

# La desaparición del “Cuatro Vientos” desde el punto de vista mexicano

JOSÉ RAMÓN BUERGO TRONCOSO

*Presidente de la Asociación Mexicana de Historia y Cultura Aeronáutica*

MANUEL RUIZ ROMERO-BATALLER

*Asesor de dicha Asociación e Historiador de la Aviación Mexicana*

**E**l vuelo efectuado por el capitán Mariano Barberán y el teniente Joaquín Collar a bordo del sesquiplano Breguet bautizado “Cuatro Vientos”, que superara exitosamente los 7.600 kilómetros que separan Sevilla (España) de Camagüey (Cuba) en 39 h y 55 m sobre el Atlántico Medio, ha pasado a la historia como el más importante llevado a cabo hasta esa fecha y casi simultáneamente ingresó al mundo de la leyenda y del mito como uno de los grandes misterios de la historia aeronáutica universal.

Lamentablemente el mito y la leyenda han superado el interés del público muy por encima de los valores históricos y técnicos de la gran hazaña, a causa del trágico final que tuvieron avión y tripulantes en el tramo La Habana–México, sobre el que se ha escrito mucho y no siempre con acierto y menos aún con la imparcialidad y rigor que requieren los

trabajos de divulgación histórica.

En este homenaje a los aviadores españoles con motivo del 75° Aniversario de su vuelo, nos corresponde hablar de lo ocurrido desde el “lado” mexicano, donde desaparecieron avión y pilotos y donde nacieron mitos y leyendas sobre su trágico final.

## BALBUENA

El Aeródromo Militar de Balbuena se encontraba situado en lo que entonces eran las afueras de la capital, a cinco kilómetros del actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

El vuelo del “Cuatro Vientos” con sus pilotos Barberán y Collar había tenido una gran promoción en México, pues desde el punto de vista aeronáutico se trataba de un reto sin precedentes y en el aspecto humano de un acercamiento entre los pueblos de

*Tribunas en el Campo Aéreo de Balbuena a la espera del Cuatro Vientos.*



España y México. Después del exitoso vuelo entre Sevilla y Camagüey y la triunfal recepción tributada a Barberán y Collar en La Habana, acontecimientos que los periódicos mexicanos trataron con gran lujo de espacio, ilustraciones y comentarios, el pueblo mexicano y la colonia española residente en México estaban expectantes por presenciar la llegada del avión y pilotos españoles a Balbuena. Cuando se confirmó el día y hora de llegada la noticia ocupó el principal espacio en las primeras páginas de los periódicos y en las informaciones se invitaba al público a asistir a la recepción a la que asistirían las más altas autoridades del país encabezadas por el Presidente de la República.

La Fuerza Aérea Mexicana había preparado dos escuadrones de aviones Corsarios al mando de los coroneles Roberto Fierro y Gustavo G. León que, a la hora prefijada por el mando, volarían a Veracruz para desde allí escoltar al "Cuatro Vientos" y sus tripulantes hasta su destino.

El día 21 de junio de 1933 fueron reuniéndose en Balbuena centenares y miles de gentes llegadas en todos los medios de transporte: tranvías, coches de caballos, automóviles, bicicletas y a pie. Cuando las autoridades se colocaron en la terraza de los hangares había en el aeródromo unas 60.000 personas que impacientes esperaban al avión. Esta cifra es impresionante si tenemos en cuenta que en esa época la ciudad de México tenía poco más de 600.000 habitantes.

A la llegada de la tarde aparecieron las nubes, propias de la época, y con ellas la habitual lluvia de junio, que solía durar una o dos horas. Nada hizo que el público abandonara su lugar en las tribunas, en el llano o en lugares estratégicos de los alrededores. A la hora prevista los aviones Corsarios pusieron los motores en marcha y fueron despegando hacia San Juan Teotihuacan, al NE de la ciudad, punto de reunión para dirigirse en formación hacia Veracruz en busca del "Cuatro Vientos".

Las estaciones telegráfica e inalámbrica de Balbuena recibieron información desde temprano de la marcha del avión. Fue visto y reportado por diversas estaciones de la ruta hasta Ciudad del Carmen; a partir de ahí no había noticia alguna y todo el mundo pensó que con el mal tiempo reinante en la zona, el avión había pasado desapercibido y que muy pronto llegaría sobre Tejería (aeródromo de Veracruz) donde mejoraban las condiciones meteorológicas. Sin embargo pasaba el tiempo y Minati-



Botón que el público portó en Balbuena.

tlán y Veracruz no proporcionaban información relacionada con el avión. Las escuadrillas de Corsarios, después de sobrevolar la zona prevista, iniciaron el retorno a Balbuena para no tener que enfrentarse a problemas debido al consumo de combustible.

Entre el público y las autoridades que se encontraban en Balbuena cundía el desaliento al transcurrir el tiempo señalado y no tener noticias del avión. Impacientes, entre rumores y suposiciones, ninguna de ellas con sustento alguno, las autoridades se retiraron seguidas de aquel público que, en su fuero interno, comenzaba a presentir la tragedia.

El director de Aeronáutica Militar, general Leonardo C. Ruiz; los comandantes de los dos Regimientos Aéreos, coroneles Roberto Fierro Villalobos y Gustavo G. León, se reunieron con otros mandos para, según instrucciones del Secretario de Guerra y Marina, tomar las previsiones necesarias para al día siguiente iniciar la búsqueda del avión, en caso de no recibirse noticias durante el transcurso de la noche. Todas las estaciones telegráficas terrestres, navales y de los aeropuertos de la ruta, a cargo del Ejército, la Armada y la Compañía Mexicana de Aviación, fueron instruidos para mantenerse alerta las 24 horas del día, con el encargo de notificar de inmediato cualquier novedad.



Pañuelo de recuerdo del vuelo del Cuatro Vientos.

## LA BÚSQUEDA

Por instrucciones directas del Presidente de la República las fuerzas armadas de México iniciaron una intensa búsqueda del avión "Cuatro Vientos" y sus tripulantes por la ruta que teóricamente habría de seguir el avión desde Campeche a México, área que se fue ampliando conforme no se obtenían resultados en la búsqueda. De forma tal que aviones, barcos y tropas terrestres, llevaron a cabo la búsqueda más intensa que jamás se haya realizado en México.

También se dieron instrucciones a las presidencias municipales y gobiernos de los estados en el sentido de que cooperaran con los medios disponibles en apoyo de las fuerzas armadas.

La aviación civil también se unió a los trabajos, bien se tratara de los aviones comerciales en ruta o de aviones particulares tripulados por sus propietarios.

Se voló sobre el mar, las playas, los esteros, los pantanos, los ríos, los bosques próximos a la costa,

las montañas de la Sierra Madre de Oaxaca y sus estrabaciones en Oaxaca, Puebla y Veracruz, sin que se lograra resultado alguno. El resultado fue negativo: nadie encontró nada y los informes de personas entrevistadas no ofrecieron información que diera resultados, aunque fueron muchas las que se tomaron en cuenta y se comprobó su falsedad o inutilidad.

La prensa y la radio mantuvieron al pueblo de México perfectamente informado del gran esfuerzo que se estaba realizando para encontrar los restos del "Cuatro Vientos", ya que, pasado el tiempo prudencial de incertidumbre, se daba por accidentado el avión, aunque aún quedaba la esperanza de que la tripulación hubiera sobrevivido.

## LAS HIPÓTESIS

Como la búsqueda tenía por objeto encontrar el "Cuatro Vientos" y a sus pilotos y no tratar de demostrar una teoría predeterminada, no se desechó ninguna de las posibles hipótesis. Si bien se concentró en la zona situada entre Ciudad del Carmen y Veracruz, tanto por el mar como por la sierra circundante, hubo también exploraciones intensas por otras zonas, incluyendo la región donde después se dijo que se encontraban los restos del "Cuatro Vientos".

En efecto, como parte de la búsqueda general, se concentraron en el aeródromo de Tehuacán los aviones Corsarios (Vought O2U-4A armados en México) números 45, 46 y 49 al mando del capitán Antonio Cárdenas Rodríguez, que posteriormente fuera el comandante de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana que contribuyó a la reconquista de las Filipinas al final de la Segunda Guerra Mundial. Integraban el grupo los pilotos tenientes Luis Noriega Medrano, Amado Arroyo Freudenberg e Ignacio Zepeda Salas y los mecánicos Ildefonso Martínez y Salvador Paniagua. Estos aviones y este personal llevaron a cabo gran cantidad de vuelos de búsqueda por la sierra de Zongolica y las poblaciones de Santana, Orizaba, Coscomatepec, Tierra Blanca, Tres Valles, Ojitlán, Huautla, Matlalapa y otras. Se efectuaron hasta tres vuelos diarios por avión durante los días 23, 24, 25 y 26 de junio, algunos de ellos con duración de tres horas. Estas exploraciones tuvieron casi como epicentro el cerro de La Guacamaya, donde después se dijo que había caído el avión.

La escuadrilla que mandaba el capitán Raúl Azcárate Pino, con base en Minatitlán, formada por los capitanes Alberto Nájera Mercado y Germán Valle y los observadores Amado Delgado y Arnulfo Cortés, con los Corsarios números 40, 60 y 61, también sobrevoló la sierra de Zongolica y sus alrededores en varias ocasiones durante los días 22, 23 y 24.

Por parte de las escuadrillas del Primer Regimiento Aéreo, al mando del coronel Roberto Fierro y de

los capitanes Othón Hernández Amaral, Antonio Lojeño Flores y Enrique Velasco Rojas, formadas por los pilotos capitanes Joaquín Vázquez, Rafael Suárez Peralta, Eduardo Serrano Martínez, Alfonso Sarabia Reyes, tenientes Juan José Sixto del Río, Eduardo Iniesta Reyes, José Vergara Ahumada, Francisco Bulnes y Mariano Muñoz Pérez, el radiotelegrafista Efrén Gutiérrez Nava y los mecánicos Angel Sandoval Zavala, Alfonso Aguilera Villagrán, Francisco Mendoza Estrada y Teodoro Carrillo García, con los aviones Douglas números 13, 14, 15, 16 y 17 (biplos Douglas O2-M) y los Corsarios números 4, 5 y 9, también realizaron vuelos por la misma región.

Además de realizar diversas exploraciones aéreas por la sierra de Zongolica durante los días 22 al 26, el capitán Hernández Amaral organizó una expedición terrestre a dicha sierra, donde se dijo que había caído un avión. Formaron la expedición el coronel Toribio Beltrán, jefe del 43 Regimiento; el teniente coronel Pantoja, cinco soldados, 15 voluntarios de Omealca y tres guías, así como los pilotos Othón Hernández Amaral, Fructuoso Pérez Suárez y Eduardo Iniesta Reyes, quienes tendrían a su cargo poner las señales convenidas en lugares visibles, para dirigir las exploraciones de los aviones Douglas desde el aire, además de efectuar la búsqueda por tierra.

El relato de esta expedición lo publicó el capitán Hernández Amaral en la revista *Anáhuac*, órgano informativo del Primer Regimiento Aéreo, en su edición de septiembre de 1933 y en ella refiere que, pese a la buena organización de la búsqueda, a lo intenso de la misma y a la gran cantidad de personas que entrevistaron, no obtuvieron ningún resultado. Hace referencia el capitán a lo intrincado de la región que dificultó la movilización por tierra, así como a los vuelos espectaculares de los Douglas por las diversas barrancas de la sierra, que exploraron una y otra vez con gran osadía.

Todos los informes redactados por el coronel Gustavo León y sus subordinados Antonio Cárdenas y Raúl Azcárate Pino indican el esfuerzo realizado y el nulo resultado de sus vuelos, pues no lograron avistar ningún avión accidentado y no se presentó información alguna en las bases de Tehuacán y Minatitlán, después de tan intensa búsqueda.

## EL AVIÓN HA DESAPARECIDO

Llevada a cabo la intensa labor de búsqueda con toda planificación y minuciosidad, e investigadas sin resultado alguno todas las pistas proporcionadas por infinidad de personas, procedieran de buena o mala fe, el gobierno mexicano da por terminada oficialmente la búsqueda, ofrece sus condolencias al gobierno y pueblo de España y condecora a los pilotos desaparecidos.

El dictamen oficial fue que el avión "Cuatro Vientos" y los pilotos Mariano Barberán y Joaquín Collar

habían desaparecido sin dejar rastro alguno y los indicios que han analizado los expertos hacen pensar que el avión cayó al mar a causa de la tormenta que había entre Ciudad del Carmen y Minatitlán a la hora en que pasaba por allí la aeronave.

En agradecimiento al gigantesco esfuerzo hecho por el gobierno y el pueblo de México para localizar al “Cuatro Vientos” y a su tripulación, los españoles residentes en México, pertenecientes a diversas agrupaciones, como el Casino Español, Centro Asturiano, Centro Gallego, etc., organizaron una manifestación ante el palacio nacional situado en la Plaza de la Constitución, más conocido como El Zócalo. El balcón estuvo ocupado por el presidente de la República Abelardo Rodríguez, el secretario de Relaciones Exteriores José Manuel Puig Casauranc y el embajador de España en México Julio Álvarez del Bayo, a quienes acompañaban otros funcionarios.

A nombre del gobierno español y de todos los españoles habló el embajador Álvarez del Bayo quien agradeció la generosidad con que México había buscado a los pilotos hermanos, acontecimiento que fundía para siempre a los dos pueblos que habían sentido y vivido por igual su desgraciada desaparición.

El secretario Puig Casauranc no fue menos explícito y recibió a nombre del gobierno y del pueblo de México las muestras de sincero agradecimiento del pueblo español, aunque enfatizó que México solamente había cumplido con su deber y con lo que se merecen España y los españoles.

Al disolverse la manifestación se formaron diversos grupos en los que se comentaban multitud de posibilidades en torno a la desaparición del “Cuatro Vientos”, todas ellas inverosímiles y algunas verdaderamente disparatadas, sin fundamento alguno, incluyendo la posibilidad de que el avión cayera a tierra y los pilotos fueran asesinados por los lugareños. Lo cierto es que ni mexicanos ni españoles tenían certeza alguna en la versión oficial. ¿Por qué? No tenemos respuesta razonable a la pregunta y solamente podemos pensar, conforme a lo que es frecuente en estos casos de drama popular, que lo sencillo, lógico y razonable no satisface a quien esperaba un desenlace sensacional y, si este no se produce, se especula sobre él. Es muy conveniente señalar que éste es el sentimiento que quedaba en el ambiente, lo que conviene tener en cuenta para cuando se produzcan los acontecimientos que a

continuación vamos a analizar, que no son más que la respuesta a las dudas sobre las que toda la sociedad de un país había especulado.

## EL INFORME LEZAMA Y LA CÁMARA PIRELLI

El coronel Alfredo Lezama Álvarez, uno de los mandos más distinguidos de la aviación militar mexicana, que participó intensamente en la búsqueda del “Cuatro Vientos”, tuvo a su cargo el viaje de inspección al lugar en donde el día 25 de junio había aparecido la cámara Pirelli, cerca de Frontera, en el Golfo de México, al parecer arrojada por el mar.

Para tomar nota de tan importante hallazgo, entrevistarse con las autoridades de los lugares aledaños, reunir declaraciones de las diversas personas que ofrecieran información, así como las del campesino que encontró la cámara, Lezama se hizo acompañar de Modesto Madariaga, mecánico del “Cuatro Vientos”, que aún se encontraba en México.

La cámara tenía en relieve el emblema de la marca, el texto Nacional Pirelli Manresa y los números 30 x 4.50, estaba pintada de color rojo y Madariaga la identificó perteneciente al “Cuatro Vientos”.

Lezama rindió un informe en el que detalla las circunstancias, nombres de protagonistas y testi-

gos y consecuencias del hallazgo.

Esta cámara fue enviada a España por la Embajada y la empresa Comercial Pirelli, tras la investigación pertinente, informó en escrito de fecha 18 de septiembre de 1933, que había sido fabricada en sus instalaciones de Manresa el 2 de noviembre de 1932.

El mecánico Modesto Madariaga afirmó que al revisar el avión para su salida de La Habana hacia México, las dos cámaras estaban atadas debajo de los asientos de los pilotos.

## EL INFORME DE RAMÓN FRANCO

España, agradecida por el gran esfuerzo realizado por México en la intensa búsqueda del “Cuatro Vientos” y sus pilotos, decidió condecorar a un selecto grupo de aviadores mexicanos, simbolizando en ellos el agradecimiento a todas las fuerzas armadas y a todos los mexicanos que de alguna forma intervinieron en ella.

El enviado con las condecoraciones fue el avia-



Portada de la revista *Aeronáutica*, editada por el 2.º Regimiento Aéreo. Contiene el informe detallado de la búsqueda del “Cuatro Vientos”, entre junio y julio de 1933.

dor comandante Ramón Franco, agregado militar de España en Washington. El 30 de diciembre de 1933 se efectuó la ceremonia de condecoración en el Salón de las Águilas del Departamento de Aeronáutica en Balbuena.

El comandante Franco aprovechó su estancia para viajar entre México y Mérida, especialmente por las zonas que habían sido relacionadas con la desaparición. En Veracruz y Minatitlán voló con Roberto Fierro a bordo de un Lockheed Vega, propiedad del aviador, gloria de la aviación mexicana. En Minatitlán, Coatzacoalcos, Ciudad del Carmen y Villahermosa lo hizo en los aviones de Mexicana, cuyos pilotos se conocían de memoria la región, pues la volaban todos los días. En Villahermosa tuvo el apoyo de los pilotos norteamericanos que trabajaban en la Compañía Aeronáutica del Sur que dirigía Garret D. Woodside, conocido como "Míster Peck". Estos aviadores conocían perfectamente la región y tenían gran experiencia pues volaban desde la Primera Guerra Mundial y habían participado en la búsqueda del "Cuatro Vientos". Eran Fred Esteves, Joseph S. Wakerfield, George T. Slappey y el famosísimo James C. Angel, que varios años después descubriría la cascada más alta del mundo en Venezuela, que en su honor lleva el nombre de Salto Ángel.

Con los informes recabados en Cuba y México Ramón Franco rindió un intenso informe en el que determina, como causa probable de la desaparición del "Cuatro Vientos", la caída al mar.

Roberto Fierro, en su libro *Esta es mi vida*, editado en México en 1964, así lo confirma, pues asegura que Ramón Franco, a la vista de todos los documentos oficiales que tuvo a su disposición, y de las declaraciones que escuchó, tanto de personas comunes como de especialistas, aceptó por buena la prueba de la cámara Pirelli.

## LA EXPEDICIÓN DE LA REVISTA "HOY"

En 1941 llegó a la redacción de la revista *Hoy*, de las más acreditadas de México, una carta firmada por el señor Julio Díaz Ordaz, comerciante establecido en Río Sapo, en la que aseguraba tener toda la información necesaria para encontrar los restos del "Cuatro Vientos" y sus tripulantes y que estaba dispuesto a proporcionar la información necesaria para que la revista pudiera realizar una investigación. Invitaba a su director, el periodista Regino Hernández Llergo, a que le confirmara su interés en este asunto.

Con esta información en su poder Hernández Llergo organizó una expedición a busca del "Cuatro Vientos" teniendo la seguridad de que encontraría el apoyo ofrecido por el señor Díaz Ordaz. El grupo seleccionado lo formaban Edmundo Valadés, escritor y periodista, jefe de redacción de la revista; el reportero Humberto Olguín y el fotógrafo Enrique Díaz, más conocido en el medio periodístico de México por "El Gordo Díaz."

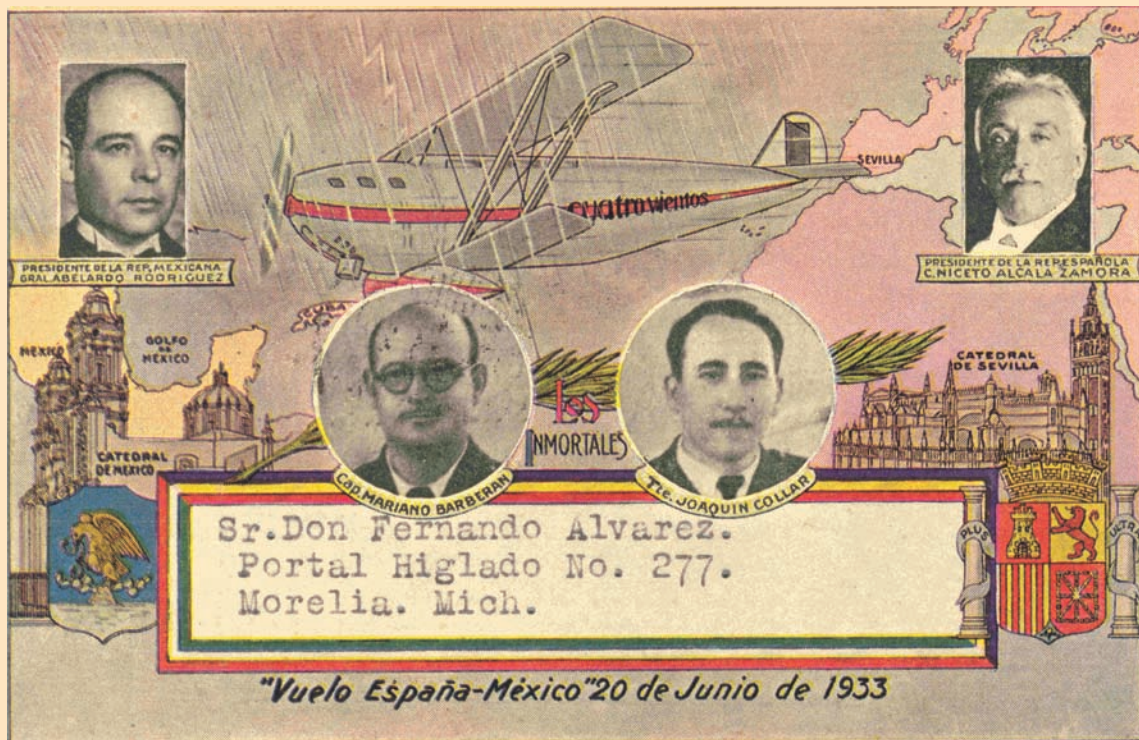
El grupo viajó en tren hasta Córdoba en la línea México-Veracruz y en el Ferrocarril del Istmo de Córdoba a Tenzonapa, para desde allí enfrentarse a lomo de mula a caminos de montaña, estrechos e inseguros, que atraviesan precipicios y arroyos trepidantes por la velocidad a que circulan las aguas, sin olvidar las serpientes que abundan en la región, temibles por su picadura y porque podían espantar a los caballos en aquellas estrechas veredas. Todo ello en un clima feroz para un ciudadano por el gran calor y humedad.

Pese a todas las dificultades la expedición llegó al rancho del señor Díaz Ordaz quien proporcionó los medios materiales y humanos para seguir hasta el cerro de La Guacamaya, donde según sus informes se encontraban los restos del avión y la sepultura de los pilotos, así como encontrar y poder hablar con los protagonistas del crimen.

Las crónicas de Edmundo Valadés se publicaron en la revista *Hoy* del número 236 del 30 de agosto de 1941, hasta el número 247 del 15 de noviembre del mismo año. En ellas refiere como fue conociendo a los diferentes personajes que protagonizaron el asesinato de los pilotos y el ocultamiento del avión, aunque la mayor parte de los relatos son para describir las dificultades que enfrentaron en la sierra como los empinados y escabrosos caminos, la necesidad de abrirse paso a golpes de machete en una selva impenetrable, la dureza del clima, el temor a las alimañas y el silencio de los campesinos: nadie quería hablar del asunto, como si una consigna hubiera nublado su memoria y cerrado sus bocas.

Sin embargo, junto a un jacal se instalaron en una mesa y a su alrededor se sentaron los peones que los acompañaban. Allí llevaron a cabo una especie de juicio y después de estrechos interrogatorios —escribió Valadés— en que tuvieron que usar toda su astucia de periodistas, obtuvieron la confesión de Maximiano Acosta amigo de Agustín Reyes, uno de los que participaron en el crimen, por quien tenía conocimiento de los hechos.

A pesar de que en todos los textos se hace referencia continuamente al silencio que impera en los entrevistados, como si una fuerza inconmensurable los tuviera maniatados, Valadés y compañeros levantaron un acta de esta confesión de Maximiano Acosta, en la que se puede leer, con todo lujo de detalles, como sucedieron las cosas: *"El aparato había caído en Matzozongo, en una rejaya situada arriba del aguaje La Guacamaya, dejando a un lado el arroyo Camarón y al otro del Cerro de Las Palmas, y al lugar donde cayó el aparato fueron Bonifacio Carrera, Paula Carrera, Luis Rico, la mujer de éste, de nombre Crescencia Reyes, y el susodicho Agustín Reyes; que el aparato cayó clavado, después de dar una serie de vueltas sobre el terreno y quedó con la cola para arriba, encajado en el suelo; que fueron al lugar donde cayó, Bonifacio y él y que los aviadores les pidieron que llamaran a la au-*



toridad; y que les dijeron que sí, que iban a llamarla; y que regresaron a su casa; que en la casa estaba porque había ido a cuidar una milpa, Reynaldo Palancares y sus hijos Raúl y Eduardo; que también fueron todos ellos al lugar donde cayó el avión; que a estos Palancares no los mencionó antes porque se le había olvidado; que fue Reynaldo Palancares, que es suegro de Bonifacio Carrera, el que dijo que mataran a los aviadores para quitarles todo el dinero; que los aviadores juntaban las manos y les proponían darles la mitad del dinero si los ponían a salvo; pero que Palancares decidió que los mataran, y así lo hicieron; que los aviadores traían muchos billetes de banco y monedas de oro; que también les quitaron a los aviadores dos anillos, dos relojes de pulsera, petaquillas de viaje, dos pistolas y otros objetos de valor; que después destruyeron las alas y la cola del avión a hachazos y lo empujaron al fondo de un agujero muy grande, junto con los cuerpos de los aviadores; que después arrojaron piedras y tierra y troncos para tapar todo; que en la destrucción del aparato se destruyeron también completamente dos hachas de tanto que golpearon con ellas. Leída que fue esta declaración y previa traducción fiel que de ella le hizo el intérprete Antonino Avendaño Alva, el de la voz la ratifica, y por no haber sabido firmar puso sus huellas digitales. Damos fe”.

En otras partes de los reportajes sobre el viaje tras el “Cuatro Vientos” se dice que las pistolas eran marca Llama, las monedas de oro ocupaban toda una maleta y que había otras dos armas “como rifles pequeños con muchas balas” (subfusiles).

También es preciso recordar que Valadés asegura que don Julio Díaz Ordáz tenía una radio de baterías, que sabían del vuelo de los pilotos españoles, como se desprende del diálogo entre la señora de Díaz Ordaz y un arriero español, llamado Martiniano. También se hace notar que los habitantes de zona sabían del premio de 20.000 pesos para quien proporcionara información sobre el “Cuatro Vientos” o para encontrar a los pilotos vivos o muertos, así como que los asesinos se ocultaban cuando los aviones de la búsqueda pasaban sobre ellos. Demasiada información, casi con detalles cinematográficos, proveniente de unas personas que vivían bajo el terror y la amenaza de los caciques que les habían prohibido terminantemente hacer referencia a cualquier tema relacionado con el “Cuatro Vientos”, silencio en el que llevaban en juego la vida.

Sin lugar a dudas que los escritos de Valadés y las fotos de Díaz causaron sensación, la circulación de *Hoy* alcanzó niveles insospechados, así como el prestigio de la revista. Todo México estuvo pendiente de los reportajes, por lo que se consideró a este trabajo como una verdadera hazaña periodística, aunque no proporcionara ni una sola prueba material del avión “Cuatro Vientos” o de los pilotos.

La dirección de *Hoy* envió toda la información disponible a la Procuraduría General de la República (equivalente al Ministerio de Justicia de España) para que se procediera conforme a la ley. El Procurador General José Aguilar y Maya trasladó la responsabilidad a la Procuraduría de Justicia del Estado de Puebla, pues de haber delito que perseguir, correspondía a su jurisdicción, ya que no se trataba

de un caso federal. La falta de pruebas materiales en el probable delito dificultó las averiguaciones previas y el caso se archivó.

Después de analizar detalladamente todos estos escritos, con una cantidad enorme de repeticiones sin comprobación alguna, nos vemos obligados a hacernos los siguientes cuestionamientos: ¿Cómo es posible obtener una confesión tan detallada, tan precisa de los hechos y no lograr que los entrevistados dijieran el lugar en que se encontraban los restos del avión? Si ya existe una confesión del crimen ¿por qué se impone un muro de silencio para llegar a los restos del avión? Si los naturales de la región mataron por codicia ¿cómo explicar que nadie dijera donde estaban los pilotos si la recompensa valía por igual vivos que muertos?

Por otra parte hay que tener en cuenta que Barberán y Collar no llevaban “fajos de billetes”, no llevaban armas y no llevaban oro. ¿Y qué decir de la insensatez de asegurar que ofrecieron la mitad del dinero que llevaban cuando lo que estaba en juego eran sus vidas?

Lo cierto es que el exitazo periodístico de *Hoy* y de Edmundo Valadés, tema del que aún se sigue hablando, no proporcionó ninguna prueba material de la presencia del “Cuatro Vientos” y sus tripulantes en La Guacamaya, ni siquiera una pista para que posteriores expediciones lo lograran. Sin duda alguna no puede negarse la contribución que dicho trabajo periodístico significó para que la leyenda del “Cuatro Vientos” alcanzara el nivel mito.

## LA EXPEDICIÓN DE EXCELSIOR

El diario *Excelsior* de la capital del país recibió cuantiosa información de su corresponsal en Tehuacán Samuel Huerta y envió al reportero Fernando Aranzábal a realizar un viaje por la región para corroborar todas las pruebas que se habían localizado.

El día 31 de mayo, en la primera página y con titular a “ocho columnas”, apareció el primero de tres reportajes titulado “*EXCELSIOR aclara el Enigma de los Pilotos Barberán y Collar*”, con el subtítulo “Fueron asesinados en la Sierra Mazateca. Partes del avión, halladas y, relatos de Testigos, lo Prueban”.

Sin embargo el ávido lector se adentra en un mundo de información totalmente irrelevante por conocida. Se ratifica como posibles criminales a los mismos que señalan otros relatos anteriores y así como los nombres de los instigadores y testigos.

En cuanto a las grandes riquezas que portaban los pilotos hay una curiosísima variante, el intrépido reportero, ayudado de intérpretes entendió que en lengua mazateca le dijeron que había “copas como las que usan los curas en misa”

El principal argumento que sustenta la tesis son un altímetro, un cinturón de seguridad y dos audífonos conservados por el señor Rogelio Gómez Rivero, comerciante de Tehuacán que fuera piloto. Di-

chos objetos estaban en su poder desde 1943. El altímetro tiene escritas en su interior las palabras Height, USA, Zenith, que no corresponden al avión Breguet de CASA.

Vista la fotografía incluida en la página 263 del libro *Grandes vuelos en la Aviación Española*, correspondiente al vuelo del “Cuatro Vientos”, escrito por el coronel Antonio González Betes, no encontramos ningún instrumento semejante en el panel de la cabina de mando del avión español. El instrumento presentado por *Excelsior* es una caja sin ningún parecido físico con los instrumentos del Cuatro Vientos y de un tamaño imposible de concebir en aquel austero cuadro de mandos.

Lo demás es lo mismo de siempre: el silencio que impera en la sierra, lo intrincado de las veredas de montaña llenas de peligros, la hostilidad de los habitantes, la secuencia casi cinematográfica del crimen, así como las declaraciones de numerosas personas de diferentes comunidades que atestiguan todos los hechos y aseguran conocerlos de muy buena fuente. Hay que hacer notar algunas novedades que se introducen en este trabajo. Una es que el empleado fiscal Aureliano Fernández Henríquez había tenido por muchos años una sortija con el escudo de España y a ambos lados las letras JC, por tanto, propiedad de Joaquín Collar, pero que ya no estaba en su poder, aunque no aporta fotografía alguna. Otra es que en los años del vuelo del “Cuatro Vientos” la gente de la región “pensaba que los aeroplanos se alimentaban con sangre de niño” y por eso mataron a los pilotos. Otra, no menos curiosa, es que los Palancares cambiaron en la ciudad de Córdoba, Veracruz, unos 30.000 dólares por moneda nacional, una fortuna para la época, por lo que resulta impensable que decenas de años después siguieran viviendo en la montaña donde todos los señalaban como asesinos o instigadores del crimen.

“Por lo expuesto –dice el reportero Aranzábal en su última entrega– es innegable que los aparatos que están en manos del exalcaide y piloto (se refiere al altímetro, audífonos y cinturón de seguridad fotografiados), pertenecen al “Cuatro Vientos”.

En realidad nos podíamos haber ahorrado un poco de tiempo si nos hubiéramos limitado a interpretar las palabras de introducción de estos trabajos publicados en *Excelsior* que, textualmente, nos dicen: “En alguna cueva del elevado nudo montañoso localizado en los límites de Oaxaca y Puebla, están ocultos, quizá, los despojos de los dos aeronautas europeos que sucumbieron cuando estaban a punto de terminar con éxito uno de los primeros vuelos intercontinentales que registra la historia de la aviación mundial: Sevilla–Cuba–México”.

## EL DOCUMENTAL DE CANAL 13 DE TV

En noviembre de 1982 el Canal 13 de Televisión Independiente de México presentó un documental



El Comandante Ramón Franco, entonces agregado militar de España en Washington, condecoró a los mandos y pilotos de la Aviación Militar mexicana por su extraordinaria labor en la búsqueda de Barberán y Collar.

que llamó mucho la atención y tuvo gran éxito. Intervinieron en su realización los reporteros Jesús Salcedo Perea, Rocío Galván y Jorge Tenorio y los camarógrafos Genaro Pérez, Carlos Romero, Gerardo Solís y César Arroyo: el autor del guión fue Juan Arturo Brennam. En realidad el alma de dicho trabajo fue Jesús Salcedo, en ese entonces reportero de TV 13 en el Aeropuerto de la Ciudad de México y presidente de la Asociación Mexicana de Reporteros de Aeropuertos. El señor Salcedo estaba entusiasmado con la leyenda del "Cuatro Vientos" relacionada con la caída en el cerro de La Guacamaya y el asesinato de los pilotos. Inspirado por el historiador José Villela, un convencido de que el "Cuatro Vientos" estaba en la Sierra Mazateca, reunió cuanta información fue encontrando, que fue mucha, ya que es un periodista muy tenaz y son muchos sus amigos. Sin embargo, olvidó las otras posibles hipótesis de la desaparición del avión español, a las que no prestó la menor atención, y se concentró exclusivamente en la versión relacionada con el cerro de La Guacamaya, el asesinato y el robo. Es decir, sus investigaciones estaban destinadas a demostrar su teoría, decidida, analizada y juzgada, antes de empezar el trabajo.

Con el respaldo de numerosos amigos, el apoyo del Canal 13 de Televisión y la colaboración de la Secretaría de la Defensa que decidió que una de las operaciones de ayuda médica a las zonas marginadas visitara La Guacamaya, Jesús Salcedo y sus amigos reporteros y camarógrafos se apuntaron un éxito periodístico con el documental ya que ofrece una entrevista con Sixto Carrera y otra con su her-

mano Bonifacio, ambos supuestos testigos de lo ocurrido en 1933 y el segundo de ellos señalado como el asesino directo de Barberán y Collar, según el documental.

Termina el texto con la siguiente afirmación: "Más tarde, con la ayuda de los datos obtenidos por Jesús Salcedo, los oficiales de la misión militar buscan y encuentran, en medio de la vegetación de la montaña, la cueva en que fueron ocultados los restos del avión. Cae así en su lugar la última pieza del rompecabezas, se revela así la última clave del misterio. Todos los datos, todas las declaraciones, todas las hipótesis comprobadas son confirmadas por los habitantes del lugar; sus nombres se conservan en secreto para proteger su integridad".

El documental fue un éxito periodístico en su momento y Jesús Salcedo obtuvo un gran crédito por su trabajo, como alma del proyecto y de la realización, aunque sus colaboradores hicieron también una importante aportación al resultado final. El impacto fue realmente singular pues por primera vez se tuvo la oportunidad de conocer las montañas, los caminos, lo intrincado de la selva, la majestuosidad de los árboles, así como ver y escuchar a los posibles protagonistas de los hechos. En verdad, resultó impactante. Sin embargo, aparte de la espectacularidad de las escenas en vivo, el documental no ofrece ninguna novedad en torno a la cuestión esencial que es si el avión "Cuatro Vientos" cayó o no en La Guacamaya y si los pilotos fueron asesinados. Por el contrario, se insiste en los mismos argumentos: el robo de joyas, billetes, oro y armas y que avión y pilotos fueron arrojados a un pozo.



Sobre el dinero, las armas y el oro ya sabemos que no iban a bordo del "Cuatro Vientos" pues, hasta las condecoraciones y regalos otorgados a los aviadores españoles en Cuba, los transportaba el sargento Modesto Madariaga. Con respecto a los restos del avión, ni esta expedición de Jesús Salcedo, ni las posteriores, han ofrecido alguna muestra inequívoca de que el "Cuatro Vientos" está en La Guacamaya.

Finalmente no podemos dejar que preguntarnos: ¿si el periodista ya exhibió en televisión al posible criminal y sus colaboradores, qué nombres había que mantener en secreto para preservar su integridad?

Jesús Salcedo, cuyo entusiasmo es admirable, ha seguido haciendo exploraciones a La Guacamaya en multitud de ocasiones y han sido muchos los artículos que ha publicado después de la edición del referido documental, ha ofrecido conferencias y ha otorgado numerosas entrevistas promoviendo sus hallazgos. Sin embargo, a falta de pruebas históricas irrefutables, ha engrosado sus escritos con frases y conceptos sentimentales, muy a su estilo personal. Por eso es frecuentísimo encontrar en sus escritos citas sobre las alimañas ponzoñosas, pasar la noche en vela por miedo a las fieras, el alto riesgo de encontrarse con una serpiente "palanca" cuya mordedura es mortal, enfrentarse al tremendo calor de la región, sufrir los grandes aguaceros de las tardes en las montañas, amanecer envuelto en nieblas tan densas que hacen peligrar al caminante que puede caer a uno de los enormes precipicios que hay en la zona y hasta "la sombra de los descendientes de los que ultimaron a los héroes de la aviación española está sobre nuestras espaldas con filosos machetes o escopetas".

No faltan tampoco las citas al silencio impuesto a todos los habitantes por los caciques locales, a las amenazas ocultas que persiguen a los que se atreven a adentrarse en el muro de silencio, pese a lo cual Salcedo pudo entrevistar y filmar en 1982 a los Avendaño, Carrera, Rico, etc., etc., protagonistas de los hechos que el periodista ubica en La Guacamaya y, después de aquello, según textos del propio Salcedo, ha seguido visitando frecuentemente "la cueva del Cuatro Vientos" hasta en más de cincuenta ocasiones y continua escribiendo periódicamente sobre el tema en artículos firmados con su nombre en periódicos de gran circulación.

## EL PROGRAMA 24 HORAS DE TELEVISIA

El Noticiero 24 Horas de Televisa, dirigido por el periodista Jacobo Zabłudowsky, que pasaba diariamente en hora estelar, decidió hacer una investigación sobre el paradero del avión español "Cuatro Vientos", trabajo que se encomendó a la joven reportera Rocío Villagarcía.

La señorita Villagarcía contó con todo el apoyo técnico y profesional de la importante empresa, que tenía un corresponsal permanente en España que entonces era Joaquín Peláez, padre. En México se entrevistó a numerosos personajes que guardaban memoria de alguna relación directa o indirecta con el vuelo de los españoles. Muy importantes fueron las entrevistas con las personas, generalmente aviadores, que decían conocer el paradero del "Cuatro Vientos", bien por informaciones de familiares o amigos, bien por asegurar haberlo visto personalmente. Entre estos destacó el piloto y empresario aeronáutico Eucario León Reyes, egresado de la Escuela Militar de Aviación, que se retiró de la Fuerza Aérea y en 1954 fundó Servicios Aéreos Eucario León, pequeña empresa de transporte aéreo con base en Tehuacán. Don Eucario operó con aviones Cessna 180, 185 y 320 y tuvo permiso oficial para establecer rutas con itinerario y frecuencias fijas a las pequeñas poblaciones serranas de Chiquihuitlán, Tlaxiactac, Teutila, Usila y San Juan, además de atender vuelos a la demanda, en la modalidad de taxi aéreo. Es conveniente indicar que varios de esos pequeños pueblos del estado de Oaxaca están situados muy cerca de la zona donde se encuentra el cerro de La Guacamaya.

Don Eucario conocía perfectamente la región en la que acumuló más de 10.000 horas de vuelo, así como sus pilotos, y aseguraba haber visto el avión "Cuatro Vientos", haberlo tocado y conservar un instrumento del mismo que había tomado sin que los indígenas que lo custodiaban se percataran de ello. Las cámaras de televisión nos mostraron a don Eucario entrevistado por Rocío en la plataforma del pequeño aeropuerto de Tehuacán, desde donde indicaba con el brazo extendido la cresta de la montaña donde, según él, se encontraba el avión. Conversó mucho sobre el sospechoso silencio que imperaba en la región cuando se trataba este tema, de la hostilidad de los habitantes de la región para quienes se adentraban en aquellas tierras y, lo más que pudo obtener la entusiasta reportera fue que don Eucario le prestara el instrumento que obraba en su poder para que fuera enviado a Madrid y se determinara si perteneció o no al "Cuatro Vientos".

La entrevista con otros pilotos de la región fue una calca de la celebrada con don Eucario, con los mismos temas: que el avión cayó en la sierra, que los habitantes los masacraron, que no permitían a nadie internarse en la región pues se corría el riesgo de morir, que nadie hacía declaraciones, pero que ellos habían visto y tocado el avión y conservaban, a través de ingeniosos artimañas, alguna pieza correspondiente al mismo. Así reunió la señorita Villagarcía un fragmento de una puerta y un viejo asiento, además del citado instrumento.

La puerta, el asiento y el instrumento fueron enviados a España para su identificación por parte del ingeniero Ortiz de Echagüe, que había dirigido la

fabricación del avión y se había retirado como director de CASA. Antes de viajar a España fueron inspeccionadas por un grupo de expertos convocados por la Dirección General de Radio y Televisión de la Secretaría de Gobernación, que determinó que el instrumento era un altímetro y no podía pertenecer al "Cuatro Vientos" por estar marcado en pies, mientras que los instrumentos del "Cuatro Vientos" lo estaban en el sistema métrico decimal, amén de que era de otra época. La puerta resultó ser la de carga de un Trimotor Ford, de los que hubo muchos en Puebla y Oaxaca, cerca de las cuales se encuentra Tehuacán, en cuyos aeropuertos terminaron como chatarra. Lo mismo ocurrió con el asiento, que pertenecía a un Avro Anson V, que también fueron muy abundantes en Oaxaca en los años cuarenta y cincuenta.

En el noticiero tuvimos la oportunidad de ver la entrevista de Joaquín Peláez con el ingeniero Ortiz de Echagüe, ya muy mayor, pero suficientemente lúcido, en la que se confirmó que ninguno de aquellos elementos había pertenecido al "Cuatro Vientos", conclusión que fue acompañada de argumentos muy convincentes por parte de su constructor.

Hubiéramos querido ser más amplios y precisos en estos comentarios pero nos ha sido imposible ponernos en contacto con Rocío Villagarcía, hace tiempo retirada del ejercicio periodístico.

Muy recientemente tuvimos oportunidad de hablar del tema con Raúl Castillo, en aquel tiempo reportero de Televisa en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y gran amigo. Al preguntarle por la intempestiva suspensión del programa sobre el "Cuatro Vientos", nos contestó: "Porque se dieron cuenta de que estábamos haciendo el ridículo y que aquello iba a peor"

Por supuesto que Rocío Villagarcía, a pesar de su capacidad, juventud, interés y contar con el apoyo de una gran empresa, no pudo aportar nada nuevo en su abortado proceso de investigación. Palabras, palabras y más palabras, que no conducían a nada. Además, ni una sola fotografía que avalara algo de lo que todos aseguraban ser protagonistas: haber visto y tocado el "Cuatro Vientos".

## CONCLUSIONES

Esta Academia acepta por buenos y ratifica los dictámenes hechos por la Jefatura de Aeronáutica Militar de México en 1933 y por el CITTAM de España en 2002 y sugiere a todas las instituciones públicas y privadas de México y España, dedicadas a los estudios histórico-aeronáuticos, a considerar como la causa probable de la desaparición del "Cuatro Vientos" su caída al mar debido al mal tiempo imperante en la zona en donde fue encontrada la cámara salvavidas. •

