



## *Cuando La Cierva no había inventado el autogiro*

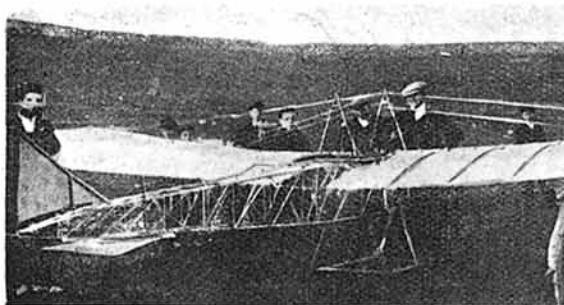


La escena, cualquiera os la podéis representar. Alrededores de Madrid, del Madrid de 1910. Altos del Hipódromo. Un muchacho ensaya cometa tras cometa, con entusiasmo y paciencia inextinguibles. Es el hijo de La Cierva... Ya entendéis, del político. Un hijo que no ha sabido, por cierto, parecerse al padre, en punto a devociones. No políticas ni Congresos, sino el ancho cielo, le atrae. No "Diarios de Sesiones" ni parlamentarias retóricas, sino una cadena de nombres donde forman Langley, Maxim, Ader, Chanute, Lilienthal, y "last, but not least", los Wright. Se dice que éstos han logrado, al fin, volar, en diciembre de 1903; ¡vaya usted a saber!; las cosas de América, ¡son tan poco dignas de crédito! Pero Juanito La Cierva sí que las cree, y lanza, por eso, sus cometas, sus modelos, al alto cielo del Madrid de 1910.

Años adelante, él mismo recordará esos días en su libro "Alas del mañana". Es un puro goce volver de su mano a aquel juvenil triunvirato de investigadores; a aquellos primeros vuelos, a cuatro o cinco pies de altura; a los percances, tan cuidadosamente escondidos después a la familia, como la terrorífica caída del hermano del inventor; a las satisfacciones que debió producir aquel primer aeroplano salido de las manos de unos muchachos españoles. Por entonces andaba por Madrid, vendiendo accesorios de

automóvil y bicicleta, un cierto Jean Mauvais, piloto civil francés, el cual, de cuando en cuando, daba alguna que otra exhibición de vuelo en un modelo "Sommer", del que nunca agotaba las alabanzas. Y quiso la providencia que en una de esas demostraciones, y a lo que parece sin culpa del piloto, y sí del público, y de las naturales servidumbres de todo aeroplano, resultasen muertos varios de los espectadores, y el joven español, aspirante a inventor, se pusiera en camino de serlo realmente.

Es éste el momento que me importa fijar aquí para vuestra consideración. Cualquiera, ante un camino cuyos primeros obstáculos han sido superados, se siente naturalmente inclinado a seguirlo ciegamente hacia adelante, sin más preguntar. Es bueno que así sea, puesto que de otra manera difícilmente se conseguirían conquistas verdaderas, sea para la geografía, sea para la ciencia. Pero es propio del escogido parar en algún momento para preguntarse si ese que sigue es el único camino y no habrá algún otro por descubrir. 1910, 1914, son años demasiados cercanos de 1903 para que el aeroplano de los Wright constituya otra cosa todavía que un armazón de hierros y palancas, un poco desarrollado; lo que seguirá siendo hasta el vigoroso empujón de la gran guerra; pero eso es lo bastante para que las gentes no vean más allá del aéro-



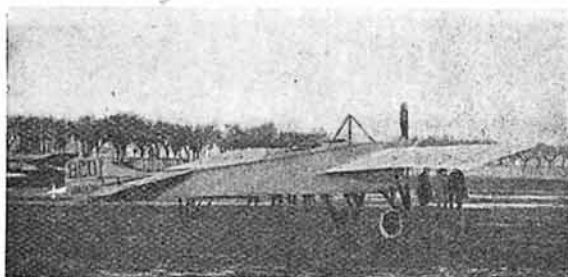
*La primera obra de La Cierva.*



*El bombardero de La Cierva.*  
(De *Wings of to-morrow*, por La Cierva.)



El "Cangrejo", de La Cierva.



Monoplano construido por La Cierva.  
(De *Wings of to-morrow*, por La Cierva.)

plano. Por éste, y sólo por éste, ha de lograrse la conquista del aire. Sólo que, ¿no se dijo lo mismo del globo? ¿Y del dirigible? En la "Histoire des idées aéronautiques avant Montgolfier", Jules Duhem escribe: "El estado actual de la navegación en el espacio está todavía tan alejado de la perfección, que no hay, por así decir, ideas antiguas, sin exceptuar las más extrañas, que no estén sujetas a ser de nuevo adoptadas por los investigadores". Lo que sucedió con el globo—insiste—, ¿no podrá suceder idénticamente con el aeroplano?

La Cierva construyó aeroplanos. Aquel "Cangrejo", cuyas alas se fabricaron con la madera de un mostrador de taberna; el enorme trimotor bombardero, con el que, después, quiso concurrir al concurso convocado por el Gobierno español; pero nunca le abandonó la conciencia de la esencial debilidad de aquello que él mismo fabricaba. El accidente en que su bombardero quedó destruido, no hizo sino sacar a luz, avasalladoramente, esa conciencia. Aquel espléndido aparato se había estrellado a causa de unas limitaciones congénitas a todo aeroplano. ¿No sería la aviación, como Bouché y Dollfus han dicho, la prisionera de una fórmula demasiado imperfecta? Y entonces, ¿por qué no volver atrás y buscar otro camino? Y en efecto, "fué por un retorno a los primeros principios—ha escrito Don Rose—como el autogiro fué descubierto y desenvuelto". También, ¿por qué no?, por un retorno al común sentir de las gentes. Cuando aquel General, en trance de recibir su bautismo del aire, recomendó al estupefacto piloto que volara despacio y cerca del suelo, ignoraba lo que era la aviación, desde luego; pero, ¿no estaba esencialmente en

lo cierto? Sin duda, volar alto y de prisa era la seguridad, tratándose de aeroplanos; mas, ¿no indicaba ya eso una tara congénita? ¿Por qué no tantear el camino hacia un aparato capaz de volar lento, y bajo, y de aterrizar en cualquier lugar?

Permitidme que aquí me detenga y ponga punto final. En el umbral de la historia maravillosa, que, casi por los mismos pasos que la del aeroplano, conduce desde el primer vuelo en autogiro, el 9 de enero de 1923, hasta el paso del Canal, y desde éste, a la aceptación universal del invento. Ahora, cuando los restos mortales de La Cierva han vuelto a nosotros, quiero presentaros al joven ingeniero, que, sin saber aún a ciencia cierta lo que iba a descubrir, se sentía insatisfecho, cuando planeaba su entrañable "Cangrejo", de aquello mismo que estaba planeando. Esa insatisfacción es la rueda que mueve el progreso. Son tantas las posibilidades de la ciencia, que resulta miope ver en una solución la solución de todo y para siempre. Como luego se escribiría: el aeroplano es uno de los tipos posibles entre los más pesados que el aire, pero no es el único, ni necesariamente el mejor. Puede ser que haya otros. En sospecharlo, radica la inicial gloria de La Cierva.

Sólo que, para sospecharlo, no bastan cálculos. "El deseo de volar engendró verdaderamente el hecho. Porque los hombres querían alas, descubrieron al fin cómo hacerlas y usarlas." Esto lo escribió el propio inventor. No, no son tan inútiles los sueños. Ellos avivan la lumbre del querer; esa chispa del genio a la que tantos aspiran y que a tan pocos se otorga. Como a Juan de la Cierva.