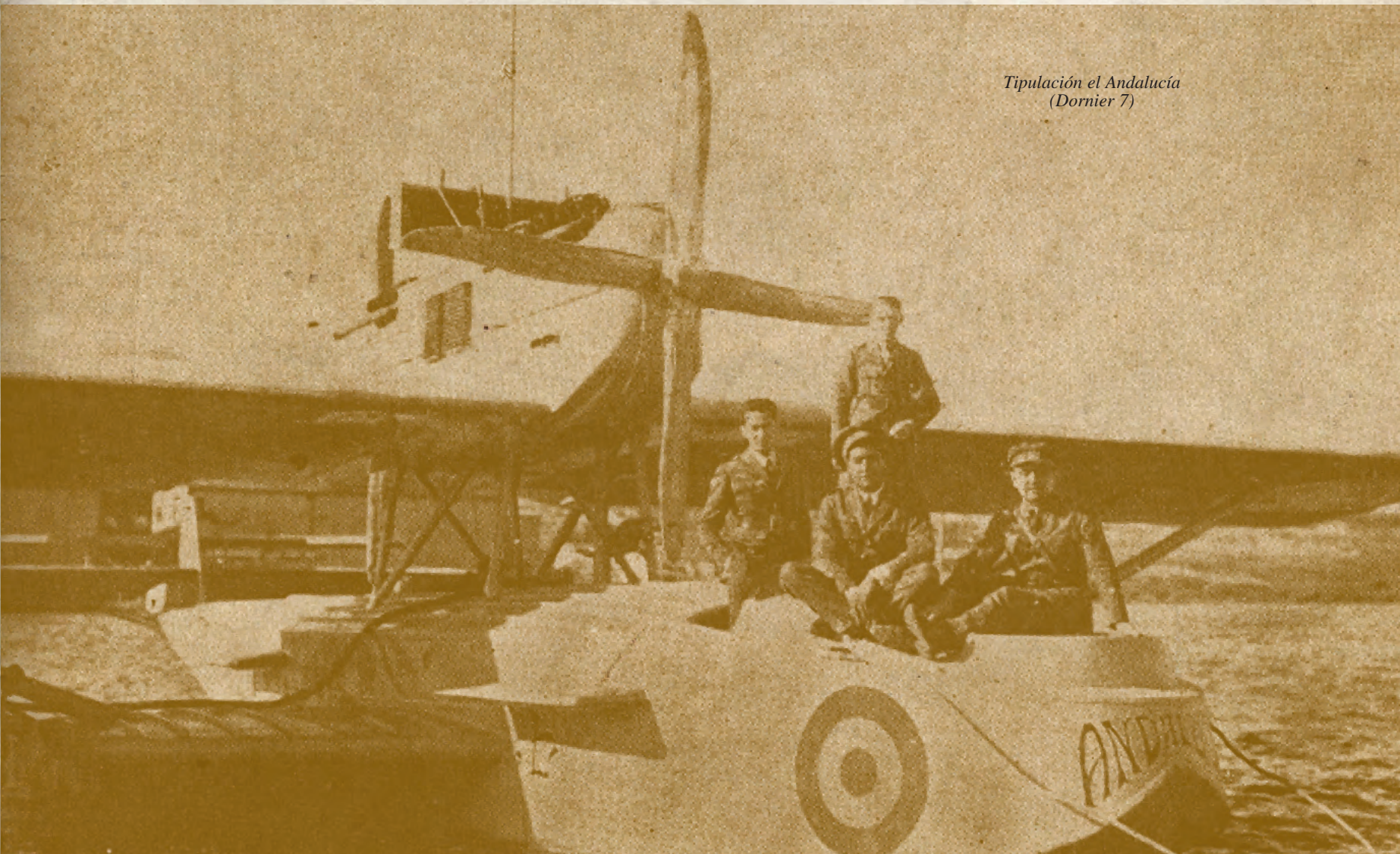
Madariaga, soldado de Ingenieros.

La designación de Modesto como tripulante del "Andalucía" no fue una casualidad, sino que fue escogido por su jefe y amigo, el capitán Rubio, con quien había volado en numerosas ocasiones en la campaña de Marruecos. ¡Por algo sería!

El 10 de diciembre de 1926, festividad de Nuestra Señora de Loreto, patrona de la Aviación, a primera hora de la mañana despegaron los tres hidros de la Patrulla "Atlántida", siendo despedidos por una gran multitud y acompañados por tres escuadrillas de aviones terrestres del aeródromo de Tauima (Melilla), que los escoltaron hasta alcanzar Afrau. A partir de ese punto, solo los tres hidros proseguirían su ruta hasta su lejano destino.

La finalidad del vuelo de la Patrulla era triple: estudiar una posible unión aérea, hacer más cercana la presencia de España y realizar un trabajo fotográfico para mejorar la cartografía de tan lejana colonia.

Las nueve etapas previstas: Melilla-Casablanca-Las Palmas-Port Etienne-Dakar-Konakry-Monrovia-Gran Bassau-Lagos-Santa Isabel (capital de la Guinea Española) se cubrieron más o menos como estaba previsto en el plan de vuelo. Contaron con el apoyo de dos unidades de la Marina, los cañoneros Bonifaz y el Cánovas del Castillo, que siguieron el raid en diferentes trayectos de la ruta, y el motovelero del Servicio de Aviación "Cabo Falcón" de 120 Tn. Este buque actuó como taller ambulante, acompañándoles durante todo el recorrido y transportando motores, piezas de repuesto y un equipo de



Tripulación el Andalucía (Dornier 7)

mantenimiento compuesto por personal de distintas especialidades de la base de la Mar Chica.

El mismo día de Navidad llegaban los tres hidros a Santa Isabel, donde fueron recibidos con gran entusiasmo. Permanecieron en esta ciudad durante diez días, marchando a continuación a Bata dos hidros: el "Valencia" y el "Cataluña", pues el "Andalucía", que era uno de los designados inicialmente para esta misión, resultó averiado y tuvo que ser sustituido por el "Cataluña". Durante los seis días que estuvieron en Bata realizaron la misión fotográfica y cartográfica proyectada.

El regreso a Melilla se realizó en doce etapas. Partieron el 26 de enero de 1927 y tuvieron un viaje más accidentado que el de ida; sin embargo y a pesar de las dificultades, el 26 de febrero amerizaron en formación en Melilla ante la ciudad entera volcada en su recibimiento.

En este viaje, los mecánicos destacaron especialmente porque tuvieron que resolver averías muy complicadas y en condiciones extremas, especialmente Madariaga, que se consagró como un experto al que en adelante habría de considerarse una referencia en la especialidad.

Todavía haría la Patrulla un viaje extra. Marcharon el 28 de abril desde Me-

lilla a Barcelona para asistir a la inauguración de la Exposición Internacional del día 30. El 1 de mayo, el "Valencia" y el "Andalucía" regresaron a Melilla, permaneciendo en la ciudad condal el "Cataluña" para participar en la Exposición.

Madariaga, además de los homenajes y banquetes con que fueron agasajados los tripulantes de la patrulla por el éxito del raid, recibió un agasajo extra en su pueblo natal. El acto tuvo lugar el 7 de junio y fue presidido por el comandante de Infantería y Gobernador Militar, Joaquín Loygorri. En el curso del homenaje, Madariaga fue obsequiado con un reloj de plata y un artístico pergamino.

A finales de 1927, Madariaga pasa destinado a la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos (Madrid), donde permanece hasta julio de 1928, en que finaliza su compromiso con el Ejército y se licencia.

Poco tiempo estuvo en esta situación pues, un mes más tarde, reingresa y asciende a cabo. Días más tarde causa alta como destinado en el taller de ajuste para efectuar las prácticas como aspirante al ascenso a sargento del Cuerpo de Mecánicos de Aviación, lo que se produce a finales de septiembre.

Así escribía Ramón Franco para justificar el inicio de un nuevo raid consistente en dar la vuelta al mundo: *Termi-*

nado el vuelo del "Plus Ultra" a Buenos Aires, y fuertemente contrariados por no haber podido seguir nuestra marcha triunfal y llegar en vuelo con el avión histórico a nuestra querida España, decididos a efectuar un nuevo vuelo en el que pudiéramos aprovechar los estudios y las enseñanzas del primero y poder llevar el saludo de España a las Repúblicas centroamericanas, y con la intención de seguir ganando glorias para nuestra aviación y nuestra Patria.

El avión elegido sería un hidro Dornier "Super Wal", bautizado "Numancia" en recuerdo de nuestro barco de guerra y primer acorazado que dio la vuelta al mundo. La tripulación la formaban Ramón Franco, Eduardo González-Gallarza, Julio Ruiz de Alda y Pablo Rada. El 1 de agosto iniciaron el vuelo, pero una avería les obligó a intentar regresar al punto de partida, Cádiz, algo que no consiguieron y tuvieron que amerizar en Huelva, desde donde fueron remolcados a la bahía de Cádiz para la reparación del hidro en la sociedad Construcciones Aeronáuticas que lo había fabricado.

No cejó Franco en su empeño y meses después fue de nuevo autorizado a intentar la vuelta al mundo en hidroavión. En esta ocasión la tripulación sería la misma con la que inició la anterior vuelta al mundo, excepto el mecánico.



Madariaga con los mecánicos cubanos en la reparación del "Cuatro Vientos" en La Habana.

Pablo Rada fue sustituido por Modesto Madariaga, pues Kindelán exigió que toda la tripulación fuera militar y el primero se había licenciado en el intervalo entre ambos vuelos.

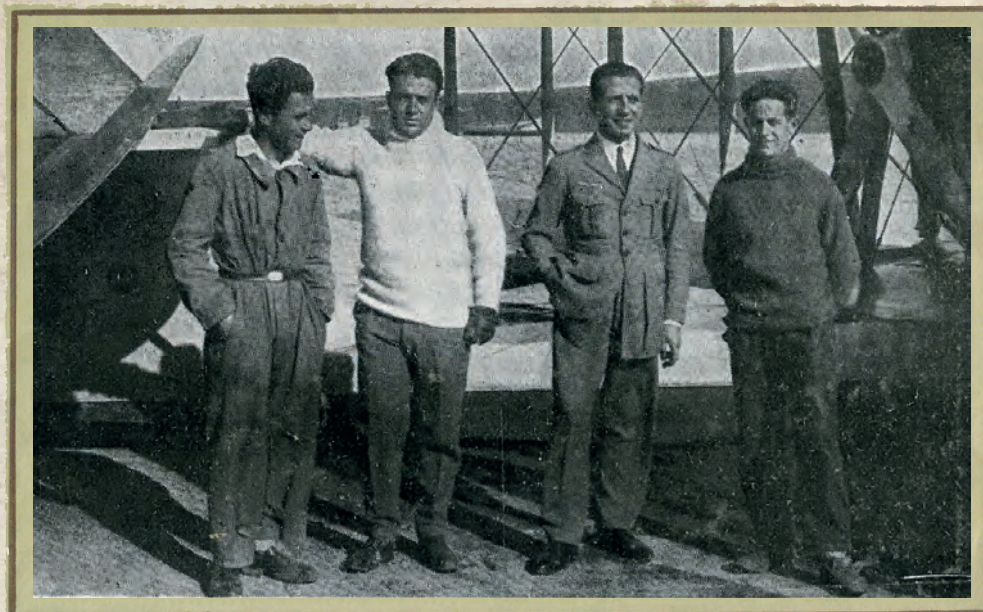
Así escribía Ramón Franco sobre Madariaga: *Mecánico recién salido de la Escuela de Sargentos, que había hecho el magnífico raid a la Guinea con tres Dornier mandados por el comandante Llorente y era un muchacho muy respetuoso y trabajador, nada vanidoso. Aunque para mí Rada era insustituible, el único que a mi gusto podía reemplazarle era Madariaga, que fue el designado.*

Aprovechando la luna de mayo, se iniciaron las pruebas del nuevo Dornier 16 desde Cádiz, donde había sido fabricado. Cargado con 3.600 litros, fue tripulado por Carlos Haya (piloto especialista en vuelos nocturnos), Ramón Franco y Modesto Madariaga, como mecánico. Despegaron a mediodía y volaron hasta las diez de la mañana del día siguiente. Fue un vuelo de prueba en condiciones de muy mala visibilidad y con lluvia torrencial. Finalizado el vuelo de prueba de 20 horas, al avión se le colocaron depósitos de combustible de 4.150 litros adicionales para aumentar al máximo la autonomía.

En la mañana del día 21 de junio, previsto para iniciar el vuelo, Madariaga se produjo casualmente una herida en el cuero cabelludo, por lo que tuvieron que darle cinco puntos de sutura, pero aún con la cabeza vendada, se encontraba listo para volar. Por fin, a las 16:35 horas, Franco, González-Gallarza, Ruiz de Alda y Madariaga, despegan con el Dornier desde Los Alcázares (Murcia) rumbo a Nueva York vía las islas Azores.

Pero el vuelo fue más corto de lo esperado. La falta de combustible, errores de navegación, adversidades meteorológicas o por todas estas causas juntas, se vieron obligados a amerizar en pleno Atlántico a las pocas horas de haber despegado del Mar Menor y esperar a una mejoría del tiempo. El viento les había hecho derivar demasiado y no encontraban el archipiélago de las Azores. A medio día pudieron situarse mediante navegación astronómica y descubrieron que habían sobrepasado las islas, por lo que despegaron con rumbo a Horta, una de las islas de las Azores, con solo 350 litros de combustible en los depósitos.

Con un fuerte viento en cara, intentaron volar al punto previsto pero, por falta de combustible, se les paró el motor delantero y casi enseguida el trasero cuando estaban a unos 100 km de Horta, por lo que tuvieron que acuatizar de nuevo. Y aquí comienza su odisea. Con la radio estropeada y mar gruesa, solo espera-



Dotación del tercer aparato del vuelo a Guinea, formada por Ignacio Jiménez Martín, jefe de escuadrilla, Niceto Rubio García, oficial aviador, Antonio Cañete, oficial observador y Modesto Madariaga, mecánico.

ban que los avistara algún barco. El día 23 iniciaron el racionamiento de víveres, tomando un desayuno de café o chocolate y dos comidas, con un huevo de plato fuerte, una rajita de lomo o unos gramos de jamón, unas galletas y algo de postre.

Consiguieron arreglar el aparato de radio y lanzaban cada día dos mensajes "SOS" de socorro pidiendo ayuda, pero en cinco días nadie dio señales de vida.

En la tarde del día 26, el cielo se tiñó de un color amenazante, indicando que se avecinaba un temporal del Oeste. La tempestad duró más de cinco horas, durante las cuales estuvieron en peligro de volcar. Para evitarlo decidieron llenar de agua el flotador derecho, pero para ello tenían que abrir los registros que eran materialmente barridos por las olas. Madariaga, con peligro de ser arrastrado por el mar, se encargó de ello. En cuanto se llenó el flotador, el hidro recobró su estabilidad que no volvió a perder, pero el violento temporal hizo que los tripulantes temieran por sus vidas, sin que por ello su ánimo flaquease en ningún momento.

El amanecer del día 28 fue de mar en calma, viento flojo y mejor aspecto del cielo. Este día Madariaga que se encontraba agotado, permaneció echado y solo se levantó a las horas de la frugal comida, que ya solo consistía en un huevo, 25 gramos de chocolate y cuatro galletas. Por fin, en la madrugada del día 29 de junio, fueron avistados por el buque británico "Eagle", que los recogió y los llevó hasta Gibraltar, donde los recibió un gran gentío junto a las autoridades inglesas de dicho lugar, así como las españolas del Campo de Gibraltar y una verdadera nube de periodistas.

A Madariaga le quedó para toda su vida como recuerdo de este accidentado

vuelo una cicatriz en la sien, resultado de una herida que se hizo al golpearse con un alerón del Dornier.

En Gibraltar y en toda España se prepararon recibimientos populares para agasajar a los tripulantes del vuelo. Se sucedieron numerosos homenajes en su marcha hacia Madrid y en todas las estaciones en que se detenía el tren recibían la admiración de una multitud de entusiastas.

El recibimiento dispensado en la estación de Atocha el 4 de julio a los tripulantes y a los oficiales del Eagle fue una muestra de indescriptible entusiasmo popular. La comisión oficial de recibimiento estuvo presidida por el Príncipe don Alfonso en nombre de su padre el rey Alfonso XIII.

En la estación, Madariaga fue prácticamente secuestrado por la multitud, que lo lleva a hombros hasta la calle de Santa Isabel, donde un grupo de sargentos y una carga de la policía consiguen rescatarle e introducirle en un coche que se une a la comitiva oficial que los lleva a saludar a la reina Victoria Eugenia. En el Palacio Real, la Reina ofreció un banquete a los náufragos y a sus compatriotas británicos salvadores.

Numerosas ciudades quisieron homenajear a los tripulantes. Toledo, por ser Madariaga oriundo de su provincia, también quiso sumarse a los festejos en honor de su conciudadano y, el 11 de julio, acompañado por su hermano León y por el alcalde y secretario de Corral de Almaguer, marcha en tren a la capital, donde fue recibido en la estación por el presidente de la Diputación, el alcalde de la ciudad y el vicepresidente de la Diputación —Conde de Casa Fuerte— que le acompañaron en

el recorrido por la ciudad, donde recibió numerosas manifestaciones de apoyo y admiración y fue nombrado hijo adoptivo.

Cinco días más tarde, en el Ministerio del Ejército, se celebró una verbena en honor de los náufragos y al día siguiente otra en el mismo lugar para las clases de tropa, a la que asistieron Franco y Madariaga, pues sus compañeros estaban fuera de Madrid.

Una anécdota recordada por el propio Modesto es que, en su casa se celebraban todos los años dos cumpleaños, uno el 12 de enero, fecha de su nacimiento natural, y otro el 29 de junio, día de su "nacimiento milagroso"; pero según el propio Modesto, debería celebrar un tercer cumpleaños el 20 de junio, pues ese día de 1933, tenía que haber volado en el Breguet XIX "Cuatro Vientos", tristemente desaparecido en su trayecto La Habana-México, y no lo hizo a última hora por decisión del capitán Barberán, como se explica más adelante.

Cuando finalizaron los actos de homenaje a los tripulantes, Madariaga solicitó y obtuvo destino al Grupo de Reconocimiento nº 21, equipado con aviones Breguet XIX, en el aeródromo de Getafe. Una vez incorporado, pasa destinado a la Plana Mayor del citado Grupo. Durante su permanencia en esta unidad se especializó en los motores que equipaba el avión Breguet XIX, bien el Hispano Suiza de 450 CV, bien el Lorraine-Elizalde también de 450 CV. Fue tal su entrega y dedicación a su trabajo que todos los meses en su historial, en el apartado "comportamiento", su jefe de Escuadrilla le calificaba de "muy bueno".

En noviembre de 1932, el sargento Madariaga, que estaba destinado en los Servicios Técnicos y agregado a la Escuadrilla de Mando de la Jefatura de Aviación, pasa a las órdenes directas del capitán Mariano Barberán, para auxiliarle como mecánico para la preparación y puesta a punto del Breguet XIX "Superbidón" que se estaba fabricando en los talleres de Construcciones Aeronáuticas y con el que tenía proyectado realizar un vuelo a América.

En dicha factoría, Madariaga formó parte del equipo que estaba fabricando el Breguet XIX. Modesto, con la experiencia de dos grandes vuelos y considerado como un excelente mecánico, hombre serio y voluntarioso, aportó una extraordinaria ayuda en la preparación del vuelo y controlando desde el principio hasta el final la construcción del avión. En el verano de 1932 en Cuatro Vientos, el capitán Barberán terminaba

en su despacho de Director de la Escuela de Observadores, la Memoria que hacía meses preparaba para un vuelo a tierras hispanoamericanas. En un gran mapa había trazado la ruta proyectada: Sevilla-Cuba sin escalas.

Aprobada por la superioridad la Memoria en octubre de 1932, el vuelo se convirtió en una empresa nacional, por lo que el gobierno español la patrocinaba y financiaba. Además del capitán Barberán, que actuaría de navegante, se eligió como piloto al teniente Joaquín Collar por su gran valía profesional. Barberán, a su vez, propuso al sargento Madariaga como mecánico de tierra del avión. Verdaderamente, Barberán, Collar y Madariaga formaron un equipo extraordinario muy compenetrados y de mucho prestigio.

En dicha Memoria se explicaba con sencillez el objeto del viaje: *El vuelo España-Cuba-México persigue varias finalidades de extraordinario interés; además de proporcionar ventajas de orden general inherentes a la realización de las empresas aéreas de esta envergadura, construir un enlace entre España y los países de la América Central... para que las alas españolas lleven un cordial saludo del viejo solar hispano a la República de Méjico, una nación - por diversas circunstancias- no visitada por aviadores españoles.*

...Estudiar nuestra ruta aérea sobre el Atlántico Central..., que en un porvenir no muy lejano será el camino que seguirán las grandes naciones aéreas entre Europa y América.

...La realización del vuelo pondrá de manifiesto la capacidad y competencia de los aviadores españoles... y la perfección a que ha llegado la industria aeronáutica en España.

En diciembre de 1932, la empresa Construcciones Aeronáuticas, SA (CASA) recibió orden de fabricar el avión. Con el esfuerzo de los obreros, mecánicos e ingenieros, el avión se terminó de construir el 15 de abril de 1933. Resultó un bello ejemplar airoso de línea, y orgullo y esperanza de la aviación española. El avión, que costó 80.000 pesetas, se pintó de blanco con franjas rojas y se le bautizó con el nombre de "Cuatro Vientos".

La tarde del 8 de junio de 1933, el "Cuatro Vientos" despegó del aeródromo de Getafe (Madrid) rumbo a Sevilla. Dos días más tarde, con pronóstico de buen tiempo en la ruta, Barberán decidió la salida hacia Cuba de madrugada. Los tripulantes vestían mono y chaleco blancos y calzaban zapatillas. Eran las cuatro cuarenta horas locales en Sevilla cuando, desde el aeródromo de Tabla-

da, el Cuatro Vientos despegaba rumbo a Cuba. En su salida fue acompañado y escoltado por varios aviones militares. A la media hora de vuelo, el "Cuatro Vientos" sobrevoló La Rábida (Huelva), recordando el lugar de partida de Cristóbal Colón para descubrir el nuevo mundo.

En rumbo hacia Cuba, no pudieron divisar las Islas del archipiélago de Madeira, por estar cubiertas de nubes. A las diez horas de vuelo, Barberán calculó su posición con el sextante, comprobando que era la correcta. Cinco horas más tarde, Collar se sintió indisputado, por lo que Barberán tuvo que hacerse con los mandos y pilotar durante cerca de seis horas. A las treinta horas de vuelo aún no habían divisado tierra, por lo que Barberán volvió a situarse, comprobando si estaban en la ruta prevista. Tres horas más tarde sobrevolaban la bahía de Samaná, en la isla de Santo Domingo. A las catorce, hora local de Cuba del 11 de junio, el Cuatro Vientos cruzaba la bahía de Guantánamo. La radio cubana dio la noticia y el júbilo fue inmenso. El tiempo era malo y la gasolina escasa, por lo que se vieron obligados a aterrizar en Camagüey (Cuba), un aeródromo que por no estar previsto para su llegada estaba desierto, tan desierto que Barberán, irónicamente, comentó: *Nunca he visto un campo tan solitario.*

Pero mientras tanto, ¿qué había sido de nuestro protagonista, el mecánico Modesto Madariaga? Unos días antes de salir el "Cuatro Vientos" de Sevilla, el sargento Madariaga embarcaba en Vigo, en el trasatlántico "Habana". Llegó a la capital de Cuba el 6 de junio, llevando consigo cajas con las piezas de repuesto, diverso material y dos baúles con los uniformes y ropa de los pilotos.

El embajador de España, López Ferrer, que conocía de tiempo atrás a Madariaga y que había acudido al puerto a recibir al secretario de Embajada, al enterarse de la llegada de Madariaga se acercó a saludarle y le ofreció su ayuda, tanto para los trámites aduaneros como para cuanto necesitara durante su estancia en Cuba.

El objeto del viaje del sargento -que se había evitado se conociera, como todo lo concerniente al raid- era situarse en La Habana para auxiliar técnicamente al capitán Barberán y al teniente Collar cuando aterrizaran en tierras cubanas.

Al día siguiente de su llegada, los periodistas consiguieron entrevistar a Madariaga en el hotel Regina, donde se alojaba. En esta charla les comunicó que el vuelo no era como se había

dicho Sevilla-La Habana, sino España-Cuba, es decir un punto indeterminado de la isla. *Aunque desde luego—prosiguió— todas las probabilidades son las de que La Habana sea el final del raid.*

Asimismo, les informó que durante los cuatro meses y medio que duró la fabricación del avión había intervenido en los trabajos, desde el primer instante hasta que realizó el primer vuelo de prueba, por ello les dijo: tengo un cariño especial a este avión. Por otro lado, al responder sobre si el vuelo era arriesgado contestó: “¡Figúrense! Hay que pensar en que, cuando despeguen de Sevilla y pongan rumbo a Cuba, no han de ver ni la más pequeña porción de tierra en toda la ruta. Y esto, con un avión terrestre. La distancia a cubrir es de más de 8.000 kilómetros, que tienen que ser cubiertos en unas 40 horas de vuelo”. Otra pregunta fue si Barberán y Collar conocían el entusiasmo que su viaje iba a provocar en Cuba. ¡Cómo no!, por algo son mutuas las simpatías entre España y Cuba. La última pregunta fue: “¿Cuándo emprenderán el viaje? Su respuesta fue: dentro de breves días.”

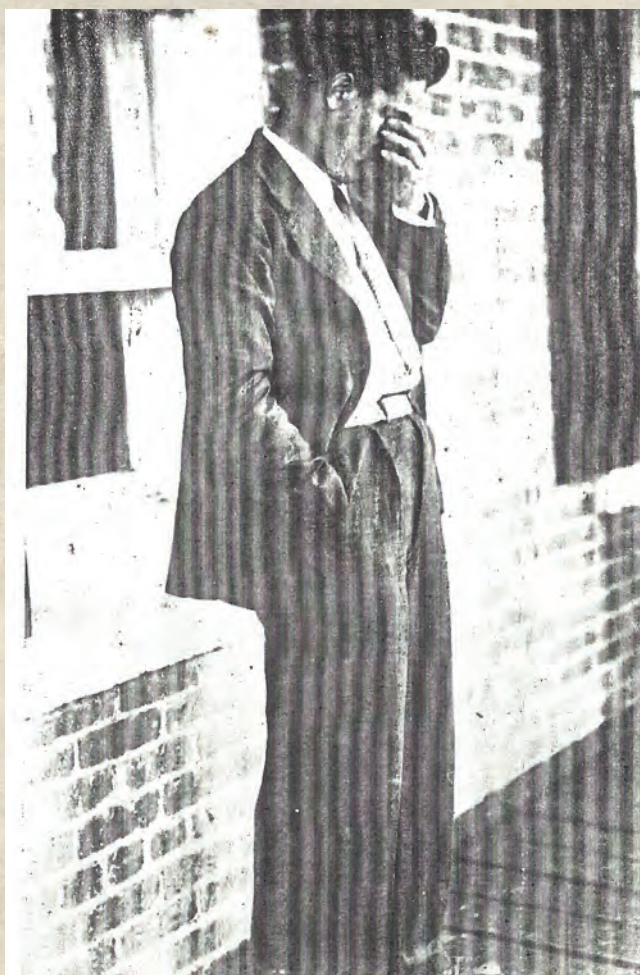
La presencia de Madariaga en La Habana y las pocas noticias que se recibían, pues en cierto modo la reserva continuaba, lograron aumentar el interés por la hazaña. Interés que tomó caracteres de ansiedad ante la noticia de que habían despegado de Sevilla.

Por la noche del viernes día 9, mientras Madariaga visitaba la redacción del periódico “De la Marina” en La Habana, en lo más animado de la conversación, llegó la comunicación de que a las 11:30 horas había despegado el “Cuatro Vientos”. Así que, aparte de los periodistas presentes, él tuvo la oportunidad de ser la primera persona de Cuba en conocer el despegue de sus compatriotas.

A las dos y veinte de la tarde del domingo 11 se dio al mundo entero la noticia de que un biplano de color blanco había sobrevolado la ciudad de Camagüey con rumbo hacia Florida y que en este punto, por mal tiempo, había virado en redondo para dirigirse de nuevo hacia Camagüey. En el aeropuerto de esta ciudad aterrizó el “Cuatro Vientos”, pues de este avión se trataba, a las tres y treinta de la tarde, después de haber volado 7.570 kilómetros en 39 horas y 55 minutos. En el aeropuerto solo fueron recibidos por dos tenientes del

Cuerpo de Aviación Militar del Ejército de Cuba, allí destacados para auxiliar a los pilotos en caso de un probable aterrizaje en dicho punto, cuatro soldados que custodiaban el campo y un corresponsal de la Prensa Asociada.

Después, ambos pilotos recorrieron el aeropuerto por espacio de media hora, acompañados por el coronel Pedro Vilató, jefe del Distrito Militar de Camagüey, que llegó apenas aterrizó el avión español. A continuación se di-



Llorando la desaparición de Barberán y Collar en La Habana.

rigieron a la ciudad, donde fueron recibidos, a pesar del aguacero que caía, por miles de personas que les vitoreaban y daban vivas a España y a Cuba. Por último, se dirigieron al hotel Camagüey para descansar y esperar la llegada del mecánico Madariaga con sus uniformes y mudas.

El sargento Madariaga marchó a Camagüey en cuanto pudo en un avión militar cubano puesto a su disposición, con la caja que contenía piezas y lo necesario para poder arrancar el avión al día siguiente para dirigirse a La Habana. En otro avión viajó el agregado militar de la Embajada española, capitán Francisco Vives, hijo del fundador de la Aeronáutica española. Cuando Madariaga llegó hasta el avión comprobó que se hallaba en perfectas condiciones,

por lo que se limitó a engrasarlo y repostarlo de aceite y gasolina para que pudiera dar el pequeño salto hasta la capital de Cuba.

Al día siguiente, a las dos y veintidós, despegó el avión “Cuatro Vientos” hacia La Habana, escoltado por cuatro aeroplanos militares cubanos. Casi tres horas más tarde, un griterío ensordecedor saludó a la escuadrilla que junto al “Cuatro Vientos” volaba sobre las terrazas de la ciudad. Pocos minutos después, las ruedas del avión tocaban la tierra del aeródromo de Columbia. Uno de los primeros en acercarse a la cabina del aeroplano fue el sargento Madariaga, que momentos antes había desembarcado del avión militar que le había traído desde Camagüey y, tras Madariaga, jefes y oficiales del Ejército cubano presididos por el capitán Mario Torres, jefe del Cuerpo de Aviación Nacional, además de numerosos periodistas, fotógrafos, operadores cinematográficos, etc.

A hombros, y casi asfixiados, llegaron los pilotos a la Escuela de Aviación, donde fueron recibidos oficialmente por las autoridades civiles y militares de Cuba.

Enumerar las felicitaciones y homenajes que Barberán y Collar recibieron en La Habana sería demasiado extenso para el corto espacio de este artículo. Reseñaremos exclusivamente el homenaje popular que se celebró en el Teatro Nacional. Grandioso espectáculo el que ofreció dicho coliseo, en el que se congregaron todos los sectores de la colonia española y de la sociedad cubana. Homenaje popular de indescriptible belleza con innumerables adhesiones.

En la mesa presidencial tomaron asiento, junto a los festejados, el sargento Madariaga y las principales autoridades de La Habana.

Tres días antes de la partida del “Cuatro Vientos” hacia México, Madariaga detectó durante una revisión, una grieta en el gran depósito central de gasolina, por la que salía combustible. Modesto, auxiliado por mecánicos de la Aviación cubana, procedió a reparar la avería. Esta avería debió de producirse en el aterrizaje en La Habana. La reparación que se hizo en los talleres del aeródromo de Columbia fue excelente, fuera de toda duda. Cuando el “Cuatro Vientos” despegó rumbo a México estaba en tan magníficas condiciones como cuando lo hizo desde Tablada.

En la madrugada del día previsto para volar a México llovió torrencialmente y el campo se llenó de agua. Madariaga se pasó toda la noche junto al avión para dejarlo listo para el despegue del día siguiente.

A las cinco cincuenta y dos, el Cuatro Vientos ya estaba en el aire. Poco después el avión viró suavemente, pasó sobre los asistentes y se elevó perdiéndose en el horizonte para cubrir los 1.920 kilómetros que le separaban de México. La ruta prevista solo se había definido hasta Villa Hermosa, confiando que en vista de las circunstancias podrían decidir el rumbo más conveniente. Fueron avistados por última vez sobre el aeródromo de Ciudad del Carmen, ya en México. A las catorce horas y treinta minutos todo estaba previsto para recibirlos en el aeródromo de Balbuena, pero pasó la tarde, llegó la noche y regresaron todos los aviones que habían salido a su encuentro sin tener noticias del "Cuatro Vientos". Al día siguiente se inició por tierra, mar y aire la búsqueda del avión español, pero desgraciadamente todo resultó inútil. ¡Nada se sabía del Cuatro Vientos!

Esa misma mañana se les dio por desaparecidos. El gobierno mexicano dio orden de búsqueda y durante diez días se montó una operación que asombró por los medios y dedicación del personal. Militares y civiles rozaron los límites del heroísmo, tal era el cariño y el interés de los mexicanos hacia España.

Las fuerzas aéreas mexicanas se volcaron en la búsqueda del avión desaparecido. Rastrearon doce sectores cubriendo más de 300.000 kilómetros cuadrados, internándose en zonas inexploradas anteriormente, volando sobre selvas y bosques vírgenes y ríos desconocidos, parajes donde hubiera sido mortal para los tripulantes de los aviones cualquier fallo del motor. También volaron sobre el mar, por si las tormentas que cayeron sobre la Sierra Central hubieran obligado al "Cuatro Vientos" a intentar la ruta sobre el agua. Tampoco se halló rastro alguno. La caída al mar era la causa más probable que se barajó en su día y, todavía hoy, sigue pensándose que cayeron al agua obligados a desviarse de su ruta por el mal tiempo. Un indicio poco sólido —una cámara de neumático hallada en la costa, y que podía haber servido de salvavidas— era la única evidencia de la tragedia.

Desde el mismo momento de su desaparición, las falsas noticias, hipótesis y bulos inundaron las páginas de los periódicos del mundo enteró. Y, mientras la historia espera una hipótesis confirmada, la medalla aérea concedida a Barberán y a Collar, una placa conmemorativa en

Sevilla, el monumento en Camagüey, una escultura en el pabellón de oficiales de la Base Aérea de Cuatro Vientos y las condecoraciones mexicanas, son los únicos testimonios que nos recuerdan este vuelo.

Madariaga también participó en la búsqueda desde el primer momento. El día 22, muy temprano, el sargento español se elevó en un avión mexicano, pilotado por el coronel Roberto Fierro, para rastrear la ruta que él creía pudieran haber seguido los tripulantes españoles. Tres horas más tarde regresaron sin éxito,



después de haber volado más allá de Córdoba y Orizaba.

Madariaga se muestra sumido en una honda tristeza; en sus momentos de optimismo, que son pocos, sonríe trabajosamente: piensa en el misterioso destino de sus jefes.

La profunda pena que en todo momento le embargaba no fue suficiente para desalentarlo. Desde el aire, en vuelos continuados, por tierra, a través de abruptos senderos, de una u otra forma no cejó en su empeño de intentar encontrarlos —vivos o muertos— resistiéndose a la idea de que sólo él, triste y pálido, había de llegar de nuevo a España, como símbolo de la que fue jornada gloriosa —el triunfo— y de la que entrafía la caída dolorosa —la tragedia—.

Desde entonces Madariaga vivió con el recuerdo de las horas aciagas. Dolor

de su corazón que no pudieron mitigar los profundos cariños de dos continentes sumidos en insondable pena.

Cuando Modesto se disponía a salir de Ciudad de México, rumbo a Veracruz, donde el jueves 13 de julio embarcaría en el Cristóbal Colón que había de conducirlo a España, llegó una información de gran importancia. En la Barra de Tulpico, al sur de la frontera, había sido encontrada una cámara de avión —como ya hemos dicho— presumiblemente del Cuatro Vientos.

Se dio orden de que Madariaga aplazara su salida, con objeto de que pudiera reconocer la pieza hallada y diera su opinión de si podía pertenecer o no al avión. Una vez reconocida y realizadas consultas técnicas a Madrid, se declara la cámara como perteneciente al avión siniestrado.

Nuevamente el gobierno mexicano intentó por todos los medios localizar los restos del avión. Una escuadrilla de aviones y numerosas embarcaciones recorrieron toda la costa. Una nueva búsqueda que resultó inútil. Los restos del Cuatro Vientos no aparecieron y por tanto Barberán y Collar continuaban sumidos en el misterio.

Madariaga, descorazonado y pensando que el mar era la tumba de sus jefes, organizó su regreso a España. A partir de este momento, la estrella de Modesto Madariaga se fue apagando, y muy pronto la mala suerte se ensañó con nuestro hombre. Los dos años anteriores a la Guerra Civil los pasó ejerciendo su actividad profesional en la Escuadrilla de Experimentación en Cuatro Vientos. En esta unidad le tenían en gran aprecio por su trabajo y seriedad.

Por otro lado Madariaga, sin ser activista, había tomado parte en actos de Falange Española desde octubre de 1934 y en actividades de derechas y a favor del Ejército. Al ser asesinado su hermano Dimas, diputado por Acción Popular dentro de CEDA en Madrid, en julio de 1936 y producirse la persecución de su familia, la única protección y custodia con que contaban era la que pudiera proporcionarles Modesto. Así, cuando el 18 de julio de 1936 España quedó dividida en dos bandos de imposible reconciliación, también en el aeródromo de Cuatro Vientos hubo división de voluntades a la hora de sumarse o no al alzamiento de las tropas de Marruecos. En esa época, Madariaga se encontraba destinado en las oficinas de la Sección de Motores del Parque Central de Cuatro Vientos.

Por sus ideas, intentó cooperar en la medida de sus fuerzas en el Alzamiento Nacional y, de acuerdo con el teniente coronel José María Martínez de Velas-



16

co, esperaba la orden de intervenir. Intentó incorporarse al interior del aeródromo de Getafe (Madrid), pero no lo consiguió, teniendo que colaborar involuntariamente en los sucesos de Cuatro Vientos de los primeros días de la Guerra Civil. Estuvo detenido en el cuartel de Pontejos y escondido en casa de su hermana. Posteriormente, por temor a represalias a su familia, decidió presentarse en el pabellón de suboficiales de Cuatro Vientos. Desde ese momento permaneció instruyendo Milicias en el Sindicato Nacional Ferroviario de Madrid. Cuando fue movilizado, el tres de agosto, se alistó en el Batallón de Aviación formado para combatir en el frente de Peguerinos (Sierra de Madrid), donde se le dio el mando de una Sección e incluso ejerció como jefe de una Compañía como capitán provisional al ser abatido su jefe.

Regresó a Madrid por orden de la Jefatura de Aviación, pasando a la Escuadrilla Y-2 en octubre de 1936 y al mes siguiente, al Grupo de Hidros de Los Alcázares (Murcia). Desde febrero de 1937 hasta junio del mismo año, estuvo a las órdenes directas del Estado Mayor de Valencia. Actuó en dicha ciudad, así como en Barcelona y Rosas, con un Dornier Wal realizando misiones de enlace entre el Estado Mayor y la base de Mahón. Simultáneamente participaba en misiones de vigilancia de costas, de defensa antisubmarina de la Escuadra republicana y de protección de barcos mercantes.

Desde mediados de junio de 1937 hasta la finalización de la guerra permaneció destinado en el Grupo de Hidros de Los Alcázares, ejerciendo como mecánico con plaza aérea y participando en numerosas operaciones de su unidad.

La vida familiar de Modesto se truncó cuando comenzó la guerra civil de 1936, pues el hijo de Modesto, que a la sazón tenía 14 meses, marchó con su madre a San Sebastián donde Modesto pensaba reunirse con ellos para pasar las vacaciones, pero cuando estalló el Alzamiento Modesto tuvo que permanecer en Madrid mientras su familia estaba en el norte.

Al terminar la guerra era teniente mecánico y responsable del Comité del Socorro Rojo en Los Alcázares. Había ascendido a brigada, alférez y teniente por corrimiento de escala. A finalizar la contienda fue detenido y juzgado el 27 de agosto de 1939 por un Consejo de Guerra en San Javier.

A pesar de los numerosos certificados aportados por sus jefes, compañeros y amigos de antes de la guerra, fue condenado. Recordemos algunos de los in-

Llegada del Cuatro Vientos.



formes aportados en su defensa: mayo de 1939, el jefe del Servicio de Ordenación e Investigación de Camisas Viejas de la Jefatura Provincial de Madrid certificaba que Modesto Madariaga era persona afecta al Movimiento Nacional; asimismo, el sargento habilitado del Servicio de Automovilismo del Ejército del Centro hace constar que Madariaga ha sido persona de orden, ideología derechista y amante de la religión católica, habiendo estado perseguido como hermano de Dimas.

El comandante Bazán, su antiguo jefe en la Escuadrilla de Experimentación, certificó que Madariaga, que llevaba el Servicio de Información de la

Unidad, era persona comprometida con el Movimiento y que su conducta era la de un militar que llevaba con honor el uniforme.

Respecto a sus ideas religiosas, el párroco de Nuestra Señora de Covadonga de Piedralaves informó que, desde hacía 10 años conocía a Modesto, a su madre y demás familia y que, no solo siempre había observado buena conducta moral y religiosa, sino que tomó parte activa en la defensa y vigilancia de los templos cuando se iniciaron la quema de iglesias y conventos.

También el magistrado del Tribunal Supremo y presidente de la Comisión



sobre ilegitimidad de los Poderes actuantes el 18 de julio, informó que el sargento mecánico Modesto Madariaga acompañó con mucha frecuencia a su hermano Dimas en sus numerosos mítines por la provincia de Toledo, manteniendo, por lo menos hasta el 18 de julio de 1936, ideas de derecha y orden.

Por último, el alcalde de Corral de Almaguer, Julián García, en junio de 1937 certificó que Modesto era católico y eminentemente derechista con anterioridad a la iniciación del Movimiento Nacional, siendo, por lo tanto, afecto y gran entusiasta de la Causa Nacional.

No obstante, en el Consejo de Guerra celebrado en agosto de 1939, se sentenció que el procesado, Modesto Madariaga, sargento mecánico de Aviación al producirse el Alzamiento Nacional, fuera condenado, por adhesión a la rebelión, a la pena de treinta años de reclusión mayor con la accesoria de interdicción civil e inhabilitación absoluta durante el tiempo de la condena, y pérdida del empleo militar.

En marzo de 1940, se le conmuta la pena de treinta años por la de catorce años, ocho meses y un día de reclusión menor, con las accesorias de pérdida de empleo e inhabilitación durante la condena, que cumplió en la Prisión Mili-

tar de Totana, Castillo de Galeras de Cartagena, Los Alcázares y Alcalá de Henares.

En junio de 1943 le fue concedida la libertad atenuada y fijó su residencia en Lasarte (Guipúzcoa), donde vivía su esposa, hijo y familiares. En octubre de ese mismo año, se le concedió la libertad condicional.

Durante su permanencia en esta ciudad trabajó en una fábrica de juguetes en Arsuaga y, más tarde, en la de contadores eléctricos Luzuriaga en la misma localidad.

Ramón Arrié Bengoechea de la empresa Río Cuarto 2.000, le contrató, en mayo de 1948, en el pueblo de Berasategui (Buenos Aires) para su factoría de Argentina. Como este trabajo le suponía una mejora considerable de salario y un porvenir halagüeño para su familia, solicitó el oportuno permiso y pasaporte, que le fue denegado. Al no querer escapar, solicitó el indulto, que le fue concedido en julio de 1948. En febrero del año siguiente marchó solo a Argentina donde, nueve meses más tarde se le unen su mujer y su hijo.

En las lejanas tierras argentinas continuó su actividad laboral durante 26 años como experto mecánico, supervisor de mecánica, hasta su jubilación.

Falleció en junio de 1974, de cáncer hepático. Está enterrado en el Cementerio del Partido de Quilmea la Ezpeleta (Buenos Aires). Terminó sus días con la ilusión de volver a México y pasar allí una larga temporada. Siempre llevó en su corazón a ese país, al que quería regresar para despedirse a su manera de sus dos compañeros desaparecidos y luego volver a España. Pero sus propósitos no pudieron llevarse a cabo.

Esta es la vida de un hombre que, a decir de los que le conocieron, era abierto a sus compañeros, encarnación del espíritu aventurero de la época, alegre y despreocupado. La rectitud de sus actuaciones, su grado de exigencia en las cuestiones relativas al servicio y la responsabilidad marcaron su trayectoria humana. Era por encima de todo un mecánico a carta cabal.

Podemos añadir que Modesto siempre puso de manifiesto el profundo conocimiento de su profesión y el más exacto cumplimiento de sus obligaciones. Verdaderamente, por sus cualidades, formación y responsabilidad, Mariano Barberán, Joaquín Collar y Modesto Madariaga, formaron un equipo digno de la hazaña y la leyenda que han legado a la posteridad.