

EL MUNDO en 1933

JOSE MARIA GARCIA ESCUDERO, General de Aviación

El pasado año de 1983 en el mes de junio, se cumplieron cincuenta años del vuelo de Barberán y Collar, desde Sevilla a Méjico, a bordo del "Cuatro Vientos". Fue éste el último de los grandes vuelos de la Aviación Militar Española y, por su perfección técnica y también por su trágico fin, selló con sangre y gloria una época heroica de la historia de nuestra Aeronáutica.

Con este motivo se celebró, entre otros actos, un ciclo de conferencias en el Centro Cultural del CONDE DUQUE de Madrid. Abrió este ciclo el Consejero Togado del Aire, José María García Escudero, trazando con el tema "El mundo en 1933" una magistral ambientación del escenario histórico mundial y nacional en que tuvo lugar ese vuelo. Por su interés, reproducimos su texto íntegro a continuación.

El 10 de junio de 1933 los periódicos españoles (tomemos como referencia "El Debate") daban como primera noticia a toda plana la crisis política: Azaña había presentado la dimisión y el presidente de la República acababa de encargarse de la formación de nuevo gobierno a don Manuel Besteiro. Sólo en una de las páginas interiores, el periódico daba cuenta de que dos aviadores españoles, el capitán Mariano Barberán y el teniente Joaquín Collar, estaban preparados en el aeródromo de Tablada para el gran vuelo a Cuba y Méjico que esperaban iniciar de madrugada en su aparato "Cuatro Vientos".

Al día siguiente, 11, "El Debate" informa que los aviadores despegaron a las 4,45 sin dificultad y con buen tiempo. El periódico añadía que entre las numerosas manifestaciones de estímulo que recibieron figuraba el sobre con dos estampas, una de la Virgen del Cobre, patrona de Cuba, y de la Virgen de Guadalupe, patrona de Méjico. Pero la primera página sigue ocupándola la política. Besteiro no ha podido formar gobierno y ahora es Prieto el que va a intentarlo, pero declarando que está seguro de su fracaso; fue Azaña el que acabó formando un nuevo Gobierno al día siguiente. El periódico da gran relieve a la inauguración en Londres de la Conferencia económica mundial, aunque ninguno de sus corresponsables confía en el resultado. En la sección de última hora, el periódico comunica que Barberán y Collar, después de aterrizar en Camagüey, siguieron a La Habana, donde el recibimiento ha sido apoteósico.

Por los números de los días sucesivos nos enteramos de que los triunfadores van de fiesta en fiesta; "las mujeres abrazan en cuanto tienen ocasión para ello a los aviadores, y especialmente al señor Collar, que parece estar encantado de la vida y agradecer infinito estas demostraciones de entusiasmo". Se anuncia que desde Méjico irán a los Estados Unidos, donde el "Chicago Tribune" del 17 destaca que el vuelo ha puesto a prueba "los mejores recursos de la aviación y el arte de volar, la pericia del piloto y del observador y la fuerza y la armonía de la mecánica. El vuelo bizarro de Barberán y Collar hará que el mundo dirija su atención hacia la aviación española".

El 20 salieron de La Habana hacia Méjico. El periódico comunica el 21 que no han llegado. El 22, a toda plana, anuncia que un grupo de indios ha encontrado el "Cuatro Vientos" en un barranco, cerca de Puebla; Collar, muerto, y Barberán, en estado comatoso. La noticia, como muchas otras después, será rápidamente desmentida. El 23 comunica, ya siempre a toda plana, que 32 aviones y 10.000 soldados están buscando a los desaparecidos; el 24, que informes oficiales los dan por hallados en el Estado de Veracruz; Barberán, ileso, y Collar con un brazo roto; el 25 —la noticia

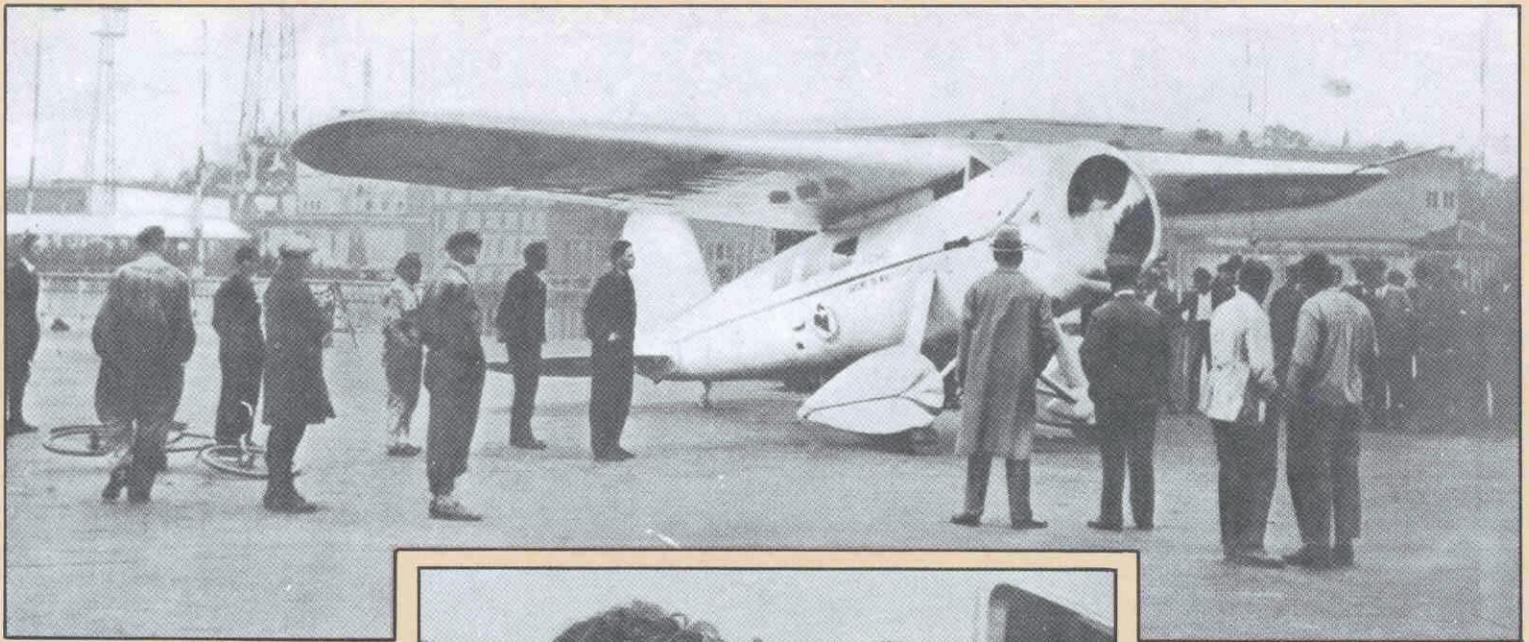
anterior ha sido desmentida— prosiguen las pesquisas; el 27, nueva noticia, oficial también, confirma que se les ha encontrado muertos junto a su aparato destrozado, en el Estado de Tabasco. El que la lanzó ha sido encarcelado, se explica al día siguiente. El 30 ya no hay noticias de primera plana, que el día 2 es ocupada por el vuelo a Norteamérica de 24 aviones italianos, al mando de Italo Balbo. Un telón impenetrable cae sobre los dos infortunados aviadores españoles.

Pero sobre su vuelo van a hablar conferenciantes más autorizados que yo; tócame, como historiador, el honroso encargo de presentar el mundo en que el acontecimiento tuvo lugar; un mundo que, precisamente en ese año, como veremos, gira sobre sí mismo, cierra una época e inaugura otra en la que aún estamos. Un cambio demasiado grande para que yo pueda hacer ni siquiera un conato de análisis y deba limitarme a poco más que evocarlo. Ténganlo ustedes, por favor, en cuenta.

* * * * *

Para empezar, retrocedamos algo más. Ustedes recordarán sin duda la apuesta que Mr. Fogg, hizo en el "Reform Club" de Londres, y relató Julio Verne en una de sus obras más populares: "La vuelta al mundo en 80 días". Lo que quizá ustedes no recuerden es que la apuesta empezó versando sobre la magnitud de la tierra. Sostenía Mr. Fogg que la tierra se había achicado, puesto que se le podía dar la vuelta en diez veces menos tiempo que cien años atrás, y para demostrarlo, lo hizo, arriesgando en la prueba toda su fortuna, encontrándose de paso a una princesa india a la que salvó de la muerte y sobrándole incluso un día que empleó en conseguir la mano de la princesa antes de embolsarse el dinero de la apuesta. El excéntrico inglés se salió con la suya y demostró que la tierra se había hecho más chica, puesto que los tres años que para circunvalarla necesitó Elcano se habían reducido a menos de tres meses; lo cual quiere decir que, si para representar el tamaño del planeta en tiempos del marino español hubiésemos escogido una naranja, en los del "gentleman" británico habría que reducirla al tamaño de un grano de uva.

¿Y a qué tendríamos que reducirla ahora, se preguntarán ustedes, si tenemos en cuenta que en 1870, época del viaje de Fogg, el vapor como medio de propulsión sólo tenía medio siglo de vida y después vendrían el motor de explosión y éste nos traería el auto y el avión y éstos serían solamente el principio? Nos enternece la descripción que Michelet hace de su viaje desde Londres a Liverpool exactamente en la mitad del siglo: "50 leguas en 4 horas. Nadie puede dar idea de la aterradora velocidad con que se desen-



En 1931, los aviadores Willy Post y Harold Gatty habían dado la vuelta al mundo en vuelo, empleando en ello ocho días. Era la segunda vez que se lograba. La primera fue en 1924 y se tardó seis meses en completarla.

vuelve, como un cuento de hadas, ese sorprendente panorama. No corremos, volamos...". No corrió, sino, según eso, voló Mr. Fogg cuando, en vez de diligencias, se subía al ferrocarril, y despreciaba los románticos veleeros por los humeantes barcos de vapor; pero cuando en 1931 Willy Post y Harold Gatty repitieron la hazaña de dar la vuelta al mundo, y esta vez volando verdaderamente, les bastaron 8 días; lo que no es nada, naturalmente, visto medio siglo después. Si volviésemos a nuestras representaciones frutales, en vez de la naranja y de la uva tendríamos que escoger una pepita de esta última o algo más pequeño todavía.

Primera característica del mundo moderno: es un mundo que se achica como consecuencia de las posibilidades crecientes de desplazarse en un tiempo cada vez menor. La humanidad que durante siglos había vivido pegada a la tierra se despegaba de ella y empieza a sentirse dueña del planeta que ya puede abarcar, como esos aviones que en unos segundos anulan distancias que desde la superficie parecían sin fin. El espacio y el tiempo con él empiezan a ser vencidos.

* * * * *

Hay otro proceso simultáneo aún más espectacular y es la posibilidad del mutuo conocimiento a través del telégrafo y del teléfono, que van a envolver el planeta en una tupida malla: "el sistema sanguíneo de la humanidad", se la llamará. Esa red se superpone a la que forman ya las líneas férreas tendidas a través de los continentes, a los que por otra parte los cables transoceánicos enlazan bajo el mar. Y ni siquiera hará falta la materialidad del cable o del hilo telegráfico o telefónico cuando con el nuevo siglo aparezca la comunicación inalámbrica. Hasta este momento el gran medio suministrador de información simultánea a las masas ha sido la prensa. Gracias a ella se ha realizado la que Ortega llama "mundialización de la noticia", con lo que quiere decir que ya el contenido de la vida de cada hombre es todo el planeta; y recuerda de qué manera los sevillanos pudieron seguir hora por hora en sus periódicos lo que estaba pasando a unos hombres junto al polo; es decir —resume con su énfasis característico—, "que sobre el fondo ardiente de la campaña bética pasaban témpanos a la deriva". Pero cuando aparece la radio, será ésta la que se convierta en el gran medio colectivo de información. Se sabe en el acto lo que está

pasando en el último rincón del mundo sin necesidad de estar allí. Muy pronto, ese mismo se podrá ver: es el cine. Algo después, se podrá ver y oír mientras se está produciendo: es la televisión, o sea la realización suprema de la ubicuidad: estar simultáneamente en todas partes. Si fuésemos a expresar gráficamente el achicamiento del mundo y el acercamiento de quienes lo habitan como hicimos con la naranja,

el grano de uva y su pepita, ¿a qué partícula casi imperceptible no tendríamos que recurrir?

Volvamos a los tiempos de Julio Verne. Aún no hay petróleo ni electricidad; ni aviones, ni televisión, ni satélites artificiales, ni se ha llegado hasta la luna más que con la imaginación del novelista; la mayor parte del camino que luego hemos seguido estaba todavía por recorrer; pero se sabía con toda la certeza asequible a los humanos que ese camino iba a ser recorrido; que no había más que dejar rodar las cosas para que el progreso siguiera adelante y este progreso trajera automáticamente el bienestar general, en conclusión, se tenía el convencimiento de que la humanidad había llegado al principio de su plenitud. Ahora bien; etapas nutridas por esta convicción ha habido muy pocas en la historia: una fue la de Augusto; otra, quizá, la sociedad cristiana del siglo XIII; la última fue desde luego la que acabo de evocar.

Verdad es que salta a la vista la contradicción entre ese mundo que el progreso unifica, esos hombres a los que acerca, y las soberanías nacionales o imperiales que todavía los separan; pero un poderoso aliento cordial, un viento de fraternidad, el gran credo laico de la época, se superpone a las fronteras. Así sucede que las guerras son locales y nunca de exterminio, que se elaboran códigos que las humanizan y las barreras aduaneras son poco más que un accidente de color en el paisaje, el tiempo feliz, que otro pensador de la época, Guillermo Ferrero, evoca con palabras ardientes! : "gracias a su maravilloso equilibrio, los cien años que van desde Waterloo hasta el Marne son un momento único de la historia, la única época en la que una parte de la humanidad ha podido gozar de orden y de libertad, acompañar la fuerza con la dulzura y la sabiduría". La Exposición universal de París fue en 1900 la cumbre de esa plenitud; el gran momento de un largo período que por muy poderosas razones, como se ve, y no sólo por el pícaro alocamiento del can-can y los dibujos de Toulouse-Lautrec, ha quedado en la historia como "la belle époque".

El mazazo brutal, la súbita y profunda desilusión que hizo añicos el bruñido espejo, en que la humanidad se contemplaba y se encontraba hermosa, fue la primera guerra mundial. Con ella se acabó verdaderamente el siglo XIX, que alguna vez fue llamado "estúpido" y hoy evocamos como un cálido reflejo de humanidad desde la perspectiva de este siglo XX, frío como el centelleo de una navaja: el siglo de las dos guerras mundiales y los grandes genocidios. Ocurre que los más grandes avances técnicos corresponden a este siglo; hasta el gran salto hacia las estrellas, en él se ha dado; pero así como a Macbeth le era imposible borrar la sangre de sus manos, nada ha podido suprimir la huella indeleble de la tremenda matanza de cuatro años, reproducida, multiplicada y acrecentada después, ni la revelación, grabada ya a fuego en el subconsciente de la humanidad, de que el hombre, así como puede elevarse hasta lo más alto, es la única fuerza capaz de precipitarse hasta el fondo de su propia destrucción.

Asistiremos, no obstante, después de la tragedia, al intento de resucitar el pasado sin más retoques que los imprescindibles. "No hay duda —escribe en 1918 el general Smuts— de que el hombre está avanzando de nuevo... La gran caravana de la humanidad está otra vez en marcha". Sólo habrá cambiado el nombre del guardián: si antes había "pax británica", ahora será "pax americana"; si antes asistía al guardián, como dócil coro, el concierto de las potencias ahora tendremos una Sociedad de Naciones para conseguir, según declara, que la guerra pasada sea verdaderamente la última de las guerras, pero además —esto no se dice— para que la paz de los vencedores sea inmovible.

Al amparo de esas falsas seguridades, se desarrollará la frenética imitación de la "belle époque" que fueron "los felices veinte", o —con mayor exactitud— los locos años veinte; porque loco es el que baila junto al abismo sin querer darse cuenta de él.

Años veinte se llamaban y veinte años escasos duraron. No dieron para más. La paz anterior se fundaba en el consenso del mundo occidental, prácticamente sin réplica; la precaria paz de los años 20 se apoya en el más reducido consenso de los vencedores, contra el que se concitarán las siguientes reacciones:

En primer lugar, la del que hoy llamamos "tercer mundo". Com-

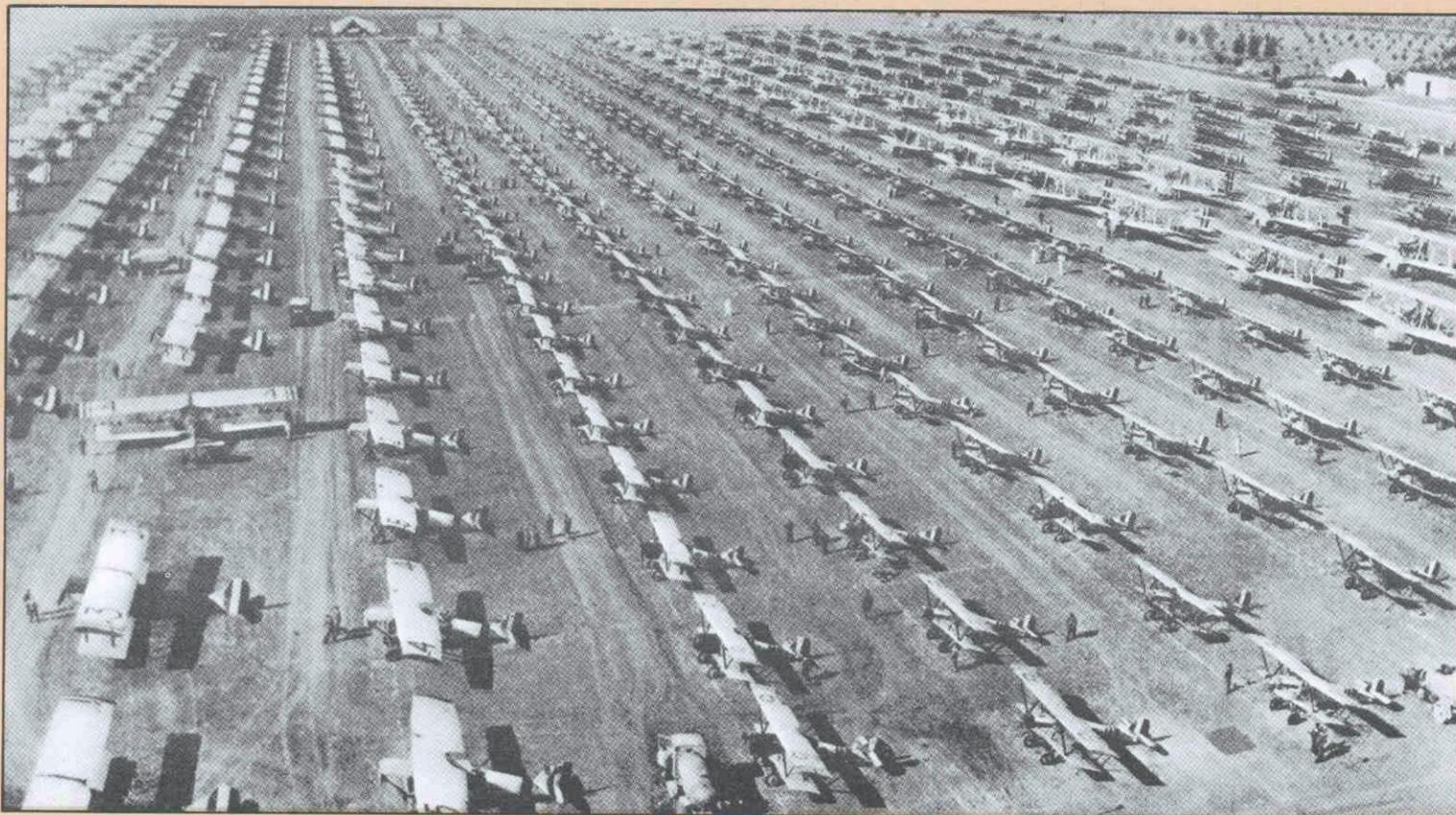
pare la sensación de plenitud histórica del siglo XIX con la del tiempo de Augusto; pero en éste, bajo los mármoles resplandecientes estaban las sombrías ergástulas de los esclavos; este dolor era el precio de aquella gloria. ¿No llenaban una función análoga respecto a Occidente las ergástulas del mundo colonial, abastecedor de primeras materias y de mano de obra barata, para el mayor confort de la raza blanca? Pues ese mundo, ahora, se rebela. La victoria del Japón sobre Rusia, en 1903, fue una llamada de atención; en 1933, Spengler cierra su libro "Años decisivos" con un capítulo sobre "la revolución mundial de color".

Puede llegar a aliarse, advierte, con la otra gran amenaza que es la revolución mundial blanca, es decir, la proletaria, que al salir de la primera guerra mundial ha encarnado en un imperialismo puesto —o así parece— a su servicio: la Unión Soviética. Mientras el socialismo se integra en el mundo occidental como un acento o una corrección, nunca como una sustitución, el comunismo se fortalece a lo largo del período de entreguerras, como la mayor amenaza al flanco de Occidente.

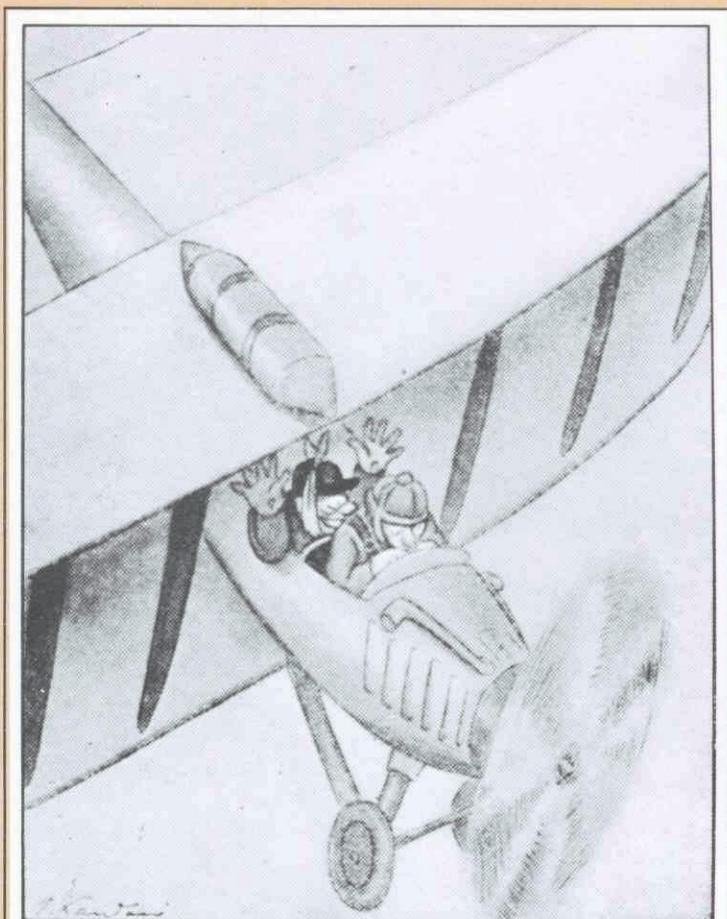
Pero la amenaza inmediata brota dentro del Occidente mismo y la representan los fascismos, que nacen y se desenvuelven en parte como una reacción contra las injustas condiciones de paz, en parte para detener al comunismo más eficazmente que las democracias, en parte por el convencimiento de que éstas no han sido capaces de impedir su propio hundimiento económico; y me estoy refiriendo al nuevo mazazo, la segunda catástrofe que, después de la guerra del 14, va a descargar sobre Occidente; la crisis del 29; la gran depresión.

Estamos ya, prácticamente, dentro del mundo de 1933, aunque, naturalmente —de ahí la disgresión anterior—, sólo pueda ser comprendido conociendo cuanto le antecedió e incluso lo que le siguió. Si recordamos lo que ha sido la crisis del petróleo en los años 70 después de la bonanza de los 60, podremos hacernos una idea —leve— del caos que se desencadenó el 24 de octubre de 1929 en la bolsa de Nueva York y se corrió a todo el mundo como un reguero de pólvora o como una fila de fichas de dominó cuando se empuja la primera.

La incapacidad de la libertad para resolver los problemas de las



En los años treinta, en plena crisis económica, los días de la paz mundial estaban contados. En la foto una concentración de aviones italianos para las grandes maniobras aéreas de agosto de 1931.



A TRES MIL METROS

—; Parece mentira, hombre! Véame a mí, tan tranquilo, y es la primera vez que vuelo...
 —Es que yo vuelo con un debutante y lo sé.
 ; Pero usted viaja con otro debutante y no lo sabe!

En aquellos días el hecho de volar era aún una novedad. Los humoristas gráficos de la época lo reflejaban en sus chistes.

naciones y la panacea de la autoridad omímoda fueron dogmas que se propagaron con fuerza incontenible.

Se trataba, por supuesto, de la falsa solución, puesto que allí donde lo que estaban sobrando eran las rivalidades nacionales, lo que se pretendía era precisamente potenciarlas; exactamente lo contrario de lo que hacía falta; pero ésta era la fórmula simple al alcance de todos. Desde 1922 había fascismo en Italia, pero el 30 de enero de 1933 Hitler es nombrado canciller del Reich e investido el 24 de marzo de todos los poderes; con fórmulas más templadas, pero que en definitiva están dentro de la misma onda, el canciller Dollfuss modifica la Constitución austríaca y el Estado corporativo es también implantado en el Portugal de Salazar. Bajo el mando férreo de Stalin, Rusia inicia su segundo plan quinquenal. ¿Y a qué otra meta sino la estatificadora se dirige Roosevelt, elegido presidente de los Estados Unidos el 4 de marzo, cada uno de cuyos pasos aplastará un dogma del inhibicionismo liberal anterior? La exaltación del Estado se encuentra en todas las cabezas y a ella se vuelven las masas que en otro tiempo pedían libertad. Ortega, a quien hay que volver como al pensador por excelencia de esos años, sugiere que, así como la debilidad de los republicanos fue la verdadera fuerza de César, la fuerza de las camisas fascistas estaba en lo que llama el descamisamiento político, es decir, en el escepticismo de los liberales; pero algo más que la flaqueza del contrario había en la nueva fe.

* * * * *

Lo grave es que ese clamor por la autoridad lleva envuelta la guerra. En 1933 los ejércitos mundiales suman 7 millones de

hombres, las flotas totalizan 3 millones de toneladas y las fuerzas aéreas 14.000 aparatos; sólo cinco años después serán 50.000. Pero es más importante la diferencia cualitativa, entre los presuntos beligerantes. El historiador británico Edward Hallett Carr observa que, igual que en la política y en la economía, también en el campo militar los vencedores de 1918 siguen anclados en el pasado. Pienzan con las armas y la estrategia del siglo XIX. En la conferencia del desarme, por ejemplo, es patente la obsesión de Gran Bretaña contra las innovaciones del siglo XX. "Tanto le repugna reconocer las potencialidades del arma aérea —escribe Carr— que en cierto momento quedó relegada al séptimo puesto mundial como potencia aérea". Al parecer, eso no importaba a los ingleses mientras conservasen la supremacía en el mar. Pero Francia es todavía más retrógrada. Las dos memorias francesas sobre la seguridad presentadas a la Conferencia de la Paz en 1919, al tratar de los transportes militares sólo tienen en cuenta el ferrocarril; ni mención hacen del poder aéreo. A lo más que Francia llegó fue a escavar la línea Maginot, convencida de que la guerra de trincheras del 14 seguirá siendo la guerra futura. Naturalmente, la segunda guerra mundial fue completamente diferente, pero tanta miopía en los vencedores de la primera sólo sirvió para envalentonar a quienes ya no veían más solución que la violenta para romper el muro del "statu quo" y también en ese campo, como en el político, tenían la iniciativa y la novedad.

En 1925 Ortega escribe su ensayo sobre la interpretación bélica de la historia. Es la propia del siglo XX, dice, así como la interpretación económica fue la del XIX. En 1933 Oswald Spengler publica, como, anticipé, "Años decisivos". Era el autor de la famosa "Decadencia de Occidente", cuyo primer tomo apareció en 1918. Pero en "Años decisivos" no se habla ya de decadencia. Toda la obra es un clarinazo al renacer del espíritu guerrero, prusiano, y ello en todas partes, no sólo en Alemania. "Aquella cuya espada logre la victoria será señor del mundo. Ahí están los dados del tremendo juego. ¿Quién se atreve a echarlos?" Son las palabras finales del libro.

* * * * *

Los dados fueron echados como sabemos, y con el resultado que conocemos también. Tampoco ignoramos lo que ha seguido: la doble explosión de la técnica y de la ciencia, que ha dejado en nada los progresos anteriores (¿queda en pie algún principio científico de los de hace un siglo?) y abre la puerta de un porvenir, que ya tocamos, en que el mismo dominio de la naturaleza es superado y en realidad se trata de crear un mundo nuevo —el mundo de las máquinas inteligentes— al servicio del hombre. Estamos en lo que hace unos pocos decenios era simple ciencia-ficción, pero también estamos más lejos que nunca del sentimiento de plenitud histórica perdido.

¿Podemos esperar que el desarrollo técnico devuelva a los hombres el perdido sentido de su unidad? La salida al espacio exterior, que nos ha permitido contemplar la tierra desde fuera como nuestro entrañable planeta azul flotando en la negrura del universo, ¿no puede ser el paso decisivo hacia la vieja utopía del gobierno mundial? Cuando se firman convenios para impedir que una potencia cualquiera ocupe en nombre propio los astros, porque éstos pertenecen a la humanidad, ¿cuánto tiempo se tardará en proyectar esa mentalidad hacia las anacrónicas compartimentaciones de nuestro mundo? Más cerca estamos ya de una conciencia planetaria que en toda la historia. Si la explicación de nuestras desgracias es que la línea del desarrollo técnico y la del desarrollo político han ido independientes y por rumbos divergentes, y por esto el mundo no tiene la política de su técnica y, mientras ésta lo quiere unido, el mundo se mantiene dividido, ¿no puede resultar que el colosal fortalecimiento de la primera acabe predominando sobre la segunda, preparando el campo a la vuelta del espíritu como la unidad de Roma se lo preparó a la fe que dio nueva vida al mundo

antiguo? Pero dejemos estas preguntas sin contestar y volvamos a 1933.

* * * * *

Fue, como anticipé, el año crucial: el final de la gran ilusión de los años veinte y el principio de otros tiempos, cuando las sombras del inminente conflicto bélico se adensan, pero los últimos rayos de la fe anterior bañan aún cálidamente proezas como la que conmemoramos hoy.

Volvamos atrás: a la romántica pretensión de aproximar a los hombres achicando su mundo. El héroe de Julio Verne quiso conseguirlo dándole la vuelta en menos tiempo, pero héroes más reales que él lo pretendieron durante la década de los 20 surcando los aires en todas direcciones. Es la época de los grandes vuelos, con los que la humanidad toma posesión del espacio aéreo, en la que nuestra aviación tuvo un puesto de honor, y específicamente, la de los grandes vuelos sobre el Atlántico. No hacen más que continuar la tradición de los que en el siglo XV, detenido al borde del que aún llamaban "mar tenebroso", se preguntaban qué habría al otro



Ante la amenaza de una próxima conflagración se discutía las posibilidades del arma aérea. Viejos modelos de aviones evolucionan por los cielos del mundo, mientras se prepara el asombroso salto tecnológico hacia el futuro.

Secuencia de la tragedia del "Cuatro Vientos" a través de los titulares publicados por la prensa entre los días 12 de junio al 3 de julio.

"La primera tierra americana que divisamos fué la Isla Dominicana"
Barberán y Collar declaran que podían haber llegado hasta el Pábar

La carcerera "La opicarr" envió ayer cinco mil pesos a los aviadores españoles
El señor Juan Blasco envió a los aviadores españoles cinco mil pesos a través de la carcerera "La opicarr".



Constituye un Record el Vuelo de Barberán y Collar.-R. Franco
PUEDE MARCAR UNA ORIENTACION FAVORABLE AL TRAFICO COMERCIAL

En 39 Horas y 59 Minutos salvaron las 4,904 Millas que separan de Sevilla, los Pi
ESPERAN SALIR ESTA TARDE UNA CON RUMBO A EST

SE IGNORA AVIADORES
A las 8 de la Noche el Paradero de los

LAS 5.55 DE LA MAÑANA SALIO PARA MEXICO EL "CUATRO VIENTOS"
HABANA, MARTES, 20 DE JUNIO DE 1933. SANTOS SILVEIRO, PAPA Y MARIO

BARBERAN Y COLLAR LLEVAN PROVISIONES PARA OCHO DIAS
HERIDO EL CORONEL DE LA ESCUADRILLA MEXICANA CUANDO BUSCABA A LOS AVIADORES DESAPARICIDOS

No hay noticias ciertas de la suerte de los aviadores Barberán y Collar
JEFE DE LA AERONAUTICA MEXICANA DICE AL CAP. TORRES MENIER QUE NO PUEDE LOCALIZAR HOY AL "CUATRO VIENTOS"

NO HAY NOTICIA OFICIAL SOBRE LOS AVIADORES ESPAÑOLES
El Embajador de España en México asegura que ni el avión ni los tripulantes han sido hallados

CONFIRMADO ANOCHES OFICIALMENTE QUE EL "CUATRO VIENTOS" SE DESTROZO EN LA BÚSQUEDA DE BARBERAN Y COLLAR

LOCALIZADO EL CUATRO VIENTOS
VIERON CAER al "Cuatro Vientos" numerosas personas por la región del "Tonto" durante la tempestad

CONFIRMADO ANOCHES OFICIALMENTE QUE EL "CUATRO VIENTOS" SE DESTROZO EN LA BÚSQUEDA DE BARBERAN Y COLLAR

MUERTOS BARBERAN Y COLLAR
"Cuatro Vientos" El mentiroso de Balcázar ha sido indultado

CONFIRMADO ANOCHES OFICIALMENTE QUE EL "CUATRO VIENTOS" SE DESTROZO EN LA BÚSQUEDA DE BARBERAN Y COLLAR

SE PIERDEN LAS ESPERANZAS
Ya se Confía muy Poco. Se Ordena a los Aeroplanos Recesar en la Búsqueda

CONFIRMADO ANOCHES OFICIALMENTE QUE EL "CUATRO VIENTOS" SE DESTROZO EN LA BÚSQUEDA DE BARBERAN Y COLLAR

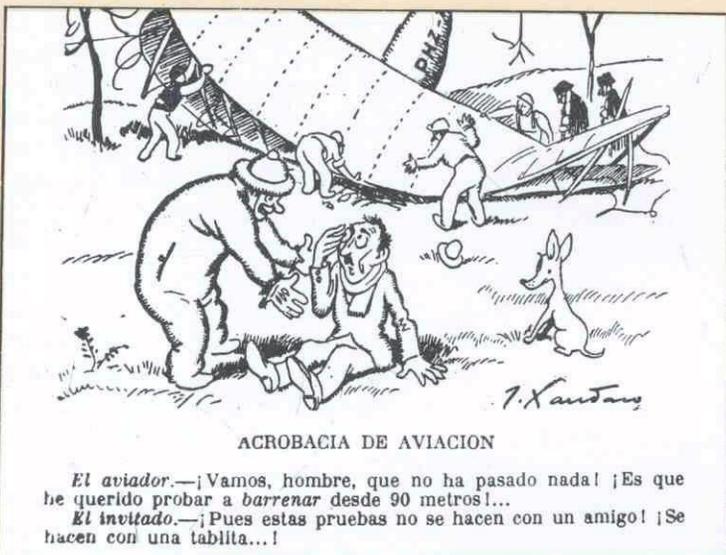
REGRESAN A SUS BASES MILITARES
de México en una tregua a la afanosa búsqueda del Cuatro Vientos

CONFIRMADO ANOCHES OFICIALMENTE QUE EL "CUATRO VIENTOS" SE DESTROZO EN LA BÚSQUEDA DE BARBERAN Y COLLAR

CONFIRMADO ANOCHES OFICIALMENTE QUE EL "CUATRO VIENTOS" SE DESTROZO EN LA BÚSQUEDA DE BARBERAN Y COLLAR

CONFIRMADO ANOCHES OFICIALMENTE QUE EL "CUATRO VIENTOS" SE DESTROZO EN LA BÚSQUEDA DE BARBERAN Y COLLAR

Fragmentos of newspaper text on the right side of the collage, including various news items and smaller headlines.



ACROBACIA DE AVIACION

El aviador.—¡Vamos, hombre, que no ha pasado nada! ¡Es que he querido probar a barrenar desde 90 metros!...
 El invitado.—¡Pues estas pruebas no se hacen con un amigo! ¡Se hacen con una tablita...!

La prensa comenzaba a ilustrar a la gente sobre el peculiar léxico aeronáutico a través del anecdotario diario.

lado, y lo poblaban de islas imaginadas, quimeras, cíclopes y sirenas, terribles peligros y abismos insondables, hasta que uno de ellos se lanzó a descubrirlo. Cuando el científico Rey Pastor escribe sobre la función de la técnica en el descubrimiento de América está señalando el alto cometido de la técnica, no sólo como forjadora de bienestar, sino, de acuerdo con su recto sentido etimológico, como desveladora de una realidad antes desconocida, y por esto creadora, enriquecedora de nuestro ser. Después que los hombres averigüen lo que hay al otro lado, se trata de acercar las dos orillas lejanas. Cuando el barco de vapor "Savannah" emplea sólo veintiséis días en lo que exigió a Colón tres veces más tiempo, América ha quedado a menos de la mitad de distancia de Europa; y seguirá aproximándose hasta que casi se confundan sus costas con las nuestras, el Nuevo Mundo con el Viejo, según prospera la dura competencia marítima por conquistar la cinta azul simbólica reservada al barco más rápido. Una carrera que, naturalmente, se cobra sus víctimas en catástrofes como la del "Titanic", el 14 de abril de 1912. Pero en los años 30 el "Rex" italiano, el "Normandie" francés, el "Bremen" alemán y el "Queen Mary" británico, hacen la travesía en menos de 5 días. El riesgo se ha trasladado al aire, donde un puñado de hombres audaces van poniendo las primicias de los vuelos regulares transoceánicos que hemos hecho luego tantas veces millones de pasajeros, sin reparar en que lo cotidiano empezó siendo sencillamente lo maravilloso.

No es cosa de que relate aquí la historia de aquél redivivo torneo caballeresco en que el "más difícil todavía" va levantando obstáculos que son uno tras otro vencidos: lo inicia el teniente Read, norteamericano, inmediatamente después de la primera guerra mundial, culmina en el vuelo famoso de Lindbergh y prácticamente lo cierran los 7.000 kilómetros de Barberán y Collar sobre el océano. Hace años, sintetizaba de esta manera la proeza el entonces capitán López Mayo en la "Revista de Aeronáutica": "40 horas de vuelo; velocidad media de 190 kilómetros por hora; navegación exacta y perfecta, sin empleo de radio ni gonio; regularidad en el vuelo y magnífico funcionamiento del motor. He aquí compendiada la enorme trascendencia de este histórico vuelo. Con él, Barberán y Collar demostraron que ya no había rutas prohibidas para la navegación aérea".

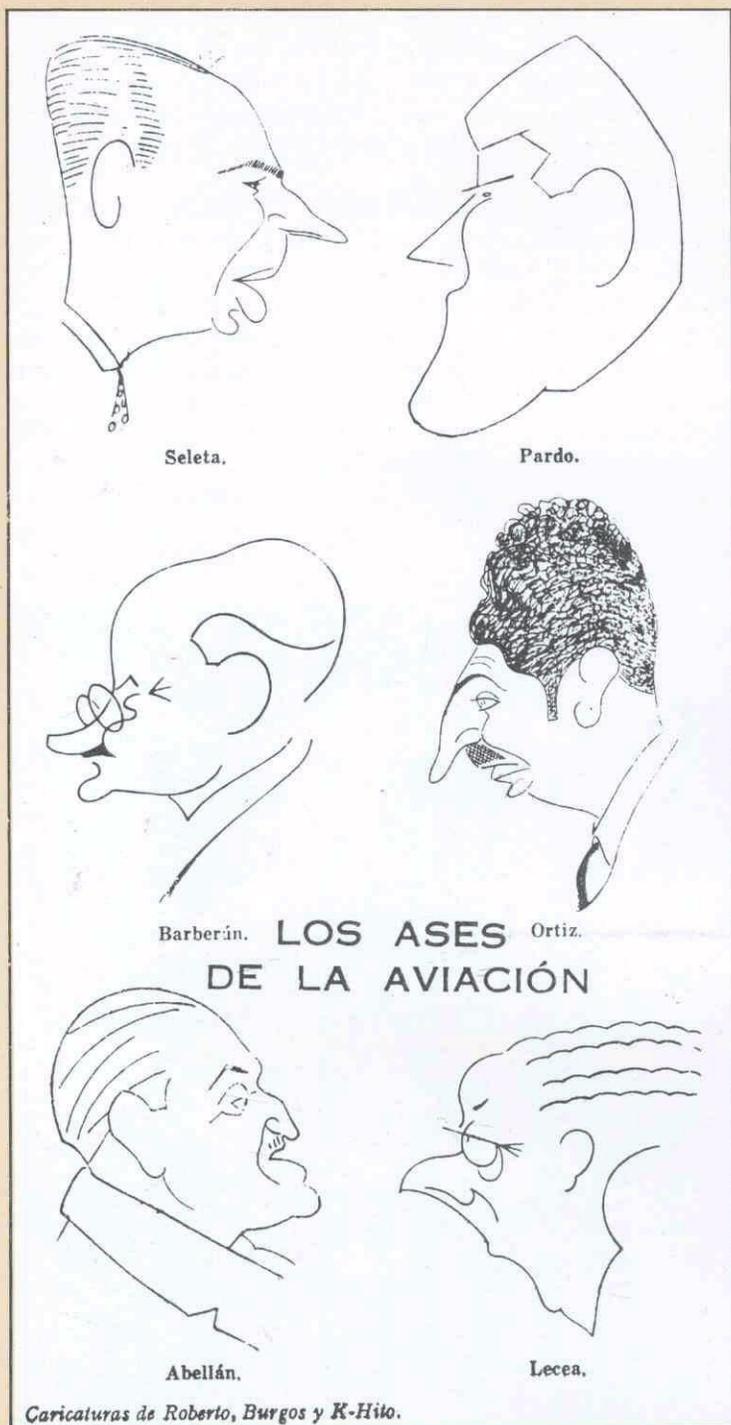
En su "Historia de la Aeronáutica Española", José Gomá Orduña, que la firmaba como coronel de aviación, destaca las cualidades excepcionales de Barberán: "no es un hombre masa", escribe. Tampoco lo fue Collar. Y viene bien a propósito de ello una última cita de Ortega. Contrapone al hombre masa y al hombre noble; pero bien entendido que no se refiere a la nobleza heredada. "El sentido propio del vocablo nobleza —explica— es esencialmente dinámico. Noble es el que sobresale entre la masa anónima

por su esfuerzo; es el que se obliga a sí mismo, el que se exige; para mí —termina— nobleza es sinónimo de vida esforzada, puesta siempre a superarse a sí misma, a trascender de lo que ya es hacia lo que se propone como deber y exigencia". No creo que pudiera encontrar palabras más justas para aplicarlas a los dos aviadores españoles.

No merecieron su dramática muerte, se ha dicho; ¿o quizá sí? Quizá haga falta que en ocasiones la gloria descubra su otra cara: la del sacrificado esfuerzo que está siempre detrás de las conquistas de la técnica y lleva constantemente al hombre más lejos, más arriba y más deprisa, como pretendían aquellos hombres que hace medio siglo afrontaban el reto del Atlántico. En un recentísimo comentario televisivo del vuelo de Barberán y Collar, el hoy teniente general Vives, entonces capitán y que como tal los recibió en La Habana, puso el más emocionado colofón a la conmemoración, acaso sin pretender más que contar una anécdota, al referirse a su experiencia actual como presidente de un aeroclub al que



Charles Lindbergh atravesó por primera vez el Atlántico en 1927 volando de Este a Oeste. Barberán y Collar con un vuelo de 7.000 kilómetros sobre el océano, demostraron que ya no había rutas prohibidas para la navegación aérea.



Seleta.

Pardo.

Barberín.

Ortiz.

**LOS ASES
DE LA AVIACIÓN**

Abellán.

Lecea.

Caricaturas de Roberto, Burgos y K-Hito.

El semanario "Gutiérrez" que fundó y dirigía el genial humorista y periodista español K-Hito dedicó en 1927 un número a la aviación. En este número se publicaban las caricaturas de "Los ases de la Aviación"; entre ellos figuraba la de Barberán.

cada domingo van los muchachos aficionados, con sus estructuras metálicas plegables como de bolsillo, y sus motores casi de juguete, para echarlos a volar, igual que a principios de siglo hacían los que abrieron los caminos del aire: "aquellos chalados en sus locos cacharros". Por aquellos "chalados" de entonces y por éstos de hoy el hombre ha sido capaz de cumplir el duro mandato bíblico de someter la tierra y ha hecho suya la ambiciosa divisa: "sic itur ad astra".

* * * * *

Salió el "Cuatro Vientos" de madrugada. En ese mismo día y en el siguiente el lector de los periódicos de la mañana ojeó seguramente las noticias políticas que he aludido ya. En España es evidente que ha fracasado la experiencia de convivencia de la segunda República y su Gobierno se debate entre la insatisfacción de la izquierda y la irritación de la derecha. En el mes de marzo, éstas

han constituido su gran instrumento de oposición, la CEDA; en abril han alcanzado un notorio triunfo en las elecciones municipales; en mayo han sido las izquierdas extremas las que han declarado la huelga general revolucionaria; e inmediatamente, son de nuevo las derechas las que se sienten heridas por la aprobación de la Ley de confesiones y congregaciones religiosas, que provoca una encíclica pontificia de solidaridad, la "Dilectissima nobis" a primeros de junio. La crisis del Gobierno, que se declaró inmediatamente antes del vuelo se resolvió, como anticipé, con un nuevo Gobierno Azáña, que duró poco tiempo. Tanto en España como en el resto del mundo se van dibujando los dos bloques irreconciliables que aquí chocarán fratricidamente tres años después y de fronteras afuera en septiembre de 1939. Pero nuestro hipotético lector tiene bastante de política y busca en el periódico otras noticias menos preocupantes; pasó probablemente la vista por las noticias deportivas (la vuelta ciclista a Cataluña; en el circo de Price, un nuevo deporte americano que era en realidad un viejo deporte olímpico, el "pancracio"); y acaso se detuvo (el 10 era sábado; el 11, domingo) en las páginas teatrales y cinematográficas. Cantan Fleta, Marcos Redondo e Hipólito Lázaro, "cada vez más joven, más lleno de energías, más cantante y más artista", dice "ABC" y se pregunta "de qué filtro, de qué poder misterioso se valdrá"; se repone "Katuska" y Marquina estrena con éxito "Teresa de Jesús"; se mantienen Muñoz Seca y los Quinteros, que asisten a la representación de su última obra "honrando y haciéndose partícipes de los entusiasmos del público"; en el que se llama género frívolo, Celia Gámez sigue con "Las Leandras"; se ha afianzado el cine sonoro para que Laurel y Hardy hagan las delicias de los espectadores con su castellano deliberadamente chapurreado; las carteleras traen las imágenes de Marlene Dietrich, Carole Lombard, Clark Gable y Anny Ondra, muy popular entonces; en el cine Actualidades se anuncia el próximo estreno del noticiario con la salida de Barberán y Collar, y, como en dramática premonición, se anuncia también el de una película de aviación, "El ala rota", protagonizada por Melvyn Douglas y Lupe Velez. Se invita a la prueba privada de un nuevo invento español, el fotoliptófono, para reproducir y probar el sonido, y los programas de radio se presentan con el título genérico de "telefonía sin hilos".

Alternan en los anuncios los dentífricos supereficaces y económicos con el jarabe que combate la anemia, la inapetencia, la clorosis, el raquitismo, la debilidad general y la neurastenia; los tónicos digestivos con las mejores colgaduras del Sagrado Corazón y una ortografía de bolsillo, al módico precio de 50 céntimos, que es presentada en verso. El fútbol es ya la fiesta nacional y el estilo llamado "moderno" de los años 20 resulta tan anacrónico como el talle largo en los vestidos de las mujeres y el pelo "a lo garçon"; las faldas se han alargado, y nada se diga en los trajes de noche, que "ABC" presenta en una crónica de París titulada "Noche de verano", que quien la firma considera título "lleno de poesía y exhalando romanticismo". Se pueden encontrar pensiones a todo confort desde 12 pesetas con 50 céntimos. Abundan los anuncios de automóviles (el "Chevrolet" 5 plazas, 15.600 pesetas) y de las grandes líneas transatlánticas. Según el parte del servicio meteorológico nacional, el día 10 hubo tormentas sobre España por la región centro, Levante y Cataluña. La temperatura máxima en Sevilla fue de 28 grados y en Madrid de 26. Algunos cines anuncian sus salas refrigeradas o sus terrazas al aire libre en las sesiones de noche.

Mientras esto pasaba en España, el "Cuatro Vientos" volaba sobre el océano. Le esperaba la gloria de la llegada y, un paso más allá, la muerte. En gloria y muerte han acabado muchas vidas de aviadores. El coronel Betes, en el estudio del vuelo que ha hecho para la recién nacida revista "Aeroplano", recoge el juicio de un aviador cubano sobre los dos españoles. El de Barberán: "un hombre de gran sapiencia, comparable tan sólo con su extraordinaria modestia. La aviación era la gran pasión de su vida". El de Collar: "era de carácter jovial, siempre risueño. Muy sencillo y valiente".