

Sobre el Estrecho en un De Havilland con una saca de correo

CARLOS PEREZ SAN EMETERIO

BAGARIA, el inolvidable caricaturista del diario madrileño "El Sol", dibujó allá por los años veinte en una de sus conocidas viñetas, la imagen de un león con alas sobre el que aparecía montado un piloto con sombrero cordobés. Como pie de ilustración, un texto que decía: "Ojalá que los aviadores endulcen un poco la historia de nuestra época".

Guerra de Africa nunca fue nada popular, la gente, en cambio, admiraba en todo su valor los hechos protagonizados por los pilotos que combatían a los moros desde lentos y destartalados aviones. Y en años sucesivos, esos mismos

lo colectivo, donde el corazón y hasta la pasión primaban sobre lo cerebral y lo técnico.

Era lógico, por tanto, que cuando se iniciaba el otoño de 1921, revistas gráficas como Blanco y Negro, La Esfera, o

España Automóvil, dedicaran amplios reportajes a la inauguración del correo aéreo entre Sevilla y Larache. La Historia general, la "grande", ignora, sin embargo, el hecho. Para los historiadores, 1921 fue el año del Desastre de Annual, el año en que mataron a don Eduardo Dato, y si se quiere, también el año más feliz de la carrera taurina de Juan Belmonte. Pero poco más.

Y, sin embargo, es evidente que el 15 de octubre de 1921 algo estaba naciendo en Tablada, aquella dehesa que los toros bravos compartían con los aviones de la Aeronáutica Militar.

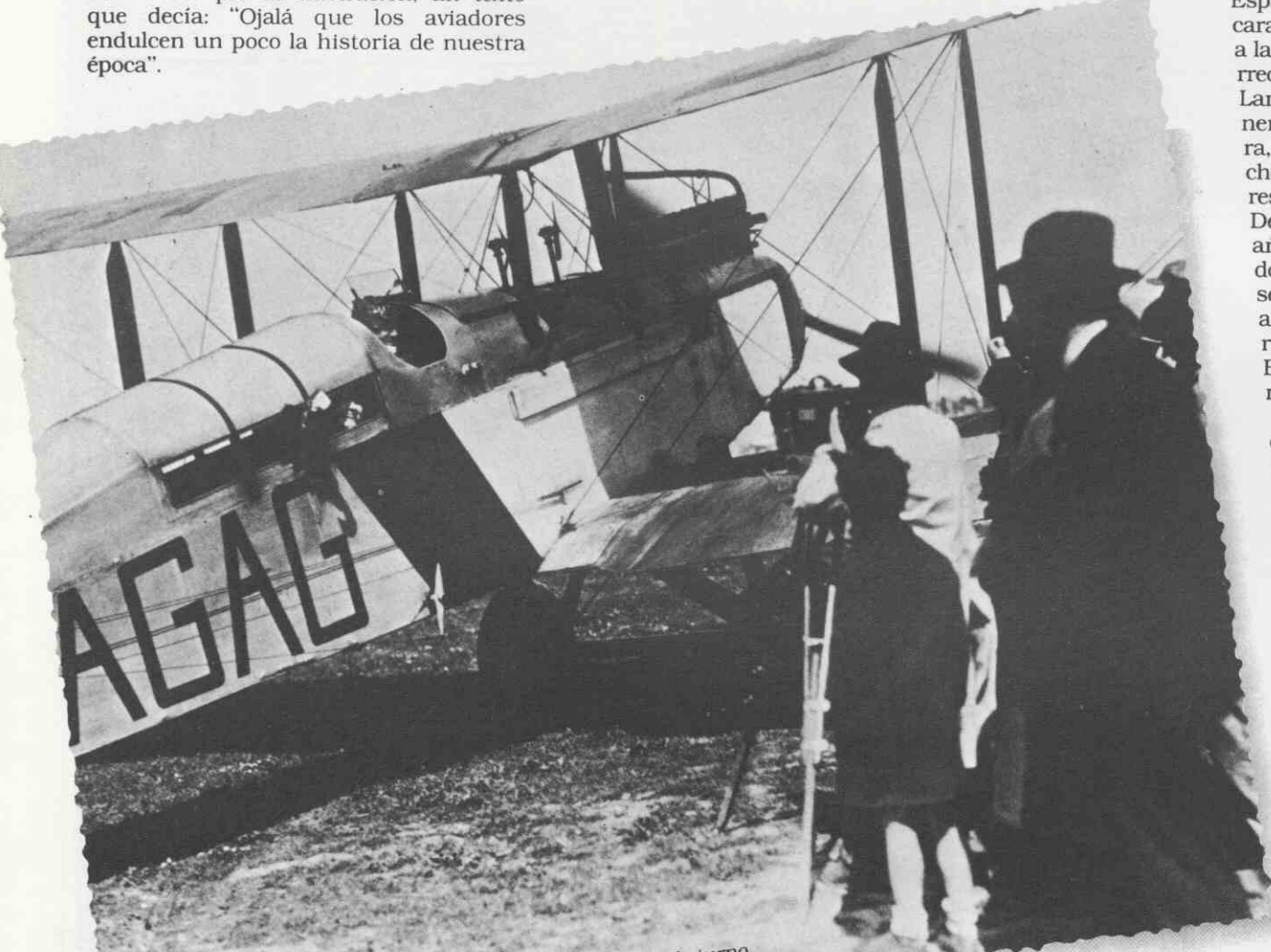
De realidades, discursos y utopías

AQUEL día, Tablada era una feria. Era un caleidoscopio de caballos, autos de época, uniformes, ilusiones y sol: mucho sol. La inauguración del correo

aéreo con Africa tenía que ser un acontecimiento señalado con toda la vistosidad posible, aunque sobre su futuro no hubiera en los medios oficiales las mejores esperanzas. Iba a asistir al acto el Ministro de la Gobernación, pero el escepticismo sobre la utilidad del Correo en los aviones era tan grande que, al final, sin duda "las muchas obligaciones del cargo" le aconsejaron quedarse en Madrid. Ningún otro miembro del Gobier-

ciudadanos de a pie, fijos en los periódicos o en las escasas radios de entonces, se olvidarían de si eran adeptos o contrarios a don Miguel Primo de Rivera, monárquicos o republicanos, y vibrarían al unísono siguiendo los vuelos del Plus Ultra o el Jesús del Gran Poder.

La Aviación seguía encarnando por aquel entonces el mito del héroe, tan arraigado en la cultura española, donde siempre se valoró más lo individual que



A bordo del de Havilland, piloto y pasaje, a punto de ser immortalizados por la cámara del fotógrafo de turno.

Como en tantas otras ocasiones, el caricaturista acertaba. En una España problemática, apasionada, y carente de lo que en lenguaje actual podríamos llamar "grandes ilusiones colectivas", las hazañas de los aviadores eran una de las pocas cosas que lograban aglutinar a los ciudadanos en torno a un orgullo nacional cada día más problemático. Si la

no se acercó por Sevilla aquel día, a pesar de que la Familia Real estuviera representada por los Infantes D. Carlos y D.^a Luisa, y que el propio Rey D. Alfonso XIII enviara de su puño y letra una carta de salutación para las tropas de Africa, que habría de viajar justo en la saca postal de ese día.

No; la única representación gubernamental la ostentaba en tan fausta fecha el Director General de Correos, Conde de Colombi, que llegó a Sevilla en tren y vestido de uniforme. En toda Europa, por lo general, la incipiente Aviación Civil se iba rigiendo progresivamente por las normas de navegación aérea implantadas por los Aliados nada más terminar la Guerra del Catorce; normas que nacían con vocación de extenderse a toda Europa, como es lógico. Pero España estaba condenada a ir por otros caminos: aquí se llegó al caso atípico, que revelaba una evidente cortedad de miras, de promulgarse únicamente un Real Decreto estableciendo un Servicio Postal Aéreo. Con ello se llegaba al extremo aberrante de asignar la inspección técnica de aviones y pilotos a un funcionario postal designado por el propio Director General de Correos.

Con tan "acertada" legislación a las espaldas se presentó el Conde de Colombi, acompañado de la Condesa, dispuesto a leer un discurso atronador que ensalzara aquello en lo que no creía en absoluto; un discurso que apenas mencionaba para algo la Aviación y que terminaba dando vivas al Cuerpo de Correos. La suerte del Conde era que, a su lado, trabajaba un Jefe del Servicio Postal Aéreo tan eficiente como Federico Leal, a quien con justicia se reconocería luego su papel de verdadero impulsor de la subvención del Gobierno a CETA, la Compañía Española de Tráfico Aéreo; una subvención de seis pesetas por kilómetro que a duras penas concedió el Ministerio de Fomento, y que caía llovida del cielo para que los De Havilland pudieran prestar servicio.

Así que, en plena euforia de inauguración de CETA, cuando el Arzobispo de Sevilla, Monseñor Ilundain, llegó a Tablada, ya estaban todos allí: los Condes de Colombi, los Infantes, Leal, Francisco Echagüe, que era Jefe de la Aeronáutica Militar, representaciones de los Ministerios de Estado, Marina...

Y, naturalmente, la Directiva de CETA en pleno: su Presidente, el Marqués de Piedras Albas, que accedió al cargo tras invertir bastante dinero en la Empresa, su Director General, Jorge Loring, personalidad brillantísima y de sobra conocida, y el Jefe de Servicios, Juan Viniegra.

A eso de las once, mientras los invitados bullían en plena fiesta en Tablada, apareció volando el De Havilland DH-9 que venía de Cuatro Vientos y era el tercero y último de los aparatos de CETA. Cuando aterrizó, bajaron de él su piloto, que era Hereward De Havilland, el Conde de San Luis, Consejero de la compañía, el ingeniero de la misma José Muñoz, y el fotógrafo Leopoldo Alonso, que ya por entonces se interesaba vivamente por la

Con motivo del viaje a Tetuán para el estudio de la línea aérea.



Aviación y que cinco años después sería testigo directísimo de las primeras horas del raid del Plus Ultra.

Poco después, los otros dos De Havilland de CETA, que dormían en un hangar de Tablada, fueron sacados a la luz para hacer compañía al recién llegado de Cuatro Vientos. Les fueron impuestos los nombres de "Algeciras", "Sevilla" y "Larache". El Arzobispo invocó para aviones, aviadores y pasajeros la protección de la Virgen de Loreto, y poco después todo quedó listo para la partida.

El avión elegido fue el "Sevilla", que pilotaría esta vez Jack Hatchet. Junto a él, como pasajeros, irían el Teniente de Navío Sartorius con la mencionada carta de salutación Real a las tropas de Africa, el Conde de San Luis, y un nuevo periodista, que ya no sería Alonso, sino otro más avisado, Alvarez del Vayo, que se las arregló como mejor supo para dejarle en tierra, y al que más tarde, los azares de la Historia turbulenta le llevarían nada menos que a Ministro de la Gobernación cuando el Frente Popular.

Y salió el "Sevilla" para Africa. Y empezó, en embrión, la Aviación Comer-

El primer despegue de CETA desde Sevilla hacia Larache.



cial española. Con las parrafadas del Conde de Colombí, y, sobre todo, con horas y más horas de trabajo de aquellos incansables Loring, Viniestra, Leal y otros, que eran capaces incluso de suplir la miopía política existente, lo cierto es que el biplano De Havilland remontó el vuelo animado por las seis pesetas/kilómetro de subvención y por los vivos al Cuerpo de Correos de Colombí. ¿Dónde quedaban entonces los proyectos grandilocuentes? Lógicamente, en su sitio: en el papel del Real Decreto de 5 de julio del 20, que determinaba DIEZ aviones capaces de alcanzar doscientos kilómetros por hora de velocidad media y trescientos kilos de carga postal para la línea Sevilla-Larache; comunicaciones rápidas por coche o motocicleta entre los aeródromos y las ciudades mencionadas, y, sobre todo, la existencia de abundantes stocks de repuestos de motores.

Papel mojado, evidentemente: no ya aquel esbozo de "sistema Postal Expres" con motocicletas llevando cartas a toda velocidad desde el avión al destinatario, que a todas luces iba a ser difícil de cumplir: es que el Gobierno ni siquiera fue capaz de planificar un sistema medianamente eficaz de recepción de repuestos, cuya única gestión administrativa consistía en un acuerdo entre Correos y Hacienda. Pues ni eso: cada vez que Viniestra se enteraba de que en Inglaterra había una partida de motores "Puma" para vender de ocasión hacía malabarismos con el presupuesto y encargaba diez o veinte. Y entonces se entraba en la odisea: al llegar los motores a la aduana, los gravámenes subían tanto el costo que la débil economía de CETA era incapaz de pagarlos. Y allí habían de quedarse almacenados hasta que al cabo de un año salían a subasta y Viniestra acudía como único postor. Nadie salvo él podía interesarse por viejos motores Puma de saldo. Nadie, por otra parte, en la burocracia oficial movió un solo dedo para terminar con aquel absurdo.

No había que engañarse. La Aviación no interesaba, tal vez porque entonces, al menos en España, no se le veía futuro por ningún lado. Un avión podía servir para hacer la guerra con mayor o menor eficacia, o para contemplar la ciudad desde una perspectiva nunca vista. Pero todo lo demás quedaba por ver.

Cuando el "Sevilla", al que ahora dejamos en pleno vuelo rumbo a Larache, adonde llegaría dos horas después, se alejaba entre las brumas, el "Algeciras" pasó una buena parte de la mañana dando baustismos de aire; el Conde de Colombí, las señoritas Luca de Tena y Antelo... Todos pudieron ver ese día la Giralda desde una altura hasta entonces nunca soñada. Más tarde, el Conde de Colombí se acercó a Leal y le comentó con gran agudeza: "Amigo Leal, ya estará satisfecho. Se cumplieron sus deseos. Y ahora, aquí entre nosotros, ¿usted cree que ésto va a servir para algo?".

La vida de un piloto de CETA

UN dicho de aquella época afirmaba que ser piloto era un oficio de locos que sólo podía ser ejercido por gente muy cuerda. Claro está que en los tiempos en que CETA empezaba a volar no

había una distinción muy nítida entre aviadores militares, civiles y de exhibición; más bien al contrario, había aviadores que volaban donde y como podían en biplanos que eran muy parecidos unos a otros. Aviadores como los norteamericanos que al término de la Guerra del Catorce tuvieron que dedicarse a volar sus De Havilland correos sobre las montañas de Allegheny o a ganarse la vida como acróbatas y volatineros ("Burnstormers") en Curtiss Jenny de segunda, tercera o cuarta mano.

CETA vivió en gran medida esa etapa de la Aviación. Dado que nuestros aviadores en su gran mayoría estaban en África por aquellas fechas, sus primeros pilotos hubieron de ser británicos, igual que los aviones. De los tres ingleses que trajeron los De Havilland a Sevilla, dos no alcanzaron gran renombre en la Historia, pero el tercero era nada menos que Allan Cobham, más tarde ennoblecido en su país por sus largos vuelos de record a Ciudad del Cabo. Cobham había transportado en 1919 a cinco mil pasajeros en los De Havilland, pero antes había sido piloto militar del Royal Flying Corps, había hecho multitud de exhibiciones aéreas, y en agosto, justo dos meses antes de venir a España, voló cinco mil millas por toda Europa.

Cobham volvió luego a su país, pues los tres pilotos que había contratado CETA para operar los DH-9 eran Jack Hatchett, Sidney St. Barbe y Wolley Dod, pero aún realizó algún vuelo a Larache llevando como pasajeros a Leopoldo Alonso y a Juan Lafita. Un vuelo delicioso en el que la emoción lógica de aquellos casos inspiró el lápiz de dibujante de Lafita y la pluma de Alonso, que escribió:

"En aquel viaje, el segundo de la línea, me acompañaba de pasajero el artista sevillano Lafita. Ibamos vis a vis, y él, primerizo en vuelos, loco de entusiasmo, iba anotando sus impresiones en un bloc que de cuando en cuando me mostraba.

Volamos sobre inmensos olivares que parecen mantillas de madroños tendidos en la tierra.

De madroños verdes —le decía yo— sin madurar. Después el Estrecho... el mar... el mar estrecho, el menos estrecho, y otro más ancho; porque se ven los tres, amigo.

Y yo creo que al meternos en el mar se le congeló un poco la inspiración; porque la verdad por aquel entonces al internarse en él, ya que no se podía con las manos, nos agarrábamos a las costas lejanas como tirando de ellas con los ojos para que llegasen cuanto antes, pues abajo, al dejar las de España, se veían unos azules profundos en los que se hundía la playa o el acantilado y unas honduras que sólo pensar... ¡Bueno! ¿Quién piensa en cosas tristes?

Para distraerse, el buen Lafita me empezó a hacer un retrato a lápiz que resultó de traza perfecta y seguramente la obra de más altura que ha realizado: íbamos a mil quinientos metros.

En el aeródromo de Larache, los Oficiales amigos nos echaron de comer tanto y tan bueno, que al De Havilland le costó despegar cuando emprendimos el regreso. Yo, como soy casi capilar y no sirvo como las medidas para áridos y líquidos, no fue mucho lo que ingerí; pero Lafita y Cobham habían ganado sus seis kilos de peso".



Loring durante un viaje a Tetuán para el estudio de la línea Sevilla-Tetuán.

Transcurrido el primer año de vida de CETA, al haberse estipulado que en este plazo los dos tercios de los pilotos de la compañía habían de ser españoles, Wolly Dod y St. Barbe volvieron a Inglaterra, y sólo quedó aquí Hatchett. Para sustituirles llegaron dos pilotos hispanos: Canudas y Estegui. Sintomáticamente, el primero, Canudas, era un acróbata que deleitaba al público catalán con evoluciones aéreas en las que había bastante arte y aún más riesgo. Curiosamente, su avión se mezclaba en el campo barcelonés de "la Volatería" con los Breguet XIV de la línea francesa Latecoere, que recorría, viniendo desde el país galo, todo el Levante español para pasar luego a África desde Málaga. A Canudas le ofrecieron entrar en la "placidez" de un servicio comercial sin sobresaltos y no dudó en aceptar; nada nuevo, si se piensa en que en 1919, Albert Plesman, fundador de la KLM, precisamente con biplanos DH-9, se había ganado la vida hasta entonces con un espectáculo de circo aéreo.

El otro piloto, Juan José Estegui, procedía de la Aeronáutica Militar, era voluntario en las escuadrillas de Marruecos, y había dejado el servicio con la venia de sus superiores para incorporarse al Correo Aéreo. Nada tampoco aquí, extraño, si se analiza que CETA vivía en gran parte arropada —casi acunada— en la Aeronáutica Militar, en un vínculo que la Historia prolongaría, con otros hombres, otras situaciones y al guna salvedad, hasta prácticamente la Restauración Monárquica de 1975.

Los viejos biplanos si guieron volando, un día, otro día; recorriendo el camino del Estrecho con una regularidad que en 1964 sorprendería a Gómez de Lucía al escribir la historia de Iberia: trescientos vuelos al año: casi uno diario.

Se volaba por la mañana. Los pilotos habían de estar a las diez y media a la puerta de su casa, donde eran recogidos por el coche de CETA que les conducía a Tablada. Con una rapidez sorprendente para nuestro tiempo, a las once, el biplano estaba ya en el aire dispuesto a volar las dos horas largas que separaban a Sevilla de Larache. En palabras de uno de ellos, el Capitán Armijo, "se despegaba de Tablada bajo un sol magnífico en un cielo azul y despejado. El motor marcha bien sin que ninguno de sus elementos falle. Voy tomando altura sobre la mar-

cha a noventa millas de velocidad, para encontrarme a nueve mil pies al llegar al Estrecho, sobre el pueblo de Barbate. Mientras tanto, voy pensando en mis cosas sin más precaución que de cuando en cuando mirar para comprobar que voy bien, por los muchos puntos de referencia. El ruido monorde del motor me denunciara cualquier cambio de régimen. De Barbate a Tánger —unos treinta kilómetros— cruzo el Estrecho, teniendo siempre planeo a cualquiera de las dos costas, y una vez sobre Tánger reduzco motor para ir descendiendo en un planeo largo y tendido sobre la orilla atlántica hasta el Valle de Lucus. Aterrizo en Larache... y a sacar por medio de un tubo de goma el agua que ha pasado a los cilindros por las rajadas camisas".

Se comía en Larache junto a los pilotos militares destacados allí, y total, a las

no aprovechara por largo tiempo a sus dos primeros pilotos españoles. Después de haber estado jugándose la vida en la acrobacia aérea, Canudas descubrió que lo que en verdad le llenaba era, precisamente, eso: "jugársela"; y la nostalgia subsiguiente le hizo abandonar pronto la compañía.

Lo de José Estegui, por su parte, quizá esté más cerca de aquello que Rubén Darío dijo de Antonio Machado: "un día al imposible fue". En una mañana de invierno en la que el tiempo estaba malísimo, varios Breguet XIV de la Aeronáutica Militar estaban dispuestos para regresar a Tetuán. Llevaban ya allí varios días esperando a que la meteorología mejorase, hasta que



cinco de la tarde o a las seis ya se estaba otra vez en el hotel con la perspectiva de que al día siguiente no había nada que hacer. Y luego, Sevilla, con todo su encanto. La Sevilla del vino oloroso y la aceituna, junto al Guadalquivir; la Sevilla de las noches claras y templadas; la Sevilla, en fin, que un piloto metido a "señorito andaluz" podía vivir en toda su intensidad porque CETA pagaba bien: mil doscientas cincuenta pesetas de sueldo base, que podían convertirse en unas tres mil si el buen tiempo había permitido hacer los doce o quince vuelos previstos para un piloto a lo largo del mes.

Sin embargo, es curioso que aquel destino privilegiado que podía ser, y que sin duda era el Correo Aéreo Sevilla-Larache,

finalmente, la Superioridad, con discutible acierto, les había ordenado volver a África. Y despegaron.

Aquel día, precisamente, esperaba también Estegui para despegar. Tenía como pasajero al ayudante del General Sanjurjo, y al ver que sus compañeros militares despegaban, pudo más en él su temperamento militar que la prudencia consustancial a un piloto civil: éstos han salido, luego yo también...

Su cadáver, junto al del ayudante de Sanjurjo y los restos del biplano fueron encontrados al sur de Tánger, entre montañas. Fueron las primeras víctimas de la Aviación Comercial española, aquella aviación comercial que por los primeros años veinte tanto tenía de militar como de servicio de correos. Los filósofos de la Grecia clásica, y algunos escritores franceses de nuestro siglo como André Guide, decían que el valor es un conglo-

La llegada a Bu Ahmará, aerodromo de Larache.



merado de cosas: es un poco de rabia, un poco de vanidad, mucha testarudez y un vulgar placer deportivo: sobre todo, la exaltación de la propia fuerza física, que, no obstante, ahí no pinta nada.

Puede que el valor haya de ser situado en la última categoría de las virtudes humanas. Pero hubo un tiempo en que la Aviación necesitaba de todos y cada

uno de sus ingredientes: de la testarudez, de la rabia, del placer deportivo... incluso de la vanidad; aunque el resultado de todo aquello fuese a veces, como en el caso de José Estegui, la muerte. ¿Qué otra cosa sino el valor personal podía mover aquellos frágiles biplanos?

"Se admiten pasajeros"

PERO, evidentemente, CETA no eran sólo sus pilotos, ni sus sacas de correos, ni sus gastados biplanos De Havilland con los cilindros de los motores mojados por el agua que pasaba por las camisas. ¿Dónde ponemos a los pasajeros en esta historia? Porque los había; y volaban, y llegaban sanos y salvos.

Hoy, a sesenta y seis años vista, parece que el pasajero era en todo aquel tinglado un intruso amablemente recibido. Incluso la redacción de los sencillos anuncios de los billetes que la compañía vendía a doscientas cincuenta pesetas ayuda a pensar así: "Compañía Española de Tráfico Aéreo. Salida de Tablada a las 11. Salida de Larache a las 15. Servicio Diario. SE ADMITEN PASAJEROS y paquetes". Todo un panorama.

Al ser un bombardero transformado, al De Havilland DH-9 se le había modificado el puesto del observador inmediatamente delante del piloto, para alojar con la cabeza al aire, a un pasajero. Y, aún más atrás, donde en el DH-9 original iba el montaje de la ametralladora, se le instalaron dos asientos también con la cabeza al aire. Con el tiempo, estos dos puestos de cola se cerraron con una capota atada al fuselaje mediante correas,

Don Juan Viniestra (A) reunido el 15 de octubre con el personal de CETA. En el grupo también aparece (B) el pequeño Juan Viniestra Velasco.



desde la cual los pasajeros podían mirar al exterior por sendas ventanillas. A este compartimento, los mecánicos de Tablada le llamaban "el ataúd", y en él se acomodaba en los últimos tiempos la pequeña saca de correspondencia, metida entre ambos pasajeros. Antes de ello, sin embargo, cuando todos iban con la cabeza al aire, la saca la pasaban al puesto que había justo delante del piloto. Puede imaginarse fácilmente el porqué al pasajero que iba allí, con las cartas, se le apodó "el matasellos": sin duda en previsión de un aterrizaje poco ortodoxo.

¿Supieron alguna vez los clientes de CETA estos apodos? Poco importa saber-

"ataúd" con la saca de correos justo entre las piernas en aquel compartimento angosto que debía acusar como nada en el mundo cualquier bache de aire por ligero que fuese.

Ese pasajero, el del "ataúd" o el del "matasellos", no sabría, a buen seguro, que la única información meteorológica de que disponía CETA era un empleado a sueldo, destacado en Larache, que cada mañana, poco menos que sacando la mano por la ventana, miraba el tiempo que hacía, y luego se iba al telégrafo: "despejado", salía el De Havilland. "Temporal", se quedaba en Tablada.

Tal vez hoy sea ya tarde para bucear en el ambiente de los barracones de Tablada; aquellas cajoneras de madera

fuerte, el espectáculo de ver todo el campo inundado y a Juan Viniestra yendo de hangar a hangar en una barca de remos no debería ser precisamente tranquilizador...

Tablada era el lugar mágico donde cada vez que despegaba o aterrizaba un De Havilland había previamente que apartar a los toros bravos del hábitat que, por tradición, les correspondía para vivir. Tablada fue el lugar que, a despecho de los agoreros de siempre, vio nacer el primer atisbo de la Aviación Comercial española.

CETA vivió la primera y más romántica aventura del transporte aéreo llevando el correo entre España y África. Fue el instrumento para que muchas madres y novias pudieran enviar ánimos escritos a unos soldados empeñados en

Acomodando pasaje y carga para iniciar el vuelo.



lo. Si hay algo fuera de duda es que quien se atrevía en 1921 a subirse a uno de los biplanos De Havilland, o conocía poco el miedo, o estaba dispuesto a vivir una aventura desconocida. Porque aventura era, desde luego, meterse de lleno en un mundo hasta entonces reservado a pilotos de guerra o acróbatas aéreos. Aventura era también, sin duda, la sensación de llegar a Tablada para que los pilotos le cubrieran con toda la parafernalia de ritual de gorros, guantes, gafas (los "más pesados cueros" como escribiría Saint Exupéry) y calzarse a duras penas en un habitáculo rodeado de cables y riostras en el que hacía arriba no se veía nada y hacía delante el disco plateado de la hélice era la única referencia. O, aún peor, meterse en el

en las que pilotos y pasajeros convivían en los minutos previos al vuelo; pero si podemos imaginar que el clima humano que se establecía habría de ser, a la fuerza, de gran compenetración. El pasajero, por imperativos del momento histórico y tecnológico, era mucho más "parte activa" de lo que es hoy. De alguna manera, compartía con el piloto el aire y el viento en la cara, y en cualquier caso, subirse en uno de aquellos aeroplanos era invadir un poco esa porción de cielo reservada para héroes o locos. ¿Qué pensarían aquellos hombres de todo ese tinglado? Porque si alguno tuvo la idea de acercarse por Tablada un día de lluvia

una guerra cruel y estéril que necesitaba altísimas proporciones de sacrificio.

Con sus biplanos De Havilland inicialmente, y luego con un rústico y lento Dornier Komet, CETA sobrevivió la década de los felices veinte hasta que, junto con otras compañías fue diluida en la más poderosa "CLASSA" (Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S.A.) creada bajo directrices de Primo de Rivera; hasta que, finalmente, las brumas de Larache se convirtieron en nostalgia, y los finos alambres alares de los biplanos en un recuerdo del pasado. ■