

La Aviación en las relaciones con Iberoamérica

JAIME AGUILAR HORNOS
Coronel de Aviación

DESDE que el hombre inició la conquista del aire, existió una gran inquietud por sobrevolar el océano Atlántico y unir el continente europeo con el americano e incluso se ofrecieron, por parte de algún periódico, sumas importantes para estimular a quien consiguiese tal hazaña.

Entre los años 1910 y 1914 hubo algunos intentos por cruzar el océano Atlántico en dirigible que fracasaron y el vuelo que se pretendía realizar en hidroavión, en 1914, fue suspendido, a consecuencia de la I G.M.

En realidad no fue hasta una vez concluida dicha contienda que se dispuso de aviones más capaces -debido al desarrollo producido por la propia guerra- para atreverse a la aventura de cruzar el océano Atlántico, así como enlazar con otros puntos de África, Asia y Oceanía.

La Aviación Militar Española, pendiente de la lucha que sostenía en los territorios africanos, no pudo preparar los medios para ejecutarlos. Por tanto, no pudo dedicarse a este desafío y tuvo que esperar que se le presentase una oportunidad y esta no se vio clara

hasta una vez que se llevó a cabo el desembarco de Alhucemas (1925).

A partir de este evento se vislumbró la posibilidad de la pacificación del territorio y, en un lapso de tranquilidad, se aprovechó para emprender una de esas empresas. Además, en esas fechas, ya se contaba con material más moderno y se disponía de personal en condiciones para cualquier empresa que se propusiera. Por otra parte, la Aviación Militar española necesitaba revalidar con algún gran vuelo a escala mundial -de los que se realizaban entonces- todas las hazañas llevadas a cabo en los campos africanos, al mismo tiempo que se prestigiaba a nuestra nación, así como se iniciaba el establecimiento de una red de comunicaciones aéreas.

EL VUELO A AMERICA DEL SUR

Desde que en el año 1898 España perdió los últimos vestigios de su imperio colonial, especialmente en Hispanoamérica, no dejó de pensar en

aquellas tierras. Por eso, cuando 434 años después del hecho histórico más importante y trascendental de la Historia -que es el Descubrimiento de América- se pretende realizar el primer gran vuelo transatlántico, al estilo de la época, Ramón Franco no duda en elegir como meta Argentina, no solamente por los atractivos aeronáuticos que representaba el vuelo -el riesgo que entrañaba tanto el océano como las regiones ecuatoriales- sino porque iba a servir para fomentar las relaciones entre España y las naciones hispanoamericanas a las que nos unen lazos culturales, religiosos e idiomáticos.

Decía el general José Gomá Orduña en su libro "Historia de la Aeronáutica Española": *El vuelo de Europa a América era considerado en 1925 casi de imposible ejecución. El aviador que se lanzaba a la empresa, con sólo intentarla, adquiría fama internacional. El mundo entero estaba en la idea de que la fecha en que se lograra la travesía del Atlántico sería la inicial de una era de progreso en la historia de la Aeronáutica. Y añadía: Que el vuelo de Franco a América fue para nuestras clases populares la revelación de la capacidad de los españoles para competir con el mundo entero en la ejecución de las más arriesgadas y difíciles empresas.*

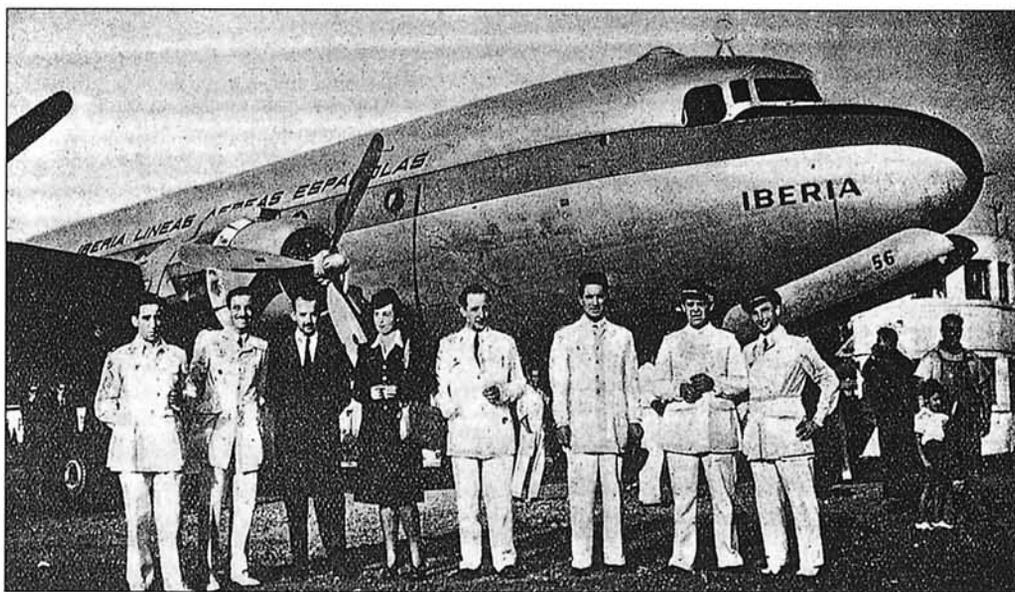
El 22 de enero de 1926, en Palos de la Frontera -es decir, desde el mismo lugar que partiese Cristóbal Colón con las tres calaberas- se iniciaba la hazaña de unir los dos continentes en vuelo con el hidroavión Dornier Wal, bautizado con el nombre de "Plus Ultra", "Más allá", que fue el lema adoptado por el Emperador Car-

El comandante Ramón Franco y el capitán Julio Ruiz de Alda en el "Plus Ultra", protagonistas del histórico vuelo de Palos de la Frontera a Buenos Aires





El capitán Mariano Barberán y el teniente Joaquín Collar realizaron en junio de 1933 la proeza de cubrir en vuelo directo el trayecto de Sevilla a Camagüey a bordo del Breguet XIX "Cuatro Vientos"



Tripulación del avión McDonnell Douglas DC-4 de Iberia que el 22 de septiembre de 1946 efectuaba el primer vuelo regular con Argentina tras hacer escala en Villa Cisneros y Natal

ma familia. Lo trascendental está en que los pueblos de la misma raza se conozcan. La Aviación viene a ser un poderoso intercambio material que influirá eficazmente en el más intenso intercambio espiritual de sentimientos e ideas. El pueblo español y el argentino tienen el corazón y la mirada puestos con una interrogación anhelante en el viaje aéreo que marca una nueva recta ante el viejo solar y las florecientes Repúblicas americanas.

los V aludiendo al descubrimiento de América, con el que se desmintió el legendario "Non Plus Ultra" de las columnas de Hércules.

Era la quinta vez que se realizaba la travesía del Atlántico en aeroplano, aunque fuese la segunda del Atlántico Sur y la primera en ese hemisferio en que la aeronave de partida llegase a su destino, puesto que la realizada por los portugueses Arturo Sacadura Cabral y Carlos Gago Continho, precisa-

ron de tres hidroaviones sucesivos.

Claro que además -decía el Ministro de Estado señor Yanguas, refiriéndose al vuelo del "Plus Ultra"- es el germen de una nueva misión, positiva y tangible, en la obra intercontinental de acercamiento Hispanoamericano. Fenómeno actual es el hecho de que los pueblos desgajados de un mismo tronco racial hayan afirmado su personalidad soberana e independiente. La savia es siempre de la mis-

OTROS VUELOS ATLANTICOS ESPAÑOLES

De igual manera puede decirse cuanto representó y significó el vuelo del "Breguet XIX" -que recibió el nombre de "Jesús del Gran Poder"- que en mayo de 1928, pilotado por los capitanes Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias realizaban nuevamente la travesía del Atlántico Sur, ampliado con el periplo por Brasil, Argentina, Chile, Perú, Ecuador, Panamá, Nicaragua y

Cuba; así como el llevado a cabo por el capitán Mariano Barberán y el teniente Joaquín Collar, en junio de 1933, a bordo del "Cuatro Vientos" que realizaron la proeza de cubrir en vuelo directo, de Sevilla a Camagüey - el trayecto volado más largo sobre el mar- para proseguir hasta La Habana, desapareciendo el avión y sus tripulantes en su etapa final de La Habana a México, resultando infructuosos los esfuerzos realizados por la aviación mexicana para proceder al salvamento o rescate de los restos; o aquel otro de Juan Ignacio Pombo que en la avioneta "Santander" -mayo de 1935- atravesó el océano Atlántico, en un vuelo de ímpetu juvenil que finalizó en México, después de varias escalas en África, América del Sur y América Central.

Pero la labor de estos pioneros por establecer nuevas rutas aéreas se vio coronada cuando el 22 de septiembre de 1946 la Compañía Iberia establecía la primera línea regular con Argentina, con un avión "McDonnell Douglas DC-4", empleando treinta horas de vuelo, con escalas en Villa Cisneros y Natal, cruzando el océano Atlántico por la noche. Era necesario emplear una noche en el aire en el viaje de ida y dos noches en el vuelo de regreso. Para tal fin, la compañía Iberia construyó un Parador en Villa Cisneros que se utili-

zaba en el viaje de ida para comer y en el de regreso para cenar y dormir.

LAS CONSECUENCIAS DE AQUELLOS VUELOS

Esta primitiva línea regular aérea española abierta con Hispanoamérica representaba todo un símbolo de un mensaje de fraternidad entre España y las naciones hermanas allende del Océano. Era un nuevo lazo que venía a patentizar una realidad.

Con el triunfo de la Aviación se había reducido el tiempo y el espacio, abriendo inmensas posibilidades a todo tipo de relaciones, desde el mundo de los negocios, las culturales, así como las humanas.

Aquellos audaces vuelos de nuestros compatriotas, trazaron las líneas maestras en el acercamiento entre nuestras tierras y nuestros corazones -sin que pudieran percatarse, en aquellos momentos de júbilo- de la enorme transcendencia que representaba cada uno de esos vuelos en el progreso aeronáutico y que en el transcurso de un escaso tercio de siglo habría de convertirse en el medio habitual entre ambas orillas.

Gracias a esos pioneros se inició la noble competencia entre el transporte de pasajeros por vía marítima y por

vía aérea, en una carrera transatlántica por unir la madre Patria con Hispanoamérica, triunfando de manera definitiva el transporte aéreo sobre el barco, no solamente a escala transatlántica sino mundial.

CONCLUSION

Hoy día, cruzan las rutas aéreas en todos los sentidos sobre el océano Atlántico y tienen destino los más diversos lugares de Hispanoamérica. Cuanto ayer representaba semanas de navegación marítima para unir los dos continentes hermanos, hoy, gracias a la aviación, han convertido el insalvable océano Atlántico en un Mar Mediterráneo. Gracias a la aviación todo está más próximo, las distancias y el tiempo prácticamente han desaparecido y todo nos resulta mucho más cercano. Se ha realizado una de las máximas aspiraciones más ambicionadas por el hombre. Se ha convertido en un hecho tangible el sueño que parecía mitológico de atravesar el Atlántico en una y otra dirección.

Se había implantado un hito, un hito muy importante para mantener, frecuentar y fomentar las relaciones de todo tipo entre España e Hispanoamérica, en que había adquirido el máximo protagonismo la Aviación ■



MARIANO BARBERÁN TROS DE ILARDUYA

Inteligencia, Valor, Tesón

NACIO Mariano Barberán en Guadalajara, el 14 de octubre de 1895; ingresó a los dieciséis años en la Academia de Ingenieros, y, promovido a teniente marchó a Marruecos, participando en la campaña. En 1919 pasó a la Aviación Militar, y tras hacer el curso de observador, fue destinado al Grupo de Melilla, donde su magnífica labor obtuvo la recompensa de la Medalla Militar individual.

Ascendió a capitán en 1920, y, tras hacerse piloto, participó, en la zona oriental de Marruecos, en numerosas misiones de Reconocimiento, bombardeo y abastecimiento de posiciones sitiadas, resultando gravemente herido por fuego enemigo, en Koba Darsa. En el otoño de 1925 mandaba la 1ª Escuadrilla de Breguet XIX, y con ella actuó en el abastecimiento y defensa de Kudia Tahar.

Llegada la paz, organizó la Escuela de Observadores, haciendo de ella una de las mejores de Europa.

Proyectó el cruce del Atlántico por su parte más ancha y en la dirección más desfavorable, y acompañado por el teniente Collar, y tripulando el sesquiplano "Superbidón" "Cuatro Vientos", despegó el 10 de junio de 1933, de Tablada, y tras cuarenta horas de vuelo, aterrizó en Camagüey, habiendo cubierto 7.895 kilómetros.

El día 20 despegó el "Cuatro Vientos" de La Habana con destino a Méjico a donde nunca llegaría, pues desapareció sin dejar rastro. Hoy se sabe que tras un aterrizaje forzoso, fueron los aviadores españoles asesinados por indios de las montañas de Oajaca, para apoderarse de sus pertenencias.

E.H.A.