

LA HAZAÑA DEL «CUATRO VIENTOS». LAS INCÓGNITAS DEL TRÁGICO FINAL DE BARBERÁN Y COLLAR

Daniel Pizarro Camacho

Académico Correspondiente

RESUMEN

PALABRAS CLAVE

Cuatro Vientos.
Barberán.
Camagüey.
La Habana.
México.

El vuelo del avión «Cuatro Vientos» y sus tripulantes Mariano Barberán y Agustín Collar, sin escalas, desde Sevilla a Camagüey (Cuba) el 10 de junio de 1933, fue un hito en la historia de la aviación. La trágica desaparición cuando realizaban la segunda etapa del viaje de La Habana a la capital de México, los convirtió en leyenda y mito. El trabajo hace un recorrido por la hazaña realizada y analiza las hipótesis sobre las circunstancias y el destino final de nuestros compatriotas.

ABSTRACT

KEYWORDS

Cuatro Vientos.
Barberán.
Camagüey.
La Habana.
México.

The flight of the plane «Cuatro Vientos» and its crew members Mariano Barberán and Agustín Collar, nonstop, from Sevilla to Camagüey (Cuba) on June 10, 1933, was a milestone in the history of aviation. The tragic disappearance when they made the second stage of the trip from Havana to the capital of Mexico, turned them into legend and myth. The work takes a tour of the feat made and analyzes the hypothesis about the circumstances and the final destiny of our compatriots.

Sr. Director de la Real Academia, miembros de la Junta Directiva, académicos, personalidades, amigos y asistentes a la presentación de mi Trabajo como Académico Correspondiente de la Real Academia de Córdoba.

Es para mí un honor comparecer en este acto, como fue un honor ser aceptado como académico correspondiente de esta querida Real Academia. Constituye un motivo de orgullo y por ello quiero manifestar mi agradecimiento a los proponentes de mi nombre, los ilustres académicos D. José Roldán, D. Aniceto López y D.

Luis Bedmar. Y de manera especial a D. Joaquín Criado, anterior Director de la Institución, que me sugirió la posibilidad de pertenecer a la Academia.

Como motivo de mi trabajo he elegido el tema de la epopeya y tragedia del «Cuatro Vientos», porque tiene que ver con la ciencia y la tecnología, con la plasmación literaria de cuanto rodeó el suceso y con el arte de navegar por el aire, convergiendo de esta manera en el nombre de nuestra academia: Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes. Además, este año se ha cumplido el 85 aniversario de una experiencia de final triste pero grandiosa, desafortunadamente —como tantas otras— no lo suficientemente conocida. Incluyo asimismo mi recuerdo a la ciudad de Camagüey (Cuba), que visito con frecuencia, tan ligada al histórico vuelo y que conserva en muchos de sus lugares el homenaje a nuestros héroes.

Nuestro país ha sido un adelantado en el proceso histórico de volar y nuestra ciudad y un cordobés de adopción quizá de los primeros protagonistas en el intento de surcar los aires por un ser humano: Abul Qasim Abbas Firnas, en el año 875. En 1926, la hazaña del «Plus Ultra», llegando a Buenos Aires, la patrulla «Elcano» a Manila y la patrulla «Atlántida» a Guinea y en 1929, el «Jesús del Gran Poder» hasta Brasil.

En la mente y en la voluntad de un capitán español, que había participado en la preparación del vuelo del «Plus Ultra» y que no pudo realizar, crecía la ilusión de atravesar el Atlántico por su parte más ancha, sin escalas. Arribar en Cuba y finalmente en México, donde no había llegado nunca un avión español. Su nombre Mariano Barberán.

LOS TRIPULANTES Y EL AVIÓN



Capitán Mariano Barberán

En octubre de 1932 presentó al Gobierno el proyecto de la aventura. Él sería el navegante y director. Eligió como piloto a un joven teniente, Joaquín Collar, y como mecánico al sargento Modesto Madariaga. El vuelo se realizaría en un sesquiplano Breguet XIX, Superbidón. El Presidente de Gobierno, Manuel Azaña —que no era precisamente un entusiasta de los gastos en aeronáutica— aceptó la propuesta y se asumirían los costes de la misma, pero con la condición de que el avión fuese construido totalmente en España, como se puntualizó taxativamente: «Hasta el último tornillo».

Mariano Barberán Tros de Ilarduya era un alcarreño de Guadalajara, contaba 37 años, tenía el grado de capitán, había sido galardonado con Medalla Militar en la guerra de África y nombrado Caballero de la Orden de Isabel la Católica. Reconocida autoridad en la navegación aérea y autor de varias obras sobre este tema. A nivel personal era un hombre responsable y modesto, inteligente y testarudo.

Joaquín Collar y Serra ostentaba la graduación de teniente y vio la luz en Figueras (Gerona), contaba 26 años y era un reconocido seguidor de la República. Participó en la fracasada intentona revolucionaria de diciembre de 1930 y, a causa de ello, tuvo que exiliarse unos meses fuera de España. Quienes le conocían lo calificaban de hombre optimista, jovial y extrovertido, pero también de gran sencillez y espíritu valeroso.

El sargento Modesto Madariaga, toledano, nacido en Corral de Almaguer, de 29 años, experto mecánico, puso a punto el avión y esperó la llegada en Cuba para realizar la revisión y mantenimiento del mismo.

El Cuatro Vientos era un avión sesquiplano, biplaza, con estructura metálica y forrados con un lienzo especial las alas y el fuselaje. De color verde claro, con la bandera española en la cola y a los lados de la cabina su nombre con letra gótica. Un Breguet, tipo Superbidón GR, de 10,71 metros de longitud, 18,30 metros de envergadura, movido a gasolina especial para evitar la detonación por las altas compresiones y distribuida en ocho depósitos. El superbidón disponía de un sistema de vaciado rápido y podía servir de flotador en caso de amerizaje. El motor era un Hispano-Suiza, de 650 CV, con 12 cilindros en V, doble encendido, seis carburadores y un peso de 425 kilogramos en vacío.

Constituye un dato de orgullo patrio que todas las piezas y los operarios fueron españoles, como se postuló en la autorización del Gobierno. Se construyó en la factoría Construcciones Aeronáuticas S.A. de Getafe en



Teniente Joaquín Collar



Sargento Modesto Madariaga

cuatro meses y medio trabajando en dos turnos, de día y de noche. Recibió su nombre en honor al aeropuerto militar de Madrid y de la Escuela de Aviación, de la que era director Barberán, de esa denominación y su coste fue de 80.000 pesetas.



El avión Breguet XIX GR Superbidón «Cuatro Vientos»

EL VUELO SEVILLA-CAMAGÜEY

El día 10 de junio de 1933, cargado con 5.325 litros de gasolina y 220 de aceite, despegó a las 4,45 el Cuatro Vientos del aeropuerto sevillano de Tablada. La pista había sido alargada 500 metros y el piloto Collar, hábilmente, remontó el aparato cuando había rebasado incluso la señal de aborto-despegue.



Rutas del vuelo del Cuatro Vientos y del Espíritu de San Luis

El domingo día 11, a las tres y media de la tarde y tras recorrer 4.533 millas —7.895 km— en 39 horas y 55 minutos, el Cuatro Vientos se posó en el aeropuerto camagüeyano. Habían alcanzado una velocidad media entre 140 y 220 kilómetros por hora y volado a 3.200 pies —unos 1.000 metros— de altura por término medio.

Según manifestaron los tripulantes el viaje fue tranquilo, con buen tiempo en general y durante el trayecto solo vieron dos barcos de pasajeros. La primera mitad del viaje, aún con más peso —salieron con 380 kilos más de lo calculado por el fabricante— la hicieron más rápido que la segunda porque tuvieron vientos a favor. Al divisar Cuba solo les quedaban poco más de 100 litros de combustible, por lo que inicialmente decidieron aterrizar en Guantánamo aunque el mal tiempo se lo impidió y optaron por hacerlo en Camagüey. El despegue y el aterrizaje, de excelente factura, corrieron a cargo del teniente Collar, aunque durante el recorrido se alternó con Barberán en el pilotaje ya que tuvo una ligera indisposición. Fueron austeros en la alimentación y Collar confesó que había echado de menos algún cigarrillo.

Caía una continua e intensa lluvia sobre la ciudad, pero millares de sus habitantes habían subido a las terrazas y salido a la calle para seguir la llegada del histórico vuelo. Sin embargo, el recibimiento a los aviadores solo contó con la presencia de dos tenientes de aviación, cuatro soldados de guarnición y unos periodistas. La razón del escaso recibimiento fue debido a que no se contaba que aterrizaran en Camagüey y los esperaban en La Habana.

No puede dejarse de citar —y más con estas vicisitudes políticas que atravesamos en nuestro país— el hecho anecdótico, referido en algunas versiones, protagonizado por el teniente Collar, un catalán, que al descender del avión se abrazó a él y pronunció sonriente y emocionado: «¡Qué bien te portaste! Te has comportado como un español».

No cabe duda que la hazaña de los pilotos españoles constituyó un hecho de enorme importancia para la población de Camagüey, como lo manifiestan los periódicos de la época y las publicaciones que se efectuaron, cuyos ajados ejemplares he tenido oportunidad de consultar en la Biblioteca Provincial de la ciudad.

Tras un reconocimiento médico realizado en el Hospital Militar, se trasladaron al Hotel Camagüey y por el trayecto fueron acompañados, a pesar de la insistente lluvia, por centenares de personas que los vitoreaban y daban incesantes vivas a España y a Cuba. Desde una improvisada tribuna, a través de la emisora local CNJK *La voz de Camagüey*, los pilotos

españoles manifestaron su saludo al pueblo cubano que fue retransmitido a todo el país.

Los balcones de la sede de la Colonia Española y del Gobierno Provincial lucieron iluminados en honor a los recién llegados. El teniente Collar —al que en algunas publicaciones periodísticas, erróneamente, habían añadido una T al final— y que en declaraciones al periódico *El Camagüeyano*, había homenajeado la belleza de las camagüeyanas, incluso manifestó que se casaría en Camagüey. Quizá por eso lo primero que pidió al llegar al Hotel fue un barbero que lo afeitara y le arreglara el bigotín inglés que lucía.

El periódico *El Camagüeyano* publicó, en su edición del día 12 de junio, un soneto de S. de la Oliva, dedicado a Barberán y Collar, titulado «Águilas de Iberia»:

Audaz «Cuatro Vientos», tu excelsa jornada
en pos de la ruta que Colón trazó
es el breve arrullo de una patria amada
que al darnos su idioma, su sangre nos dio.

Dejaste a Sevilla, gitana de amores,
envuelta en las nieblas del amanecer
y al segundo día tus broncos rumores
en Camagüey vibraron con el atardecer.

El júbilo loco del pueblo te aclama
al hollar la tierra del gran Agramonte
vencedor glorioso del cielo y del mar

Y el sol que se oculta incendia el horizonte
en pleito homenaje a la grandiosa hazaña
de tus bravos pilotos Barberán y Collar.

Empezaba a anochecer y el Cónsul de España en la ciudad, Luis Roca Togores, ofreció a Barberán y Collar un banquete de bienvenida en el propio hotel Camagüey, amenizado por la Banda de Música y al que asistieron las autoridades locales y destacados representantes de las instituciones sociales de la ciudad. De manera informal y en un ambiente de familiaridad los aviadores españoles departieron con los asistentes y refirieron algunos detalles de su travesía.

El día siguiente por la mañana visitaron los locales del Club Deportivo Camagüey invitados por la Directiva y también la sede de la emisora CMJK y el local del periódico *El Camagüeyano*.

La Colonia Española les ofreció un banquete de homenaje y por ello a las 21,30 h. concurrieron a los salones de la institución en la calle Cisneros. Durante el trayecto siguieron recibiendo las muestras de reconocimiento y las ovaciones de numerosos camagüeyanos. En el pórtico de la sede se interpretaron los himnos nacionales de Cuba y de España, que los pilotos escucharon cuadrados con sus uniformes azules de la aviación española.

Durante la recepción tomaron la palabra, para felicitarlos por la epopeya realizada, el Presidente de la Colonia Española, el Cónsul de EEUU en Nuevitas, que los invitó a visitar tierra norteamericana, y el Cónsul de España. Se les entregó un decreto firmado por el Alcalde Municipal declarándolos Huéspedes de Honor de la ciudad de Camagüey y por parte de la Colonia Española recibieron unas placas conmemorativas del vuelo, en maderas preciosas y plata.

El capitán Barberán agradeció el recibimiento y la cortesía de la ciudadanía camagüeyana y de las autoridades pero, con modestia y patriotismo, transfirió todos los elogios para España. El teniente Collar, haciendo gala de su extrovertida personalidad, lucía una flor de rojo intenso en su solapa. Además de los agradecimientos, no pudo faltar un encendido piropo a la belleza de las mujeres camagüeyanas.

Tras departir con las personas que asistieron al acto, cercanas ya las doce de la madrugada, regresaron al hotel Camagüey donde descansaron hasta la nueve de la mañana. En unión del sargento Madariaga se desplazaron al aeropuerto para inspeccionar y poner a punto el Cuatro Vientos. A las diez de la mañana visitaron el Cuartel Agramonte con el Gobernador Provincial, el Cónsul de España y el Alcalde Municipal.

Finalizada la etapa del Cuatro Vientos y sus tripulantes Barberán y Collar en Camagüey, donde recibieron todo tipo de felicitaciones y homenajes por su destacada hazaña, el día 12 de junio de 1933, continuaron su periplo desplazándose a La Habana. A las 14,22 h., el Cuatro Vientos se elevó y escoltado por cuatro aeroplanos militares abandonó Camagüey rumbo a la capital cubana.

EL VUELO CAMAGÜEY-LA HABANA

A las cinco y cuarto de la tarde tomó tierra el avión español en el aeródromo de Columbia de la capital cubana. Fue impresionante el recibimiento ya que autoridades civiles, militares y eclesiásticas junto con una pléyade de periodistas, operadores cinematográficos y fotógrafos, les esperaban para recibirlos y dejar constancia documental de su llegada.

Hacia un fuerte calor y, como los toreros tras una brillante faena, fueron llevados a hombros a los locales de la Escuela de Aviación, donde tuvieron un recibimiento especial por parte de autoridades, entre ellas el Embajador de España y desde donde saludaron y dieron vivas a Cuba y a España.

En una extensa caravana de vehículos se trasladaron al Casino Español, saludando a una ingente multitud desde los balcones. A continuación se dirigieron a la sede del *Diario de la Marina* donde recibieron la llamada del Presidente de la República Española, Niceto Alcalá Zamora y conversaron también telefónicamente con sus familiares. Visitaron después las sedes de los periódicos *El Mundo* y *El País* antes de retirarse a descansar, bien entrada la noche.

El día siguiente continuaron su programa protocolario visitando la Secretaría de Estado y Justicia y posteriormente el Banco Comercial de Cuba, el Banco Gelats y el Nacional City Bank de New York.

A las once de la mañana, ante la imagen de José Martí en el Parque Central, ofrendaron una corona de flores al insigne personaje. En el Palacio de los Capitanes Generales y ante la efigie de Colón —cuya ruta del descubrimiento siguieron ellos por el aire— recibieron la entrega de las Llaves de la Ciudad de la Habana y de la Medalla de la Ciudad de Primera Clase, por la gesta realizada y concedidas por unanimidad por el Consejo del Distrito Central. Recibieron cablegramas de felicitación de Alcalá Zamora y de Azaña.

En días posteriores fueron homenajeados por el Banco de Comercio de Cuba, la Bolsa de la Habana, el Centro Asturiano, los Dependientes de Comercio de La Habana, el Centro Gallego, la Cervecería «Polar» y el Club de Aviación de Cuba. Recibieron un banquete en el distinguido Chateau-Madrid ofrecido por el Comité de Sociedades Españolas e incluso disfrutaron de una noche de esparcimiento en el Havana Yach Club, por gentileza del director y editor de *El País*, propietario de un yate.

De especial y entrañable emoción fue el homenaje ofrecido por la Colonia Española en el Teatro Nacional, durante el cual los pilotos del «Cuatro Vientos» fueron acompañados por centenares de compatriotas. Paralelamente el Alcalde de Chicago hacía gestiones con el Gobierno Español para que los gloriosos aviadores visitaran, después de su estancia en México, la exposición «Un siglo de progreso» que se celebraba en dicha ciudad norteamericana.

El día 17 tuvieron una comida ofrecida por cervecería «Polar», visitaron el Club Hípico y se desplazaron después al aeródromo de Columbia don-

de, tras una revisión del avión, detectaron un sumidero de gasolina en el depósito central.

Visitaron el Club de Aviación y el Círculo Militar y Naval donde se les impuso la Medalla al Mérito Militar, que era la máxima condecoración que ofrecía el ejército de Cuba. La única entrevista concedida fue a la colaboradora de la revista *Carteles*, Sarah Cabrera, y se realizó en el hotel Plaza. En el estadio «Víctor Muñoz» asistieron a un partido de pelota y les entregaron los diplomas de atletas y socios de honor.

El día 18 el embajador español les ofreció una recepción oficial en el Hotel Nacional y el 19 el capitán Barberán, a través del *Diario Hablado* de la emisora CMC, se despidió de la población cubana y de los inmigrantes españoles.

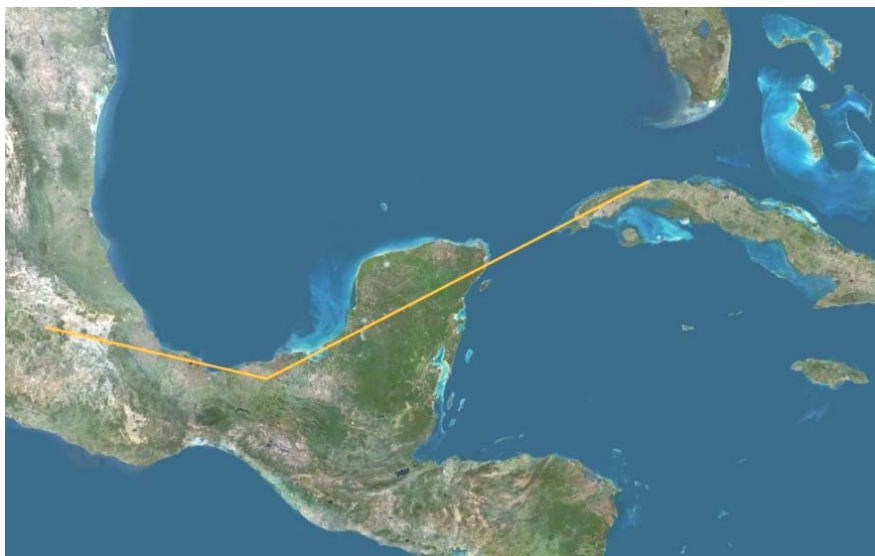
EL VUELO LA HABANA-CIUDAD DE MÉXICO

La distancia a Ciudad de México es de 1.920 km. y podía ser realizado el trayecto en unas doce horas. Se aprovisionaron de 2.150 litros de gasolina —que daban para dieciséis horas—, cámaras salvavidas, bengalas, brújulas de mano, croquis y mapas y víveres y agua para ocho días.

Barberán pensó inicialmente hacer el recorrido directamente a Ciudad de México sobrevolando los Golfos de México y de Campeche. Las sugerencias sobre el innecesario riesgo de volar sobre el mar le hicieron modificar la ruta volando hasta Villahermosa, atravesando el estrecho de Yucatán y el resto del trayecto lo decidiría sobre la marcha.

Las previsiones meteorológicas no eran buenas se preveía una tormenta y lluvias de Veracruz a México, e incluso hubo información del día 17 que el volcán Popocatepelt había emitido fumarolas prelude, según la tradición, de inicio de temporada lluviosa.

Sin embargo Barberán estaba empeñado en despegar el día 20, a pesar de las recomendaciones de retrasar el vuelo y esperar mejoría del tiempo. Las razones de esta prisa hay quien lo vincula a un telegrama o llamada recibida desde España, pero podían estar en el cansancio por las innumerables recepciones y actos a los que hubieron de asistir. Es de señalar que el teniente Collar no era partidario de esa urgencia y por disciplina aceptó. Precisamente los asistentes a la despedida en el aeropuerto notaron a Collar, cansado y malhumorado, muy lejos de la actitud afable que lo caracterizaba.



Ruta prevista del vuelo La Habana – Ciudad de México

Barberán confiaba en que las previsiones meteorológicas no fueran tan desfavorables y que variasen durante el recorrido. Evidentemente esta segunda etapa del viaje no estuvo adecuadamente planificada y se ignoró el riesgo que suponía el recorrido, quizá confiados en que era ruta surcada por líneas comerciales y por tanto bastante segura. No se tuvieron en cuenta las consideraciones que les hicieron expertos aviadores cubanos que habían realizado el recorrido. Incluso les aconsejaron incluir un equipo telegráfico para poder localizar su situación y poderles comunicar datos meteorológicos. Barberán argumentó que en las condiciones de la autorización del vuelo se consignaba que todo el material debía ser de fabricación española.

Si hubieran tenido que aterrizar por precaución en algún aeropuerto intermedio no hubiesen podido despegar, ya que para el arranque debía usarse un balón de aire comprimido y solamente habían traído uno desde España que llevaba Madariaga a México. Sin duda alguna es evidente que hubo un exceso de confianza y una falta de previsión en esta segunda etapa del vuelo.

Como dato anecdótico, el capitán Barberán sufría desde Camagüey las molestias de un forúnculo en un brazo que le produjo una fiebre de más de 38 grados. Se les comunicó que previsoramente, en su caso, en los aeropuertos de Tejería y Villahermosa se colocarían grandes banderas rojas avisándoles de mal tiempo y del peligro de continuar el viaje

El 20 de junio fue un grisáceo día, acompañado de una pertinaz llovizna, y a las 5,55 h. de la mañana el Cuatro Vientos se elevó al cielo rumbo a México. En el aeropuerto de la capital mexicana —se había declarado ese día como de descanso— les esperaban el Presidente de México, Abelardo Rodríguez, el embajador de España, Álvarez del Vayo, las principales autoridades del país, más de 60.000 personas y estaban presentes más de 3.800 vehículos.

En la primera parte del vuelo, hasta la última información de su avistamiento a las 11,35 h., parece ser que todo iba bien. A las 8,50 pasaron por Dzitas, a las 9,10 sobre Ticul, a las 9,55 pasaron por Champotón y Sabancuy. Por Ciudad del Carmen, en el Estado de Campeche pasan a las 10,25, a las 10,57 atraviesan San Juan y poco después San Miguel, ya en el Estado de Tabasco. A las 11,35 h. por telégrafo se comunica que el Cuatro Vientos ha pasado por Villahermosa, aunque hay dudas de la certeza de este avistamiento. A partir de entonces, la gran incógnita, no se tienen más noticias del avión.

LA BÚSQUEDA

Cuando transcurrieron horas sin noticias, y tras los sobrevuelos de los aviones de escolta preparados, tuvo lugar un impresionante despliegue de búsqueda. Aquella misma noche el Presidente de México, Abelardo Rodríguez, ordenó la salida de 18 aviones militares para la localización del avión.

El día 21, el mecánico Madariaga acompañó al Jefe del 2º Regimiento Aéreo, coronel Roberto Fierro, en un vuelo de búsqueda e incluso se desplazó caminando durante dos días por zonas montañosas sin ningún resultado positivo.

En un trimotor cedido por la compañía Pan American, junto con el embajador de España en México, Álvarez del Vayo, recorrió desde el amanecer hasta el atardecer, todas las rutas que imaginaban podían haber seguido entre Ciudad del Carmen, Veracruz y la capital mejicana.

Los días posteriores se ampliaron en miles de kilómetros cuadrados el área de búsqueda y colaboraron aeroplanos, embarcaciones civiles y la población en general. Incluso Guatemala participó, inspeccionando las zonas de su frontera. 26 aviones militares y 15 de la aviación civil, con apoyo de 8.000 soldados en tierra, 3.000 voluntarios y más de 300 estaciones telegráficas, tomaron parte en las operaciones.

Lamentablemente durante esos aciagos días se produjeron cantidad de informaciones, luego comprobadas inexactas o falsas, que ilusionaron en la

esperanza de encontrar ilesos a los aviadores españoles. Incluso el Gobierno Mexicano ofreció una recompensa de 200.000 pesos mexicanos por informes correctos.

Por estas informaciones fallidas, se hizo una exploración de unos 300.000 kilómetros cuadrados, volando sobre regiones selváticas y ríos casi inexplorados, sin resultados positivos. Un vigía de Puerto Frontera aseguró haber visto unas luces intermitentes y fijas sobre el mar, pero igualmente la exploración no encontró ningún resto del avión. Se comprobó posteriormente que fueron originadas por un barco que llevaba un remolque.

Muchas autoridades, pilotos y expertos en aviación hicieron múltiples declaraciones sobre lo que pudo haber sucedido, desde caída en la selva, en el mar o estrellado sobre las montañas, pero evidentemente solo eran especulaciones al no tener datos concretos.

El día 23, a partir de un informe del Estado Mayor Presidencial que estableció la hipótesis que entre Ciudad del Carmen y Veracruz tuvieron que descender y posiblemente cayeron al mar, se realizó una búsqueda hasta 20 millas mar adentro, igualmente sin resultados.

El día 25, un campesino llamado Candelario Mezquita encontró una cámara salvavidas en la barra de Chiltepec, del Estado de Tabasco, en la desembocadura del río González. Distante unos 60 km. de la capital Villahermosa y cercana a la localidad de Frontera. Era de color rojo, numerada y con la referencia de Nacional Pirelli de Manresa. Se trasladó a la Embajada española y tras la opinión de Madariaga y los análisis pertinentes, se dedujo que, en efecto, pertenecía al Cuatro Vientos. Comercial Pirelli S.A. acreditó que la cámara fue fabricada en sus establecimientos de Manresa, el día 2 de noviembre de 1932, aunque no pudieron precisar a quién se suministró. La intensa búsqueda por la zona también fue infructuosa. Madariaga y el coronel mexicano Lezama se trasladaron a Chiltepec para indagar sobre la aparición de la cámara. Concluyeron, tras informes del viento reinante esos días, que la misma pudo venir de mar adentro.

El día 26 una información proporcionada por un trabajador de la petrolera «El Águila», de origen indio y apellidado Balcázar tuvo amplia repercusión. El aborigen manifestó que había visto los restos del aparato destrozado en un islote de la laguna Machona, en el estado de Tabasco. Acosado a preguntas confesó, tras la infructuosa búsqueda, que en realidad —quizá tentado por la recompensa ofrecida— solo había transmitido informaciones que había oído. Sobre la repercusión del suceso en México, con influencia incluso en el lenguaje, he recabado alguna referencia sobre la utilización de la expresión «balcazada», como sinónimo de una gran

mentira. También parece ser que popularmente se utilizó o se utiliza la frase «Más perdido que el Cuatro Vientos».

Tras tantos días de intensa búsqueda el Gobierno mexicano dio por terminada la infructuosa operación, concluyendo que posiblemente el avión se precipitó en el mar a causa de una tormenta y transmitió sus condolencias al pueblo español y al Gobierno.

El 20 de julio de 1933, en la capital mexicana, una enorme congregación de más de 20.000 personas se manifestó, con su pesar y el agradecimiento, ante el Presidente de México y el embajador español.

El Gobierno español agradeció con la condecoración, por el comandante Ramón Franco, de la Gran Cruz de la Orden del Mérito Militar, con distintivo blanco, a pilotos mexicanos, el 30 de diciembre de 1933. Asimismo el militar comunicó que el próximo embajador portaría e impondría al Presidente Abelardo Rodríguez, el Collar de la Orden de la República y la Gran Cruz de la Orden de la República al General Plutarco Elías Calles.

INFORMES DEL CORONEL LEZAMA, COMANDANTE RAMÓN FRANCO Y PADRE GUTIÉRREZ LANZA

El Gobierno mexicano encargó al coronel Alfredo Lezama, Subjefe del Departamento de Aeronáutica de la Secretaría de Guerra de la Marina de México, un informe, después de la visita al lugar donde apareció la cámara salvavidas. Probablemente lo escribió entre el 5 y el 10 de julio de 1933 y en el mismo, recabados informes sobre vientos reinantes en la zona entre el 20 y el 24 de junio, dedujo que la cámara vino desde el mar, posiblemente de muy adentro y por ello concluye que los pilotos debieron volar bajo las nubes y chocaron con el mar.

Examinados los informes emitidos por las autoridades mexicanas, el Gobierno de España encargó al comandante Ramón Franco, que a la sazón estaba destinado en la Embajada de España en Washington, la investigación sobre lo ocurrido al Cuatro Vientos.

El militar y piloto español trabajó analizando informes y realizando visitas durante cuatro meses. Como fruto elaboró un completo documento que desgraciadamente desapareció durante la guerra civil. Afortunadamente si se conserva una carta que dirigió al comandante Ángel Pastor, Jefe de la Aeronáutica Militar, que puede ilustrar sobre las conclusiones de su informe.

Está totalmente convencido de la caída al mar del Cuatro Vientos, posiblemente poco después de pasar por Frontera y a un lugar no muy alejado de la costa. Se basaba, en parte, en la aparición de la cámara que pudo venir del mar trasladada por las corrientes.

Como causas del accidente señala la presencia de una fuerte tormenta, con intensos vientos y lluvias, que unido a alguna descarga eléctrica pudieron parar el motor, romper o desencolar la hélice. El diseño de la cabina del avión no permitía una correcta visibilidad que les condujo a chocar violentamente con el mar.

Lo que sí añade, con absoluto convencimiento, es la imposibilidad de que el avión se adentrara en territorio mexicano.

El padre Gutiérrez Lanza experto meteorólogo, Jefe del Observatorio de Belem en Cuba, colaboró con Barberán y Collar suministrándoles, desde el inicio de la aventura, precisa información sobre las condiciones del tiempo.

Afectado profundamente por la desaparición de los aviadores, escribió una carta al teniente coronel Cubillo, jefe de la Sección de Protección de Vuelos de la Aviación Militar Española. Especificaba que Barberán le confirmó que no pensaban volar por el golfo de México. Las cartas de navegación mostraban pasar por Mérida, Campeche, Ciudad del Carmen, proseguir a Villahermosa y Minatitlan, pasar por el aeropuerto de Tejería en Veracruz y arribar en la capital mexicana por el valle de Otumba,

Confirma que una hora antes del despegue informó a Barberán del mal tiempo entre Veracruz y México. Hace suposiciones sobre lo ocurrido, aunque no atribuye el accidente a la tormenta, porque solo hubo una y posiblemente no llegaron a ella, sino a la cerrazón de visibilidad por la niebla y la lluvia o por fallo del motor por enfriamiento. Añade que pudieron influir las condiciones de cansancio y agotamiento por la intensa actividad realizada durante su estancia en La Habana.

LAS VERSIONES SOBRE EL ASESINATO

No faltaron bulos surgidos de los rumores populares, como que hubo un explosivo colocado por orden del Presidente cubano Machado como represalia por una relación mantenida por el teniente Collar con su amante. Existe una fotografía al pie del avión, en la partida de La Habana, en la cual a Barberán le dan un pequeño paquete. La suposición de que el mismo podía contener un explosivo es errónea ya que se trataba de unas vendas y medicamentos para la infección del capitán en el brazo. Otra versión

fue que al avión lo abatieron bandoleros, en la selva, confundiéndolo con el que llevaba las nóminas de los trabajadores de la petrolera «El Águila». Incluso que fue derribado por un avión norteamericano, para evitar que en la Exposición de Chicago eclipsasen a su Charles Lindbergh o que se valorase en demasía la alta calidad del avión Breguet XIX, fabricado en España.

Una carta enviada el 2 de julio de 1941 por Julián Díaz Ordaz, un cacique de la zona del río Sapo —tío de Gustavo Díaz Ordaz, que fue Presidente de México de 1964 a 1970—, al director de la revista *Hoy* de México DF, en la que aseguraba que el avión tuvo que descender y posteriormente los pilotos fueron asesinados, originó la publicación de un reportaje en la revista, en agosto de 1941, contemplando la hipótesis del asesinato.

La información a Díaz Ordaz se la proporcionó Antonino Avendaño, gran amigo suyo e importante propietario de la zona. El origen parece estar en las denuncias que una despechada esposa, Dalida Furente, manifestó como venganza por las infidelidades de su marido. La versión explicaba que el avión cayó en un barranco en el monte La Guacamaya, en la Sierra Negra de Puebla o Sierra Mazateca. Barberán y Collar estaban vivos y el esposo infiel, de raza india, llamado Bonifacio Carrera, junto con dos más asesinaron, robaron y enterraron a los pilotos españoles.

Ese mismo año el director de la revista organizó una expedición, que contó con el apoyo de Julián Díaz Ordaz, con el objetivo de encontrar el avión perdido. Un joven Edmundo Valadés, periodista del grupo —que posteriormente fue un significado autor de relatos breves— empezó a publicar los artículos el mismo agosto. En ellos incluyó la declaración de Maximiliano Acosta, amigo de uno de los participantes en el crimen, relatando el asesinato, el robo y la destrucción y ocultación del aparato y los cuerpos. Se inculpaba del asesinato a Bonifacio Carrera, a su suegro Reynaldo Palancares y a los dos hijos de este.

Los reportajes causaron sensación en México, contribuyendo a la creación del mito, pero ciertamente no proporcionaron ninguna prueba material. Valadés puntualiza asimismo que los pobladores de la zona manifestaban desconfianza y miedo y no querían decir nada. Bonifacio Carrera fue detenido pero, por falta de pruebas, fue declarado inocente y puesto en libertad.

El diario *Excelsior* de Ciudad de México publicó los días 7 y 8 de mayo de 1947 un reportaje firmado por Alfonso Serrano, en el que relata que Antonino Avendaño impidió el auxilio a los aviadores y los indios los ase-

sinaron, robaron y enterraron. Curiosamente dice que en el accidente hubo un incendio lo que parece contradictorio con el asesinato y el robo.

El mismo diario *Excelsior* publicaba el 31 de marzo de 1964 un reportaje de Fernando Aranzábal, que insistía en que los aviadores cayeron vivos y fueron asesinados. Señalaba que intereses políticos y económicos habían evitado conocer la verdad. Aunque asevera que el avión llevaba valiosos presentes y que Bonifacio Carrera había cambiado en Córdoba la cantidad de 30.000 dólares, solamente aporta que existe un altímetro, un cinturón de seguridad y dos audífonos. En el análisis de los mismos se certificó que no pertenecían al Cuatro Vientos.

En 1973 el director del Noticiero 24 horas de Televisa encargó a la periodista Rocío Villagarcía un reportaje sobre el Cuatro Vientos. Verdaderamente no aportó nada creíble e incluso algunos elementos presentados como pertenecientes al avión se demostró que en absoluto eran parte de él.

En noviembre de 1982, el Canal 13 de televisión de México, obtuvo un gran éxito con un documental del periodista Jesús Salcedo que había visitado la zona y estaba realizado en La Guacamaya. En colaboración con el ejército mexicano, al mando del general Guerrero Caudillo, entrevistó a protagonistas del suceso entre ellos Bonifacio Carrera, señalado como uno de los asesinos, pero sin ninguna prueba de que el Cuatro Vientos se encontrase en ese lugar.

A Salcedo le había entusiasmado la leyenda y se dedicó a seguir explorando la zona en más de setenta ocasiones escribiendo artículos. En 1985 sus conclusiones fueron que el Cuatro Vientos se estrelló en una montaña en el Estado de Puebla. Unos pobladores de la zona encontraron a los aviadores y los llevaron a su poblado. Tras día y medio, el cacique de la región ordenó que los mataran, en parte por la desconfianza sobre unos desconocidos y también para apoderarse de sus bienes. Sus cuerpos fueron arrojados a una sima con los despojos del avión que incendiaron.

Al cabo de diez años, el 16 de abril de 1996, el periodista que había inspeccionado durante ese tiempo cantidad de cuevas o sótanos, como las denominan aquí, encontró en una de ellas de unos treinta metros de profundidad, en el acantilado de Guacamaya, a 1.500 metros de altitud, unos restos metálicos y una especie de rocas junto a ellos que podían ser la osamenta de los desaparecidos aviadores. El material fue enviado a España a través de la embajada para su análisis y tras rigurosos análisis efectuados en el Instituto de Técnica Aeroespacial, se concluyó que en absoluto eran pertenecientes a una aeronave ni a restos humanos.

En 1996 la revista ibérica *Ahora* publicó una serie de entrevistas a habitantes de La Guacamaya, que insistieron en el asesinato de los pilotos pero que tampoco aportaron ningún dato. Diversos periódicos en México y España, entre ellos *ABC* y *El País* relataron el terrible suceso, de acuerdo con las tesis de Salcedo, y en conclusión confirmaron que el avión tuvo que realizar un aterrizaje forzoso, que los tripulantes fueron asesinados y se estableció un código de silencio, que hubo pillaje, hurto e incluso puede que canibalismo.

Ciertamente, aparte de algunas suposiciones incluso pintorescas, la versión oficial de la caída al mar fue aceptada durante algunos años. A partir del reportaje del *Excelsior* en 1941, el atractivo del mito del asesinato tuvo bastante difusión y valedores —aún en la actualidad— sin ninguna prueba que aportar. Algunos medios de comunicación y reporteros vieron un filón en la inmersión en esta teoría y generaron multitud de versiones, protagonistas del crimen y ocultación. Sobre la única prueba existente que es la cámara salvavidas que justifica la probable caída al mar, se les ocurre decir que al caer en La Guacamaya en una de las simas, al ser un terreno cárstico, con muchas intercomunicaciones, fue trasladándose subterráneamente hasta donde fue encontrada en la barra de Chiltepec.

El mito generó igualmente otras muchas versiones sobre el Cuatro Vientos, como que transportaba oro, diamantes, joyas, maletines llenos de dólares, condecoraciones, pistolas, rifles, etc. Algunas todavía más pintorescas transmitían que el avión estaba siendo adorado por indígenas en la selva, que habían aparecido botellas en el mar con mensajes de Barberán y Collar o que el motor del avión lo estaba utilizando un americano en un molino. Hace treinta años un submarinista dijo haber encontrado, a 18 metros, restos del Cuatro Vientos en una inmersión, no continuada con éxito, en la laguna Ostión, en el Estado de Veracruz.

También fue muy difundida la opinión, infundada, que el propio Gobierno mexicano había conocido lo ocurrido pero no lo había comunicado por temor a reacción y conflicto con el Gobierno español.

INFORME DE LA CITAAM

En el 2002, el prestigioso médico militar Dr. Francisco Ríos, experto en Medicina Aeroespacial, elaboró un informe sobre los aspectos médicos y factores humanos implicados en la desaparición del Cuatro Vientos. A través de informaciones recabadas sobre la estancia en Cuba de los pilotos españoles, los antecedentes médicos de los mismos, incluso de manifestaciones efectuadas por ellos, concluyó que ambos no estaban en buenas

condiciones cuando emprendieron el vuelo a México. El cansancio, la ausencia de sueño, la humedad y las altas temperaturas, el *jag lag*, la dieta alimenticia poco rica en líquidos y zumos y la inevitable ingesta de alcohol en los homenajes y recepciones pudieron llevar, ante adversas condiciones meteorológicas, a la desorientación e incluso el impacto sobre las aguas.

La Comisión de Investigación Técnica de Accidentes de Aviones Militares (CITAAM), del Ministerio de Defensa, tras un intenso periodo de análisis y estudios, llevados a efecto por expertos, elaboró un preciso informe, sobre el caso del Cuatro Vientos y lo presentó con sus conclusiones el 20 de junio de 2008, coincidiendo con el 75 aniversario de la desaparición. En el mismo se incluyó como anexo el informe del Dr. Ríos de 2002 actualizado, sobre las condiciones y estado físico de los pilotos.

El detallado informe de la CITAAM comienza en la introducción puntualizando que al no disponer de punto de impacto, restos de la aeronave o testigos fiables, se han basado en la información contrastada existente y elaboración de hipótesis objetivas. Todas ellas fundamentadas en los comportamientos más lógicos de los expertos tripulantes a la vista de las características del aparato y de las condiciones meteorológicas, a fin de poder identificar la ruta programada y la ruta seguida.

Analizan el diseño y características del avión, así como las modificaciones efectuadas, esencialmente la reparación de una grieta en el depósito de combustible y el cubrimiento del radiador.

Las condiciones de la tripulación, no dudando de su experiencia profesional, pero contemplando su historial de accidentes y las condiciones psicofísicas tras su intensa vida social en Cuba.



Informe Técnico Final de la CITAAM

Las informaciones sobre condiciones meteorológicas, lamentablemente deficientes por los medios disponibles pero que aseguraban una situación desfavorable en Tabasco con nubes bajas, tormentas y lluvias de gran intensidad.

Sobre la programación de la ruta en vuelo existen varias versiones y la Comisión establece tras el análisis de los condicionantes varias rutas probables:

- Ruta directa La Habana-Ciudad de México. Es sin duda la más corta pero no aconsejable por el riesgo de volar por el Golfo de México con la meteorología imprevisible.
- Ruta La Habana-Norte de Yucatán (Progreso)-Campeche-Villahermosa- directo a México. No está confirmada la presencia por Villahermosa ya que en el aeródromo no fueron vistos ni se notificó su paso. No tiene sentido lógico ir al interior desde Ciudad del Carmen y desde Villahermosa a México por Coatzacoalcos, Minantitlán, en Tabasco, y que es una zona deshabitada y sin referencias sobre el terreno.
- Ruta La Habana-Cabo San Antonio-Yucatán-Ciudad del Carmen-Frontera-Veracruz- Ciudad de México. Es la ruta más lógica porque llegarían a Ciudad del Carmen con referencias y aeródromos alternativos. Luego, desde Veracruz tendrían más flexibilidad para acceder a México capital.

Con los datos disponibles y los avistamientos confirmados la Comisión establece que la ruta más probable seguida pasó por San Julián y cabo San Antonio, en Cuba. Atravesaron el Estrecho y la península de Yucatán hacia Campeche para ir a lo largo de la costa hasta Ciudad del Carmen. Al empeorar el tiempo viraron directo a esta ciudad donde se confirma y se notifica a las autoridades, su avistamiento a las 10,45 a.m.

Llegado a este punto, que es donde se tiene información fiable, se plantea la Comisión dos hipótesis: Ciudad del Carmen-Frontera-Veracruz (Alvarado) o el vuelo hacia el interior y desaparición en La Guacamaya de la Sierra Mazateca.

La primera hipótesis la basan en declaraciones de testigos que vieron el avión dirigirse hacia el mar, en la aparición del neumático cerca de Frontera y las investigaciones de Ramón Franco. Al pasar Ciudad del Carmen las condiciones meteorológicas, con fuerte lluvia y escasa visibilidad, quizá indujeron a los pilotos a costear a baja altura hasta las proximidades de Frontera y desde allí poner rumbo a Veracruz.

La segunda hipótesis o vuelo hacia el sur desde Ciudad del Carmen hacia Villahermosa, desde allí sobrevolando Coatzacoalcos o Minatitlán, donde no hay referencias de ser vistos, dirigirse a Orizaba y Puebla para intentar pasar la sierra. La Guacamaya está a cien kilómetros de la ruta y no es muy explicable la desviación, aunque pudiera deberse a desorientación por los fuertes vientos o búsqueda de un posible paso hasta el valle de Tehuacán para volver al norte y seguir hasta Puebla. Aun considerando que todas las hipótesis son contemplables, por la ausencia de restos que localicen el destino del Cuatro Vientos, la Comisión entiende que este razonamiento es poco lógico y razonable máxime cuando se han realizado numerosas búsquedas en la zona y no se han encontrado restos del aparato.

A partir de todos estos planteamientos y análisis de hipótesis, la Comisión establece unas conclusiones que determinan como más probable:

El avión Cuatro Vientos desaparece en el mar próximo a Frontera en el tramo previsto hacia Veracruz. Como causa del accidente y al no disponer de los restos de la aeronave, se considera que pudo ser debido por amerizaje forzoso al fallar el motor o impacto violento por falta de visibilidad o pérdida de control por entrada obligada en las nubes.

HOMENAJES Y RECONOCIMIENTOS

Los protagonistas del histórico vuelo recibieron en vida, como hemos referido anteriormente, tanto en Camagüey como en La Habana, el rendido homenaje de las poblaciones y las autoridades. A partir de su desaparición los reconocimientos a sus heroicas figuras se multiplicaron.

El 1 de septiembre de 1933, el Presidente de México les concedió la Banda de la Orden del Águila Azteca. En el aeropuerto de Tablada, el 12 de noviembre de 1933, se descubrió una lápida en la que figuraba que el Ayuntamiento de Sevilla les declaraba Hijos Adoptivos de la ciudad. La Liga Internacional de Aviadores les concedió el trofeo Harmon 1933. El 20 de febrero de 1934 se les concedió la Medalla Aérea Española y que sus nombres encabezasen los respectivos escalafones. Se proyectó un gran monumento patrocinado por el Presidente de la República Española que no pudo llevarse a cabo por el inicio de la Guerra Civil

En La Habana se hizo un sencillo monumento, no existente en la actualidad, en el jardín del actual Hospital Diez de Octubre, donde curaron del forúnculo a Barberán. El 19 de abril de 1941 se erigió un obelisco, por iniciativa de la Colonia Española y la Cámara de Comercio de Camagüey, que fue sufragado por suscripción popular, a la entrada del Casino Cam-

pestre, el mayor parque urbano del país. Una columna prismática, con los nombres de Barberán y Collar, sus efigies bajo una corona de laurel, los escudos de Sevilla y Camagüey y referencias a la salida, llegada y duración del vuelo, así como a su desaparición camino de Ciudad de México, inmortalizan en tan emblemático lugar la gesta de nuestros dos compatriotas.

También en Camagüey, el 12 de mayo de 1954, las calles Primera y Tercera del reparto de Pueyo —ahora de las Mercedes— recibieron los nombres de Mariano Barberán y de Agustín Collar, respectivamente, como un nuevo homenaje a la hazaña del Cuatro Vientos.

La ciudad camagüeyana siguió recordando la gesta y en el cincuenta aniversario, en 1983, se develó una tarja en la terminal del aeropuerto Ignacio Agramonte. En el sesenta aniversario, en 1993, se colocó una placa en la fachada de la que fue sede de la Colonia Española, en la calle Cisneros haciendo referencia al recibimiento que allí tuvieron los aviadores españoles. En el 2008, celebrando el 75 aniversario, se colocó una placa conmemorativa, sobre una base de obra, en la delantera del obelisco del Casino Campestre recordando esta efeméride.



Monumento a Barberán y Collar en Camagüey (Cuba)

El vuelo del Cuatro Vientos es un tema tan reconocido en Cuba que el Ministerio de Comunicaciones y la Federación Filatélica han emitido con frecuencia numerosas series postales.

En España, el 20 de junio de 2001, se inauguró un monumento en el Parque de la Concordia de Guadalajara; en el 2005 se erigió un recuerdo en el Campus Universitario de la Universidad de Alcalá de Henares, donde estuvo hasta 1965 el aeródromo «Barberán y Collar» y en el 2008 se descubrió una placa en Figueras, lugar de nacimiento de Collar, en la fachada de la casa donde nació el insigne piloto.

Con motivo del 75 aniversario, en el 2008, con el avión C-295, del Ala 35 del Ejército del Aire, y el nombre de Cuatro Vientos en el fuselaje, se reprodujo el histórico vuelo —repostando en el aire— desde Getafe y arribando a Camagüey, La Habana y ahora sí, afortunadamente, a Ciudad de México.

LAS ÚLTIMAS INVESTIGACIONES

El general de división español José Sánchez Méndez, en colaboración con los investigadores Alfonso Domingo y Jorge Fernández Copel, consiguió en 2003 permiso del Gobierno mexicano para efectuar la búsqueda de los restos del Cuatro Vientos en el lugar de su supuesta desaparición en el Golfo de México. A bordo del buque oceanográfico «Onjuku» exploraron los fondos marinos entre Ciudad del Carmen y Frontera. Evidentemente era muy difícil la búsqueda, si se encontraban allí los restos, por el tiempo transcurrido, el fondo oscuro y plano del Golfo de México —como desiertos de arena azotados por las corrientes— y la cantidad de chatarra arrojada de las instalaciones petrolíferas. Durante dos semanas, hasta la llegada de una tormenta, realizaron inversiones submarinas con video, sondas y radar en una superficie de 30 km. cuadrados a unas diez millas de la costa, pero no consiguieron ningún resultado.

Como complemento de sus investigaciones también se desplazaron a La Guacamaya —lugar donde se decía que se había estrellado el avión— visitaron la cueva donde igualmente se decía habían sido encontrados los restos y se entrevistaron con descendientes de alguno de los posibles asesinos y personal de la zona. Encontraron la negativa de los hechos, una cierta cerrazón a manifestarse y ninguna prueba o evidencia.

SITUACIÓN POLÍTICA DE LA ÉPOCA

Evidentemente las condiciones políticas de la época en que se realizó el importante acontecimiento —a pesar de la repercusión evidente que tuvo en aquellos momentos— ensombrecieron en cierto modo una valoración más completa de la hazaña y una investigación sobre lo sucedido.

La depresión económica, a partir de 1925, produjo en Cuba una gran inestabilidad que fue reprimida violentamente por el presidente Gerardo Machado. El deterioro político, económico y social llevó, tras una huelga general, a la precipitada huída de Machado el 12 de agosto de 1933. Tras una brevísima presidencia de Carlos Manuel de Céspedes, el 4 de septiembre de 1933 —poco más de dos meses después del arribo del Cuatro Vientos— se produjo el golpe de estado del sargento Fulgencio Batista.

En México, tras la dimisión del presidente Ortiz Rubio, el 2 de septiembre de 1932, ejerció el cargo, como presidente constitucional sustituto, Abelardo Rodríguez. Gobernó desde el 4 de noviembre de 1932 al 30 de noviembre de 1934 y es quien iba a recibir en el aeropuerto de Balbuena a los tripulantes del Cuatro Vientos. Le sucedió como nuevo mandatario Lázaro Cárdenas, que también tuvo problemas de huelgas y enfrentamientos con Calles.

En España la situación era conflictiva. En 1933 el presidente de la República era Alcalá Zamora y el jefe de Gobierno, Manuel Azaña. En septiembre de ese año —poco más de dos meses después de la hazaña y desaparición del Cuatro Vientos— se cesó a Azaña y el 19 de noviembre tuvieron lugar las elecciones generales con el triunfo del Gobierno Radical de Lerroux, apoyado por la CEDA. Tres años más tarde se inició la cruenta Guerra Civil.

A pesar de las impresionantes acciones en México para la búsqueda del desaparecido avión y sus tripulantes y de la buena voluntad y el interés mostrado, cuando se consideraron infructuosas todas las medidas tomadas, aunque el Cuatro Vientos se había convertido en mito, las situaciones de inestabilidades políticas y económicas orillaron en cierta manera el luctuoso tema.

En el caso de España, la Guerra Civil hizo que se perdieran informes y documentos que podían servir de base para investigaciones. Incluso la cámara salvavidas Pirelli también desapareció.

Con el triunfo del general Franco, en la posguerra no se mostró tampoco mucho interés, unido también a la falta de relaciones diplomáticas del régimen con la República de México. Algunos lo atribuyen a que, al haber sido un éxito republicano del gobierno de Azaña, existían una especie de celos. Algunas pruebas lo confirman, como la eliminación de los nombres de Barberán y Collar del encabezamiento de los escalafones y el caso de Madariaga. El sargento mecánico del Cuatro Vientos participe también de aquella gloriosa hazaña, por estar al lado de la República, fue condenado a 30 años. Tras permanecer en varios penales durante dos años

salió en libertad vigilada y desterrado de Madrid. No encontró trabajo adecuado y en 1949, tras conseguir el indulto, emigró a Argentina. No volvió a España y a los 70 años falleció en Buenos Aires, el 4 de junio de 1974.

ALGUNAS REFERENCIAS ANECDÓTICAS

Las situaciones históricas y la vida en general están adornadas por el elemento anecdótico, que son relatos curiosos que ilustran de manera ilustrativa e interesante las vivencias relatadas. En la epopeya y los protagonistas del vuelo del Cuatro Vientos también se dan algunas circunstancias de este tipo que merece la pena reseñar.

Parece ser —sin presentir siquiera que iban a enlazarse sus vidas poco después— que el 15 de diciembre de 1930 en el fracasado pronunciamiento republicano contra la monarquía, curiosamente coincidieron en el aeródromo de Cuatro Vientos, el teniente Collar del lado de los insurgentes y el capitán Barberán del lado de los no levantados. Estos últimos fueron confinados, durante la corta revuelta, en el pabellón de oficiales.

La navegación se hizo a través de orientación por los astros y en avión no llevaba radio transmisor, para poder transportar más combustible.

La cámara salvavidas Pirelli encontrada y que tanta importancia ha tenido en la hipótesis final de lo ocurrido, tuvo su origen en la decisión del comandante Llorente en el último momento —ya que no estaba en las previsiones del vuelo e incluso con la negativa de los pilotos— de incluir dos cámaras bajo los asientos para utilizarlas en caso de emergencia. Estaban pintadas de rojo para visibilidad, tal como las que se utilizaban en las campañas de África.

La noche anterior al vuelo el teniente Collar —explicable por la incertidumbre de la aventura que iban a emprender— tomó una dosis del medicamento sedativo Veronal, nombre comercial del primero de los barbitúricos que se comercializó.

En la llegada a La Habana, descendiendo de la cabina del avión, existe una curiosa fotografía del presumido teniente Collar, al que se le olvidó quitarse la redcilla del cabello que había utilizado durante el trayecto.

El teniente Collar tuvo durante sus campañas en las acciones en Marruecos una madrina de guerra, mejicana, llamada Carlota de la Vega, aunque el nombre que utilizó fue Catalina de Mendoza con la cual mantuvo correspondencia entre 1926 y 1927. En el Informe de la CITAAM figura, entre los elementos que pudieron afectar las condiciones psicofisi-

cas, lo que denominan síndrome de la bombonite o prisa por llegar a toda costa. Posiblemente en Barberán primaba el deseo de descansar de los homenajes y en Collar, habida cuenta de su propensión amorosa, el de encontrar a su madrina que lo esperaba en el aeropuerto de Balbuena. Sin embargo, curiosamente, el teniente no estaba muy interesado en salir de La Habana el día 20 y según contó el comandante Francisco Vives, a pesar de las molestias de salud que tenía, se sentía muy reconfortado cuando estaba rodeado de las hermosas damas cubanas.

Mucho se ha comentado sobre la ausencia del Presidente de la República de Cuba, Gerardo Machado, en el recibimiento al Cuatro Vientos y en los homenajes a nuestros pilotos Barberán y Collar. Hay diversas versiones: desde que no tenía muy buenas relaciones con la República Española, hasta resentimiento porque se eligió México como etapa final del viaje y no Cuba, o quizá que los tensos momentos que vivía su situación política no le dejaba tiempo para ocuparse. Como elemento ilustrativo de la falta de romance entre los gobiernos de España y Cuba es que Barberán confesó que traía cartas del Presidente de República Española para el Presidente de México, para el embajador español en aquel país y para diversas personalidades, pero no consta que portase ninguna para el Presidente de Cuba.

Como muestra del dolor que produjo en México la desaparición del avión y la muerte de los pilotos españoles, puede citarse la composición musical «El corrido del Cuatro Vientos», también llamado «Águilas Heroicas», en 1933, obra del compositor mexicano Raúl Castell, interpretado por los hermanos Consuelito y Salvador Quiroz y acompañados a la guitarra por el entonces jovencísimo Antonio Briviesca.

En la ciudad de Camagüey, a pesar de los años transcurridos, tiene protagonismo la hazaña de Barberán y Collar. En el obelisco que les recuerda, en el Casino Campestre, ha existido la costumbre —quizá por encontrarse cercano al Palacio de los Matrimonios— que no sé si en vigor todavía, de depositar las parejas recién casadas un ramo de flores al pie del monumento.

Hay que hacer referencia a la calidad humana y generosa, además de la profesional demostrada, de nuestros compatriotas. En La Habana recibieron del National City Bank una carta de crédito de 500 dólares e igualmente idéntica cantidad de la cervecería «La Polar», que donaron al fondo de repatriación de los inmigrantes españoles. En días posteriores, también en La Habana, recibieron como premio 5.000 dólares, por parte de la compañía cervecera «La Tropical» —en realidad se utilizó la imagen de los pilotos para hacer propaganda de su producto— que ambos aviadores,

haciendo gala de un gran altruismo, donaron para remediar los males de los indigentes cubanos y españoles.

CONCLUSIONES FINALES

El histórico vuelo cumplió los objetivos para los que se programó cuales fueron, por un lado, conocer las características del cruce del Atlántico por su parte más ancha y, por otro, fomentar el acercamiento cultural y afectivo a Latinoamérica y en especial a Cuba.

Tras los documentos consultados y las informaciones que pueden desprenderse, he llegado a la conclusión que ante la falta de pruebas o restos —con la excepción de la cámara flotador encontrada— cualquier hipótesis puede ser formulada. Por esa razón la desaparición del «Cuatro Vientos» y sus tripulantes Barberán y Collar es un enigma. Si a ello se une haberse convertido en mito o leyenda, no puede certificarse con total seguridad qué ocurrió el 20 de junio de 1933.

En mi opinión es más factible que ocurriera lo que defienden los informes de Ramón Franco, del coronel Lezama, las diversas manifestaciones de pilotos y expertos y las conclusiones del Informe Técnico Final de la CITAAM, es decir el choque en el mar y la desaparición.

La teoría del La Guacamaya y el asesinato está encuadrada dentro de una leyenda que a mi juicio tiene unos fundamentos aunque no se deban precisamente al Cuatro Vientos. En aquellos años la zona centroamericana era un hervidero de conflictos sociales y de dictaduras. Evidentemente el tráfico de armas y la ruta aérea era lo más usual. No es descartable que en aquella zona como en otras —durante las búsquedas realizadas tras el accidente se encontraron en la selva los restos de dos aviones desaparecidos— se hubieran producido accidentes e incluso latrocinios y asesinatos. Ello explicaría la aparición de diversos objetos en poder de habitantes de la zona, aparatos de medición, gafas, pistolas e incluso dólares, que se demostró no pertenecían al avión español y el código de silencio de los pobladores de la zona. En La Guacamaya o regiones cercanas pudo existir un avión, pero no el Cuatro Vientos.

EPÍLOGO

Este año se cumple el 85 aniversario de la gloriosa hazaña de nuestros compatriotas y de su desgraciado final. Lo único cierto es que los restos del avión y de sus tripulantes Barberán y Collar continúan desaparecidos y

las diferentes versiones de lo ocurrido no muestran unas concluyentes pruebas de certidumbre.

Nuestros dos compatriotas, tan diferentes en fisonomía y carácter como la España de entonces pero unidos en una causa común, se engrandecieron con la hazaña. A uno, Barberán, monárquico, católico y reservado, y a otro, Collar, republicano, librepensador, extrovertido y mujeriego les adornaban su profesionalidad, valentía y generosidad como demuestra la donación de los premios monetarios recibidos en Cuba a emigrados necesitados e indigentes.

La hazaña, convertida en leyenda y mito, reclama a pesar del tiempo transcurrido, el reconocimiento a aquellos pioneros de la aviación española y mundial. Quiero terminar a modo de homenaje y como muestra de la repercusión de la desgracia y el dolor y cariño que despertaron, con un soneto del cubano Rafael Valdés Jiménez, dedicado a los aviadores hispanos. Lo titulé «Laureles eternos» y lo encontré publicado en el Periódico *El Camagüeyano*, del 27 de junio de 1933, días después de la tragedia.



Los héroes Barberán y Collar

LAURELES ETERNOS

¿Qué es morir tras la Gloria conseguida?
¿Para qué continuar la misma ruta
si el éxito supremo se disfruta
en una Gloria más grande que la vida?

Morir... vivir... saludo y despedida,
arcano incierto que el humano escruta;
la esfinge ni se alegra, ni se inmuta
porque llegue uno, más, o se despida...

Barberán y Collar... vivos o muertos,
no se borran ya más vuestros aciertos...
Barberán y Collar, fulgentes soles;

vuestro nombre, de todos venerado,
sobre sus corazones han grabado
mejicanos, cubanos y españoles...

BIBLIOGRAFÍA

- DOMINGO, A. y FERNÁNDEZ-COPPEL, J., *El vuelo del Cuatro Vientos. Epopeya y tragedia de Barberán y Collar*, Madrid, 2003.
- GISMERA VELASCO, Tomás, *El vuelo del Cuatro Vientos. La última hazaña*, Madrid, 2008.
- _____, *Cuatro Vientos. El prodigioso vuelo de Barberán y Collar*, Madrid, 2016.
- PICAPIEDRA MONTEJO, Franklin A., *Barberán y Collar. Leyenda y realidad*, Camagüey (Cuba), 2003.
- _____, *Barberán y Collar. El enigma del Cuatro Vientos*, Camagüey (Cuba), 2017.
- PIZARRO, Daniel, «Los héroes del Cuatro vientos en Camagüey (I)», en *El Faro de Ceuta*, domingo, 25 febrero 2018.
- _____, «Los héroes del Cuatro Vientos en Camagüey (II)», en *El Faro de Ceuta*, lunes, 19 marzo 2018.
- _____, «El trágico final del Cuatro Vientos», *El Faro de Ceuta*, miércoles, 18 abril 2018.
- RUIZ ROMERO-BATALLER, Manuel, *El Cuatro Vientos. Historia documental del glorioso vuelo y trágica desaparición del avión español y sus pilotos Barberán y Collar*, México DF, 2014.
- SÁNCHEZ MÉNDEZ, José, *El teniente de caballería Joaquín Collar Serra piloto del Cuatro vientos*, Madrid, 2011.
- VILLARES, Ricardo y BEDRIÑANO, F. C., *La odisea del Cuatro Vientos*, La Habana, 1933.