

Miscelánea



De lo vivo a lo pintado

(Número 13)

Por el Capitán Auditor
JOSE MARIA GARCIA ESCUDERO

Cuando en España se empezó a volar



Alfonso XIII, con la Infanta Eulalia, en la inauguración del Aero Club de Madrid.

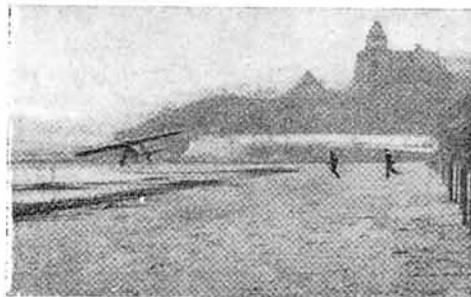
(De El Español.)

Es cosa notable que el magnate que muestra, orgulloso, la galería de cuadros de sus antepasados —nobles hidalgos engolados del XVII, empujados cabaleros del XVIII, románticos figurones ochocentistas...—, no pueda reprimir una cierta sonrisa, mitad ironía, mitad comprensión, ante el canotier o el sombrero inverosímil, con pájaros y flores de esos otros mucho más cercanos antepasados,

que pudieron datar de poco antes de finales del siglo pasado, y pueden ellos mismos vivir todavía para burlarse un tanto, ellos también, de sus increíbles figuras juveniles. Es cosa notable, repito, pero evidente. Sólo el paso de los años puede ir borrando cuanto en un inmediato ayer resulta ridículo, y unos siglos atrás, en cambio, se nos antoja atrayente. Si cualquier tiempo pasado no fué siempre mejor, al menos, a partir de una cierta antigüedad, parece que nos esforzamos por hacerle mejor que el presente. Pero ello, en no pocos casos, resulta tremendamente injusto con relación a ese inmediato pasado de los canotier y los sombreros con pájaros y flores. En esta sección, y por lo que toca a un in-

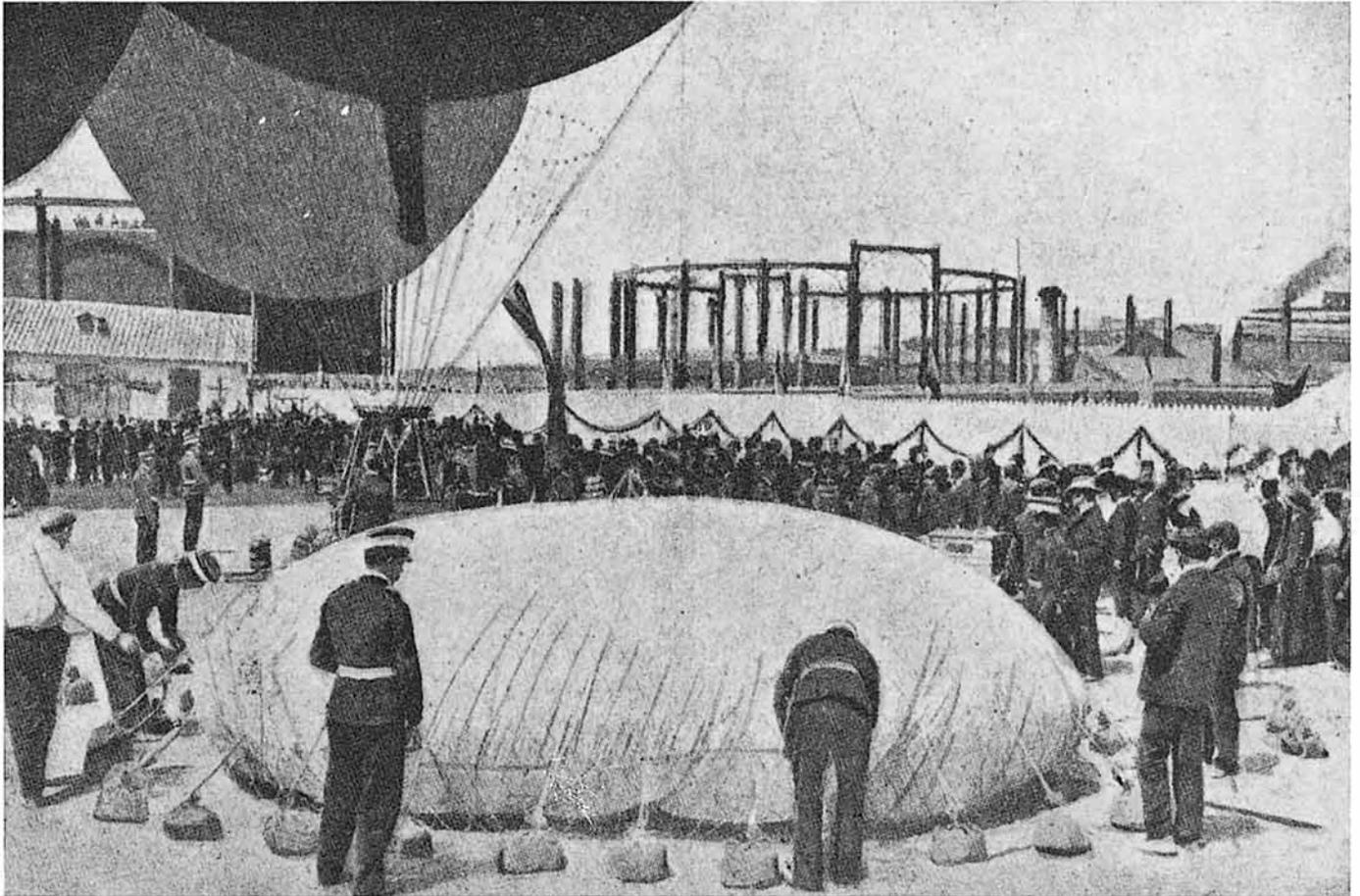
mediato pasado de globos ventrudos y aviones desconcertantes de puro absurdos, me he esforzado en demostrarlo. Bueno será insistir en ello, si hemos de tratar de los tiempos en que se empezó a volar en España.

Pues globos ventrudos hubo. Aviones absurdos también. Valor, que era algo más importante que todo eso, también. Empezó la cosa con el regreso de don Jesús Fernández Duro, de París, a primeros de diciembre de 1905. Había ido a la capital de Francia con su globo "Alcotán", y en él había hecho multitud de ascensiones; al volver, las continuó. E hizo algo más: consiguió la fundación del Real Aero Club Español. Su primera junta directiva la formaban el marqués de Viana, como presidente; don Alfredo Kindelán, como vicepresidente; don Román Sánchez Arias, tesorero; don Juan Rugama, de secretario, y como vocales, don Santiago Liniers, el marqués de la Rodríguez, y el propio Fernández Duro. Al mes, la recién nacida entidad contaba con veinte socios y seis globos, el mayor de los cuales era el "Al-



Llegada de Vedrines a San Sebastián.—Vedrines en Madrid.

(De la Histoire de l'Aéronautique, de Dollfus y Bouché.)



El parque del Aero Club durante la faena de inflar los globos "Avión", "Vencejo", "Alfonso XIII" y "Alcotán".

(De El Español.)

fonso XII". Fué importante el destino de aquellos globos. Familiarizaron a no pocas gentes con las cosas del aire. Aún no hace demasiado tiempo, el marqués de Valdeiglesias nos deleitaba con el relato de una de las muchas excursiones que por entonces tuvieron lugar. Fué ésta en febrero de 1906, en un globo tripulado por Fernández Duro, y que se llamaba el "Cierzo", globo que, naturalmente, según el relato del marqués, no pudo por menos de elevarse "lentamente, majestuosamente", en el espacio, entre agitarse de pañuelos desde tierra y alborozadas contestaciones desde arriba, y que condujo a los viajeros hasta la estación del ferrocarril de Illescas, para que pudieran tomar tranquilamente el tren y regresar a Madrid a tiempo para oír por la noche, en el Real, "Favorita", y contar a quien lo quisiera oír cómo almorzaron en los aires un almuerzo de Lhardy, y de qué manera iniciaron, en los aires también, un "scho-tis"—pues en el globo iban viajeros—, que ciertas temerosas oscilaciones de la barquilla obligaron a cortar. Pero no era ya el tiempo de los globos, sino el de los más pesados que el aire. Y no ya globos, sino absurdos aeroplanos iban a surcar los cielos de España.

Fué, sin embargo, un francés, Lucien Mamet, quien inauguró los vuelos en avión por España, con el que el 11 de febrero de 1910 realizó, en un aparato "Bleriot", tipo "Canal de la Mancha", de 25-30 HP., propiedad del uruguayo Manuel García Cames. Fué en Barcelona, organizado por la "Asociación de Locomoción Aérea", nacida en 1908, y cuyo anagrama—ALA—no puede negar el cronista de la proeza que resultaba no poco adecuado. El aparato logró elevarse a la fabulosa altura de tres metros, recorriendo veinticinco en diez segundos, tras lo cual realizó un segundo vuelo de tres minutos, remontándose, dice el "Diario de



Vedrines, mademoiselle Dutrien y Olieslaegers.

(De la Histoire de l'Aéronautique, de Dollfus y Bouché.)

Barcelona", "a una altura que aproximadamente sería la de dos casas de cuatro pisos", motivo más que suficiente, creo, para que al aterrizar saltara el champán y se brindara, como se hizo, por España, por Francia y por el Uruguay. Pero esta fué una exhibición privada. Cuando la pública, el 13 de febrero, domingo, también en "Casa Antúnez", el entusiasmo era tal que no pudo amortiguarle ni la forzada suspensión del vuelo por el viento, de quince a veinte metros por segundo, que se levantó, y la misma multitud volvió a trasladarse al mismo lugar el jueves siguiente, dispuesta a aplaudir una proeza que esta vez se realizó. Con "marcha rápida, segura y majestuosa", según un cronista, emprendió el vuelo el aparato, que a una altura de cuarenta metros voló unos cuatro kilómetros en poco más de cinco minutos. Naturalmente que aquí habrá que volver a los vítores y al champán..., y a un segundo vuelo, que hubo de terminar frente a las vallas del hipódromo de repleta llena de gente la pista, aunque el entusiasmo popular se encargó de arrancar las tales vallas para que el aparato pasara, y a un posterior vuelo, el día 20, en el que, según se nos cuenta, Mamet dió la vuelta a la chimenea de una fábrica, adentróse en el mar, viró hacia Montjuich, y si al aterrizar resultó algo arañado en la nariz y el aparato un tanto chafado, no fué sin que, en justa compensación, las gentes se disputaran las astillas de la hélice rota y alguien ofreciera 500 pesetas por un trozo más seductor, al parecer, como recuerdo, de la misma parte del aparato. Mamet aparece, todavía en marzo de 1910, sobre la Ciudad Lineal madrileña, después de unas semanas de exhibición de su aparato en el Palacio de Cristal del Retiro, a la embelesada curiosidad de las gentes, y un poco antes de que una mujer, mademoiselle Dutricn, atruene con su aeroplano a los tranquilos madrileños de 1910; y todavía podemos citar a Gaudart y Poillot, con sus vuelos en Barcelona; a Le Blon, en San Sebastián; a Olieslaegars, en Sevilla; todos por el mismo tiempo; pero ya es otro nombre el que nos atrae y otra fecha. El nombre de Vedrines; el año 1911.

Cuando uno contempla el retrato de Vedrines, con sus

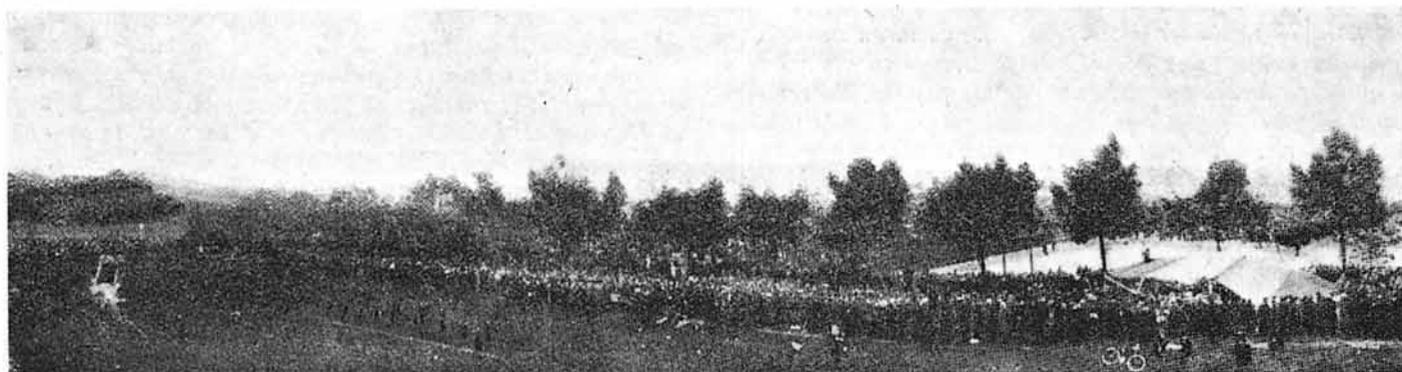


Vedrines, junto a su avión.

(De El Español)

para que la cosa continúe. Pero eso, ¿va con Vedrines? En todo caso, y echándose a la espalda cualquier especie de prohibiciones, al día siguiente sale para Angulema. Aquí ya sólo toman la salida cuatro. Hacia Madrid. Pero a Vitoria sólo llegan Vedrines y Gibert. Y de Vitoria sólo sale Vedrines. Los diarios españoles son un solo latir con el piloto. Ya está en Burgos. En las adustas alturas de Pancorbo ha luchado con un águila demasiado curiosa. Ya ha llegado a Navalperal. El pueblo español, y a la cabeza la familia real, va durante tres días seguidos al aeródromo de Getafe—leo en una reseña de la hazaña—, y Vedrines sin llegar. Cuando lo hace el 26 de mayo, y "tras un elegante escorzo" aterriza, no hay familia real esperándole, pero hay unas gentes que le llevan hasta un aguaducho, donde un gran letrero reza: "¡Biba Bedrines! Vinos y gaseosas." Consagración, no por ayuna de ortografía, menos sincera.

Pero ya hace tiempo que podemos colocar, junto a éstos, nombres españoles. En 1910, el Gobierno, considerando que "la Aviación era ya una realidad, a cuyo conocimiento no podía sustraerse una nación civilizada", otorgaba un crédito para aclimatarla en España, y creaba la experimentación de



21 de mayo de 1911.—Una gran muchedumbre presencia la salida de los aviones que tomaron parte en la carrera París-Madrid.

(De la Histoire de l'Aéronautique, de Dollfus y Bouché.)

aeroplanos, a cargo de la Comisión de Experiencias de Ingenieros. En 1911, Kindelán, Herrera, Arrillaga, Barrón, Ortiz Echagüe, acaban sus pruebas como pilotos aviadores. Si todavía el aeródromo de Cuatro Vientos no era mucho más, según leo en "El alma de la Aviación militar española", de F. Acedo, que un par de "Bessonneaux" y un barracón de madera, y nuestro Ejército del Aire no pasaba de tres biplanos "Farman", estaba desarrollándose la semilla. No en vano, como leo en la obra últimamente citada, "un vuelo de diez minutos en una mañana serena del año 12 exigía mayor esfuerzo espiritual que agotar las reservas físicas actualmente en un largo vuelo combatido por la tormenta y la hostilidad del suelo, poco propicio al aterrizaje". Se desarrollaba la semilla, que bien pronto produciría sus primeros frutos. En 1913 empezaba a funcionar la Escuela Nacional de Aviación en Getafe. El 18 de octubre del mismo año, "con objeto de marchar a Africa, si lo pide el General en

Jefe", se ordena la preparación urgente de una escuadrilla. El 20 estaba dispuesta. Cuatro "Farman", cuatro "Lobmer" y tres "Nieuport". Frente a Laucien se arrojan las primeras bombas explosivas—de tres kilos y medio—sobre tropas en combate. Sobre el Cónico halla la muerte Ríos; el primer aviador caído en combate. Las primeras bombas, el primer caído... En 1913 S. M. Alfonso XIII realiza un vuelo en el dirigible "España". Primacías de los españoles en cosas del aire, a las que tan acertadamente se ha acercado en reciente artículo, desde estas páginas, José Luis Muñoz Pérez. Después, en 1921, fué el impulso que llevó a la Aviación adelante, cuando el crecer súbito de las hasta entonces exiguas promociones de pilotos, y otra vez Africa, y los nombres extraños, y ya tan entrañables—Xauen, el Kert, el Rif, Anjera y Yebala, Kala y Magot—, y años después los primeros "raids", y el fruto ya logrado... Pero esto, evidentemente, es ya otra historia.



Una fábula de Samaniego



La fábula, todos la conocéis. A lo menos, debéis conocerla, lo mismo que yo la conocí, pese al dibujante audaz que substituyó los académicos grabados del libro de mi niñez por otros terriblemente desconcertantes en que aparecen ratones, teléfono al oído, valga como ejemplo de cosa muy siglo XX, sin duda, pero muy poco Samaniego también. Mas por lo dicho, ya comprenderéis que me refiero a una fábula de ratones; no a otra que a aquella en que un no sé si patriarcal Senado ratonil acordó dar fin a la pesadilla de su implacable perseguidor el gato, y ello por el infalible procedimiento de colgarle un cascabel del cuello. Ya se ve; moverse el gato y sonar los cascabeles, y avisar a los ratones de la oportunidad de poner pies en polvorosa, y huir los ratones como alma que lleva el diablo, sería todo uno. Pero... el pero vino, es claro, cuando se llegó al capítulo de la ejecución; pues, ¿quién le pondría el cascabel al gato? Y uno no quiere, otro no puede, éste ha de hacer allá, aquél acullá, la cosa fué que la reunión se disolvió y el gato siguió sin cascabel, y los ratones, con su miedo a cuestras, y así, si no me engaño, hasta hoy. Pues, señor, que no otra cosa ha sucedido más de una vez en el negocio de volar por los aires. No aludo a los pobres Filmer, que, como el malaventurado personaje de H. G. Wells, gastaron sus días en inventar aviones que después no se atreverían a pilotar; sí a quienes, sin aventurarse fuera de los papeles, alegremente se dedicaron a ponerle el cascabel al gato... a estilo ratonil, quiero decir, a dar por supuestos pormenores y por resueltas dificultades sin cuidarse demasiado de pensar si al menos resultarían factibles.

Y traigo esto a cuento porque me ha llevado a ello el caso del bueno de Jacobo Keiserer, de quien leo en "La conquista del espacio" que el 23 de febrero de 1799 presentó en la Universidad de Viena un sobre cerrado que contenía, al parecer, "un invento absolutamente original y nuevo para dirigir los globos", según Amat y Conde, autores del libro antes citado. Lo de original y lo de nuevo, hartó discutible...

pues que, cuando más tarde apareció en el "Journal", de París, un artículo haciendo público el mismo procedimiento, y Keiserer abrió el misterioso sobre para demostrar su prioridad, resultó que muchos siglos antes el rey Ke Kaous, de Persia, empleó algo muy parecido para volar, y lo mismo Alejandro Magno, y Samuel Brunt, en 1727, con su viaje a Cacklogallinia, del que habréis leído algo en el número 2 de esta Sección, y Godwin, con su viaje a la Luna un siglo antes; y que exactamente el mismo medio de dirección emplearon Nemrod y Wilkins, pues fueron águilas las que llevaron a éstos por los aires, y no en otra cosa que en águilas había pensado Keiserer para dirigir su globo; en águilas uncidas como un par de bueyes, con sus riendas y todo, aunque presumo que con algo menos de docilidad (1).

¿Que todo lo de los anteriores no pasó de fantasta? ¿Y lo de Keiserer? Y sin embargo, se le discutió, y estoy por decir que se le tomó en serio, pese a no haber hecho más que los ratones de la fábula. "Nadie conoció si las águilas permitirían ser cazadas vivas, que se les sometiese a una humillante esclavitud, que se les domase..., que se les unciese a una aeronave, y si, supuesto todo esto, podrían obedecer las sugerencias del conductor..." Pero lo más curioso fué que, según agregan Amat y Conde, "éste fué un punto olvidado, totalmente desdeñado". Como lo fué entre los ratones el de cómo ponerle el cascabel al gato. Con una ventaja a favor de los ratones: que, de haber puesto el cascabel, la cosa habría resultado bien para ellos; y las águilas de Keiserer, aun uncidas a un globo, dudo mucho que hubieran servido para algo, duda cuyos juiciosos fundamentos no dejaréis de reconocer.

(1) Otro es el caso de los que aprovecharon las águilas, no como animales de tiro, sino como cabalgaduras; tal logró el Cyrano que llegó al sol, a cuestras de su materialismo, su panteísmo y cuantas imperfecciones dejamos de mencionar, como era de justicia, al presentarle, tiempo ha, a nuestros lectores.