



Gloria y tragedia del vuelo SEVILLA CUBA MEJICO

ANTONIO G. BETES,
Coronel de Aviación

El CUATRO VIENTOS sobrevuela La Habana. Eran días de gloria para la Aviación Española (Foto Archivo E. ARREMBERG).

Hace cincuenta años

España, cuna tradicional de héroes y santos, se encontraba en el año 1933, empujada por una irresistible voluntad de demostrar al mundo que también podía ser cuna de científicos.

Las actividades relacionadas con la aviación atravesaban un momento crucial; una vitalidad y un empuje increíbles, invadían el campo aeronáutico. De realizaciones se pasaba a consolidaciones, pero siempre con lejanos horizontes de grandeza.

Era el fruto del continuo avance tecnológico en las ciencias aeronáuticas y sus aplicaciones técnicas, que habían proporcionado extraordinarios resultados en vuelos increíbles, coronados casi siempre por el éxito.

Nuestra Patria, liberada ya de sus obligaciones africanas en cuanto a la aviación militar, tenía la oportunidad de seguir más allá. Un hombre excepcional, en la quietud de su ordenadamente, preparaba un vuelo importante: atravesar el Atlántico por la parte central —en principio Sevilla-Cuba—; 7.000 kms sobre las desoladas aguas azules.

La Escuela de Observadores de Cuatro Vientos

El Capitán Mariano Barberán, ingeniero, piloto, científico de renombre internacional y Director de la Escuela de Observadores de Aviación Militar, estudiaba en su despacho. Levantó la vista de sus papeles llenos de fórmulas, se quitó sus redondas gafas y se levantó; caminó hacia la ventana y contempló el yermo campo de aviación. Volvió a sentarse, repasó sus cálculos, releyó el informe y quedó satisfecho. En su opinión el vuelo Sevilla-Cuba era posible, no era una utopía...! Era octubre de 1932.

Pocos días después, presentó la "Memoria" al General Soriano. Era un trabajo concienzudo, bien hecho, porque no podía ser menos; en él había volcado toda su experiencia puesto que había preparado ya numerosos vuelos, sin embargo este iba a ser el suyo. El Teniente Joaquín Collar, tranquilo, esperaba a su lado. El General, interrogó a ambos. Le gustaba la idea.

La "Memoria" fue favorablemente informada y la máquina burocrática se puso en marcha: el Gobierno se hacía cargo de todos los gastos. En el Pabellón de Cuatro Vientos reinaba el optimismo. Alguien había bautizado ya el avión: "Cuatro Vientos". Se brindó.

El vuelo —según una revista profesional de la época— "persigue varias finalidades de extraordinario interés. En primer término ha de constituir un nuevo enlace entre España y América, que servirá para testimoniar el fraternal cariño que la República Española siente por las Repúblicas americanas de su misma raza y especialmente para que las alas españolas lleven el saludo cordial del viejo solar hispano a la República de Méjico, que no ha sido visitada por aviadores españoles...".

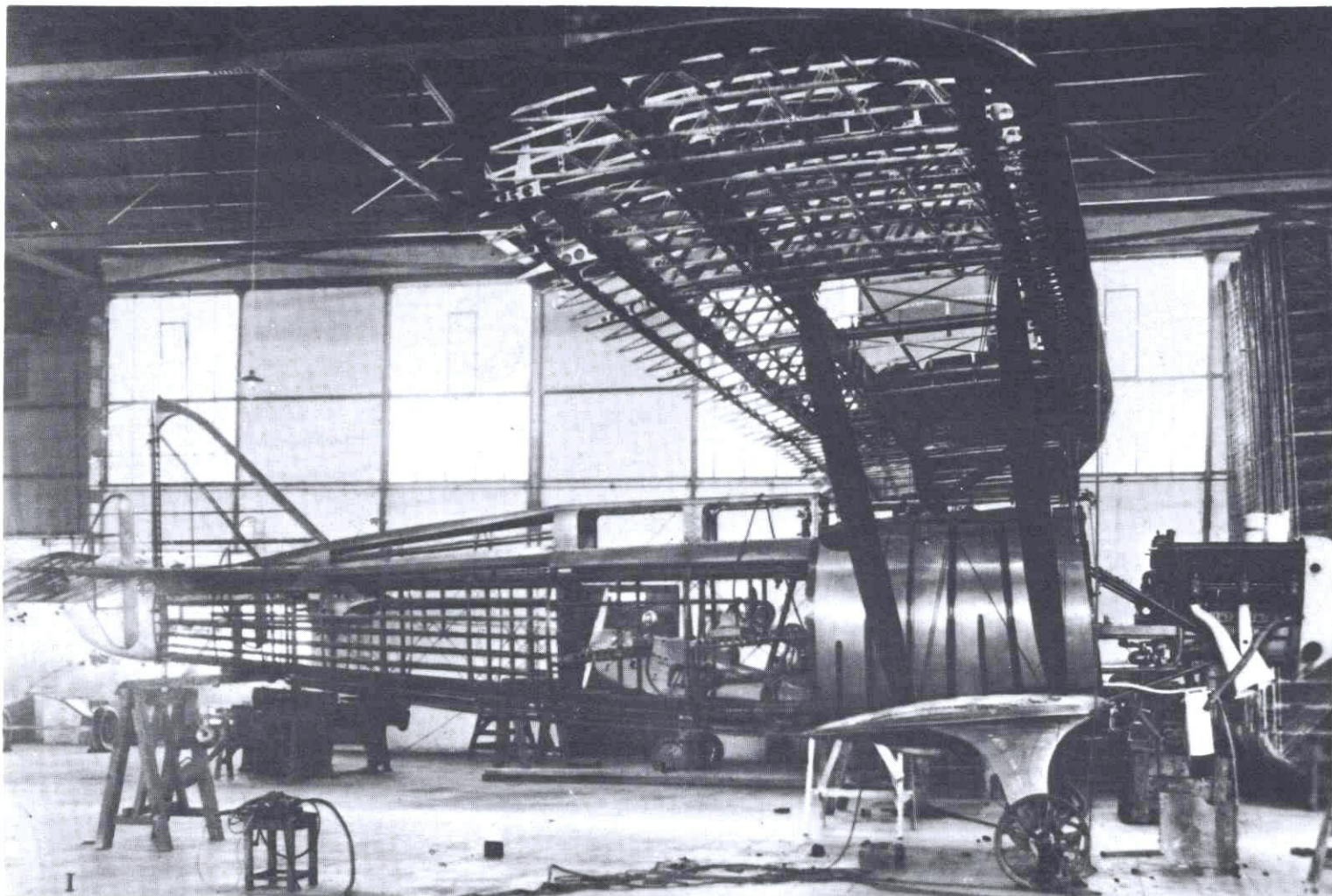
"El vuelo del "Cuatro Vientos" ha de servir también para estudiar una nueva ruta aérea sobre el Atlántico..., que un porvenir no muy lejano será el camino que seguirán todas las comunicaciones entre Europa y América Central.

Finalmente, la realización del vuelo pone de manifiesto la capacidad y competencia de los aviadores españoles, el extraordinario interés que la República Española siente por el progreso de la aviación y la perfección a que ha llegado la industria aeronáutica en España". La revista no decía que era condición importante la máxima participación nacional.

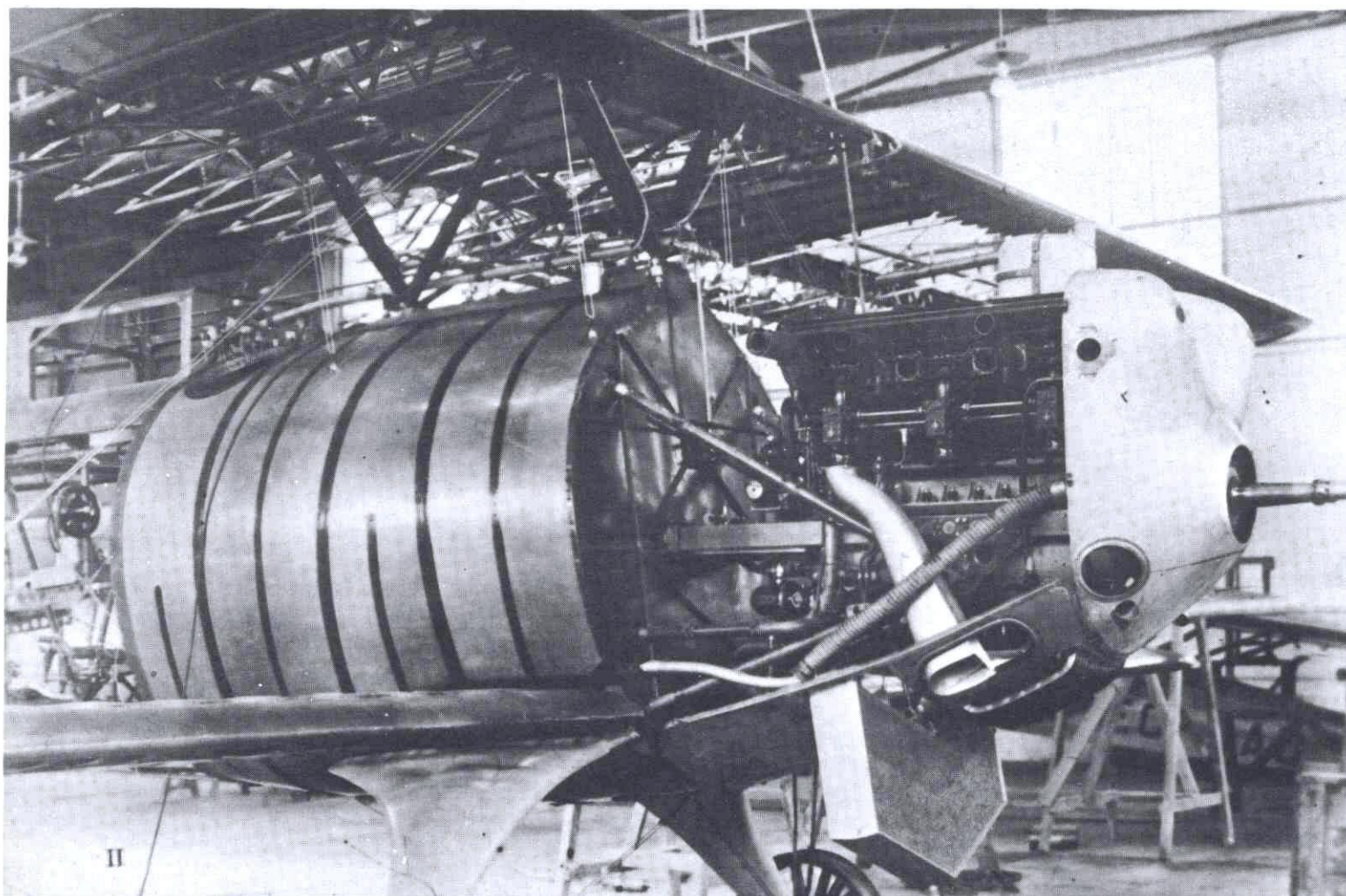
La preparación del vuelo

En diciembre, ya se había encargado el avión. Construcciones Aeronáuticas fue la elegida. En enero de 1933, en Getafe y Cuatro Vientos se dieron cita la técnica y la experiencia, y forjaron para las alas españolas días de gloria, triunfo, y por azares del destino, de tragedia.

El Teniente Coronel José Cubillo Fluitter fue encargado del estudio meteorológico del vuelo e hizo un trabajo serio, responsable, minucioso y



Diversas fases de la construcción del CUATRO VIENTOS El Breguet XIX Super TR Superbidón era quizás el mejor avión de su categoría. Obsérvese el gran depósito cilíndrico de combustible detrás del motor. (Foto archivo PABLO SACRISTAN.)



completo. De este estudio salieron once probables rutas, teniendo en cuenta todos los parámetros posibles. Se eligieron seis y por fin, la más favorable: Sevilla - Islas Maderas - Puerto Rico - Santo Domingo y Cuba (La Habana). Este trayecto tenía una longitud de 8.095 kilómetros.

Pero surgió la primera y grave dificultad: el avión encargado a CASA, no podía franquear de un salto esa distancia. Los ingenieros aeronáuticos de CASA, Guinea, Pousa y Aguilera, acometieron la tarea. Pruebas en túnel, cálculos, ingenio y experiencia, dieron por resultado el BREGUET "Super Gran Raid", capaz de hacer el trayecto. El 15 de abril de 1933, el avión fue aceptado por la inspección militar.

Según me manifestó Aguilera —en entrevista celebrada en su domicilio— "El depósito principal fue la pieza más delicada del avión, porque formaba parte integral del fuselaje y debía absorber los esfuerzos correspondientes, siendo su sollicitación más crítica en los despegues y aterrizajes".

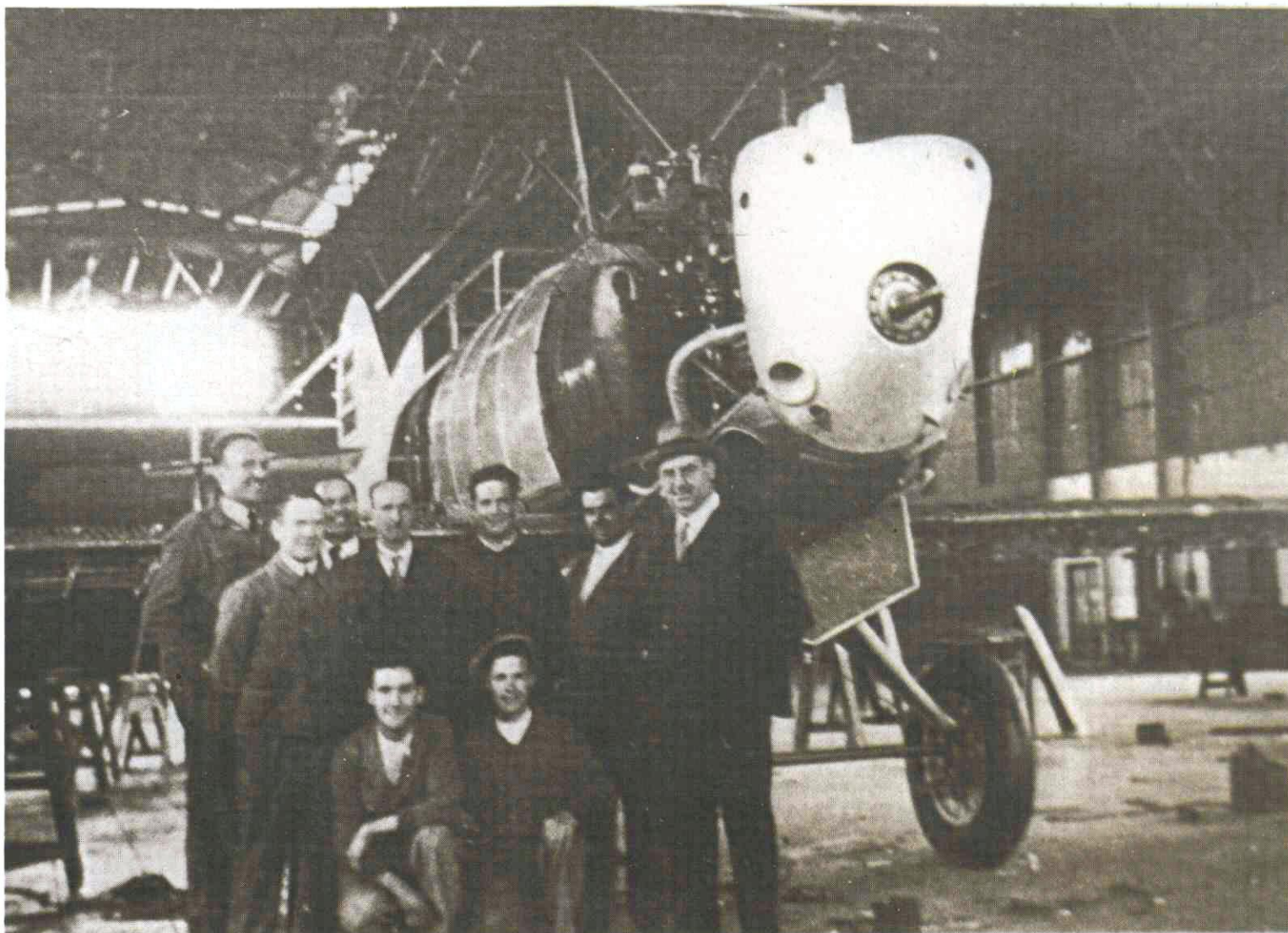
"También fue aumentado su volumen" —terminó diciéndome— así podía contener los 3.900 litros indispensables para el vuelo, que junto a los otros siete depósitos pequeños —en el ala superior— hacían un total de 5.300 litros.

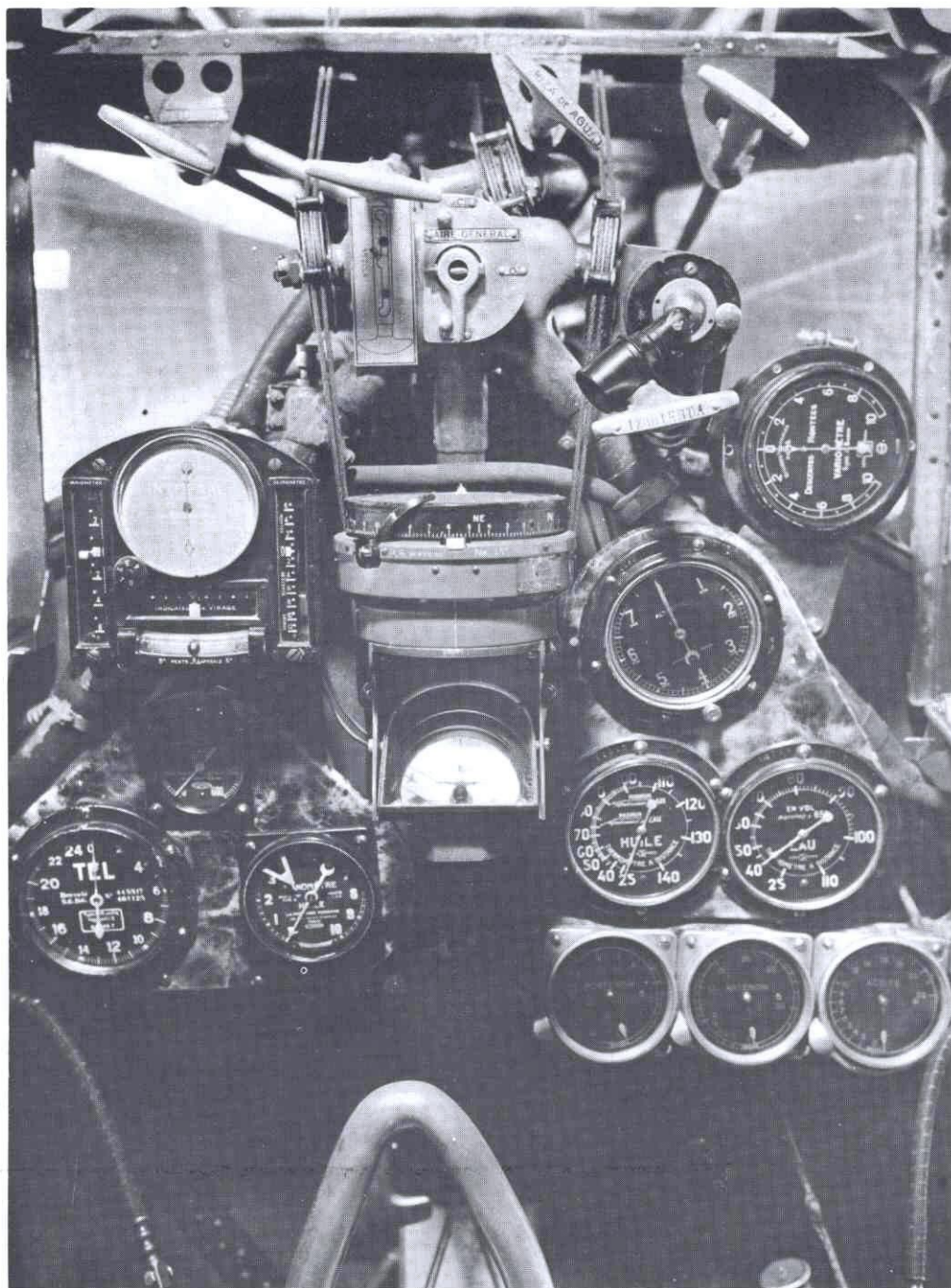
El grupo propulsor fue un motor Hispano Suiza, tipo 12Nb, construido en la fábrica de Barcelona.

El avión, pintado de blanco con franjas rojas, resultó un airoso aparato, orgullo de la aviación militar y costó ochenta mil pesetas, doble que un Breguet normal. Su número de fabricación era el 195.

En su construcción habían intervenido 53 obreros y todos entregaron lo mejor de sí, por amor al oficio, de paciencia y de capacidad de trabajo.

Foto de los creadores del CUATRO VIEN-TOS realizada en los talleres de CASA. En ella figuran el ingeniero José Aguilera —primero por la izquierda— junto con el ingeniero jefe de la fábrica Luis Sousa Peco —primero por la derecha— acompañados por diverso personal de talleres. (Foto JOSE AGUILERA.)





Cuadro de mandos del CUATRO VIEN-
TOS: Su austeridad realza el mérito del
vuelo. (Foto archivo E. ARREMBERG.)

La tripulación y el mecánico

Tres personas se relacionaron directamente con el vuelo del "Cuatro Vientos": el Capitán Barberán, alma de la empresa, navegante y segundo piloto; el Teniente Collar, piloto, amigo y excelente colaborador y el Sargento Madariaga, serio, dedicado y gran profesional.

Fueron estos tres militares, los más significativos y que contribuyeron al éxito del vuelo Sevilla-Cuba. Barberán con un historial único como navegante, estudioso, culto y entusiasta; Collar, con su profesionalidad, enorme habilidad y excepcionales aptitudes para el vuelo; Madariaga, mecánico con gran experiencia, competente y dedicado.

Empieza la espera

El 3 de junio de 1933, el Jefe del Gobierno recibió a los pilotos Barberán y Collar "deseándoles suerte en su audaz empresa, que había de poner muy alto, una vez más, el nombre glorioso de la nación hispana".

El 8 de junio, en el banquete en honor de Barberán, con motivo de imponerle la Cruz de Isabel la Católica, éste "abogó por la unión de todos los aviadores, sin distinción de ideas ni matices políticos de ninguna clase".

EL CAPITAN BARBERAN



Mariano Barberán y Tros de Ilarduya, nació en Guadalajara el 14 de octubre de 1895. Ingresó en la Academia de Ingenieros del Ejército en 1910 y se incorporó a Tetuán como Teniente el 26 de junio de 1919. Obtuvo el título de Observador el 28 de febrero de 1919, ascendió a Capitán el 28 de enero de 1920. Por su actuación en Marruecos donde fue herido, se le concedió la Medalla Militar. El 22 de mayo de 1923 fue enviado a París a un curso de radiotelegrafía, con una duración de 8 meses. Fue designado "dadas las condiciones inmejorables que reúne el referido oficial y cuyos valiosísimos servicios prestados en éste de Aeronáutica, le hacen digno por todos conceptos..."

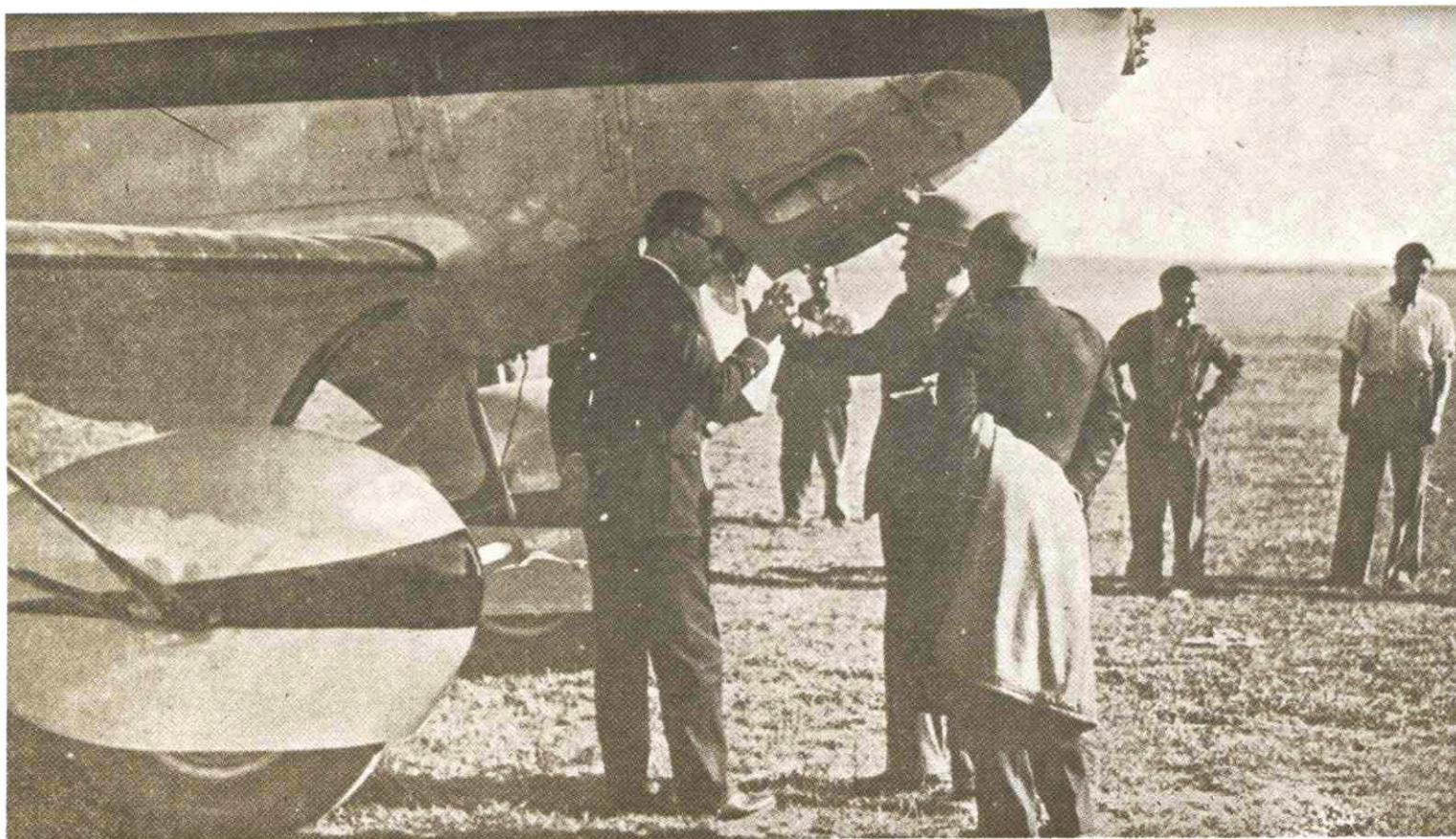
En abril de 1924 se le concedió el título de piloto militar de aeroplano y realizó el curso en la Escuela de Transformación. En septiembre de 1925 pidió el pase a la situación C, quedando disponible en la 1.^a Región, encontrándose en Canarias en el año 1926 cuando hizo escala "Plus Ultra" en su vuelo a Buenos Aires. En septiembre del 29, se cree que realizó con Haya un vuelo a Villa Cisneros en el "Breguet Gran Raid". En julio del 30 se le concedió la Cruz de 2.^a clase de la Orden del Mérito Naval con distintivo blanco. En febrero del 33, con Collar, realizó un vuelo a Cabo Yubi y Las Palmas. Un aviador cubano dijo de él: "se trataba de un hombre de gran sapiencia, comparable tan sólo con su extraordinaria modestia. La aviación era la gran pasión de su vida y sobre todo, lo relacionado con la navegación astronómica por medio de aparatos de precisión, que sabía utilizar como pocos".

EL TENIENTE COLLAR



Joaquín Collar Sierra, nació en Figueras (Gerona) el 25 de noviembre de 1906, hijo de Luis Collar Moraga, Teniente de Caballería y de Margarita Sierra Capalleras. En el año 1921 ingresó como voluntario en Caballería; alumno de la Academia, ascendió a Alférez en junio de 1924 y a Teniente en junio de 1926. En ese mismo año se le concedió la medalla de Marruecos con pasador de Larache (D.O. núm. 185). En el año 27 fue nombrado alumno del curso de oficiales aviadores. Obtuvo el título de Observador de Aeroplano el 15 de julio de 1927 y el de piloto militar de Aeroplano en 1929. En diciembre de 1930, quedó disponible gubernativo por procesado, debido a su participación en la sublevación de Cuatro Vientos, siendo dado de baja en el Ejército en febrero de 1931. Exiliado en Portugal y Francia, volvió a España al proclamarse la República, siendo repuesto en su anterior empleo. Como compensación se le ofreció ser piloto del "Cuatro Vientos", aparte de ser considerado como uno de los pilotos más hábiles del momento.

De Collar, un aviador cubano dijo "Era de carácter jovial, siempre risueño... Le gustaba más los deportes que las cosas protocolarias. Muy sencillo y valiente".



El "Cuatro Vientos" despegó de Madrid el día 9, a las 15:30 horas, aterrizando en Sevilla a las 19:15. El avión fue alojado en el Barracón o Hangar de Bombardeo. La cartilla de a bordo tenía anotadas entonces 55 horas.

Barberán y Collar explicando a un periodista sevillano las características del avión antes del despegue de Tablada.

A las 22 horas, los partes meteorológicos de Cuba daban una situación favorable y como todo estaba preparado se dispuso la marcha.

El día 10, a las 02:00 el avión totalmente revisado fue sacado del hangar con la ayuda de 30 soldados. A las 04:00 ya estaba cargado con 5.300 litros de combustible y 220 de aceite. Las viandas en su sitio. Barberán y Collar, con monos blancos, chalecos del mismo color y zapatillas, vigilaban todo celosamente.

A las 04:40, los aviadores se despidieron de todos los presentes y subieron a bordo. El motor arrancó, levantando una gran polvareda. La temperatura era de 14°C; Sevilla a lo lejos, dormía todavía.

Rumbo a la gloria

A las 04:45, el avión situado cara al viento y en la pista preparada al efecto, —la misma que usó el "Jesús del Gran Poder"—, empezó a moverse. A los 300 metros soltó el carrito de cola; a los 1.200 botó un par de veces; a los 1.500 metros despegó en medio de una gran ovación, adentrándose en ese mundo del aire donde el espacio y el tiempo, la vida y la muerte, adquieren otras dimensiones.

El aparato pasó por encima del río Guadalquivir, tomando altura y viró hacia el norte; volvió a virar y regresó con el rumbo correcto, perdiéndose en el alba; le acompañaban varios aviones militares y una avioneta del Aero Club. ¡Todo había empezado bien!

El último parte meteorológico que llevaba Barberán en la cabina, recibido de Cuba, decía: "tiempo nublado, buena visibilidad, calma aérea, dirección de las lluvias hacia el oeste, mejorado el tiempo con relación a las cuatro de la tarde; vientos flojos y algunas lluvias".

A los 32 minutos de vuelo, el aparato abandonó la costa española. Debajo, a la derecha, Huelva y Palos de Moguer con toda la carga histórica, por ser lugar de salida de las carabelas de Colón y del "Plus Ultra". Verdaderamente España tenía vocación conquistadora.



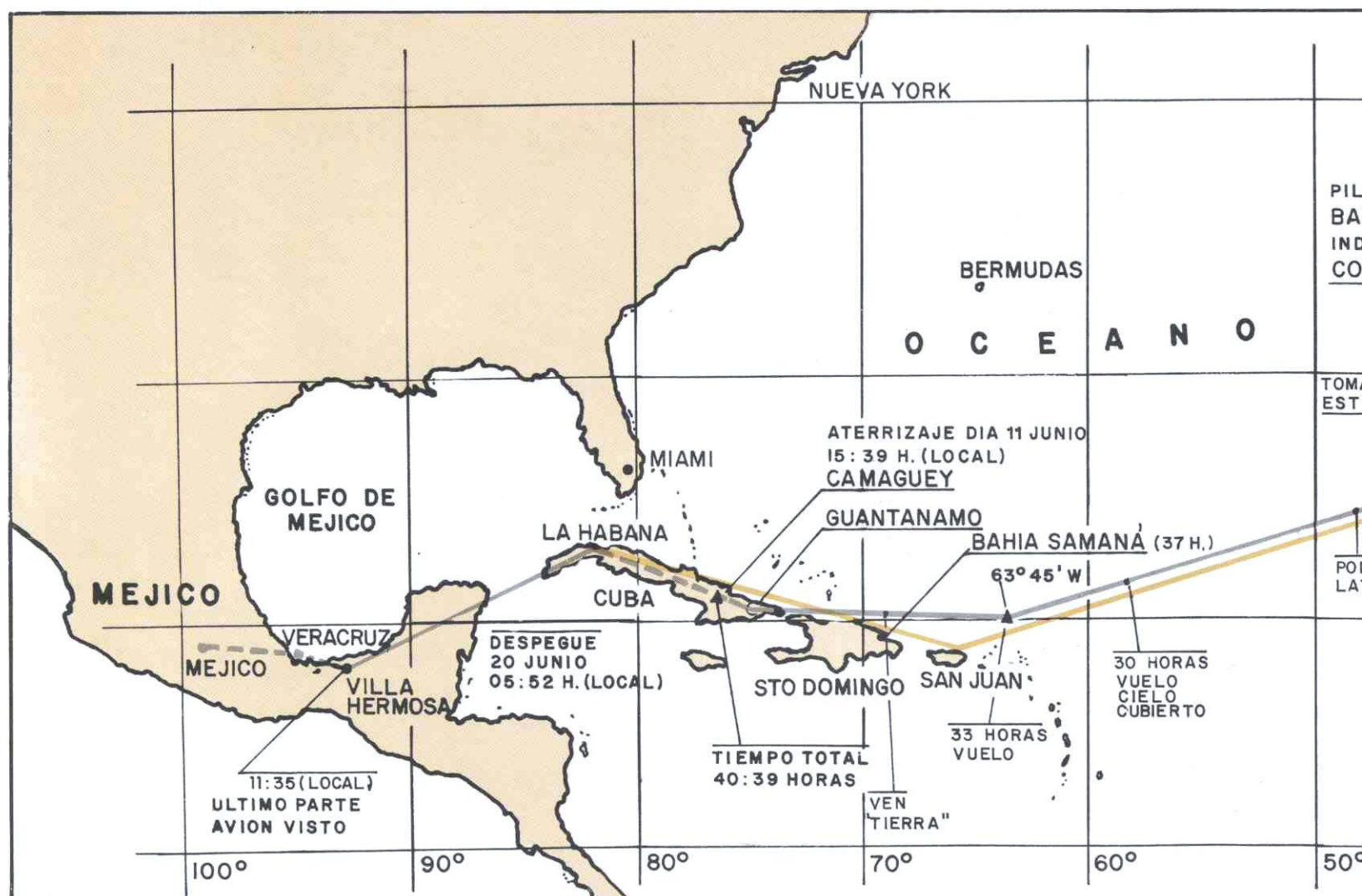
Collar pilotaba con todos sus sentidos y Barberán, tranquilo, consultaba la carta confeccionada por él mismo. Era de papel fuerte, proyección Mercator; cada 10 minutos llevaba trazadas líneas de posición y los trayectos ya mencionados, iban divididos en segmentos de 210 millas, con subdivisiones de 10 millas; en cada segmento figuraban indicaciones horarias, gasolina consumida, velocidad y régimen del motor, así como velocidad del avión. Igualmente aparecían las curvas de igual declinación magnética para corregir el rumbo. Aparte, Barberán llevaba la última carta meteorológica, con un corte transversal de la ruta, indicando las nubes, su altura y cantidad; vientos, su dirección y fuerza, etc.

Durante el viaje, Barberán fue anotando sus observaciones en un cuaderno. El rumbo era de 256 grados. Las rpm 1.800. En la carta de ruta preparada al efecto, Barberán trazó una trayectoria con rumbo 256 que cruzaba el paralelo 35°20' Norte, a 116 millas de las Islas Maderas. Cubillo había previsto nubes a 200 kms de la costa.

Solos sobre el Océano

En contraron efectivamente las nubes y tuvieron que subir a 1.000 metros para poder volar por encima de ellas. Las revoluciones del motor se conservaron en 1.800.

Media hora más tarde, Barberán calculó la deriva, encontrando que su valor era de tres grados positivos. A las tres horas de vuelo, tuvieron que subir a 1.200 metros por encontrarse más alta la capa de nubes. La altitud en ese momento era de 1.500 metros; el gasto de combustible, de 190 litros más de lo previsto, pero iban adelantados respecto al horario en veinte minutos. Bajaron un poco las revoluciones del motor dejándolas en 1.795 por minuto. Todo funcionaba correctamente y el avión respondía a lo proyectado. Tenían arriba el cielo muy azul, el sol a la espalda y una capa de nubes por debajo.



A las 9 horas y media se prepararon para tomar "alturas" del Sol; Barberán abrió la cubierta superior de la cabina, plegó el asiento y de pie, con el sextante bien sujeto, avisó a Collar para que estabilizase el avión lo más posible. Así, realizó sus tomas. Les llenó de satisfacción comprobar que iban "clavados" en la ruta prevista. Tres horas más tarde, las nubes que se habían quedado atrás, les permitieron ver un barco. A las trece horas de vuelo, tuvieron que evitar nubes "densas y peligrosas" y a las 14:30, lograron calcular la posición exacta al tomar dos "alturas" simultáneas de la Luna. Collar poco después se sintió indispuerto, encargándose Barberán del pilotaje durante varias horas, hasta que se recuperó.

La indisposición de Collar

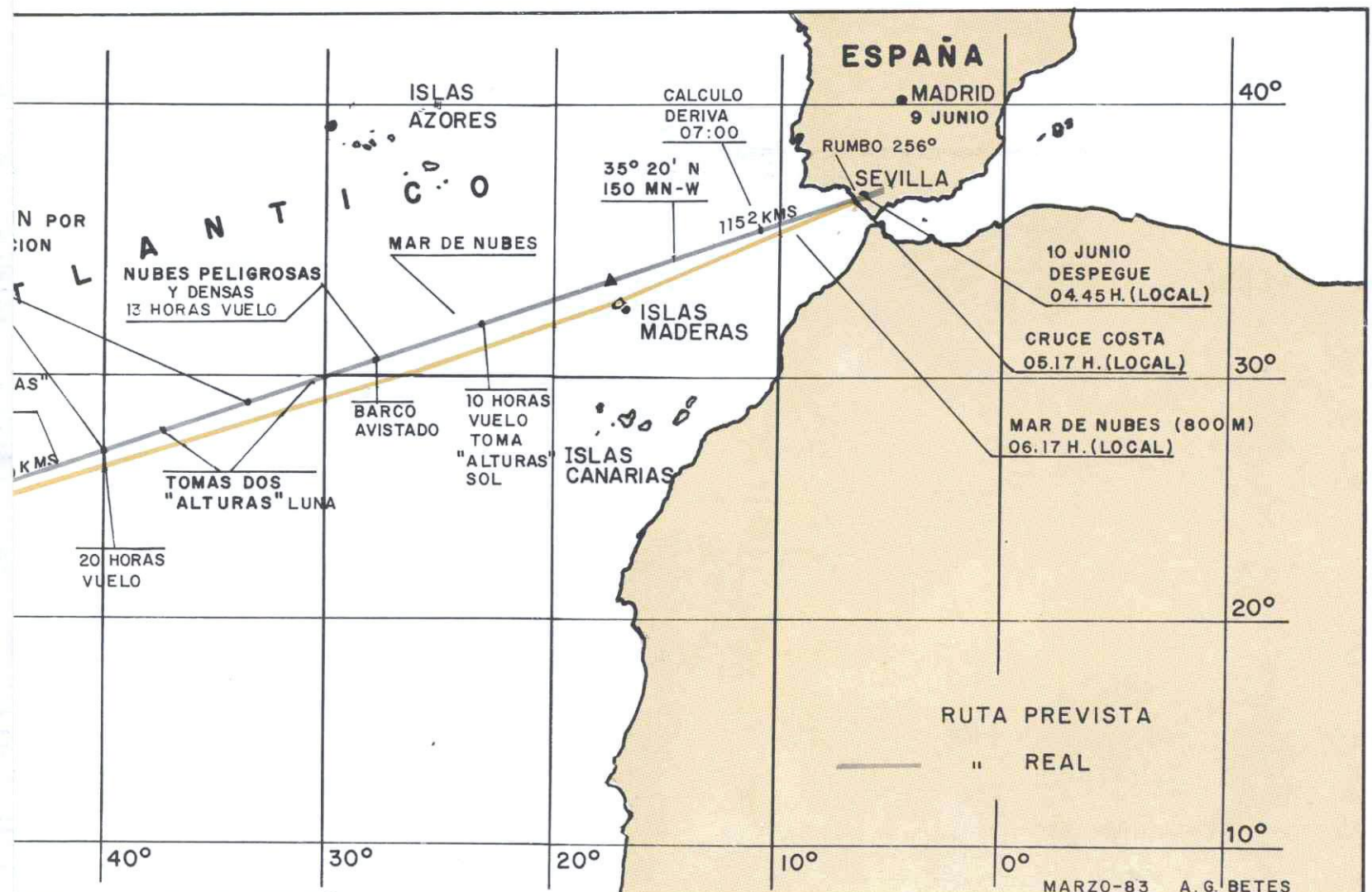
Las crónicas dicen: "se sintió enfermo, sintió fiebre y frecuentes escalofríos, por lo que cedió los mandos a Barberán durante algunas horas; repuesto más tarde de su indisposición, pudo volver a hacerse cargo del pilotaje del avión".

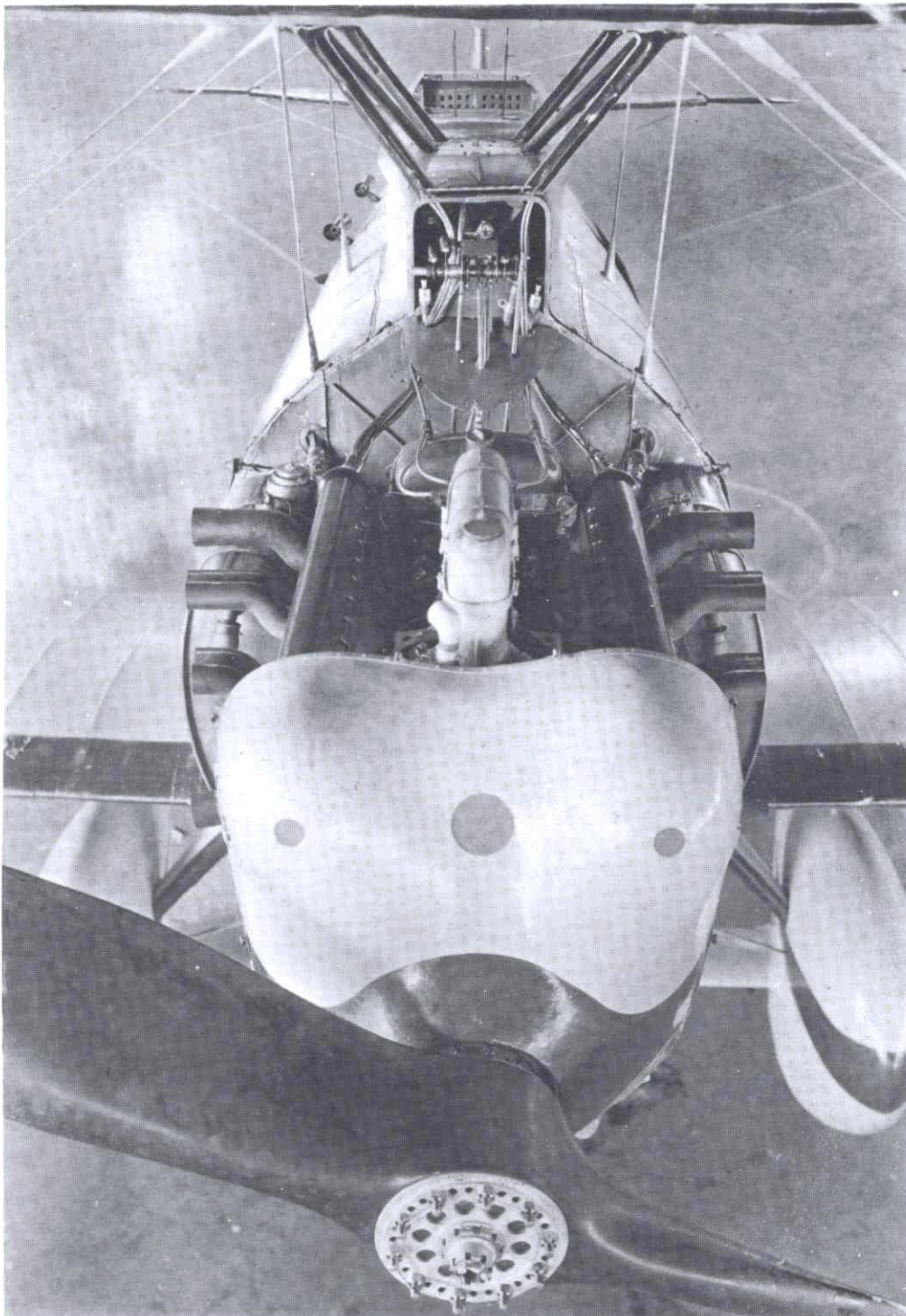
Un médico ha confirmado que no fue enfermedad, sino más bien una indisposición pasajera, debido a causas difíciles de precisar pero de poca importancia: nervios, cansancio, preocupaciones, postura inmóvil del cuerpo, temperatura del habitáculo, etc.

En el año 1982, comentando con el Teniente General Vives la indisposición de Collar, me manifestó que él creía no fue importante, pero sí tuvo conocimiento de que Collar sufría con frecuencia de acidez de estómago, ya que consumió cantidades apreciables de bicarbonato durante su estancia en Cuba.

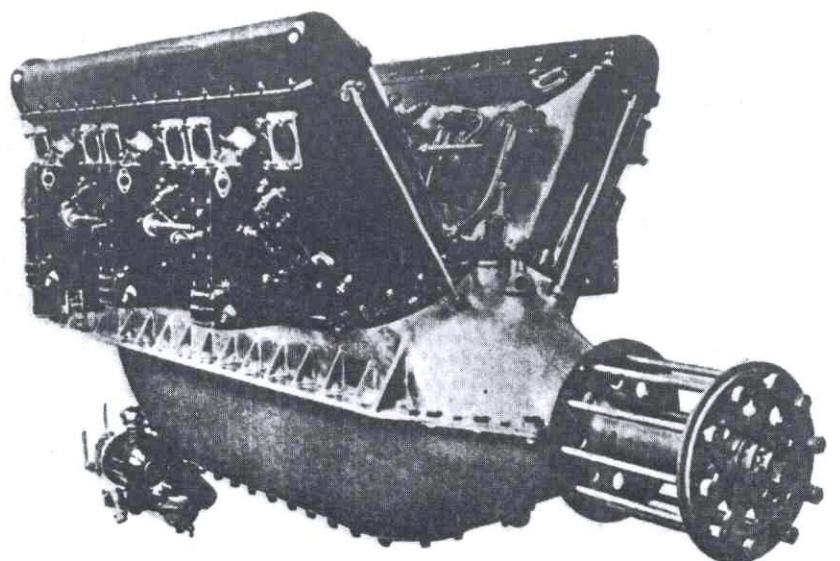
A las 21 horas de vuelo, volvieron a tomar las alturas simultáneas de dos estrellas, comprobando de nuevo que seguían la ruta correcta. A las 24:30, vieron por primera vez la estrella Polar y calcularon la latitud, averiguando que se encontraban en el paralelo 20.

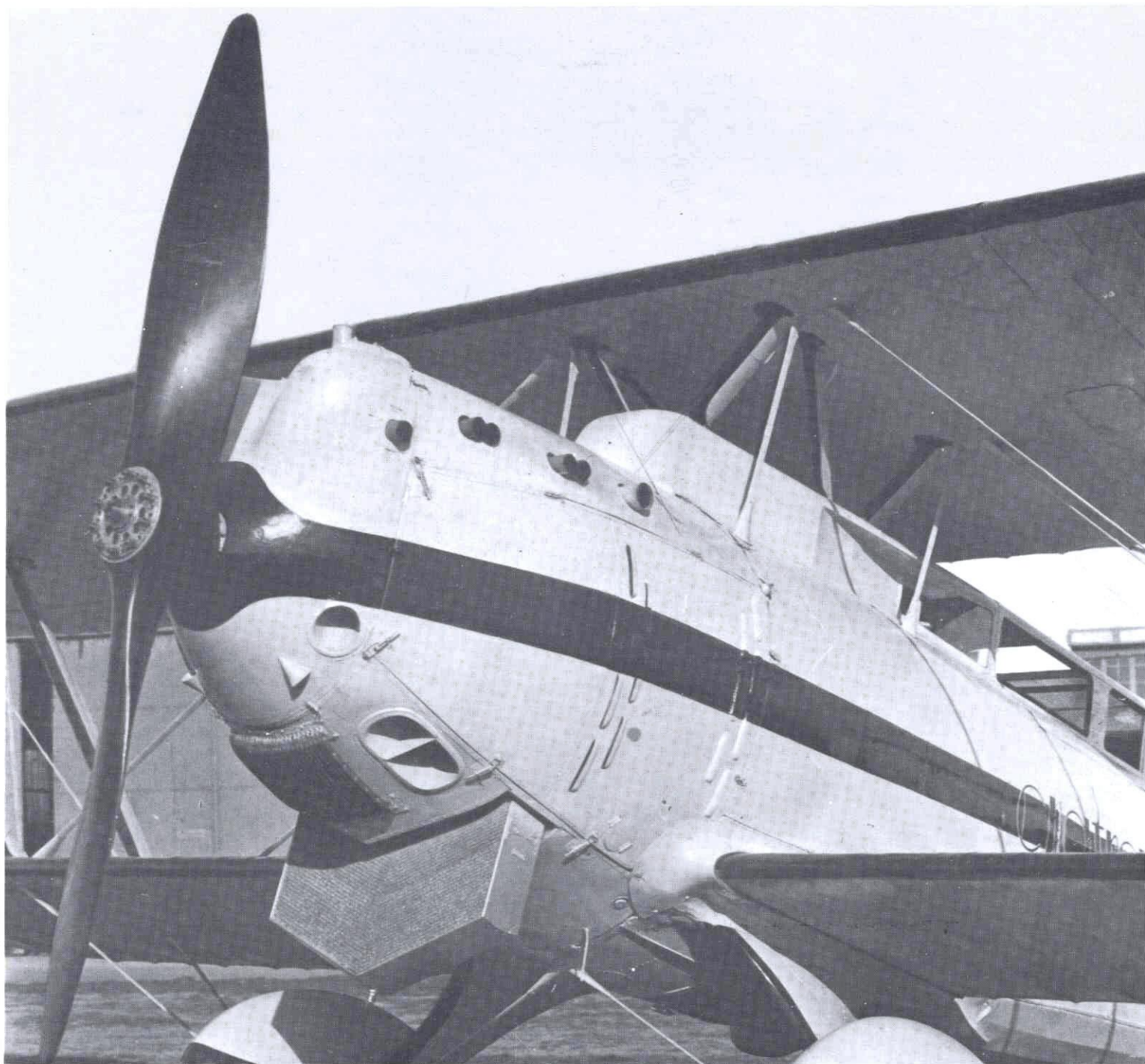
Itinerario del vuelo. La precisión en la Navegación astronómica fue su principal característica.





Motor Hispano Suiza 12 Nb de 650 CV.;
una verdadera obra de arte. (Foto Archivo
E. ARREMBERG).





EL SARGENTO MADARIAGA

El Sargento Madariaga era mecánico de aviación y estaba destinado en el Aeródromo de Cuatro Vientos en noviembre de 1932, cuando el Comandante Angel Pastor, Jefe del Aeródromo, le destinó a las órdenes directas del Capitán Barberán "para auxiliarle como mecánico en la preparación y puesta a punto del Breguet XIX, Superbidón, actualmente en construcción en CASA".

Modesto Madariaga Almendros Uriarte y Serrano, nació el 12 de enero de 1904 en Corral de Almaguer (Toledo). Cuando ingresó en la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos en julio de 1924, tenía el oficio de ajustador mecánico. Obtuvo su título en mayo de 1925, fue destinado a Getafe, y después a la Base de Hidros de Atalayón, donde efectuó vuelos de reconocimiento y bombardeo hasta junio de 1926. Participó en el "raid" a Guinea de los 3 hidros —de la patrulla Atlántida— mandados por el Capitán Lorente. En diciembre de 1928, Ramón Franco le designó como mecánico de vuelo en el Dornier 16, para el proyectado vuelo de circunvalación del mundo, que se perdió cerca de las Azores. Fueron encontrados 8 días más tarde por el portaviones inglés "Eagle".

Un periodista cubano del "Diario de la Marina", le definió así: "Era un hombre joven, de constitución física excelente, que brinda a su interlocutor todos los detalles reveladores de una clara inteligencia".

Aquí se impone seguir el relato del Capitán Vives, destinado como Agregado Militar a la Embajada Española en Cuba.

“Llevan ya 30 h. de vuelo y no ven todavía ninguno de los picos de las Antillas Menores, que debían emerger de las nubes a su izquierda. No pueden volver a tomar ninguna altura del sol, por estar cubierto el cielo.

Siguen volando sobre nubes, y pendientes de ver algún pico a su izquierda, nubes densas y oscuras, son confundidas varias veces con los citados picos, pero siempre al acercarse se desvanece su error. Ellos van como durante casi todo el viaje a unos 1.500 metros de altura y con un mar de nubes casi cerrado abajo. Barberán entonces empieza a repasar todos los cálculos hechos por él desde su salida de Sevilla.

Siguen sin ver tierra en ninguna dirección. Barberán sigue repasando sus cálculos y entonces deciden cambiar de rumbo y seguir el paralelo con objeto de acortar camino hacia Santo Domingo, y además para que en el caso de que estuvieran equivocados, y se encontraran más al sur de Puerto Rico, evitar el peligro de pasarse entre Puerto Rico y las Antillas Menores sin ver tierra.

Cuando termina Barberán el repaso de sus operaciones, sin encontrar ninguna equivocación, le marca a Collar el rumbo y le dá el plano de la Isla de Santo Domingo y le dice que van a recalar exactamente en la Bahía de Samaná. En efecto, a las 14 h 30' Greenwich ven tierra, hay nubes y únicamente distinguen la masa de tierra, y una isleta poco separada de la misma. Collar creyó entonces que se encontraban sobre la Isla de la Tortuga, que se encuentra más al norte, pero Barberán le insistió que era la Bahía de Samaná. Cuando estuvieron más cerca y pudieron bajar para ver mejor, comprobaron que la isleta era una península, que una nube la ocultaba en parte, y que el lugar de recalada, había sido la citada Bahía predicha por Barberán tres horas antes.

Sobre Santo Domingo volaron siguiendo su costa Norte, buscando la Isla de Cuba”.

A las 14:05, hora local cubana, avisaron el paso del avión “Cuatro Vientos” sobre Guantánamo, a unos 1.200 metros de altitud. El tiempo era malo para aterrizar, por lo que a 700 metros de altitud siguieron el viaje sobre la vía férrea. A las 14:30 pasaron por Victoria de las Tunas; a las 15:10 fue avistado el avión sobre Camagüey con rumbo oeste; pasó sobre Florida a las 15:20. El tiempo era malo. Viraron 180° y se dirigieron al S.E., aterrizando por fin en Camagüey a las 15.39 horas (hora local).

La aviación Militar Cubana, que no escatimó ningún esfuerzo, para atender y ayudar a los tripulantes del “Cuatro Vientos”, tenía de antemano destacados en Camagüey, un avión con dos oficiales, y cuantos elementos, de personal, material y repuesto pudieron necesitar en tierra.

La Llegada a Cuba

Cuando bajaron del aparato en Camagüey, llovía ligeramente. El corresponsal de Associated Press, estaba allí; parte de su relato, hoy histórico, transcribimos a continuación:

“Estaba en el aeropuerto de esta ciudad, esta tarde, cuando dos cansados, pero felices aviadores españoles aterrizaron con el trasatlántico “Cuatro Vientos”, después de un viaje sin parada de cuatro mil novecientas millas”.

“Nadie pensaba aquí que el capitán Mariano Barberán y el Teniente Joaquín Collar, que partieron de Sevilla, en España, el viernes por la noche... desembarcarían en Camagüey...”

“Hemos tenido un magnífico viaje —dijeron los aviadores españoles al salir del aparato...”

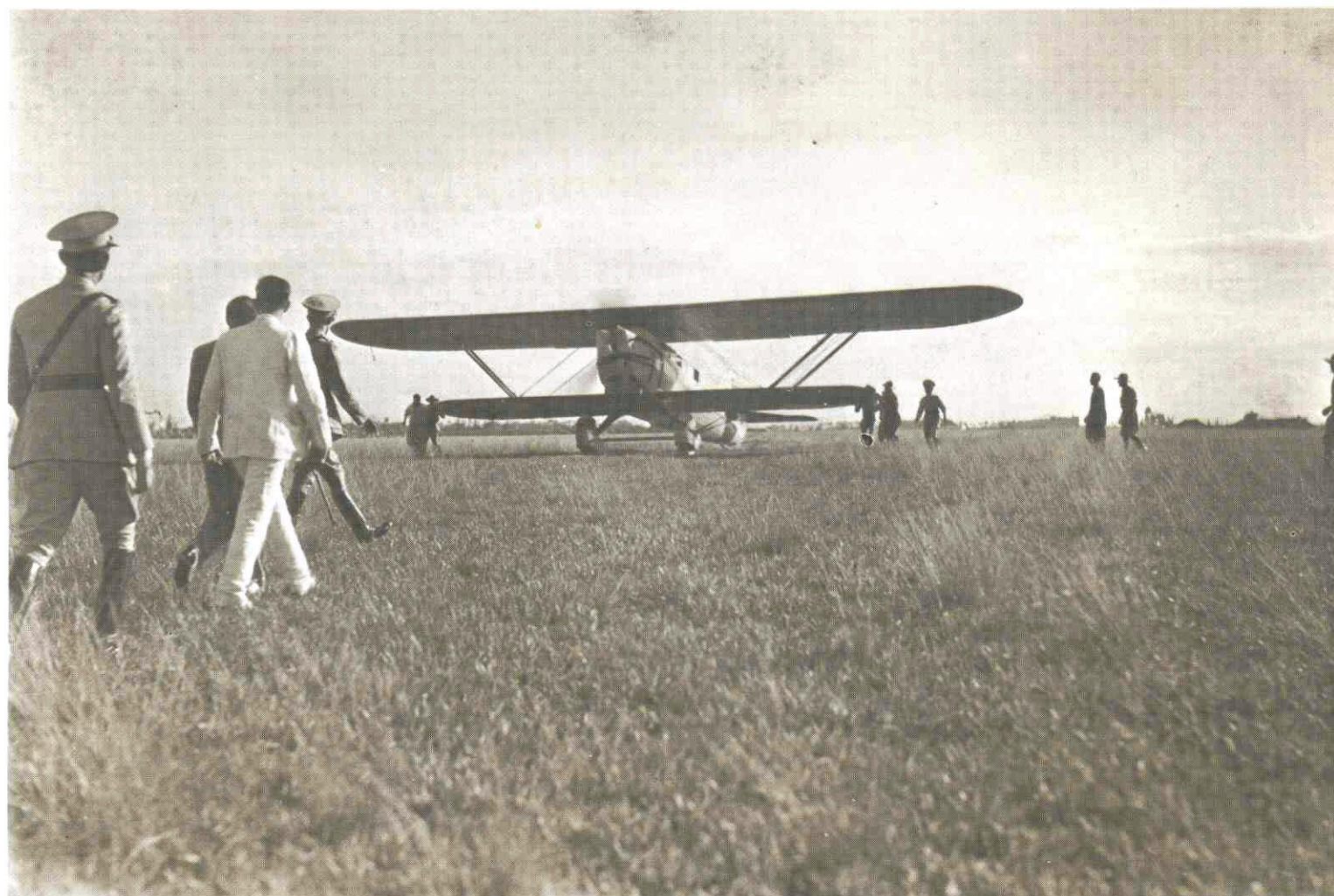
“Ambos dijeron que no estaban del todo cansados, que se sentían fuertes y listos para seguir”.

“Sólo teníamos 100 litros de gasolina —dijo Barberán— pero el tiempo no se presentaba bueno”.





Barberán y Collar llegan a Camagüey, finalizando la primera etapa del vuelo. Posteriormente se fotografían, al pie del CUATRO VIENTOS, con un oficial de la Aviación militar cubana allí destacado.

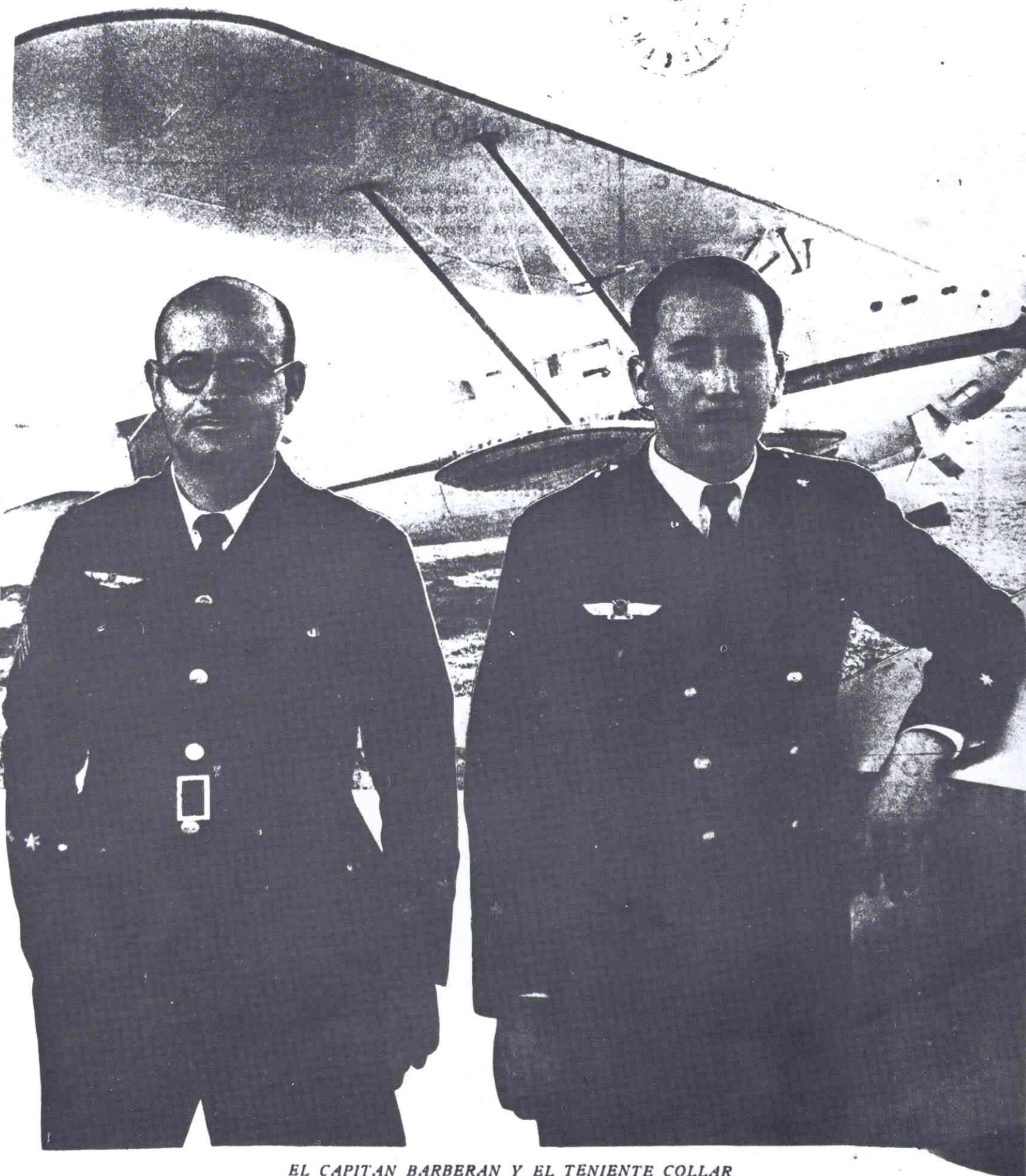


DIARIO ILUSTRADO.
AÑO VIGESIMO NOVENO
10 CTS. NUMERO

ABC

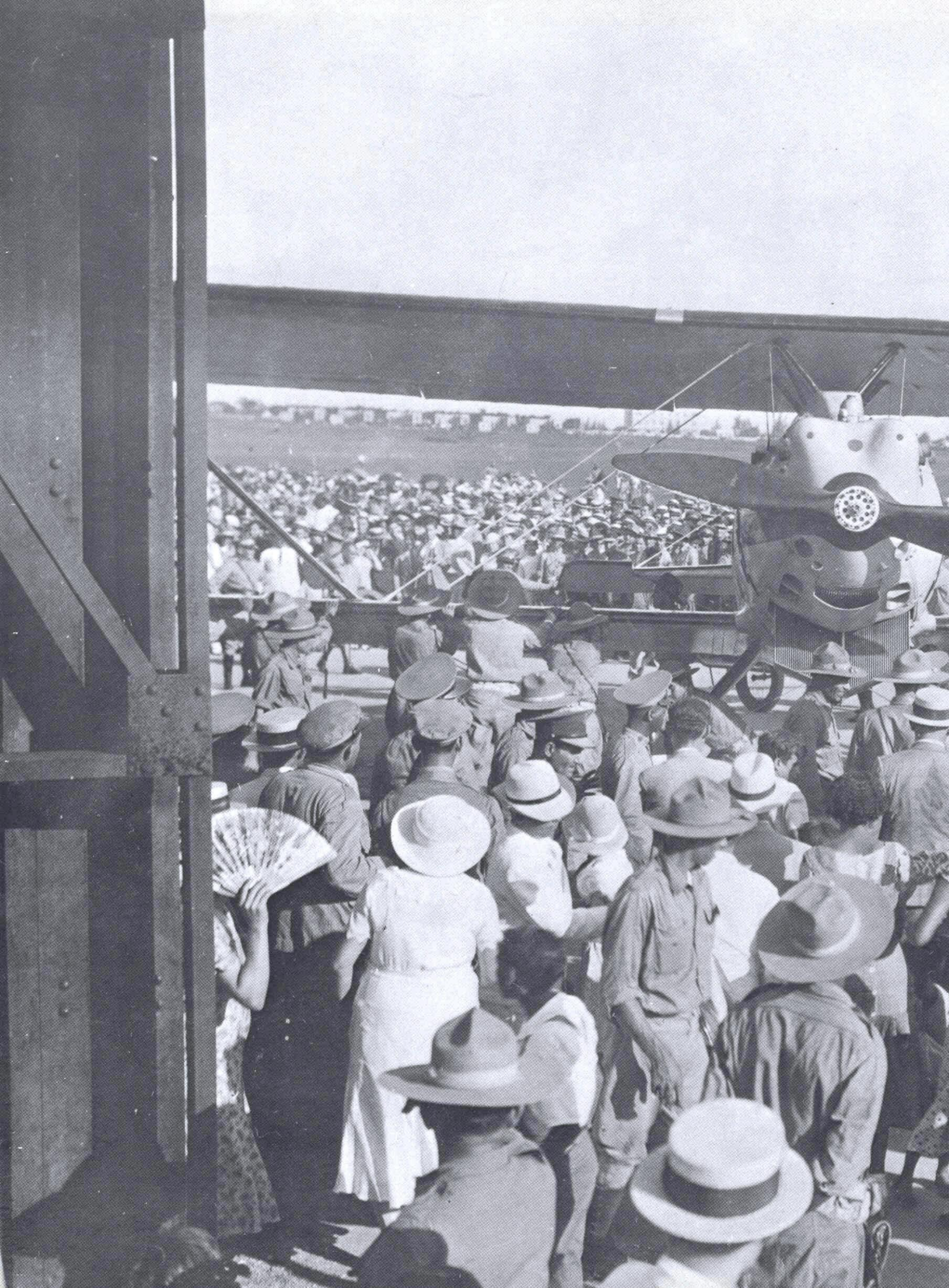


²⁶
DIARIO ILUSTRADO.
AÑO VIGESIMO NOVENO
10 CTS. NUMERO



EL CAPITAN BARBERAN Y EL TENIENTE COLLAR

Dos héroes de la Aviación española: el capitán D. Mariano Barberán y el teniente D. Joaquín Collar. Al fondo, el aparato "Cuatro Vientos". (Fotos Prensa Española.)



La multitud rodea al CUATRO VIENTOS en La Habana mientras el personal de tierra se dispone a conducirlo al hangar en donde permanecería hasta el comienzo de su última y trágica etapa.



“La primera tierra que vieron fue Santo Domingo. Atravesaron el país, pero no su capital. El hecho de volar tan altos y estar las nubes bajas, les impidió ver las Islas Maderas”.

Después, en otras declaraciones a la prensa:

“En toda la travesía encontraron buen tiempo... El avión está en perfectas condiciones mecánicas... al aterrizar. Ningún deterioro han registrado. El motor funcionaba con la misma regularidad con que salió de Tablada...”

“Atravesaron Camagüey e intentaban continuar para la Habana, pero el mal tiempo les obligó a retroceder a los 25 kilómetros”.

Al atardecer, el Capitán Vives y el Sargento Madariaga —llegado en barco a Cuba— pudieron saludar a los aviadores, que se habían alojado en el Hotel Camagüey. El Capitán Vives, aprovechó el momento oportuno para obtener la histórica carta de navegación, utilizada por Barberán durante el vuelo.

Al día siguiente, 12 de junio, después de que el mecánico Madariaga revisase el avión, preparon la salida para la Habana, donde la prensa ya había publicado con grandes titulares, el triunto y la gloria de las alas españolas. Fue digno de mención el alarde editorial del “Diario de la Marina”.

En España reinaba el júbilo; todos los medios de comunicación informaron cumplidamente de la proeza realizada por los dos héroes de la Aviación Militar Española.

Terminadas las visitas protocolarias, los dos aviadores con los uniformes reglamentarios, subieron al “Cuatro Vientos”. Madariaga, con el cilindro de aire comprimido y el arrancador, puso el motor en marcha y a las 14:22 (hora local) el avión despegó y, acompañado de varios aviones militares, se dirigió hacia la capital de Cuba: La Habana.

Los héroes llegan a la Habana

Que tan desbordante el entusiasmo del pueblo cubano, que habían instalado una emisora en el aeródromo de Columbia (Habana) y fueron dando minuto a minuto, la posición del avión.

El “Cuatro Vientos” tomó tierra a las 17:15. Más de diez mil personas esperaban la llegada de los aviadores españoles. El “Diario de la Marina” publicó:

“El calor era infernal. El campo reverberaba al sol que fulgía en un cielo azul puro, azul de cielo cubano. De la cabina del “Cuatro Vientos”, situada a considerable altura, surgió la faz simpática del Capitán Barberán... Vestía de uniforme azul... En tanto Collar que había “cortado” el motor, asomaba su faz joven y agradable”.

ABC de Madrid, se expresaba en parecidos términos:

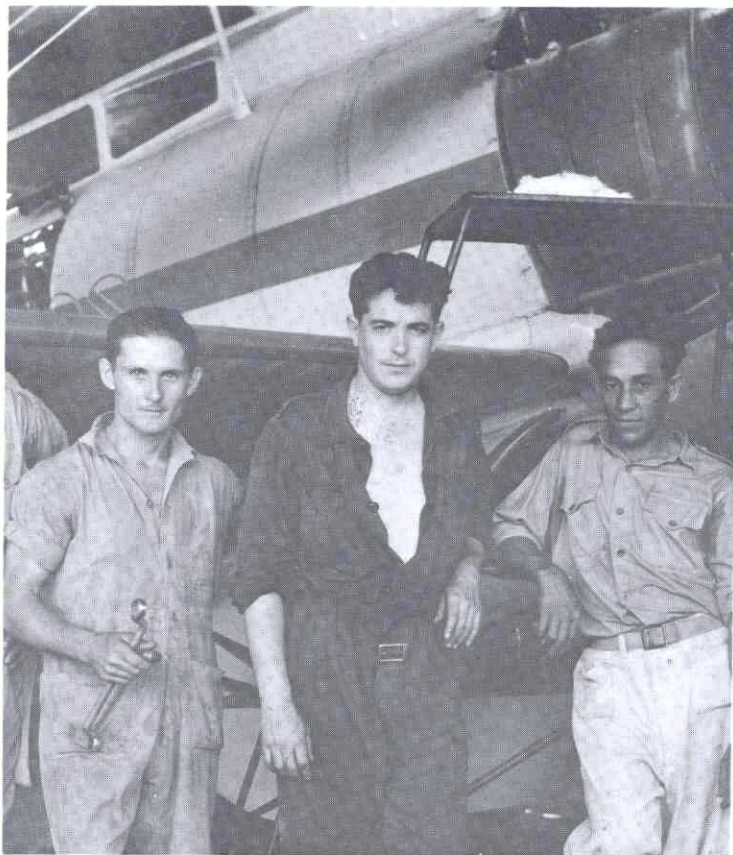
“Si la salida de Camagüey fue algo emocionante, la llegada a esta capital ha sido algo apoteósico... El avión fue rodeado por una enardecida multitud y a hombros fueron transportados los dos héroes hasta la Escuela de Aviación Militar. Las fuerzas de marinería se habían visto impotentes para contener el círculo de la multitud, que quería fundir en un abrazo a los aviadores, el cariño hacia la madre Patria”.

El inevitable protocolo

Es difícil resumir la serie de actos y homenajes que recibieron estos aviadores españoles, durante su estancia en la Habana. Los festejos comenzaron el día 12 a las 17:30 y terminaron el día 18 por la noche. El día 19 fue de descanso y preparación para continuar el viaje a Méjico; desde allí irían a Estados Unidos porque el Gobierno les había autorizado a aceptar la invitación para la Feria Internacional de Chicago.

En este momento crucial, es casi inevitable hacerse dos preguntas:

1.^a ¿Por qué tanta prisa en continuar el vuelo repentinamente, cuando más agasajados estaban?



El Sargento Madariaga posa delante de su máquina, mientras Barberán es acosado por la multitud y Collar habla con España.





El avión en el hangar de La Habana recibe la visita de los curiosos. (Foto Archivo E. ARREMBERG.)



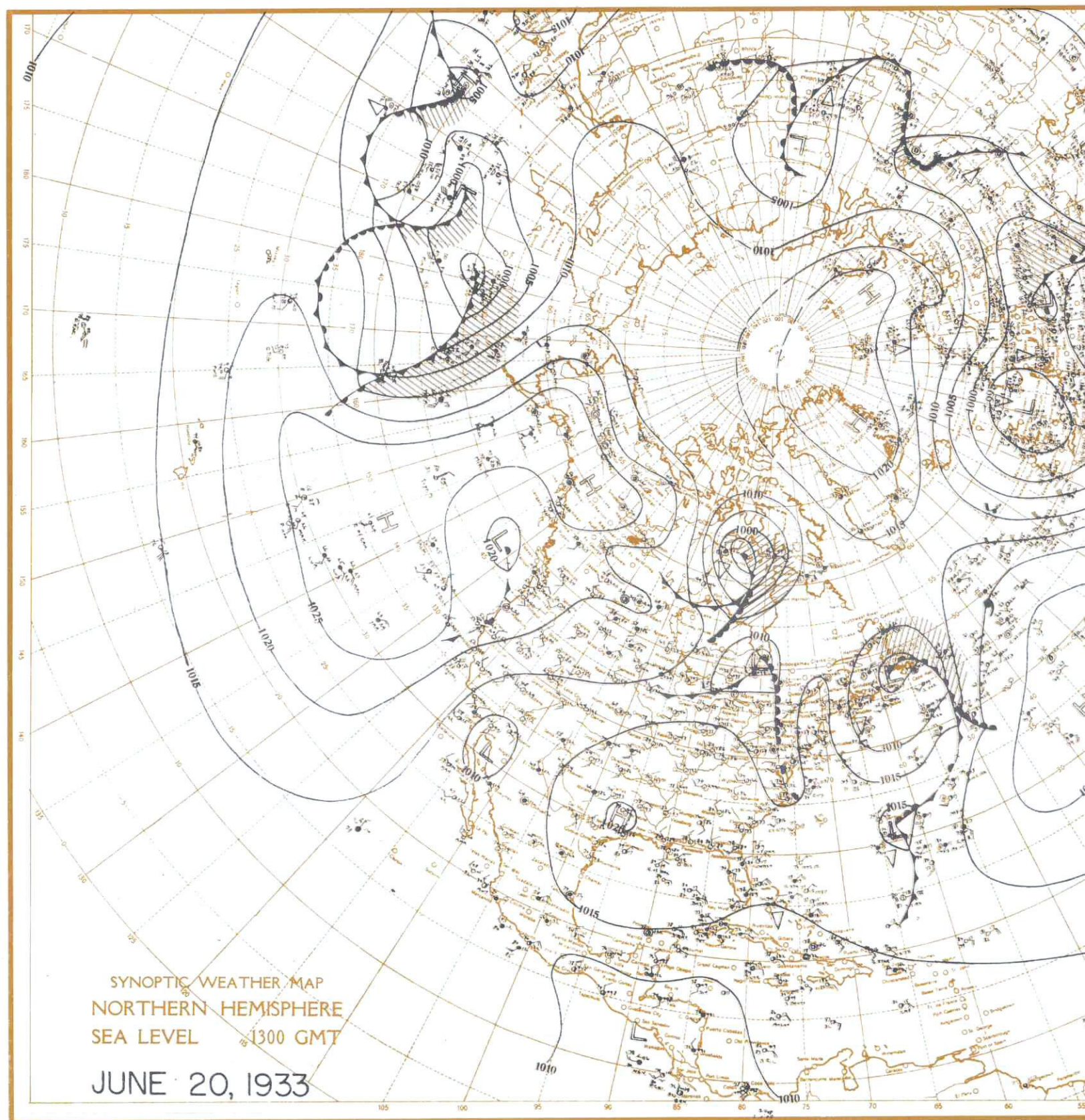


Ultimos detalles de la puesta a punto para la siguiente etapa. Una etapa que resultó trágica. (Foto Archivo E. ARREMBERG.)



2.^a El día 18 de junio, la prensa cubana publicó: "Reparada la avería del tanque del avión "Cuatro Vientos" por el Sargento Madariaga".

Planteada la primera cuestión, al entonces Agregado Militar en Cuba, manifestó que quizás fuese debido al inevitable protocolo, duro de soportar, puesto que el Capitán Barberán era incapaz de negarse a las innumerables invitaciones; el calor era grande y el descanso nulo; la fatiga debió ser el motivo de decidir no prolongar más su estancia en la Isla. Los rumores que corrieron sobre otros motivos, carecen totalmente de fundamento.



En cuanto a la segunda cuestión, está comprobado que se había descubierto una grieta en el depósito principal, quedando en el sólo 150 litros, cuando se hizo la revisión. El asunto fue estudiado con minuciosidad, y se tomó la decisión de reparar la avería. El sargento Madariaga, auxiliado por mecánicos cubanos, procedió a reparar el depósito.

El ingeniero José Aguilera —ya mencionado— estima que si efectivamente había aparecido una grieta, era una avería difícil de corregir, debido a la construcción del depósito. Sin embargo, todo parece indicar que cuando el avión despegó de Columbia, rumbo a Méjico capital, estaría en condiciones inmejorables.

Con todo preparado amaneció el fatídico día 20 de junio 1933.

El destino fatal

El vuelo a Méjico es una parte difícil de este trabajo. La mañana amaneció sin sol con cielo gris y fina lluvia. Todo estaba bien preparado; los informes meteorológicos eran correctos, y los aeródromos de la ruta estaban alertados. Barberán deseaba una ruta directa. Al final aceptó la ruta hasta Villa Hermosa y allí decidiría. Todos los aviadores le habían recomendado hacer escala en Veracruz, esto definitivamente no lo aceptó, así introdujo un innecesario riesgo.

Los aviadores llegaron al aeródromo de Columbia a las 05:05. Barberán de uniforme; Collar pantalones de vuelo, con cazadora de vuelo.

Se recorrió el campo con un automóvil para ver su estado: era correcto. El motor arrancó a las 05:46. Despegó el avión a las 05:52, viró, pasó sobre el campo y se perdió en el horizonte rumbo Este.

En el aeródromo de Balbuena de la capital de Méjico, miles de personas esperaron hasta las 20:00 horas el avión. A las 13:40 parte de los 21 aviones preparados para la escolta despegaron para ir al encuentro del "Cuatro Vientos", regresaron a las 18:00, pues se habían desencadenado una gran tormenta, normal en esa época del año. No habían encontrado nada.

A las 20:30 se dio comienzo oficial a la búsqueda del "Cuatro Vientos". Las autoridades mejicanas no regatearon esfuerzos de ninguna clase. La exploración comprendió 300.000 kilómetros cuadrados, intervinieron 16 escuadrillas que recorrieron 100.000 kilómetros. ¡Nada! . El misterio más insondable rodea desde entonces el vuelo. Los héroes y su avión se perdieron para siempre.

¿Que pasó?

Se llegó a dudar que el avión hubiese volado sobre territorio mejicano, pero según dos periodistas cubanos, que escribieron un documentado trabajo, esto no es exacto.

"Sobre el particular no albergamos ninguna duda —dijeron en su informe—... Los primeros reportes del paso del avión son los ciertos".

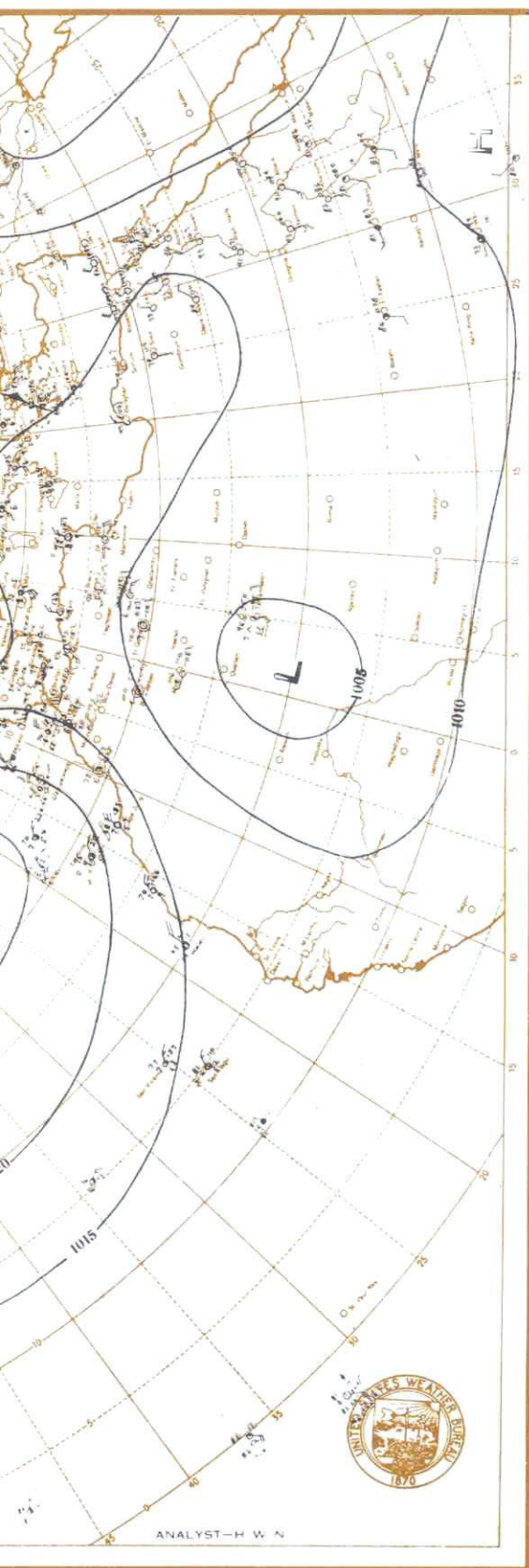
En efecto, en el trayecto a Yucatán, el aparato fue avistado por el capitán del buque "Lezcano" y se comprobaron sin dudas, el paso por los siguientes puntos:

Dzitas	08:50	(hora local mejicana)
Ticul	09:10	(hora local mejicana)
Chapotón	09:55	(hora local mejicana)
Carmen	10:45	(hora local mejicana)
Villa Hermosa	11:35	(hora local mejicana)

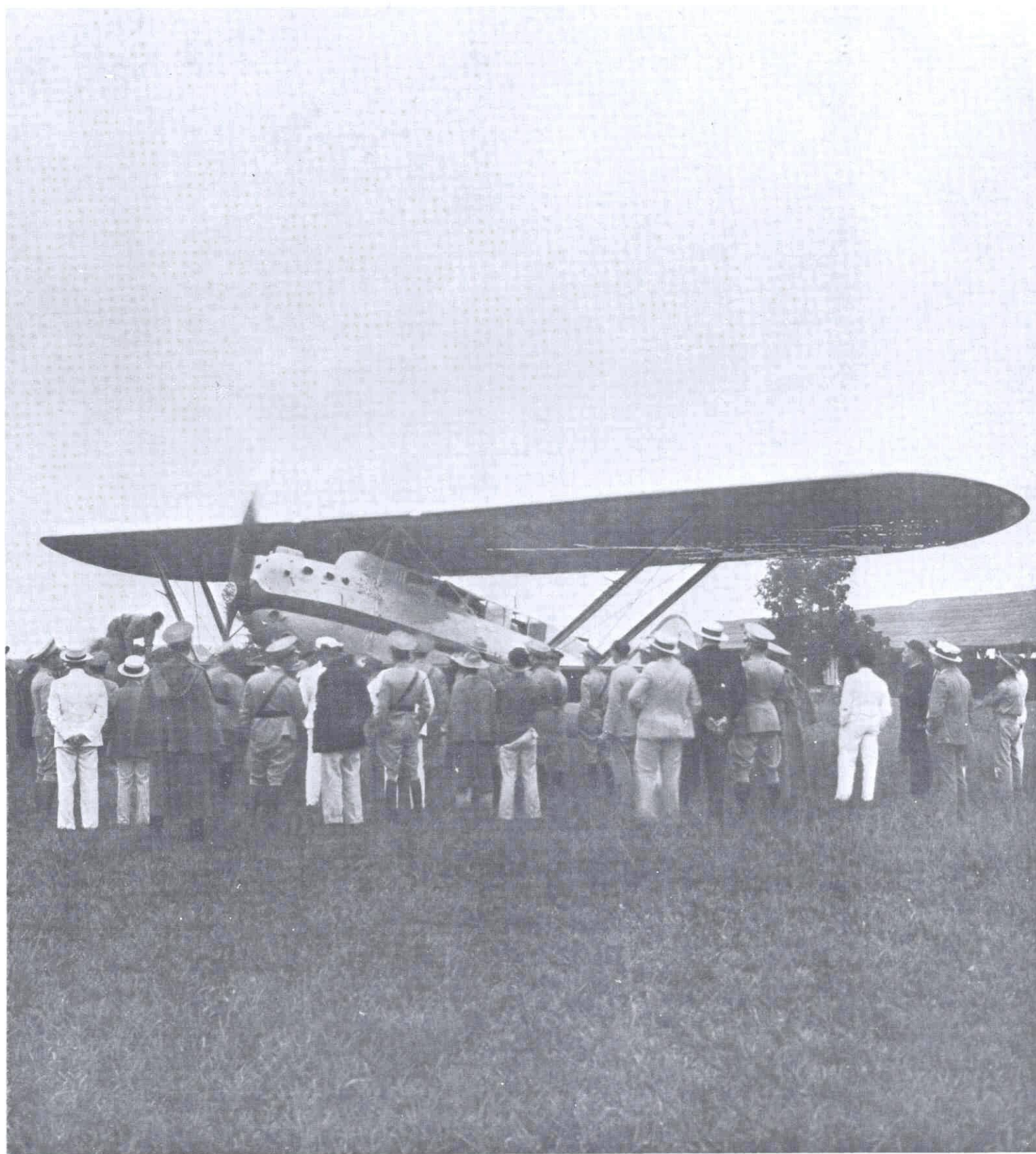
Después de Villa Hermosa se perdió el rastro y hasta hoy no ha podido resolverse el misterio, el avión se desvaneció.

José Luis Depetre en su libro "La tragedia de Méjico" escribe una versión de la muerte de Barberán y Collar a manos de los indios del estado de Veracruz, a 15 kilómetros del rancho de la Paz, cerca de la montaña de Guajaca, en la sierra de Mazateca.

Mapa meteorológico del día del último vuelo del CUATRO VIENTOS.



La última foto del CUATRO VIENTOS en Cuba. Fue realizada en el Aeródromo de Columbia... Empezaba a llover. (Foto Archivo E. ARREMBERG.)



EL DRAMA DEL "CUATRO VIENTOS" EN SU VUELO HABANA-MEXICO



LAS TERRIBLES HORAS DE ANSIEDAD QUE HA VIVIDO EL MUNDO CIVILIZADO, PENDIENTE DEL VUELO HABANA-MEXICO QUE DEBIERON REALIZAR LOS HEROICOS AVIADORES ESPAÑOL CAPTAN BARBERAN Y TENIENTE COLLAR, PUEBLO YA COMO UNA LOMA DE CATATROFE SOBRE EL ESPERITU: EL AVION "CUATRO VIENTOS", QUE TENGO UN PUENTE AL TRAVES DEL ATLANTICO PARA UNIR AUN MAS TRES PUEBLOS QUE SE AMAN, ES UN AMALJO DEFORME EN UNA JUNGLA AETICA, DONDE SUS DOS PILOTOS HAN PASADO CON LA VIDA EL PRECIO DE UNA GLORIA DEMARCESIBLE. JOVENES, AMBICIOSOS, SENSIBLES, DUEÑOS DEL TRIUNFO BARBERAN Y COLLAR HAN CAIDO VICTIMAS DE ESA OSCURA MANO DE TRAGEDIA QUE VIGILA EL VUELO DE LOS GRANDES. PODEROSA FUERZA HA TENIDO QUE SER LA QUE DETUVIERA SU IMPETO, DURA GANSA LA QUE LES CERRARA EL CAMINO, HORRIBLE Y SECRETA VOLUNTAD MALICIA LA QUE, ACECHANDO EN LA SOLEDAD ALTIMA, SE LES INTERPUSIERA PARA FRUSTRAR CON LA MUERTE EL REQUICILLO DE UNA RAZA. SOBRE EL INGENUO DOLOR DE ESPARA, SOBRE EL DOLOR DE CUBA, SOBRE EL DOLOR DE MEXICO, SOBRE EL DOLOR DE LA HUMANIDAD CONTINUA POR EL DESASTRE DEL "CUATRO VIENTOS", RUESTRAS VOZ CALLA PARA DAR PASO A LAS LAGRIMAS, PORQUE SOLO EL LAS PUEDEN ASCENDER HASTA DIOS.



TENIENTE Joaquín Collar, piloto del "Cuatro Vientos" y comandante de Barberán en la gloriosa aventura del vuelo Sevilla-Cuba, muerto en el accidente del "Cuatro Vientos" en el litoral del Estado de Tabasco, al intentar el vuelo directo Habana-México

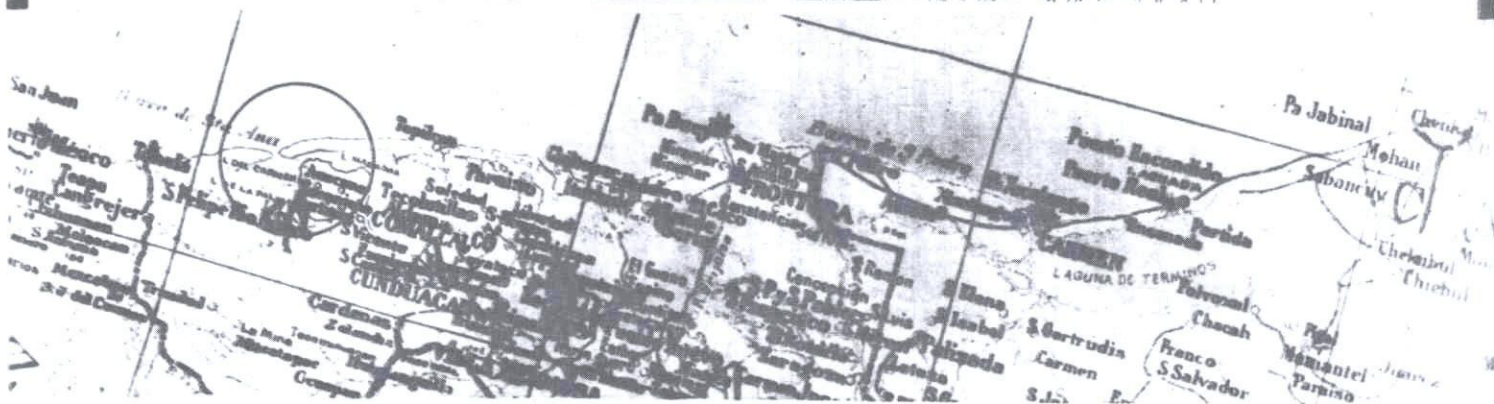
Oficina del archivo del doctor Salvador Masera

VISTA del litoral del Estado de Tabasco, donde pueden advertirse fácilmente las lagunas del Carmen y de la Palma y la Barra de Santa Ana, lugar donde según el cable fueron localizados los restos del avión "Cuatro Vientos", en cuya cabina aparecieron muertos los infortunados aviadores Barberán y Collar

CAPTAN Mariano Barberán, uno de los ases más destacados de la aviación española, que, después de haber realizado el maravilloso vuelo Sevilla-Camaguey-Habana, murió trágicamente al descender violentamente el "Cuatro Vientos" cerca de la laguna del Carmen, en el Estado de Tabasco, México

(FOTOS: AGENCIA ESPAÑOLA)

MAPA general de la ruta seguida por los infortunados aviadores Barberán y Collar, desde su salida del aeródromo de Columbia hasta el sitio donde descendieron trágicamente, cerca de la Barra de Santa Ana, en el lugar conocido por Alacran, entre las lagunas del Carmen y de la Palma, a cuarenta kilómetros del campamento de la Compañía Petrolera El Águila





Página anterior: El Jefe de la Aviación Militar cubana Capitán Torres Menier se fotografía junto a Barberán y Collar. Sería la última foto oficial de los aviadores españoles. (Foto Archivo. E. ARREMBERG.)

Ramón Franco, fue comisionado por el Gobierno español en 1933 para investigar el accidente, pero "no pudo aportar ninguna cosa".

El Sargento Madariaga, se había trasladado el mismo día de la salida del aparato a Veracruz en un avión de línea. Intervino hasta agotarse en la búsqueda. No encontró nada.

Es evidente que el misterio continúa, aunque varias personas relacionadas con la aviación y el momento, han manifestado, que la versión más aceptable es la que publicó León Depetre; un accidente debido al mal tiempo y la muerte de los aviadores a manos de unos indios salvajes.

A Barberán y Collar les concedió el Gobierno la Medalla Aérea (O.C. del 19.02.34); dispuso que sus nombres figurasen permanentemente en la Escalilla de la Aviación Militar a la cabeza de sus respectivos empleos. Esto último se ha cumplido solamente de una manera parcial.

En el año de 1936, el Teniente Menéndez de la aviación cubana, devolvió con un vuelo impecable la visita del "Cuatro Vientos"

Epílogo

El vuelo del "Cuatro Vientos" y el nombre de los aviadores que lo realizaron merece figurar entre las mayores hazañas de todos los tiempos. Realizaron Barberán y Collar un vuelo perfecto en planeamiento y ejecución; sólo superado en distancia entonces por los ingleses con 8.544 kilómetros (febrero de 1933).

El "Cuatro Vientos" abrió una nueva ruta y sin escalas recorrió la mayor distancia sobre el mar recorrida hasta entonces.

Hoy, a los cincuenta años, este trabajo no tiene más objeto que rememorar la inigualable hazaña, que quedará en la historia grabada indeleblemente para enseñanza de futuras generaciones.

En la actualidad cuando un DC-10 realiza diariamente la misma ruta en la cuarta parte de tiempo, es útil recordar a los dos héroes españoles que la abrieron, el día 10 de junio de 1933.

