

La hora del Cuatro Vientos

GASTÓN SARIOL HERNÁNDEZ

El chófer del autobús se detuvo momentáneamente frente a un parque de la ciudad de Camagüey donde había un bello monumento, abrió la portezuela del vehículo y dijo en voz baja y emocionada "Dios tenga en la gloria a esos valientes", cerró la puerta y continuó la marcha.

Trascurrían los primeros años de la década de 1950 y iba acompañando a mi padre, desde Manzanillo hacia la ciudad de La Habana. En aquella época, Camagüey era paso obligatorio por estar ubicada en la Carretera Central, vía que se extendía de occidente a oriente a lo largo de la isla.

Al preguntarle a mi padre sobre ese monumento, me respondió que estaba dedicado a los aviadores españoles Barberán y Collar, quienes habían realizado el vuelo Sevilla-Camagüey en 1933. Los valerosos pilotos siguieron viaje hacia La Habana al siguiente día y, después de una semana en nuestra capital, despegaron hacia la Ciudad de México y nunca jamás se supo de ellos. Esta era la primera vez que oí hablar de aquellos hombres, a cuya proeza ha estado tan ligada mi vida.

Mis años de niñez y adolescencia transcurrieron en la bella ciudad de Manzanillo, a orillas del Golfo de Guacanayabo, en la región sur-oriental de la isla.

De niño sentía gran afición por la pintura y la aviación, aunque todo parecía indicar que las artes plásticas sería el camino a seguir, por ser mi padre un conocido pintor en nuestra ciudad. Además los estudios de aviación eran muy costosos, y pensé que tendría que conformarme con contemplar el sobrevuelo día a día de la avioneta del piloto Guillermo cuando regresaba de Pilón, poblado al otro lado de la Sierra Maestra.

Pero sucedió un acontecimiento muy importante que hizo cambiar el rumbo de mi vida y el destino de la nación, el advenimiento de la Revolución Cubana.

Esto conllevó la disolución del antiguo ejército, y con ello la creación de una nueva Fuerza Aérea. Ingresé en la escuela de aviación, graduándome como piloto de helicópteros Mi 4, magnífico aparato de fabricación soviética. Estos acontecimientos hicieron que postergara las artes plásticas para más adelante.



Tres años después fui trasladado a la Aviación Agrícola y, con posterioridad, ingresé en la compañía Cubana de Aviación, a una recién creada ruta muy corta por cierto, consistente en un vuelo de sólo 20 minutos de duración, mientras que por tierra el trayecto demoraba unas seis horas por senderos muy peligrosos. El Vuelo Baracoa-Maisí se realizaba en el avión An-2, que transportaba doce pasajeros; era un monomotor, biplano, de tren de aterrizaje fijo, fuselaje metálico y moderna instrumentación, de cualidades aerodinámicas muy parecidas a las del avión "Cuatro Vientos", el cual con el devenir del tiempo conocería detalladamente.

En Cubana de Aviación, cursé entrenamientos en La Habana, en la antigua URSS, Canadá, Suecia y Francia. Asimismo volé los aviones IL 14 el tri-reactor YAK 40 como capitán y aviones de gran porte como los inolvidables IL 62 y DC 10 como primer oficial. Fue precisamente en esa etapa en que comenzaba los vuelos transatlánticos cuando me percaté, realmente, de la grandeza del vuelo de Barberán y Collar.

Si con anterioridad tenía un sentimiento de simpatía por ellos, en la inmensidad y soledad del

Océano Atlántico, donde la gentil azafata nos ofrecía un zumo de naranjas mientras comentábamos el último partido de béisbol o fútbol, en nuestras confortables aeronaves de varios motores, con computadoras, piloto automático, radar y otras innovaciones, entonces tuve una real dimensión de esa proeza.

¿Cómo fue posible que aquel avión monomotor, sin radar ni radio, realizando la navegación astronómica a pura matemática, donde sus tripulantes sentados uno delante y otro atrás tenían muy limitadas posibilidades para un intercambio, volando todo el tiempo a mano, mantuvieran el rumbo con una precisión impecable, hacia una pequeña isla en la inmensidad del océano donde el más mínimo error hubiese significado perderse y con ello la vida? Fueron capaces de realizar tamaño hazaña. Ciertamente, ellos no disponían de muchos recursos, pero les sobraban otros: agallas, destreza y sabiduría.

Y un buen día llegó la hora de la jubilación, después de 35 años en la profesión. Ya sabía lo que iba a hacer al pasar a retiro, pintar. Esta idea la confirmé un amanecer, volando hacia Europa; contemplando el maravilloso paisaje con aquella mezcla de colo-

La última foto del "Cuatro Vientos" en Cuba. Fue realizada en el aeródromo de Columbia... Empezaba a llover (Foto: E. Arremberg).



res, me dije: "guardaré estas imágenes en mi mente para algún día llevarlas al lienzo".

Con el nuevo milenio también comenzó mi nueva vida, como pintor; mi temática es la aeronáutica; mi estilo, naíf. Ahora los controles eran los pinceles y las cartas de navegación el lienzo, iniciando los preparativos de mi primera exposición personal "Un Siglo del Aire", inaugurada el 17 de diciembre del 2003 con motivo del centenario del vuelo de los hermanos Wright; entre mis obras estaban ya las dedicadas a los pioneros de aire, figurando las tituladas "A los hermanos Wright", "A Charles Lindbergh" y "A Barberán y Collar".

Esta exposición fue un éxito. El mundo entero conmemoraba el Centenario de la Aviación, la prensa continuamente hacía referencia al vuelo de los hermanos Wright así como a los aviadores continuadores de su hazaña, como el francés Louis Bleriot, quien en 1909 realizó el cruce del Canal de la Mancha o el norteamericano Charles Lindbergh, quien atravesó el Atlántico desde New York a París.

Sin embargo, nada se hablaba sobre Barberán y Collar, ni de otros pioneros de la aviación como el brasileño Alberto Santos Dumont, ni de los cubanos Domingo Rosillo y Agustín Parlá, quienes en fecha tan temprana como mayo del año 1913 realizaron



Barberán y Collar con el jefe de la Aviación Militar cubana, capitán Torres Menier.

los primeros vuelos internacionales sobre el mar en América, el vuelo Cayo Hueso-Habana el 17 y Cayo Hueso-Mariel dos días después.

Al percatarnos de esa especie de discriminación hacia las alas hispanas, de forma espontánea un pequeño colectivo integrado principalmente por aviadores retirados, historiadores y periodistas a quienes nos une un fin común, la aeronáutica y su historia, nos dimos a la tarea de tratar de dar a conocer a nuestros pioneros del aire.

Se acercaba el 75 Aniversario del vuelo Sevilla-Camagüey y concientes del desconocimiento que existía sobre el mismo, comenzamos a realizar acciones concretas para su divulgación.

El silencio de la madrugada es roto por el fuerte rugido de un motor, la aeronave comienza a desplazarse pesadamente, va tomando impulso, continúa su carrera. Los ojos de los allí presentes se agrandan cada vez más y, cuando parece que todo está perdido, se desprende de la tierra, peinando justamente la copa de los árboles. En tierra todo es júbilo, son las 04:37 del día 10 de junio de 1933, la nave cruza sobre el Guadalquivir, toma altura y muy suavemente gira, enfilando su proa hacia Occidente, como lo hicieran siglos atrás las naos del Gran Almirante.

El Guadalquivir, la vieja Sevilla con su Giralda y una luna casi llena era el escenario del último gran vuelo de la aviación española y primer vuelo directo España-Cuba: el vuelo Sevilla-Camagüey, uno de los más importantes de la aviación mundial de aquella época.

A las cinco horas de vuelo, a lo lejos se divisa el pico de Funchal, abajo cubierta por las nubes la isla de Madeira.

A los controles del avión y en la plaza delantera un joven trigueño y apuesto, es el teniente Joaquín Collar Serra, piloto de la aviación militar española, nacido el 25 de noviembre de 1906 en Figueras, Cataluña.

En la plaza trasera, un aviador no tan joven ni tan agraciado, con gruesas gafas y calvicie prematura, cuyo rostro denotaba una gran experiencia, enfrasado en sus cálculos matemáticos, realizando anotaciones sobre la carta de navegación, es Mariano Barberán y Tros de Ilarduya, capitán aviador, navegante y jefe del vuelo, nacido el 14 de octubre de 1895 en Guadalajara.

El "Cuatro Vientos" sabía con qué amor y dedicación habían trabajado los obreros e ingenieros de Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA) en Getafe, Madrid; también conocía del mensaje de paz que portaba del pueblo español, para los pueblos hermanos de Cuba y México. Era un Breguet XIX TR Súper Bidón, construido especialmente para esa misión. Monomotor, sexquiplano, de tren fijo carenado, velocidad de crucero 190 Km/h, capacidad de combustible 5.325 l, con autonomía para 42 a 45 horas de vuelo, motor de 650 caballos de fuerza e instrumentos de navegación los más modernos de la época, lo cual le permitía desplazarse majestuosamente sobre la inmensidad del Océano Atlántico.

Al llegar la noche, el "Cuatro Vientos" continúa su ruta rodeado de estrellas, como una más en el firmamento. Collar se siente indispuerto y Barberán asume el pilotaje. Una hora después, Collar se restablece y toma los controles de nuevo. Barberán, con el sextante, toma posiciones por la estrella polar. Hubieran deseado hacer una evaluación del vuelo, pero era imposible porque la disposición de los asientos no se lo permite...

(Pide permiso la sonriente azafata Loida Crespo, entra a la cabina y nos pregunta: "¿el café cortadito o

sencillo?" y para saber qué deseábamos para la cena. En la actualidad se viaja más cómodamente al espacio que como se hizo en el "Cuatro Vientos").

Ya de día, Barberán realiza correcciones para volar directo a Santo Domingo, sobrevuelan la República Dominicana y el Paso de los Vientos. Al frente, los macizos montañosos cubanos de las Sierras Maestra y Cristal, entran a Cuba por Guantánamo, las condiciones meteorológicas al frente se tornan complejas y el consumo de combustible en las últimas horas ha aumentado considerablemente.

Saben que no les alcanza para llegar a La Habana, sobrevuelan Camagüey, pero deciden regresar y aterrizar en esa ciudad, después de casi cuarenta agotadoras horas de vuelo, con sólo unos escasos 100 litros de gasolina en sus tanques. Son las 15:40 hora local del 11 de junio, se sienten agotados pero felices pues el objetivo se había logrado, el tan añorado sueño del primer vuelo directo España-Cuba era una realidad.

La ciudad de Camagüey se vistió de gala, los aviaadores fueron agasajados como merecían, hubo júbilo, este fue un día inolvidable. A partir de entonces, los nombres de Sevilla y Camagüey quedaron enlazados para siempre. Se hospedaron en el antiguo Hotel Camagüey, donde se les ofreció una calurosa recepción.

Esa noche llega procedente de La Habana, el Sargento Modesto Madariaga, mecánico del avión que hacía unos días había llegado por barco a la capital cubana; inspecciona la aeronave y trae consigo el arrancador de aire comprimido, equipo indispensable para poner en marcha el motor del avión. Al día siguiente, lunes 12 a las 14:15, en medio de una calurosa despedida del pueblo camagüeyano, el "Cuatro Vientos" despegó con destino a La Habana, escoltado por tres aeronaves cubanas.

El aterrizaje del Cuatro Vientos en Cuba fue noticia de primera plana en las principales ciudades del mundo. En España, republicanos y monárquicos olvidaron momentáneamente sus diferencias. En Cuba pasó algo similar, el pueblo cubano por unos días pasó por alto las penurias causadas por el tirano Gerardo Machado, y como mencionara nuestro querido Historiador de La Habana, Eusebio Leal, la llegada del "Cuatro Vientos" fue como el vuelo de una paloma blanca para el país...

Eran las 17:15 cuando el "Cuatro Vientos" se posaba sobre el fino césped de la pista del aeropuerto de Columbia en La Habana. Más de diez mil personas esperaban su llegada, altas personalidades del Gobierno, el Cuerpo diplomático, los jefes del Ejército y la Aviación, el Embajador de España en Cuba, las sociedades españolas, así como mucho público, recibieron con cariño a nuestros héroes.

Esa noche visitan al Diario de la Marina, donde están presentes representantes de toda la sociedad habanera, reciben una llamada telefónica del presidente de la República Española, Niceto Alcalá Za-



mora, quien los felicita en nombre del gobierno y del pueblo español.

Por espacio de una semana estuvieron en la capital cubana, hospedándose en el Hotel Plaza.

Uno de sus primeros actos fue colocar una ofrenda floral ante la estatua del apóstol de la independencia cubana, José Martí. Fueron condecorados con las más altas distinciones, entre ellas las Llaves de la Ciudad de la Habana. Recibieron como recompensa por su hazaña una fuerte suma de dinero, la cual como muestra de desinterés, donaron a españoles y cubanos pobres. Es de señalar que entre tantas actividades sociales, apenas tuvieron tiempo de descansar.

En una inspección realizada por el mecánico Madariaga, se detecta un pequeño escape de combustible en el tanque principal del avión, lo que explica por qué no les alcanzó para llegar a La Habana en vuelo directo.

El gobierno desde Madrid presiona para que partieran hacia México, lo más pronto posible, pues nunca un avión español había estado en esa nación y allí se le esperaba con un gigantesco recibimiento.

A decir verdad, lo que realmente parecía lo más difícil, o sea, el cruce del Atlántico fue meticulosamente planeado, pero no podemos decir lo mismo de la aparentemente más sencilla segunda etapa, La Habana-Ciudad de México.

A pesar de los reportes meteorológicos adversos y las recomendaciones de las autoridades aeronáuticas cubanas para que aplazase la salida del vuelo, Barberán decide llevarlo a cabo y el "Cuatro Vientos" despegó hacia la Ciudad de México aquel amanecer gris y lluvioso del fatídico 20 de junio de 1933. Eran las 5 y 55 cuando despegaron en su vuelo sin retorno, rumbo a la inmortalidad. Se reportó el paso del avión sobre distintas localidades de Yucatán. El último lugar donde se le avistó fue en Ciudad del Carmen. En la Ciudad de México eran esperados por más de sesenta mil personas, incluyendo el presidente de esa nación.

Durante todo un mes, miles de personas y decenas de aviones buscaron afanosamente por aire, mar y tierra, sin resultado alguno. Inclusive hubo de morir un voluntario, producto de la mordedura de una serpiente. Sólo apareció en una playa un neumático de los que se usaban como salvavidas, que se comprobó pertenecía al avión. Ha habido muchas hipótesis, leyendas, reportajes periodísticos, pero realmente nunca se supo qué pasó con este desafortunado vuelo.

De mi experiencia personal, puedo decir que yo tengo mi hipótesis de cómo pudo haber sido el final de este vuelo, que difiere en algunos aspectos con la excelente investigación de la CITAAM (Comisión de Investigación Técnica de Accidentes de Aviones Militares) que menciona la pérdida de control por entrada obligada en nubes, como probable causa y con la del magnífico documental "El Misterio del Cuatro Vientos" de Alfonso Domingo, donde se ve una simulación del avión impactando con el mar. Mi hipótesis es Destrucción en pleno vuelo:

Recuerdo los años de la colaboración aeronáutica soviética con mi país. Nadie puede dudar de la magnífica técnica que poseían aquellos aviadores, sin embargo ellos desconocían la violencia de las nubes y cúmulos de los trópicos y en más de una ocasión tuvieron serios problemas, estando al filo del desastre como sucedió cuando se desprendió un motor en pleno vuelo por penetrar en nubes de mal tiempo.

A mediados de la década de 1970, yo era capitán de aviones Iliushin 14, potente bimotor fabricado en la antigua URSS de fuselaje metálico, dos plazas, capitán y copiloto, con la instrumentación necesaria para volar en condiciones meteorológicas complejas. Nuestra misión consistía en penetrar en las nubes y arrojar hielo seco con el objetivo de provocar lluvia de manera artificial.

Esta era una tarea realmente muy arriesgada, pues nuestros potentes y resistentes aviones parecían no soportar la violencia de aquella turbulencia severa, acompañada de fuertes granizadas y descargas eléctricas, aterrizando en ocasiones con la pérdida de la pintura y remaches del fuselaje. Tengo el convencimiento de que si el "Cuatro Vientos" penetró en ese tipo de nubes tan frecuentes en nuestra región, no soportaría sus embates y perdería un ala u otra superficie de control vital, haciéndolo precipitar en grandes pedazos o fragmentado al mar.

Pasaron los años de la Guerra Civil Española, la II Guerra Mundial, la Guerra Fría, la creación de las alianzas militares como la OTAN, el Pacto de Varsovia, la Guerra de Corea, y la imagen del Cuatro Vientos fue borrándose poco a poco, al extremo de que en la actualidad muy pocos lo recuerdan.

No hace mucho me encontré casualmente con un joven en un sitio donde reparan neumáticos, al notar su acento le pregunté que de qué parte de España era, me contestó que de Galicia, que era marino y había venido a Cuba como timonel de un velero de-

portivo, atravesando el Océano Atlántico. Cuando le comenté que había repetido la hazaña de Barberán y Collar me preguntó "¿de quién?", pues jamás había escuchado esos nombres. Sin comentarios, me dije a mí mismo, él no tiene la culpa.

Faltaban apenas dos años para la conmemoración del 75 Aniversario, por lo que nos dimos a la tarea de aunar nuestros esfuerzos para dar a conocer este hecho, siendo mis principales colaboradores el capitán aviador(r) Franklin Picapiedra, y el licenciado Rolando Medina, ambos historiadores, contando con el meritorio apoyo de algunos periodistas, y el 22 de junio de 2006 realizamos la conmemoración del 73 Aniversario, la que titulamos La estela del "Cuatro Vientos", con el apoyo de la Oficina del Historiador de la Ciudad de la Habana, en la Casa Museo Alejandro de Humboldt, donde se proyectó el documental español "El Misterio del Cuatro Vientos", seguido de un comentario sobre el vuelo.

Ya para esta fecha habíamos realizado el "Cartel para la conmemoración del 75 Aniversario", tomando como base el cuadro de mi autoría titulado "A Barberán y Collar" realizado en el 2001.

El 25 de noviembre del mismo año, con motivo del centenario del natalicio de Collar, en la Federación de Cataluña proyectamos el documental y se le realizó una entrevista al Cap. Picapiedra; a la activi-



dad asistieron tres Comandantes de la Aviación Civil española en representación de COPAC, así como la representación máxima de las sociedades españolas radicadas en Cuba.

Y el 14 de junio de 2007, por la conmemoración del 74 Aniversario, en el Centro Asturiano se inauguró mi exposición personal "Viva el Cuatro Vientos", con la participación como artistas invitados de los niños de los talleres Folixa y La Edad de Oro, los cuales presentaron magníficas obras.

Para la conmemoración del 75 Aniversario comenzamos con un ciclo de actividades. La primera se realizó el viernes 15 de febrero, con un coloquio, una muestra de artes plásticas y otra fotográfica sobre el tema, en el Centro Andaluz de La Habana.

El programa continuará mensualmente con actividades similares en distintas instituciones hasta el sábado 14 de junio, con nuestra actividad principal la Expo colectiva titulada El Cuatro Vientos en La Habana, en la Asociación Canaria de Cuba, donde participarán 17 artistas de la plástica de distintos estilos, edades y sexos, entre ellos el pintor Orlando Cordero, de 87 años de edad, con su bella obra Mi Visión del Cuatro Vientos.

Es de señalar que Cordero, de niño, vio sobrevolar el avión sobre su casa de Bahía Honda, cuando se dirigía hacia México, siendo uno de los pocos testi-

gos vivos de aquel vuelo postrero. También participarán como artistas invitados los niños de los talleres infantiles de la Asociación Canaria y del Centro Estudiantil José de la Luz y Caballero.

Colaboramos con el Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, ya que el acto central de conmemoración en nuestro país se prevé en el Aeropuerto Ignacio Agramante de Camagüey el día 11 de junio, a la misma hora que hace 75 años aterrizó el "Cuatro Vientos" en esa ciudad.

Culminaremos por nuestra parte las actividades del 75 Aniversario el día 19 de junio, a las 1400 horas, en el Centro Hispanoamericano de la Cultura, perteneciente a la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, con una conferencia y una velada cultural, haciendo énfasis en la trágica desaparición del histórico día siguiente.

Este artículo titulado La hora del Cuatro Vientos lo escribo en nombre del pequeño colectivo de aviadores retirados, historiadores y periodistas, y por qué no también de los niños, que con sus magníficos dibujos en definitiva son los continuadores de esta obra. Sirva éste como modesto homenaje para perpetuar la memoria de estos héroes y de su máquina, portadores de mensajes de paz y confraternidad del pueblo español para los hermanos pueblos cubano y mexicano, en el 75 Aniversario de esta epopeya.

*El "Cuatro Vientos" sobrevuela La Habana.
(Foto: E. Arremberg).*

