

¿ QUIÉN VOLÓ PRIMERO ?

Por el Coronel jurídico SALVADOR MERINO

Tras su genial presentimiento, el 14 de marzo de 1505 Leonardo de Vinci escribía: "El gran pájaro alzará su vuelo desde la cima de la colina, llenando al mundo de su fama, al Universo de estupefacción y dando gloria eterna al lugar que le vio nacer." Y es en la noche del 15 de mayo de 1793 cuando un humilde pastor español, Diego Marín Aguilera, salvaba en vuelo una distancia de 430 varas castellanas, pasando sobre los tejados del pueblo y a más altura de cinco o seis varas de los mismos.

La profecía tuvo aquí ya, en ámbito latino, genial realidad, pero no sonó esta vez de la fama la trompeta, ni el mundo quedó estupefacto, ni siquiera la específica historia de la Aviación inscribió el hecho en sus áureos anales. En cuanto a la "gloria eterna" del lugar en que Diego Marín naciera, hay, aun hoy, muy pocos españoles que a su sola mención le sitúen geográficamente siquiera con alguna exactitud. Coruña del Conde, en la tierra burgalesa, cabecera y germen de la vieja Castilla, vió el milagro, y aquella noche, bajo las estrellas radiantes de una primavera en histórica decadencia, el genio de España se atrevió, a oscuras, a volar antes que nadie entre "la tierra absoluta y el cielo absoluto".

Y era pastor Diego Marín, sencillo pastor de ovejas castellanas, y allá de zagalillo ya, sin duda en los largos reposos mecánicos de su cuerpo tendido cara al cielo, tentado del sueño al monótono tintinear del rebaño, Diego miraba el volar de los pájaros y deleitaba su espíritu el soberano cernerse de las águilas, y tuvo envidia de ellas...

Era hábil; "mañoso", dicen en la tierra al que sin ciencia ni enseñanza acomete con acierto y resuelve con facilidad pequeños problemas de mecánica, y allí es de pastores labrar maderas y aderezar cayados, que, adustos y rescos de sol y de fríos, nada saben de gaitas y siringas.

Cuenta una vieja leyenda que allá por el siglo XV, el Cabildo de Palencia—la tierra vecina—, para corregir ciertas irreverencias procaces del escultor que labraba piedras para su catedral, encerrólo y tuvo preso

en la torre, hasta el punto de que el artista, para huir, peló de plumas a sus compañeras las cigüeñas, y vestido de ellas se lanzó al espacio por el hueco del campanario; causóse el osado lesiones al caer, y de tales murió. ¿Vendría de aquí su idea de volar a Diego Marín? Mejor acaso es imaginar esto, que no pensar en el letrado barbero o en el docto cura que contasen al pastor de otros rudimentos de ciencia o práctica aeronáutica.

Acaso despertase el ánimo genial e inquieto del castellano pastor la leyenda aludida, que entonces, de ser cierta, correría por la región de boca en boca.

Indagando, o mejor queriendo imaginar, cómo pudo prendarse de la idea de volar el pastorcillo, podría haber sucedido que llegasen a él noticias de otros intentos y proyectos por esa vía erudita del clérigo del lugar; y así, acaso supiera él, que ya en los tiempos del Califato de Córdoba—según de éste y otros más casos cuenta la "Historia Aeronáutica de las Españas", de Díaz de Arquer y Vindel—el filósofo y el poeta árabe Aben-Firman inventara unas alas con las que cruzó el aire a presencia de Abderramán II; o pudo oír leer aquel lugar cervantino de "Los trabajos de Persiles y Segismunda", según el cual, cierto ágape campestre vino a interrumpirse por caer de la torre próxima al prado una mujer, que desde aquélla se lanzó "sirviéndole de campana y de alas sus vestidos", de tal suerte que "la puso de pie en el suelo sin daño alguno, cosa posible sin ser milagro".

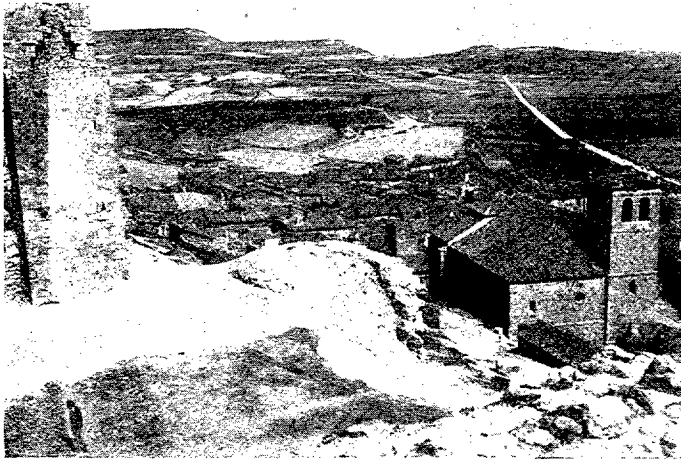
O también pudo acaecer que el romance de "El viaje entretenido", de Agustín de Rojas Villandrando, en que tan donosamente se narra cómo un viejo labrador de Salamanca intentó, vestido de plumas y "lanzado" por un hijo suyo, acortar por el aire el pesado camino que desde el otero donde moraba le llevase a su heredad de la húmeda vega; y antes que Rojas, acaso por boca de viajero por la charrería, supiese cómo

"quebróse el mísero viejo
los brazos y las quijadas,
una pierna y la cabeza".
.....

Y cómo después del tropiezo el tundido decía

“que volara sin duda
si no llevara una falta;
y preguntado qué era
aquello que le faltaba,
le respondió que la cola,
que a no faltarle volara”.

Y si alguien se sorprendiese de imaginar tales intentos y ansiedades aeronáuticas en tan pobre y humilde gente, viene bien recordar aquí cómo la citada “Historia” ha recogido el no menos sorprendente hecho de un libro impreso por Joaquín Ibarra en 1784, en cuya portada puede leerse: “Cuenta que en elogio de la brillante invención del globo aeronáutico y famosos viajes aéreos ejecutados por los célebres viajeros franceses (se refiere a Charles y Robert) en el día 21 de noviembre y 1 de diciembre de 1783, escribía Cypariso, *labrador* asturiano, en la frondosa ribera del río Narzea”.



¿Llegarían a Coruña del Conde noticias de la Corte contando las ascensiones aerostáticas de los Stuyck, el célebre Capitán Lunardi y La Garnerin, allá por los de 1786 y 87?

Como fuere, Diego Marín Aguilera ocupábase ya entonces en atrapar águilas de muy ingeniosa manera, y las víctimas desplumadas eran sopesadas por partes: de una, el cuerpo, y de otra, las plumas; seis años —cuentan la tradición y un viejo documento del pueblo— se pasó estudiando y preparando su aparato, y dicen que otros tantos estuviere “hocarriba” contemplando el vuelo de las aves. Así hicieran Leonardo y Lylenthal y Cayle y Degen y Penaud y tantos conocidos precursores del arte heroico del vuelo.

A los catorce años de edad, Diego Marín inventó un nuevo mecanismo para el molino de Arandilla y construyó una nueva máquina a unos batanes, y se ingenió con otra para aserrar en Espejón los mármoles de su cantera.

Y llegados a este punto, cedo la pluma al cronista burgalés Juan Albarellós, que nos cuenta en sus “Efe-

mérides burgalesas” la gran hazaña con difícil concreción y bien terso y limpio castellano, y dice así: “En la fecha del 15 de mayo de 1793”...

“Su afán constante era combatir la rutina y transformar los procedimientos usuales en multitud de pequeñas industrias del país, tarea en la cual reveló notable ingenio, que le granjeó alguna fama por toda aquella comarca.

La idea de poder volar fué la que con más ahinco arraigó en su espíritu, y sin que le arredraran las dificultades, acometió la empresa, dedicándose durante mucho tiempo a estudiar el vuelo de las águilas, observando minuciosamente su conformación y movimientos, la relación entre su peso y las dimensiones de sus alas, la forma de colocación de las plumas, etc. Seis años dicen que empleó en esa tarea, y durante ellos cazó gran número de dichas aves, a las cuales despojaba de su plumaje, guardándolos cuidadosamente.

Con ayuda del herrero del pueblo construyó luego una especie de pájaro mecánico, conforme al resultado de sus observaciones. El cuerpo era de madera, y las alas, de dos varas y media de largo cada una, estaban formadas por varillas de hierro, cruzadas de alambres, en los cuales fué colocando las plumas de águilas que había reunido, de manera que imitasen perfectamente las alas de aquellas aves. En igual forma dotó al mecanismo de una cola, también recubierta de plumas, y, finalmente, instaló en la parte interior del aparato unos estribos o casquillos de hierro, para afianzar los pies. Tanto la cola como las alas *se movían a voluntad* del aviador, por medio de unas manivelas.

En todas estas operaciones le animaban, prestándole ayuda, Joaquín Barbero y una hermana suya, que eran sus confidentes y tenían fe ciega en el éxito de la empresa. En cambio, contaba Marín con muchos enemigos: unos, que se reían de sus proyectos y le calificaban de loco, y otros, que le combatían por distintas consideraciones.

Cuando tuvo Marín terminado su artefacto, dispúsose a volar, eligiendo para lugar de arranque una lastra caliza que domina el pueblo y sobre la cual existen los restos de un antiguo castillo (fig. 1).

Acompañado de sus confidentes, dirigióse a aquel lugar la noche del 15 de mayo, recatándose de sus con-



vecinos y parientes para que no estorbasen su proyecto. Preparó su pájaro, montó sobre él alegre y sereno, y se despidió tranquilamente de Barbero y su hermana, diciéndoles que se proponía ir de un vuelo al Burgo de Osma y de allí a Soria, y que tardaría una semana en volver.

Acto seguido se lanzó al espacio, se elevó cinco o seis varas y salió volando en dirección del Burgo. Pero al poco rato, cuando había salvado una distancia de 430 varas, el aparato sufrió una avería y descendió *lentamente* hacia el suelo (fig. 2). Barbero y su hermana corrieron despavoridos hacia el lugar de la caída, temerosos de una desgracia, y al llegar encontraron a Marín sano y salvo, increpando al herrero porque se le había roto un pernio del ala derecha, lo cual había sido causa de la caída.

No desmayó por este percance el arriesgado inventor, ni abandonó su propósito: antes bien, cobrando nuevos ánimos, se propuso reconstruir el aparato con más perfección. Desgraciadamente, sus parientes y vecinos arreciaron también en sus ataques, hasta el punto de que durante una pequeña ausencia de Marín se apoderaron del pájaro mecánico y le prendieron fuego, destrozando luego lo poco que las llamas habían respetado.

Marín, viéndose sin recursos para continuar sus experiencias y entristecido por las sátiras y los desprecios de todo el pueblo, cayó en una honda melancolía que le ocasionó la muerte a los pocos años, cuando contaba cuarenta y cuatro de edad.

Todos estos hechos constan por una relación que de ellos hizo Joaquín Barbero, cuando, pasados ya algunos años, fué reconociéndose el mérito de Marín."

Ha llegado a mí noticia de que el hecho hubo de recogerlo Eduardo Ontañón en un reportaje periodístico que la revista "Estampa" publicó allá por el año 1932; no he podido dar con él; pero como tampoco he visto ni el nombre ni el hecho recogidos con la dignidad y resonancia que a mi modesto entender merecen, es por lo que me acojo, a través del Concurso Nuestra Señora de Loreto, a las páginas de nues-

tra Revista oficial, para que ella sea, por de pronto, el portavoz que lleve a los medios profesionales españoles y extranjeros, que su notable difusión alcanza, esta preclara demostración del ingenio y del valor inagotables de esta Patria nuestra.

Investiguen y ahonden curiosos y profesionales, y si el hecho es así, recábase para España, que dominó el mar y la tierra, esta nueva gloria de haber sido un hijo de Castilla quien primero surcó sus caminos del aire en la noche clara con un rudimento de avión que él manejaba y dominaba en rumbo y altura y que construyó intuyendo perfiles y leyes aeronáuticas.

Alphonse Penaud, Henson y Stringfellow, Jacob Degen, George Cayler y otros más en otras patrias y en fechas coetáneas y posteriores, habían aprendido en los dibujos de Leonardo y en el vuelo de las aves los primeros conocimientos aeronáuticos que en ensayos, proyectos y laboratorios, con notables medios a su disposición, trataron de depurar, sin lograrlo, pese a sus conocimientos.

El alemán Otto Lylienthal es considerado hoy generalmente como el primer hombre que dominó el aire con un "más pesado". Tras muchos proyectos, ayudado de su hermano Gustavo, cuando volvió victorioso de la guerra francoprusiana recobró en la paz su proyecto genial, investigó, calculó, soñó mucho y laboró sin descanso con esa serena tenacidad de su raza, y al fin, las colinas de Drewitz le vieron planear mil y mil veces en el verano de 1891, hasta que al fin, en agosto de 1896, al pie del páramo de Rhinow, cae con su aparato para morir al día siguiente.

Ferbert dijo: "El día en que Lylienthal recorrió sus primeros quince metros en el aire, lo considero como el día a partir del cual la humanidad sabe volar." El día 13 de noviembre de 1758 fué bautizado en Coruña del Conde—según partida del Registro parroquial (fig. 3)—Diego Marín, hijo legítimo de Narciso Marín y Catalina Aguilera. ¿Se hizo cristiano aquel día el primer aviador del mundo?

Ahí queda la pregunta en toda su ambición de gloria para España, a fin de que otras plumas más técnicas y eruditas que la mía la contesten.

