



La proeza olvidada del Cuatro Vientos

PREMIOS EJÉRCITO DEL AIRE 2018

MODALIDAD AULA ESCOLAR AÉREA

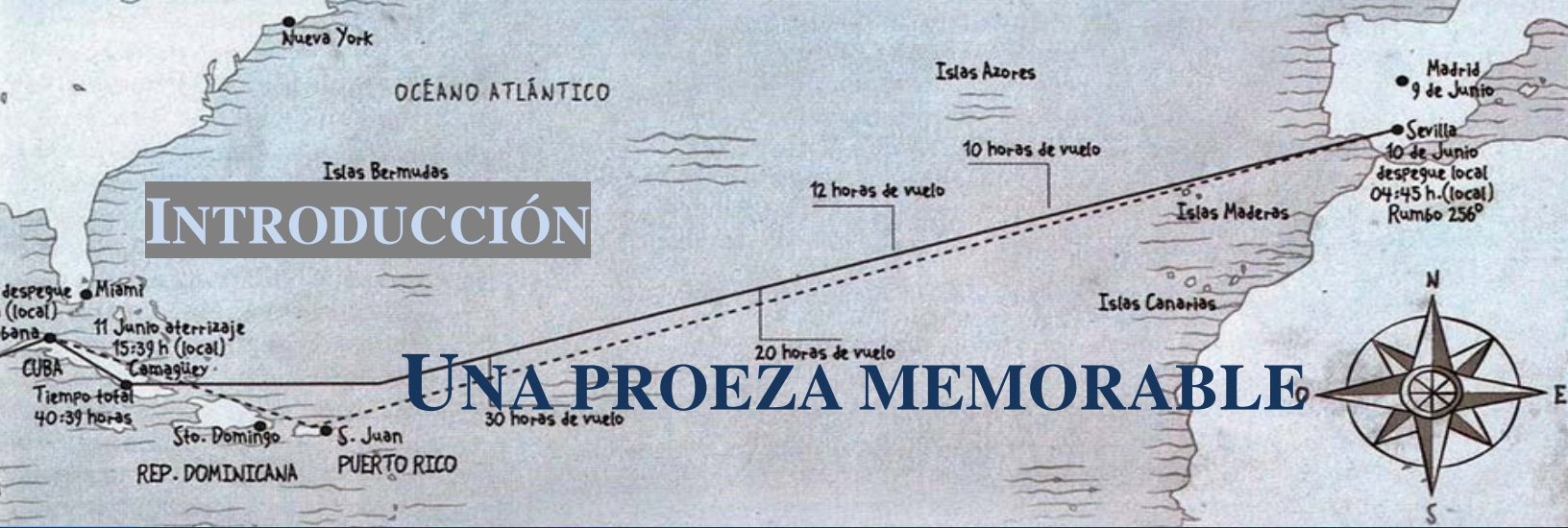
ÍNDICE

- **INTRODUCCIÓN. UNA PROEZA MEMORABLE**
- **CAPÍTULO I. RELATO DE UNA GESTA**
- **CAPÍTULO II. LA PROEZA TECNOLÓGICA**
- **CAPÍTULO III. LA PROEZA HUMANA**
- **CAPÍTULO VI. LA DESAPARICIÓN DEL CUATRO VIENTOS**
- **EPÍLOGO. UN INJUSTO OLVIDO**

ANEXOS

- **ANEXO I. EL TRATAMIENTO DE LA PRENSA DE LA ÉPOCA EN LA GESTA DEL CUATRO VIENTOS**
- **ANEXO II. EL AUGE DE LA AERONÁUTICA EN SEVILLA: EL CONTEXTO TECNOLÓGICO DEL CUATRO VIENTOS**
- **ANEXO III. LAS CAUSAS DEL OLVIDO DEL CUATRO VIENTOS**
- **ANEXO IV. LA DESAPARICIÓN DEL CUATRO VIENTOS (VÍDEO)**
- **ANEXO V. ILUSTRACIONES**





INTRODUCCIÓN

UNA PROEZA MEMORABLE

El vuelo del **Cuatro Vientos** en 1933 supone una de las mayores gestas de la historia de la aviación mundial. Y se trata de una hazaña, humana y tecnológica, llevada a cabo por pilotos españoles. El capitán **Mariano Barberán** y el teniente **Joaquín Collar** realizaron por primera vez en la historia un vuelo sin escalas desde Sevilla a Cuba.

Esta gesta de la aeronáutica, como intentaremos reflejar en este trabajo, ha caído en el olvido de los españoles y apenas los especialistas o los entusiastas de los aviones conocen la enorme proeza que realizaron nuestros pilotos hace 85 años. Hay multitud de causas históricas que explican este olvido, pero al final hay que acudir al desdén y la indiferencia que los españoles tienen con su historia para entender esta injusticia.

Otros países más orgullosos de su historia y de sus héroes tendrían en la hazaña de Barberán y Collar un motivo para honrar su memoria. Pero, por desgracia, no ocurre lo mismo en España.

La grandeza del Cuatro Vientos puede compararse con la que realizó seis años antes, en 1927, el piloto americano **Charles Lindbergh**, que recorrió el trayecto entre Nueva York y París. El vuelo de los españoles superó en más de **dos mil kilómetros** la famosa travesía de Lindbergh, **siendo la primera vez que se atravesaba el Atlántico Central sin escalas**, pero parece que la fama y la posteridad han sido mucho más generosas con el americano.

¿Por qué los españoles apenas conocemos quiénes fueron Barberán y Collar, mientras que los americanos le han dedicado a Lindbergh novelas, películas, estatuas, institutos y todo tipo de reconocimientos? La industria



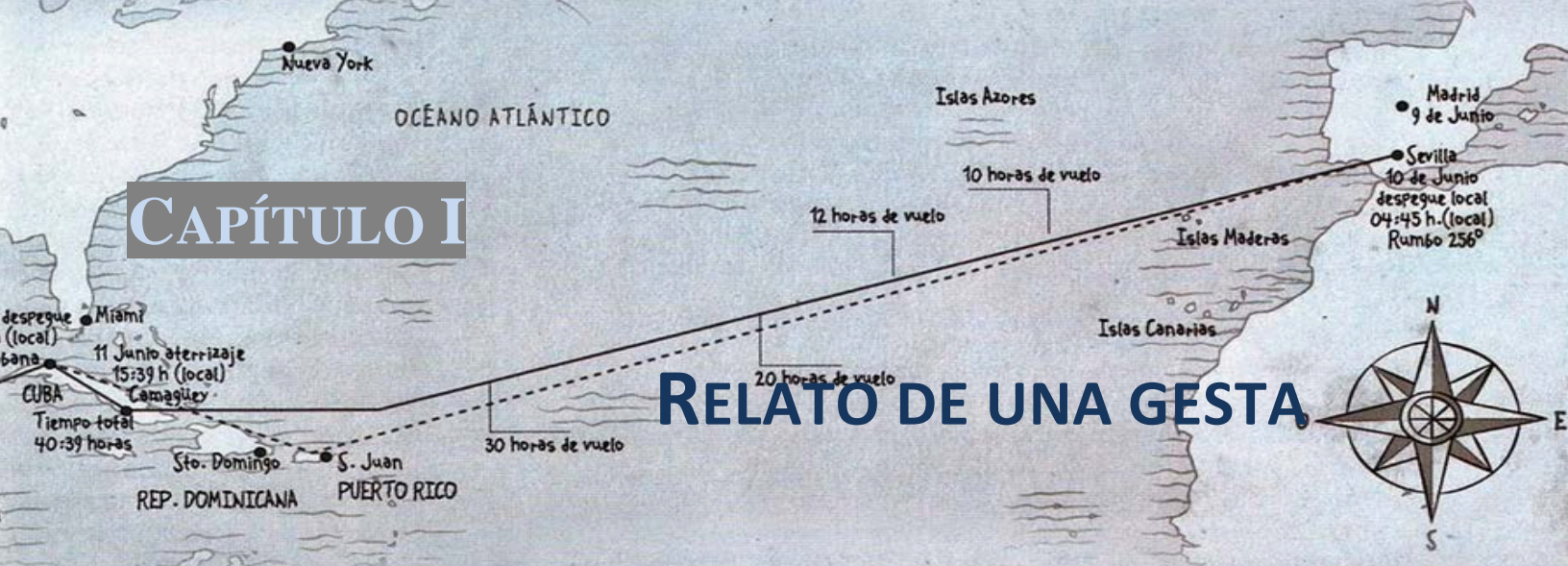
cinematográfica americana dedicó una película a su héroe, llamada "The lone soldier", la cual fue dirigida por el afamado director Billy Wilder. Los españoles también rodaron una película, pero no tuvo, ni de lejos, la misma difusión. Basta con entrar en **Google** y hacer una sencilla comprobación: mientras que el "vuelo de Barberán y Collar" apenas tienen 18.000 referencias, la entrada "flight Lindbergh" cuenta con más de medio millón de entradas.

Este trabajo escolar quiere ser un recuerdo de y un homenaje de la gran gesta que realizaron nuestros pilotos cuando la aviación mundial comenzaba, nunca mejor dicho, a despegar.

Fue una **proeza tecnológica**, por el esfuerzo y la dedicación que tuvieron que poner nuestras fuerzas aéreas para diseñar un avión que fuese capaz de recorrer una distancia jamás realizada hasta la fecha. Y fue también una **proeza humana**, pues un capitán y un teniente de caracteres muy diferentes, y de ideologías totalmente dispares, fueron capaces de entenderse y respetarse para llevar a cabo una gesta nunca realizada hasta el momento.

Como otras veces en la historia, **fuimos los españoles los que lo conseguimos**. Fueron nuestros pilotos. Y con ese orgullo redactamos este trabajo que no quiere ser otra cosa que un humilde homenaje que rescate del olvido a nuestros dos grandes pilotos y que recuerde lo grande que fue su proeza.





CAPÍTULO I

RELATO DE UNA GESTA

El ejército español comenzó en 1932 a estudiar la posibilidad de volar sin escalas desde Sevilla a Cuba. Para dirigir este proyecto designó al capitán de ingenieros **Mariano Barberán**. Se trataba de la mayor distancia realizada hasta la fecha por un vuelo sin repostaje, que cruzaba el Atlántico Central. Tal propuesta estaba inspirada por el vuelo del “Espíritu de San Luis” del piloto americano **Lindbergh**, que, como ya se dijo, en 1927 cruzó el Atlántico desde Nueva York hasta París en 33 horas.

Esta gesta despertó una profunda admiración, y también rivalidad, en Barberán, que quería superar aquella hazaña. También inspiró el ambicioso proyecto español, el vuelo **Plus Ultra**, dirigido por **Ramón Franco** en 1926. En este caso se trataba de un hidroavión español que recorrió la distancia comprendida entre **Palos de la Frontera** (Huelva) y **Buenos Aires**. Lo cierto es que el avión realizó varias escalas en su trayecto, que duró desde el 22 de enero al 10 de febrero, pero se trató, en cualquier caso, del primer intento de unir por el aire España y el continente americano, como en su día hiciera **Cristóbal Colón** con tres carabelas.

El teniente **Joaquín Collar** fue seleccionado como segundo piloto, y como mecánico de asistencia, **Modesto Madariaga**. Antes de la partida del **Cuatro Vientos**, **José Cubillo Fluiters** llevó a cabo un intensivo estudio meteorológico de la ruta a seguir entre la Base Aérea de Tablada, desde donde saldría el vuelo, y el aeropuerto de Columbia de La Habana. El vuelo tenía previstas posibles paradas auxiliares de emergencia, como las Islas Madeira, Puerto Rico o Santo Domingo, que no fueron necesarias.

El 15 de abril de 1933 los mecánicos e ingenieros finalizaron los últimos retoques al avión, un **Breguet XIX**, con uno de los motores más potentes del momento, un Hispano Suiza 12 Nb de 650 caballos adaptado para un vuelo no realizado hasta el momento.

El coste final del proyecto fue de 8.000 pesetas (unos 50 euros actuales, pero una fortuna en la época), un importante esfuerzo económico. La fabricación fue financiada por el Gobierno de la República, el Ministerio de Guerra, y la Jefatura de Aviación estatal.

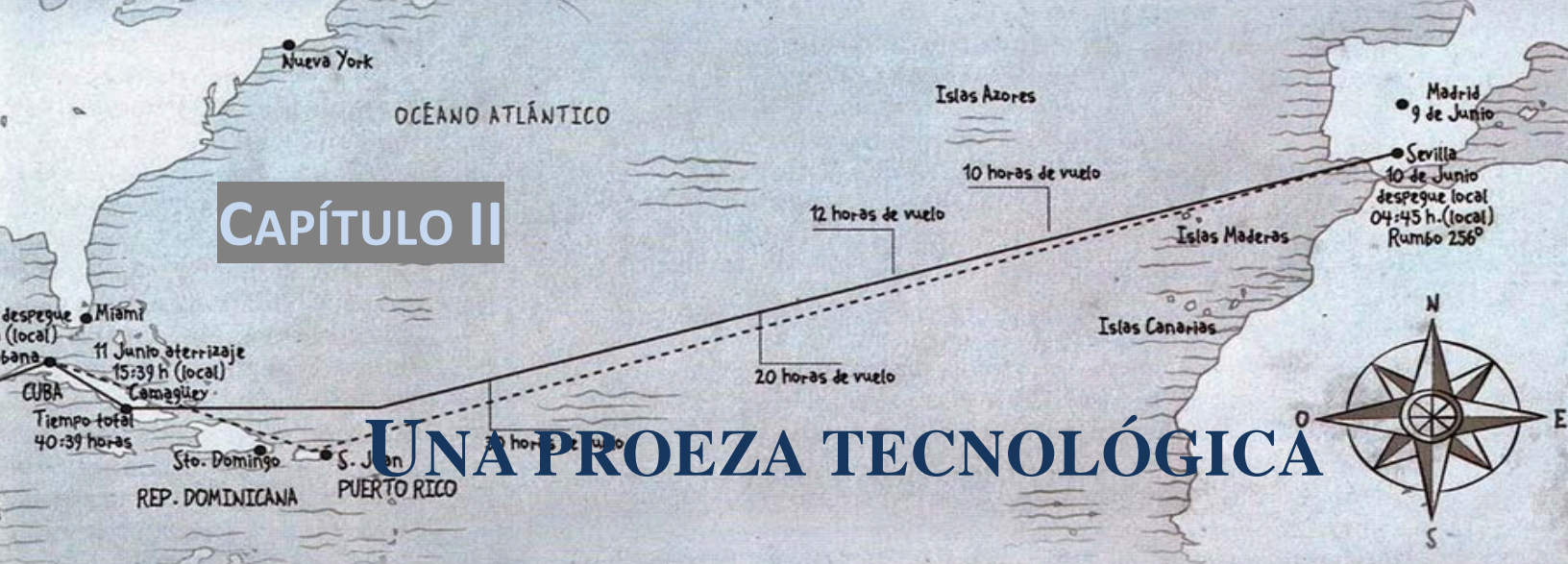
Entre 1932 y 1933 Barberán y Collar realizaron numerosos vuelos de prueba: a las Canarias (Las Palmas), o al Cabo Juby en Marruecos, territorio español en la época. Finalmente, la propuesta fue aceptada por el Gobierno, y el 10 de junio de 1933 despegaría el Cuatro Vientos desde la Base Aérea de Tablada hacia La Habana, Cuba. Antes de la salida, el avión voló unas tres horas y tres cuartos desde Getafe a Sevilla, en donde fueron informados de las favorables condiciones meteorológicas.

La noticia despertó un **gran interés en la prensa y los medios de comunicación** de la época, como se muestra en el **Anexo I** de este trabajo.

El Cuatro Vientos despegó de Tablada a las 4:35 de la mañana, con la ayuda de 30 soldados, y con el depósito lleno de 5.300 litros de gasolina, y 220 litros de aceite. A los 1.500 metros recorridos en pista, se elevó. El Breguet XIX abandonó el territorio aéreo español tras media hora de vuelo, con 1.800 revoluciones por minuto (rpm). A las 2 horas, hubieron de elevarse debido a una capa gruesa de nubes que ya habían sido previstas por Fluiters. A las 3 horas y media, el Cuatro Vientos sube más de 1000 metros de altitud, y a las 5 horas y media, sobrevuelan las Islas Madeira. A las 9 horas y media, se dice que el avión tomó "alturas del Sol", con 20 minutos de adelanto respecto a los cálculos iniciales. La aviación era idónea, pero cuatro horas más tarde, tuvieron que atravesar una densa capa de nubes, sin desviarse, aún así, ni un ápice de la ruta prevista.

Al comienzo del segundo día de vuelo, los pilotos españoles lograron calcular su latitud en el paralelo 22 a través de la estrella Polar. Es preciso recordar que estos aviones carecían de las avanzadas técnicas de localización de hoy en día. Después de 30 horas de vuelo, Barberán y Collar sobrevolaron la **República Dominicana**, y a las 14:05 horas, hora local cubana, el Cuatro Vientos fue avistado sobre Guantánamo, en la parte más oriental de Cuba. A las 15:20 horas el tiempo empeoró considerablemente y se vieron obligados a virar 180º grados, aterrizando así sobre Camagüey a las 15:39 horas, habiendo volado casi 8.000 km en 40 horas, y marcando **un auténtico hito en la historia de la aviación**.





El año 1933 fue muy importante en la aviación mundial: los aviones llegan a alcanzar los 300 km/hora y se batían récords continuamente. Es una época de retos en la aeronáutica y, como consecuencia, de innovaciones tecnológicas para poder alcanzar los mismos. En este marco, España estaba en la vanguardia mundial y no quería quedarse atrás en la consecución de logros. Por ello, se preparó a conciencia para una gran hazaña transoceánica, el vuelo de España a Cuba del Cuatro Vientos.

La tripulación para esta misión, como ya sabemos, estaba formada por el teniente Mariano Barberán, descrito por el **General de aviación Goma** como “**La figura más completa que tal vez exista en la Historia de la aviación del Mundo**”. Era sin duda, como ya puede verse, un hombre muy inteligente, profesor de Navegación y director de la Escuela de Observadores en el aeródromo de Cuatro Vientos (Madrid); el teniente Joaquín Collar, un hábil y experto piloto, y como mecánico en tierra fue elegido el Sargento **Modesto Madariaga**, que tenía gran experiencia, habilidad y dedicación.

El modelo elegido: el Breguet XIX

Cuando se proyectó el viaje España-Cuba, el primer reto que se le presentó al equipo técnico, y quizá el más importante, fue el de elegir el modelo de avión que se utilizaría en la empresa, ya que en ese momento no existía ningún avión capaz de recorrer los 8000 km sin realizar escalas. El avión elegido por Barberán fue el monomotor biplano **Breguet XIX**, al que había que realizarle mejoras y adaptaciones para que fuera posible ejecutar el trayecto desde España a Cuba atravesando el Océano Atlántico por su parte más ancha, y sin escalas.

El gobierno de España autorizó su fabricación teniendo en cuenta las modificaciones que se debían hacer, lo que haría aumentar el coste del avión considerablemente. Se ha calculado que las mejoras duplicaron el coste del avión, pero era un esfuerzo que merecía la pena para poder lograr una epopeya aérea

que colocaría a España en un lugar puntero en la aviación mundial y que tanta importancia tuvo posteriormente en la historia de la aviación civil y militar española.

La empresa que llevó a efecto la adaptación fue Construcciones Aeronáuticas. En su elaboración participaron 53 obreros, en la factoría que esta empresa tenía en Getafe (Madrid). La denominación del nuevo avión fue el **Breguet XIX TR Super Bidón** con motor Hispano de 650 CV bautizado como **Cuatro Vientos**.

El avión fue pintado en blanco con franjas rojas. Tenía un peso total de 6320 kg, velocidad máxima de 220 km/h, radio de acción de 8500 km y carga de combustible de 5300 litros de gasolina especial, además de doble mando. El sistema de orientación era astral y por brújulas.

La detallada preparación del viaje contribuyó sin duda a su éxito. Se realizaron numerosos vuelos de prueba, con diversas condiciones atmosféricas, tanto de día como de noche, y sirvieron de entrenamiento para que Barberán confeccionara su carta de vuelo teniendo en cuenta todos los datos.

Las innovaciones técnicas a las que se vieron obligados los ingenieros españoles fueron muy importantes. El proyecto fue supervisado por el ingeniero de **CASA D. Miguel Guinea Elorza**. Estas modificaciones debían superar varios y difíciles retos:

- **Modificaciones de la superficie alar.** Se aumentó la envergadura, que pasó a ser de 18,30 metros y la superficie alar a 59, 94 m², y se aumentó la vía del tren de aterrizaje.
- **La potencia del motor.** El motor debía ganar en potencia. El motor lineal de 12 cilindros refrigerado por agua **Hispano Suiza 12Nb**, evolución del modelo Lb, tuvo que ser modificado en la alimentación de los seis carburadores y se le practicó un tratamiento termoquímico al acero para aumentar su dureza y la resistencia a la corrosión y a la fatiga. Fue una gran proeza de ingeniería, construida en Barcelona, y se consiguió aumentar su potencia máxima a 720 hp.
- **Disminución del coeficiente aerodinámico** de resistencia total. Para ello, hubo que rediseñar la estructura de las alas y el fuselaje del aparato.
- **Aumento de la carga de combustible.** Esta fue la principal modificación. Para ello, se tuvo que **ampliar el diámetro del depósito** de combustible instalado en el centro de fuselaje. De este modo se aumentó su capacidad. El avión llevaba además un depósito de combustible suplementario colocado entre los largueros del fuselaje, detrás del motor, que le proporcionaba mayor autonomía de vuelo.

Se aumentó la capacidad de carga del avión de 4.330 kg a 6.320 kg, para que fuera posible aumentar el espacio del depósito de gasolina, que debía llegar a los 5.300 litros de combustible. Esto se logró al menos sobre plano, pues posteriormente se comprobó que en la práctica no era posible, pero se ideó **una solución audaz**: incrementar en 24 milímetros el diámetro del depósito principal situado entre el motor y el piloto, consiguiendo agrandar la capacidad de 3700 a 3900 litros, si bien esta solución hacía más peligrosos los despegues y los aterrizajes.

Llevaba un depósito de combustible suplementario colocado entre los largueros del fuselaje, detrás del motor, que le proporcionaba mayor autonomía de vuelo. La capacidad total debía ser de unos 5.500 litros.

- **Modificación de hélice bipala de madera.** No fue posible su sustitución por una de metal como propuso Barberán por la negativa de la casa Breguet.
- **Modificación de la cabina de vuelo.** Ya que estos aviones tenían puestos de pilotaje abiertos, el director de CASA introdujo una de sus mejoras, la de proporcionar a la nave una **cabina cerrada que protegiera a los pilotos de las inclemencias del tiempo** y de las bajas temperaturas. Este tipo de cubierta ya se había probado previamente con el “Jesús del Gran Poder”, pero se perfeccionó en el Cuatro Vientos; era móvil, de cristal irrompible y expulsable en caso de emergencia. La apertura del techo de la cabina era fácil, lo que permitía realizar las observaciones astronómicas necesarias, ya que los tripulantes no solo se orientaban con brújula, sino también de forma astral, como hemos dicho anteriormente.

La cabina no llevaba ni transmisor ni receptor de radio. Tanto la cabina delantera como la trasera disponían de iluminación eléctrica para poder ver instrumentos, la carta de vuelo, etc. durante la noche.

El puesto en la cabina trasera era el destinado para llevar a cabo los cálculos y observaciones para el vuelo. También tenía instalados tres derivómetros abatibles, ideados por el propio Barberán, para que no ofrecieran resistencia al vuelo cuando no fueran utilizados.

La cabina trasera también iba provista de mandos duplicados de vuelo, por si fueran necesarios. El asiento era abatible, para hacer más fácil el acceso a instrumentos y observación. Asimismo, disponía de una mesa para poder realizar cálculos y sujetar planos. Barberán incluso ideó una carta de navegación que podía moverse con unos rodillos para facilitar su trabajo.

El talón de Aquiles: el depósito principal

De todas estas modificaciones que se realizaron en el aparato fueron comprobadas en las diversas situaciones a las que se podía enfrentar el avión, pero la más delicada, según expresaron las personas que participaron en su realización, fue la del aumento de la capacidad del depósito de combustible. Como declaró **D. José Aguilera Cullel**, en aquel entonces Ingeniero Jefe de Talleres de CASA, “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”. Para intentar solventar este problema en caso de accidente repartieron el combustible en ocho depósitos provistos de válvulas de vaciado rápido, que en caso de accidente sobre el mar servirían de flotadores aproximadamente durante 24 horas. Días antes desde la vuelta de La Habana, el mecánico de la misión, **Madariaga**, descubrió una grieta en el depósito central de gasolina. Se especuló mucho sobre la causa de la avería, sin llegar a una conclusión final; el desperfecto se reparó con la ayuda de mecánicos cubanos y el avión se consideró listo para realizar el siguiente trayecto.

La recepción del avión

El avión tardó en construirse cuatro meses y medio. Las pruebas de recepción del aparato fueron dirigidas por **D. Miguel Guinea Elorza**. Para el despegue del Cuatro Vientos en la Base Aérea de Tablada (Sevilla), se tuvo que alargar la pista de despegue 500 m. A Sevilla también llegó un avión trimotor con repuestos, ruedas y hélices, el mecánico del vuelo Modesto Madariaga, un montador de Hispano Suiza y dos mecánicos de CASA

En el popularmente conocido como **Museo del Aire de Madrid** (Museo de aeronáutica y Astronáutica de España) se encuentra una réplica del famoso Cuatro Vientos. De igual modo, en la reciente **Sala Histórica del Acuartelamiento de Tablada** se hallan diferentes maquetas del avión. En el **Anexo II** de nuestro trabajo se explica la importancia que este proyecto tuvo para la Base Aérea de Tablada, y la importancia de esta base en la Aeronáutica española.



El biplano quedó construido con las siguientes especificaciones de CASA Breguet XIX SuperTR:



Origen: Construcciones Aeronáuticas S.A.

Planta motriz: Motor de 12 cilindros en V a 60° Hispano-Suiza 12Nb refrigerado por líquido de 720 hp de empuje al despegue.

Dimensiones: Envergadura: 18,33 m. Longitud: 10,70 m. Altura: 4,08 m

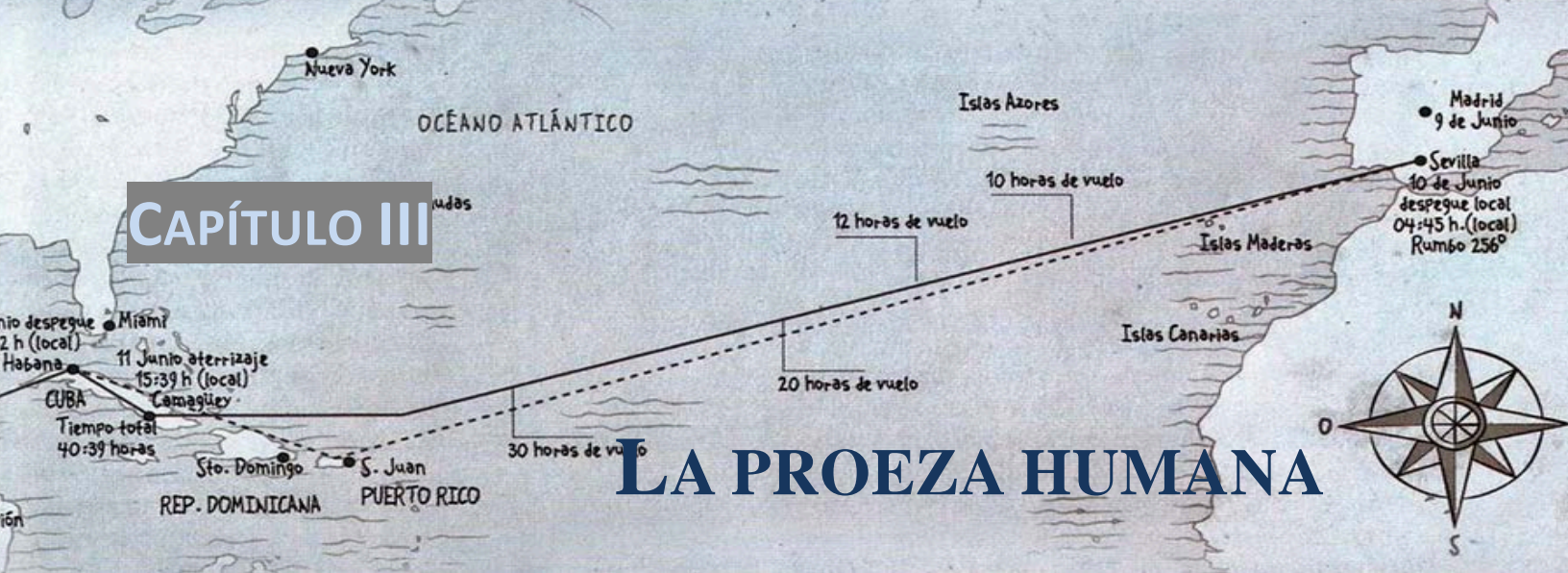
Pesos: Vacío: 1.990 kg. Máximo al despegue: 6.320 kg.

Prestaciones: Velocidad Máxima: 220 km/h. Velocidad de crucero: 180 km/h. Techo de servicio: 6.500 m. Alcance: 8.500 km.

Tripulación: dos pilotos.

Esta **hermosa maravilla de la tecnología aeronáutica española** consiguió batir un récord después de volar durante 7.895 km y 40 horas seguidas a 1500 metros sobre el nivel del mar.





CAPÍTULO III

LA PROEZA HUMANA

Dos pilotos encerrados en una cabina durante cuarenta horas. Ambos saben que de lo que haga el compañero depende su vida. La **lealtad, la confianza y el compañerismo** son valores imprescindibles para que pueda salir adelante cualquier proyecto. Pero, además del respeto profesional y de la disciplina, ¿cómo se llevaban Barberán y Collar?

Parece que las **dificultades humanas** por las que tuvo que pasar el proyecto del Cuatro Vientos no fueron menores que las técnicas. Collar y Barberán tenían, a decir de los historiadores, **dos personalidades radicalmente distintas**. Mariano Barberán era de temperamento fuerte y conservador, y tenía gran experiencia en el tema de la aeronáutica. Era una persona muy ordenada, monárquico y con un profundo sentido religioso. Lo que hoy podría entenderse como una persona conservadora.

Por el contrario, Joaquín Collar estaba en las antípodas. Éste era más bien liberal y progresista, de costumbres más relajadas, republicano y bastante más joven que su compañero. El primero era castellano de Guadalajara, y el segundo catalán de Gerona. También sus procedencias profesionales eran muy diferentes: Barberán era del **Arma de Ingenieros** (militares) y Collar del **Arma de Caballería**.

Sin embargo, a pesar de tener personalidades tan contrarias, ambos **unieron fuertemente sus virtudes y sus conocimientos** para lograr este gran avance a favor de la aeronáutica española. **Toda una lección para la España actual**, tan fragmentada por la ideología, y donde la intolerancia parece que gana cada vez más terreno en la sociedad y en la política.

Es imposible saber cómo Barberán y Collar resolvieron sus diferencias, pues no quedan testimonios de sus conversaciones. Pero lo cierto es que dichas

discrepancias no tuvieron cabida dentro del avión, ya que los dos tuvieron que trabajar al unísono para llegar con vida al otro continente.

El contexto social y político que se vivía en España tampoco era precisamente un ejemplo de hermandad. El 14 de abril de 1931, el rey Alfonso XIII fue destronado, dando comienzo la **Segunda República española**. Eran tiempos convulsos, con un país dividido en dos bandos irreconciliables y enfrentados con dureza, circunstancia que desembocaría en la **Guerra Civil**.

Además en 1931 se había aprobado la Constitución que se eliminó al comienzo de la Guerra Civil. Ni el bienio gobernado por el partido socialista de **Manuel Azaña**, ni el bienio del partido Republicano Radical de **Alejandro Lerroux**, sirvieron para frenar el descontento ni la escalada de violencia.

Joaquín Collar participó en una revuelta republicana contra la monarquía de **Alfonso XIII**, lo cual provocó su exilio a Francia y a Portugal. Con el comienzo de la Segunda República, Collar pudo volver a España y recuperar su puesto en el ejército.

Mariano Barberán, por su parte, fue un militar muy activo. Estuvo destinado en Melilla en la segunda escuadrilla Bristol, donde combatió contra las tribus del Rif en Marruecos, en la llamada “La segunda guerra de Marruecos”. Tras este percance, volvió a España y comenzó a trabajar como profesor en la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos. En este mismo año realizó el curso de piloto de aeroplano, y fue nombrado jefe de radio en la península. Entonces fue herido en un vuelo a Tetuán, y un año más tarde, en 1925, sería enviado al desembarco de Alhucemas, donde sería jefe de una escuadrilla. Era, como vemos, un militar con experiencia, discreto y sumamente responsable, frente a Collar, más impulsivo.

¿Cómo dos personalidades tan antagónicas lograron un éxito tan rotundo? El vuelo del Cuatro Vientos tal vez sea una clara **metáfora** de cómo, cuando se unen las dos Españas de las que hablaba Antonio Machado a principios del siglo XX, **cuando los españoles se respetan en la diferencia, podemos lograr juntos las mayores proezas**.





CAPÍTULO IV

LA DESAPARICIÓN DEL CUATRO VIENTOS

La muerte trágica e inesperada de los héroes a veces sirve para que se forjen mitos. Sin embargo, la desaparición del Cuatro Vientos, lejos de aumentar la leyenda, parece que sólo provocó el olvido del heroísmo de los pilotos españoles.

¿Qué ocurrió con el avión español y sus dos pilotos? **Un fatídico accidente acabó con la vida de Barberán y Collar**, aunque sus cuerpos nunca se encontraron. Aún hoy, las causas de esta desgracia no se han esclarecido. En el **Anexo IV** del trabajo explicamos con un vídeo qué ocurrió en este desgraciado suceso.

Volvamos al relato de los hechos: Tras la heroica llegada a La Habana, el siguiente destino del Cuatro Vientos era **México**. Se trataba de un trayecto más corto, de 1.920 km, que se realizarían en 12 horas. Los depósitos de combustible se llenaron con 2.000 litros. A petición de los aviadores, no hubo acompañamiento de aviones militares cubanos hasta la costa. El recorrido a Yucatán era sólo de 440 km, saliendo por el cabo de San Antonio. Un total de 6 aeródromos estaban preparados en toda la ruta.

La meteorología no era buena, pero tampoco peligrosa para el vuelo; sin dificultades hasta Veracruz, después había vientos contrarios. Parece ser que en el momento de la partida los aviadores no tenían aún trazada la ruta exacta a seguir, sólo la habían fijado hasta Villa Hermosa, para después decidir la más idónea; así lo manifestaron los aviadores cubanos que habían comentado con Barberán el peligro del siguiente trayecto.

El 20 de junio despegaron de La Habana a las 8:45 h hacia Ciudad de México. Fueron vistos en Ozita a las 9:10, Ticul 10:10, Sabancuy a las 10:45, y Carmen sobre las 11:35, cerca de la ciudad de Villahermosa, en Tabasco. A partir de aquí, se perdió el rastro del Cuatro Vientos.

Llegada la noche y debido a que el avión no había alcanzado su destino. Unas **60.000 personas esperaban en México** al avión, pero ante el retraso la intranquilidad se apoderó del ambiente. A las 20:30 h, el primer magistrado de Méjico dio orden para proceder a la búsqueda del Cuatro Vientos y envió varias naves de reconocimiento en la búsqueda del biplano español. El Cuatro Vientos había partido con gasolina suficiente y víveres para ocho días, por lo que ante una pérdida o desvío de ruta, sus tripulantes podrían estar bien.

Con el paso de las horas, y ante la imposibilidad de encontrar los restos y el lugar de caída del avión, el gobierno de **Guatemala** también inició la búsqueda. Según todos los indicios, el recorrido realizado desde el cabo de San Antonio hasta el cabo Caloche fue sólo de 200 km, y duró poco más de una hora, siendo el avión avistado antes de entrar en Yucatán por el capitán de un barco llamado Lezcano. Después de Villa Hermosa, a las 11:35, se perdió el rastro del avión definitivamente.

A las 13:38 h, algunos de los 21 aviones preparados para dar escolta al Cuatro Vientos a su llegada a México, salieron en su búsqueda, pero regresaron cuatro horas más tarde porque se había desencadenado una fuerte tormenta local.

El gran número de personas que se encontraban en el aeródromo mejicano de Balbuena para darles la bienvenida permaneció esperando y aguantando la pertinaz lluvia nada más y nada menos que 19 horas.

Muy pronto comenzaron a circular los **rumores y las leyendas** sobre el Cuatro Vientos y sobre su desaparición. Algunas continúan hasta la actualidad, aunque nada ha podido probarse. Se sabe con certeza que el avión surcó los cielos de México. Pero también se sabe que una tormenta sobrevolaba la meseta, y quizá ante la previsión, la tripulación decidió volar las tranquilas aguas del Golfo de México, antes del aterrizaje, y allí fueron sorprendidos por las inclemencias del tiempo y cayeron al mar.

A finales de junio el embajador español en México, **Álvarez del Vayo**, se expresó así en el aeródromo de Balbuena: "Cualquiera que fuese el desenlace, Barberán y Collar son ya desde hace días tan vuestros como nuestros, tan de México como de España, y en la historia desoladora de tanta vida destrozada por el odio y guerra de las naciones, esas dos vidas y la conducta de México sirvan de lección permanente de solidaridad entre los pueblos".

El **General Ruiz**, jefe de Departamento de la Aeronáutica, contestó también con emotivas palabras: "Puede usted estar seguro de que tanto los pilotos, como los mecánicos que les acompañaron en la búsqueda del avión Cuatro Vientos y de

sus heroicos tripulantes, Barberán y Collar, no sólo pusieron su pericia y desinterés en esta noble causa, sino algo más íntimo, ¡su corazón!”.

La otra hipótesis, y la más respaldada por los historiadores, es que el temporal obligó a la tripulación a realizar un aterrizaje forzoso en la sierra Mazteca. Ambos pudieron morir en el aterrizaje, Barberán, en la posición delantera, quedaría malherido, y Collar, en su salida en busca de ayuda, pudo ser confundido con militar o un ladrón por la población civil. Algunos sostienen que ambos pudieron ser secuestrados y que, al hacerse eco de la noticia en los medios de comunicación, los secuestradores decidieron asesinar a los tripulantes del Cuatro Vientos y entonces, el avión habría sido desmantelado y enterrado junto con los cadáveres en algún lugar de la serranía. No hay pruebas que avalen esta teoría, más que algunos objetos encontrados a algunos indígenas de la zona.

Después de la pérdida del avión, cundió el rumor de que se habían encontrado los restos del aparato y a los dos pilotos vivos. La noticia corrió como el viento en los periódicos de la época, y se llegó a informar de que habían conseguido encontrarlos. Al día siguiente, el General Sánchez se desplazó al lugar donde presuntamente se encontraban los restos del avión y afirmó que no había ni rastro del aparato ni de los pilotos. En esta búsqueda contaron con la ayuda de aviones de la empresa "Panamerican Airways Company", los que también confirmaron que el biplano no se encontraba allí.

Otra teoría existente, fue que el avión sufrió un aterrizaje forzoso en medio del bosque, cerca del estado de Tabasco. Los aviones de Guatemala estuvieron buscando dos días seguidos, pero no encontraron ni rastro de la nave ni de los pilotos.

Un ciudadano mexicano, **Manuel Balcázar**, dio la falsa noticia de que habían encontrado a los pilotos con vida y que habían conseguido aterrizar y salvarse. Este hombre difundió el bulo de que los pilotos estaban en Madrid. Por este hecho, este hombre fue acusado de difundir noticias falsas.

Hay quien dice que el avión chocó en tierra y al estrellarse, Collar se lastimó y por ello Barberán fue a buscar ayuda. Al encontrarse a unos nativos, les contó lo sucedido y ellos decidieron en lugar de ayudar a los aviadores, robarles y matarlos. Uno de los nativos y presunto asesino, Bonifacio Carrera, admitió posteriormente haber vendido sus terrenos para poder huir de la región.

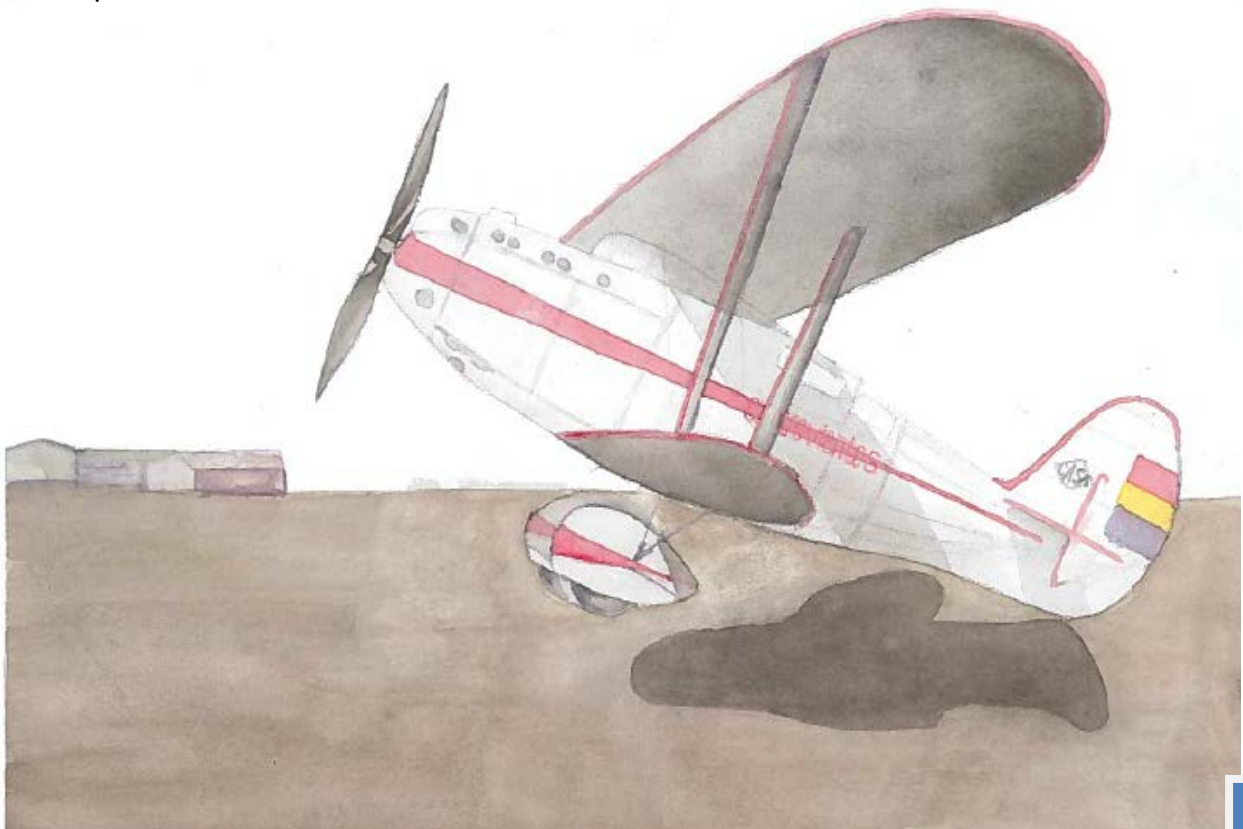
También se dice que el avión pudo haber sido sabotado para ensombrecer la grandiosa gesta. Esta teoría se sustenta en el testimonio de los

mecánicos, que encontraron, antes de partir hacia México, una raja en el bidón, que tuvieron que arreglar a toda prisa para proseguir la gesta hasta México.

Este es lo que se publicó en uno de los artículos del **diario ABC** sobre la pérdida del Breguet español: "Desde la desaparición del Cuatro Vientos años se ha especulado con distintas hipótesis, ya que oficialmente no ha habido ningún comunicado. En un principio se pensó que el aparato se precipitó sobre el mar. Pero en el año 1996 el periodista mexicano, desveló que los pilotos españoles fueron asesinados por unos bandoleros en la tierra mexicana tras un aterrizaje forzoso.

El 21 de junio de 1933 los pilotos Barberán y Collar partieron de La Habana rumbo a México pero nunca llegarían a su destino. Los primeros análisis indicaban que el aeroplano cayó al océano, y que los cuerpos de los pilotos se perdieron en el mar.

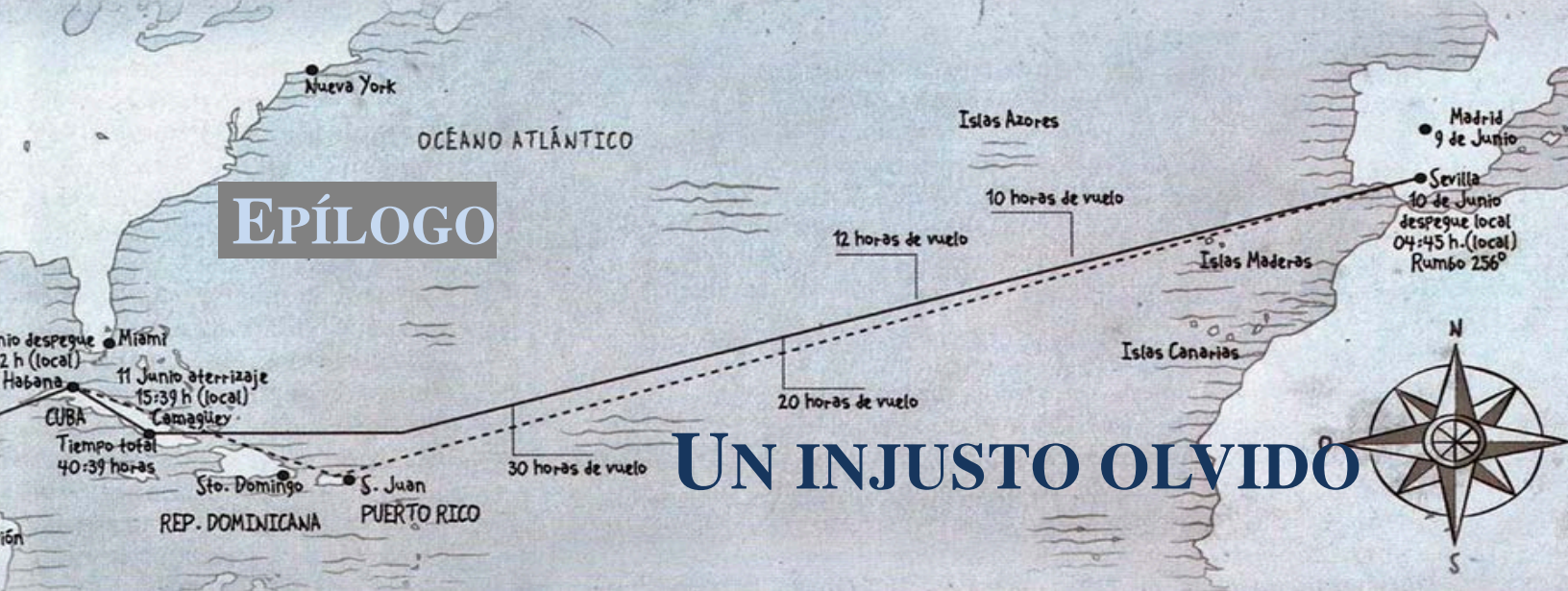
La ausencia de versiones oficiales, también despertó las especulaciones pero el periodista **Jesús Salcedo** quiso saber por qué su país realmente nunca dijo la verdad. En el 1982 el gobierno inició la "operación Cuatro Vientos" con **José López Portillo** como presidente. En dicha operación se analizaron las llantas y un flotador, que podrían pertenecer al avión. Después de ser analizadas las pruebas, el mecánico español, Madariaga, aseguró que no pertenecían a este avión.



El periodista mexicano, gracias a sus investigaciones, llegó a la conclusión de que el avión había podido tener problemas durante el vuelo y estrellarse en una zona mexicana de arbolado, en el estado de La Puebla; más concretamente, en la aldea Chicholá. Según los hechos avalados por el Ayuntamiento de la puebla y el Ministro de Defensa, los pilotos fueron atacados y asesinados por unos saqueadores: Bonifacio Carrera, Reinaldo Palancares y dos de sus hijos. Posteriormente en abril de 1995 se resolvió en gran parte este accidente, ya que se encontró en un acantilado a 700 m sobre el nivel de la tierra y a 1050 sobre el del mar, una cueva de unos 30 m de profundidad, y en esta cueva se encontraban los presuntos restos del Cuatro Vientos y lo que quedaba de los cadáveres de los pilotos.

Las siguientes investigaciones demostraron que los restos fueron trasladados desde Chicholá (el lugar del siniestro) a la cueva en Guacayama. Uno de los escritos más curiosos que mantuvo el Alcalde de Guadalajara a los medios de comunicación sostuvo que se habría actuado de esta manera para ocultar estos presuntos asesinatos, ya que podrían repercutir en toda España y el extranjero. Se pretendía repatriar los restos de estos dos grandes pilotos y darle entierro con los máximos honores, es decir, como héroes que fueron, los héroes que le arrebataron a Lindbergh la proeza de sobrevolar por más tiempo el Atlántico.





EPÍLOGO

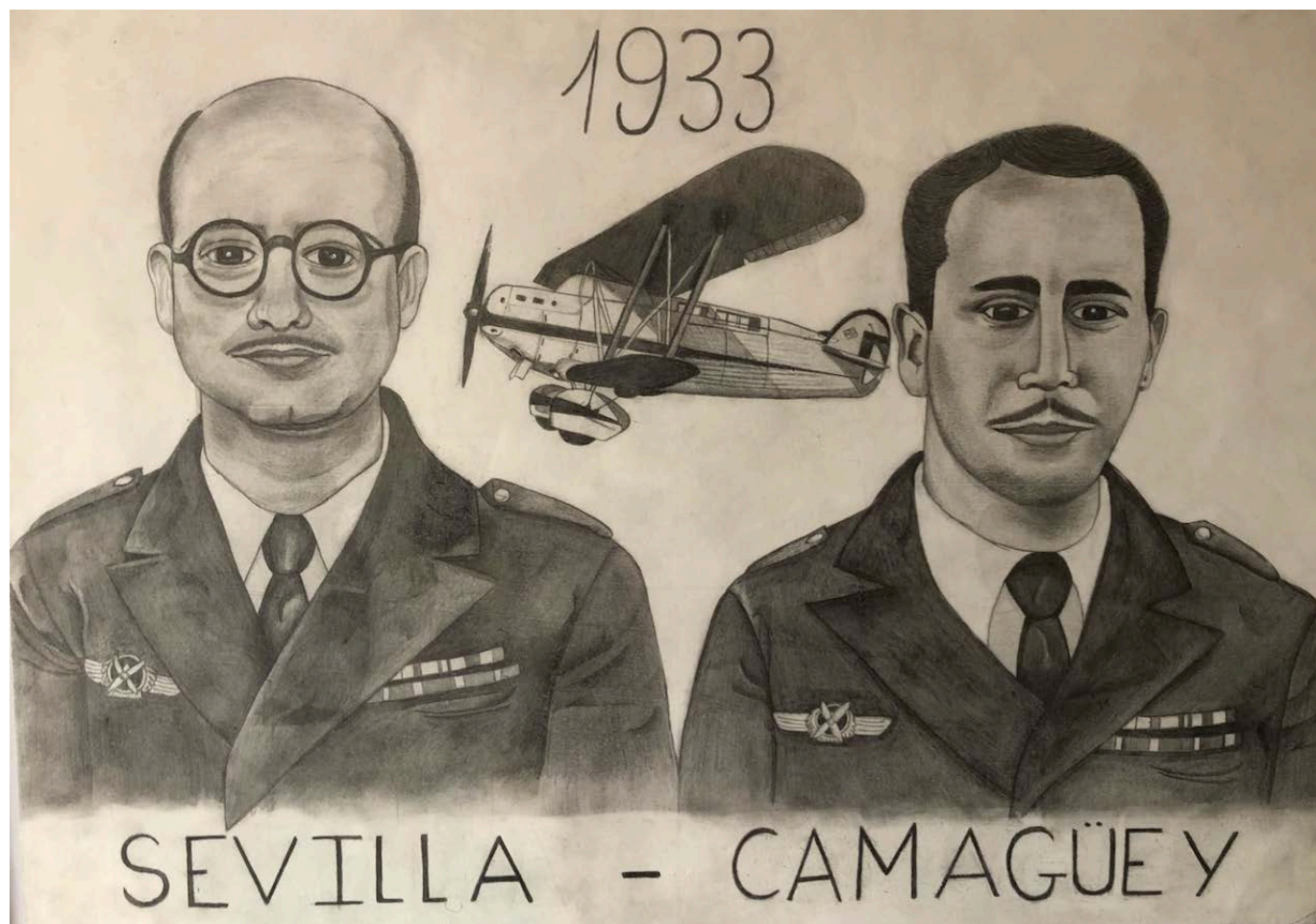
UN INJUSTO OLVIDO

L hazaña del Cuatro Vientos nunca ha sido valorada como realmente merece. Los españoles de hoy en día poco sabemos sobre este gran vuelo y sus dos pilotos, que dieron su vida por poner a España en lo más alto de la aeronáutica mundial. Esto es debido, en gran parte, a la escasa promoción que hacemos de nuestra historia, y también el poco valor que nuestro país suele dar a sus héroes.

El Cuatro Vientos gozó de una considerable fama en su época, pero el eco de aquella gesta perduró poco tiempo, y con la Guerra Civil y el nuevo régimen, la hazaña parece que cayó en el olvido. En un principio, y hasta el convencimiento absoluto de que el vuelo iba a ser posible, el gobierno de la Segunda República evitó dar publicidad al proyecto, así como cualquier indiscreción que pudiese estropear la gesta.

En el **Anexo III** explicamos de forma profunda las causas políticas y sociales que explican de alguna forma cómo una hazaña de este tipo pudiera caer en el olvido: la revolución de Octubre de 1934, La Guerra Civil, la ascensión de Hitler, la insurrección anarquista, etc. Pero ninguno de estos hechos históricos justifica ni termina de explicar el gran olvido. ¿Cómo una gesta de este calibre, que tanto recuerda a la epopeya de Colón, no figura entre los iconos de nuestro país? ¿Por qué otros países celebran las gestas de sus hombres más notables y los españoles los enterramos en el olvido?

Barberán y Collar no son los únicos. En esa lista de héroes olvidados habría que poner a muchos, muchísimos soldados y hombres de honor. **Blas de Lezo, los conquistadores de América, los mismos Daoíz o Velarde...** Parece que el pago que nuestra sociedad le ha dado a esos hombres buenos ha sido la ingratitud y la indiferencia, el olvido.



Tal vez el día que en las escuelas se pongan como ejemplo las hazañas de estos soldados, **su valentía, su lealtad, su humildad, su entrega, su esfuerzo**, tal vez el día que los españoles no se avergüencen de su pasado y superen de una vez la falsa leyenda negra, ese día tendremos espejos para mirarnos y podremos aspirar a la gloria que en otro tiempo tuvimos.

Tal vez que un grupo de alumnos de un colegio le dedique un trabajo a dos héroes como Barberán y Collar, sea la prueba de que algunas cosas están cambiando en nuestro país.

Somos jóvenes, con todo por demostrar. Somos muy poquita cosa, aún. Pero, como nos enseñaron Mariano Barberán y Joaquín Collar, **sólo alcanza la gloria quien piensa en grande.**

