



**“Alas de ángeles”**

## **“Alas de ángeles”**

### **(A la memoria de Barberán y Collar)**

La puerta de la capilla crujió como la madera de los muebles infectados por la carcoma. Tras echar una mirada a su alrededor, Jesús Salcedo entró, se detuvo a los pies de una figura de San Tranquilino Ubiarco y levantó la vista en dirección al altar. Como había quedado convenido, arrodillado en uno de los primeros bancos descubrió la figura encorvada de un viejo.

—¿Bonifacio Carrera? —susurró arrodillándose a su lado frente al retablo de la pequeña capilla.

—Déjeme terminar mis oraciones —le recriminó el viejo con un fuerte acento norteño.

Jesús Salcedo permaneció arrodillado contemplando el brillo de los cirios y escuchando su chisporroteo. Llevaba muchos años al acecho de aquel encuentro y había recorrido miles de kilómetros esperando a que se produjera. Por su cabeza pasaron las primeras pesquisas en 1970 a raíz de un artículo publicado en el Excelsior, sus investigaciones en la laguna de Barachona y las decenas de testimonios arrancados a los habitantes de las aldeas de la Sierra Negra. Que los pilotos españoles Barberán y Collar habían sido asesinados después de un aterrizaje forzoso en la selva era una historia conocida por todos, pero ninguno era ajeno a las amenazas del cacique Julio Avendaño, y se decía que algunos de los que se fueron de la lengua la perdieron por el efecto de unas tenazas candentes antes de que un tiro les arrebatara la vida.

—¿Ha traído el dinero?

La voz quebrada del viejo interrumpió sus pensamientos. Salcedo sacó un sobre de la pechera y se lo entregó. Incorporándose del reclinatorio, el hombre se sentó y contó pacientemente los billetes. Cuando hubo terminado, se levantó, se acercó a una puerta junto al altar y la golpeó con los nudillos. Cuando la puerta se entreabrió, una mano surgió al otro lado y se hizo cargo del sobre. Entonces el viejo reculó y volvió a ocupar su sitio junto a Salcedo.

—Sí. Soy Bonifacio Carrera, el hombre que le telefoneó.

Jesús Salcedo sintió una fuerte presión en el pecho. Se sentía cerca de su objetivo, pero no sabía hasta qué punto podía ser de fiar un tipo de su calaña.

—¿Cómo puedo saber que jugará limpio?

—No sea necio. No tiene forma de saberlo. Sin embargo, ya ve que yo no gano nada. El dinero no es para mí, servirá para garantizar el silencio de la aldea durante unas horas, aunque más pronto que tarde alguien irá al teniente con el cuento. Después podrá darme por muerto.

Jesús Salcedo dudó. Sabía que tras el eufemismo de “el teniente” se escondía el hijo de Avendaño, el cacique que había mantenido durante décadas la ley del silencio respecto a la suerte del *Cuatro Vientos* y sus pilotos. En realidad, aunque venía de la capital conocía la historia como cualquier nativo de la zona, sin embargo ahora estaba junto al hombre que había disparado sobre los pilotos españoles y que decía conocer el paradero de sus restos.

—¿Es cierto que los mató usted mismo?

—Yo disparé al más joven. Tenía una pistola y parecía dispuesto a usarla. Al otro lo mató Reinaldo Palancares. Después sus hijos los remataron a ambos.

Sin dejar de hablar, Carrera le mostró un objeto envuelto en un trapo gastado por el tiempo. Salcedo desenvolvió el paquete y se encontró con una pistola. El corazón se le disparó como un potro salvaje; sin ningún género de dudas lo que tenía en sus manos era una pistola Astra 300 de 9 mm de uso común en el Ejército español en los tiempos de la II República. Salcedo buscó en la empuñadura hasta encontrar la cabeza de un animal cincelada justo debajo de las iniciales JC entrelazadas en medio de un círculo. Efectivamente, parecía el arma con la que decían que el teniente Joaquín Collar había intentado defenderse de sus atacantes tras la accidentada toma del avión.

—¿Por qué lo hace, Bonifacio? Dice que no le mueve el dinero.

Por primera vez el viejo giró el rostro y fijó en los del periodista unos ojos acuosos, cansados, quizás, de presenciar atropellos de todo tipo.

—Aquello estuvo mal. Nunca me arrepentiré lo suficiente. Desde aquel fatídico día en que el avión cayó en nuestros campos no he dejado de arrepentirme ni un solo instante. No sabría decirle qué nos movió a matarlos. Ellos eran famosos y en la aldea sabíamos de su popularidad por la radio. Cuando supimos que habían caído en el maizal nos volvimos locos. Quién más quién menos, todos pensábamos que viajaban cargados de riquezas, y al fin y al cabo Dios había escogido nuestra aldea entre todas las del mundo para que aterrizaran. De no haberlos encontrado nosotros lo hubiera

hecho otro grupo. Estaban sentenciados desde el mismo momento en que decidieron aterrizar.

—Y si tan arrepentido está, ¿por qué ha esperado sesenta años para confesar su crimen?

—Ese hijo de puta mató a mis hijos. Puede que no lo hiciera a tiros como hicimos nosotros con los pilotos del avión, pero fue él quien llevó la droga a sus vidas y a las vidas de otros muchachos. Estoy viejo y enfermo, ya no le temo a la muerte. Si le he pedido dinero ha sido para sellar bocas y poder ganar el tiempo necesario para conducirlo hasta la cueva.

La puerta junto al altar volvió a abrirse. Un monje salió a la capilla y encendió un cirio a los pies de un cristo crucificado.

—Es la señal —dijo Bonifacio Carrera incorporándose y echando a andar hacia la salida con paso cansino—. A partir de este momento debemos darnos prisa. En menos de 24 horas el teniente pondrá a sus hombres en movimiento.

Bonifacio condujo a Salcedo hasta una pequeña cuadra donde esperaban unas mulas listas para echar a andar. En pocos minutos abandonaron el pueblo y comenzaron una ascensión tan empinada que el periodista temió que las monturas resbalaran y se precipitaran por el desfiladero. Bonifacio cabalgaba delante. A lomos de su mula, Salcedo le seguía ensimismado en sus pensamientos.

En la cabeza de Jesús Salcedo se atropellaban los recuerdos que giraban alrededor de los pilotos españoles perdidos sesenta años atrás. A través de la lectura de docenas

de manuscritos y de sus conversaciones en Madrid con Juan Manuel Riesgo, conservador del Museo del Ejército del Aire español en Cuatro Vientos, la localidad próxima a Madrid de la que precisamente había tomado nombre el avión desaparecido, Salcedo había llegado a conocer de primera mano la vida, circunstancias y vicisitudes de los pilotos asesinados y sabía que si los restos humanos que le esperaban en la cumbre pertenecían a los cuerpos de Barberán y Collar y los metálicos se correspondían con los del avión Braguet que los había traído hasta México, el descubrimiento que estaba a punto de hacer significaría un alivio para los profesionales de la aviación española, que veían en aquellos hombres los primeros héroes de un joven cuerpo militar que acababa de cumplir sus primeros cincuenta años de existencia. Apartando a su paso las ramas bajas de los sabinos que salpicaban el estrecho camino de piedra, Salcedo evocó la imagen de la fotografía tomada a ambos pilotos el día que se conocieron en el aeródromo de Cuatro Vientos.

En 1932 Mariano Barberán ya se había consolidado como director de la Escuela de Observadores Aéreos de Cuatro Vientos. Capitán del Arma de Ingenieros del Ejército, tenía una prestigiosa hoja de servicios como héroe de la Guerra de Marruecos y era reconocido mundialmente como uno de los mejores navegantes aéreos. Hacía años que acariciaba la idea de cruzar el Atlántico volando como antes lo habían hecho otros, aunque en su mente perfilaba un modelo de vuelo diferente a cualquiera de los que se habían efectuado hasta la fecha. Los portugueses Gago Coutinho y Sacadura Cabral fueron los primeros. Su gesta, en 1922, al unir Lisboa con Rio de Janeiro fue divulgada en todo el mundo, pero habían empleado 79 días en un viaje de 8.400 kilómetros, lo cual no decía mucho en favor del incipiente mundo de la navegación aérea. Cuatro años después, España se había cubierto de gloria con el *Plus Ultra*. Ramón Franco, Julio

Ruiz de Alda, el marino Juan Manuel Durán y el mecánico Pablo Rada cubrieron 10.300 kilómetros para unir España y América en sólo 60 horas, en un vuelo dividido en siete etapas. Barberán formó parte del equipo que preparó la operación y tal vez fuera en ese momento cuando germinó en su mente la idea de volver a unir la patria con América en un vuelo distinto y sin precedentes, un *raid* que ni siquiera podría compararse con el de los capitanes Jiménez e Iglesias, que unos años antes habían despegado de Sevilla con rumbo a Rio de Janeiro a bordo del *Jesús del Gran Poder*, un Breguet XIX con el que intentaron infructuosamente batir el record de larga distancia establecido en 1928 por una pareja de pilotos italianos.

Barberán planeaba un vuelo directo y sin escalas, algo nunca visto y para lo cual necesitaba un avión especial y una tripulación compuesta por dos únicos hombres. Desde el primer momento pensó en Joaquín Collar Serra, un teniente de Caballería con el que había coincidido en algunas misiones en Marruecos. Collar era el tipo de piloto que sabía conjugar el arrojo y la prudencia en su justa medida. Cuando le comunicó que contaba con él para llevar a cabo su idea, la aceptó con la misma esperanza e ilusión que él mismo.

Charles Lindbergh estuvo a punto de robarles la idea cuando cruzó el Atlántico Norte entre Nueva York y París a bordo del *Spirit of St. Louis*, en un vuelo sin escalas en el que invirtió 33 horas y 30 minutos. Lindbergh cautivó al mundo al enfrentarse al océano sin otra compañía que su avión, pero el arco de latitud por el que se desplazó dejó el tránsito en apenas 6.500 kilómetros. La idea de Barberán de atravesar el Atlántico en dirección oeste mucho más próximo a la línea del ecuador aumentaba la

distancia en más de mil kilómetros, lo que incidía muy sensiblemente en el diseño del avión y en el correspondiente planeamiento del vuelo.

Una vez que el gobierno informó favorablemente la memoria del vuelo a las Antillas planeado por Barberán, con sus anexos de ruta, distancias y contingencias meteorológicas, este hizo llamar a Joaquín Collar para ponerse manos a la obra cuanto antes. España había sido la primera en unir los dos mundos por mar y no podía quedarse atrás en la competencia por abrir las primeras rutas aéreas. Consciente de la repercusión internacional que tendría el vuelo y seducido por el enorme prestigio alcanzado por la nación años atrás con la gesta del *Plus Ultra*, el gobierno dio a la iniciativa el empuje necesario y encargó a la factoría de CASA de Barcelona la fabricación del avión, siguiendo las líneas maestras propuestas por Barberán...

Un grupo de densas nubes oscuras ensombreció la mañana. Delante suyo, Salcedo vio como Bonifacio se cubría con un impermeable y a los pocos segundos comenzó a caer una lluvia tupida de gotas tan gruesas como los frijoles de Michoacán. El periodista apenas tuvo tiempo de echarse un poncho por encima cuando la lluvia ya lo había calado completamente...

La elección del avión fue un asunto sencillo. Salcedo recordaba haber consumido las horas recluso en la biblioteca de la Base de Cuatro Vientos, repasando junto a Riesgo los dos tomos que recogían las infinitas sesiones, experimentos y conclusiones que habían conducido a Barberán y a Miguel Guinea, ingeniero jefe de CASA, a decidirse por el Breguet XXI que pronto empezó a construirse en la factoría de Barcelona. Antes de ello, Barberán y Guinea pasaron incontables horas en el túnel aerodinámico de Cuatro Vientos bajo la supervisión de su jefe, el teniente coronel

Emilio Herrera, que desde el primer momento sumó su entusiasmo al de la pareja hasta concluir las pruebas con un informe sublime en el que se recogían las formas, dimensiones y perfiles que debía guardar la aeronave para responder exitosamente a la tremenda exigencia a la que iba a verse sometida. Las diferencias del modelo propuesto respecto a cualquier otro Breguet convencional afectaban principalmente a la envergadura, la superficie alar, el coeficiente aerodinámico y la disposición y capacidad de los depósitos de combustible. Desde el principio se rechazó el uso de los voluminosos equipos radio en beneficio del peso final. Salcedo suspiró bajo su poncho. De haber contado con una radio, muchos de los misterios que durante decenas de años habían envuelto en brumas la desaparición del famoso avión habrían dejado de serlo y los restos del aparato y de sus tripulantes hubieran aparecido a los pocos días. Y quién sabe, incluso, si los pilotos españoles habrían conservado la vida.

Por boca de Riesgo, Salcedo supo que el diseño original del avión no había dejado satisfechos a los ingenieros. Los 18 metros de envergadura y la enorme superficie alar elevaban el peso total del avión hasta los 6.300 kilos, lo cual, a su vez, permitía una carga máxima de 5.300 litros de combustible. Demasiado ajustado para los ocho mil kilómetros de autonomía pretendidos. Un rozamiento mal calculado o un viento superior al esperado podrían llevar las cifras al límite y al avión al agua. De la aguda inteligencia de Barberán nació la idea que podía solucionar tales inconvenientes. Si bien ninguno de los siete depósitos auxiliares podía ser modificado si podía serlo el principal que, con un sencillo cambio de ubicación, podía aumentar sus dimensiones mínima pero suficientemente para ampliar en doscientos litros su capacidad y, consiguientemente, extender el radio de acción del avión, aunque de ese modo el depósito principal pasaba a formar parte del fuselaje y debía, por tanto, absorber los

esfuerzos dinámicos correspondientes, lo que, una vez más, podía llevar la situación al límite, sobre todo con ocasión de los despegues y los aterrizajes. En cualquier caso, el ingeniero Guinea propuso la instalación de unos dispositivos mecánicos de vaciado de emergencia para evitar el fuego en el aparato en el supuesto de un aterrizaje de emergencia y para dar flotabilidad al avión en el caso de verse obligados a amerizar...

Las nubes volaron hacia el oeste y un sol sofocante volvió a despuntar en lo alto. Bonifacio detuvo su mula y Salcedo se paró junto a él.

—Ahí delante hay un tramo que no podremos cruzar con el terreno embarrado. Es un desfiladero pronunciado y los animales podrían resbalar.

Absorto en sus pensamientos, Jesús Salcedo había ascendido a lomos de su montura siguiendo a la del viejo sin preocuparse demasiado en observar el terreno, sin embargo, estirando el cuello pudo adivinar un pretil que se levantaba verticalmente sobre un bosque de encinas deformadas.

—Más de cuatrocientos metros todavía —se escuchó la voz quebrada de Bonifacio anticipándose a la pregunta que comenzaba a nacer en la mente del periodista.

—Pero usted dijo que debíamos llegar cuanto antes. Tal vez convendría proseguir para ganar todo el tiempo posible —argumentó Salcedo impaciente.

—El terreno es empinado. Yo podría pasar sin problemas, pero usted encontraría muchas dificultades. Me he adentrado ahí muchas veces y he visto caer algunas mulas.

Sobre todo, a partir de que el teniente nos ordenó subir allí arriba a los pilotos y los restos del avión. De no mostrárselos yo, nadie los habría encontrado jamás.

Salcedo permaneció en silencio. Todavía no se creía que lo que iba a enseñarle Carrera al otro lado del desfiladero fueran los restos del *Cuatro Vientos* y de lo que algún día fueron los cuerpos de los dos valientes pilotos españoles. Su cabeza buscaba alguna forma de entablar conversación con aquel hombre para intentar hacerse una idea de cuánto tiempo tardarían en llegar y qué encontrarían al otro lado del estrecho paso montañoso.

—Aprovecharemos para dar de beber a las bestias —apuntó Bonifacio Carrera señalando una charca entre los arbustos—. El terreno no tardará en secarse.

El viejo sabía lo que decía y conocía la zona por la que se movía. El sol apretaba de lo lindo y no había pasado ni media hora cuando sus ropas estaban completamente secas. Lanzando un canto sobre el desfiladero que debían pisar las mulas, el guía sentenció que aún debían esperar otros veinte minutos antes de que el terreno estuviera suficientemente duro para poder continuar el ascenso. Bonifacio se acercó a su mula y regresó con un pellejo de vino y unos periódicos que envolvían un trozo de gallipavo, media docena de salchichas de cerdo y algunos embutidos. Sentado en una piedra a la sombra de las encinas, sacó una navaja, cortó las viandas en rodajas y se las ofreció a su compañero de viaje.

—Gracias —contestó Salcedo agradecido agarrando la pequeña bota de vino y dirigiendo el chorro directamente a la garganta.

Masticando un pedazo de cecina seca mientras contemplaba a Bonifacio dibujar unos extraños arabescos sobre el terreno con la punta de una rama, el periodista disparó la pregunta que llevaba años flotando en su cabeza.

—¿Habló con ellos? Quiero decir si tuvieron tiempo para decir algo; en ese caso, me gustaría saber cuáles fueron sus últimas palabras.

—El calvo no dijo nada —contestó Bonifacio encogiéndose de hombros—. Parecía herido o al menos aturdido por el golpe. Se encontraba a unos doscientos metros del avión, de modo que imagino que el otro lo llevó hasta allí cargándolo. Respiraba con dificultad. No creo que hubiera sobrevivido a la noche.

—¿Y Collar?

—Ese debía ser el del gorrito, ¿no? Nunca acierto a distinguirlos. El esfuerzo de intentar diferenciarlos me llena la cabeza de malos recuerdos. Durante todos estos años he tratado de expulsar esa imagen de mi cabeza a base de alcohol, pero cada mañana volvía a aparecer fresca en mi memoria como un demonio adherido a mi alma que quisiera a toda costa hacerse con ella. Créame, aquella maldita mañana me hice más daño a mí mismo que a los pobres diablos españoles.

—No me ha contestado. ¿Habló usted con Collar antes de disparar sobre él?

—Sí, lo hice, maldita sea —gruñó el viejo—. El gallego nos pidió que no tocáramos a su compañero. Decía que estaba herido y que necesitaba un doctor, pero ya ve, lo único que consiguió fue que Reinaldo apretara el gatillo. Su cuerpo se

desplomó como un fardo. Otra imagen que nunca he sido capaz de borrar de mi cabeza. Otro demonio en definitiva.

—¿Y luego? ¿Qué pasó después, señor Carrera?

—Híjole, ya sabe usted lo que pasó. ¿A qué viene recordar aquello? El trato consiste en que yo le llevo hasta la cueva, usted reconoce los restos y se lleva lo que quiera. Después tendrá que tener cuidado, los hombres del teniente lo buscarán para matarlo, pero si sigue la senda del río que le he dicho ni los perros serán capaces de encontrarlo. Yo llevo tiempo usando esa ruta para regresar a la meseta y nadie más la conoce. A mí no me importa que me encuentren. Una sola bala de la pistola que guardo en el pecho será suficiente, espero que Dios sepa perdonarme.

—Vamos Bonifacio, usted sabe bien que esto no acaba con su muerte. Si de verdad quiere que Dios lo perdone, cuénteme lo que pasó. Eso ayudará a descargar su alma de esos lobos que lo acosan en forma de recuerdos. Si conseguimos que esta historia llegue al corazón de los pilotos españoles herederos de los que entregaron su alma a Dios en esta sierra, no faltarán oraciones que ayuden a que las puertas del cielo se abran para usted y para sus hijos.

—No temo a la muerte, periodista, es más, la aceptaré como el bálsamo redentor de mis pecados. Pero si le cuento lo que pide y ellos llegaran a enterarse, me sacarían la lengua a pedazos antes de matarme.

—Eso no sucederá si usa su arma...

Las umbrosas palabras de Jesús Salcedo permanecían suspendidas en el aire, cuando Bonifacio Carrera levantó el rostro y lo contempló con un extraño rictus en la mirada.

—¿Dice usted que los pilotos españoles de hoy pedirían por mi alma y por el alma de mis hijos? —Preguntó con un gesto de incredulidad dibujado en el rostro—. ¿Rogarían por el alma de quien arrebató la vida a uno de ellos?

—Nadie le guarda rencor, Bonifacio. Aquello sucedió hace mucho tiempo. Los españoles le han perdonado, pero esos pilotos son ahora sus héroes. Necesitan saber cómo murieron y qué fue de sus cuerpos. De ese modo, tanto ellos como usted podrán descansar en paz definitivamente.

Bonifacio Carrera volvió a bajar la mirada y permaneció ausente durante unos segundos. Salcedo buscaba nuevos argumentos para pedirle que liberara su alma de los demonios que la acosaban, pero el viejo se le adelantó.

—Dejó caer su arma al suelo cuando vio que le apuntaba con la mía. En su rostro había un mensaje de resignación que tampoco he podido olvidar. Sus ojos se adueñaron de los míos que aún son rehenes de aquella mirada en la que no había un ápice de miedo. Sabía que iba a morir y esperaba valientemente el momento en que yo me decidiera a apretar el gatillo. Fue entonces cuando pronunció las que fueron sus últimas palabras.

—¿Qué fue lo que dijo?

—Sólo me pidió que le dejara rezar. Dijo que quería ponerse en paz con Dios.

—Santo cielo. ¿Y usted qué hizo?

—Lo maté —masculló Bonifacio Carrera abriendo los brazos en un gesto de fatalidad.

Jesús Salcedo se derrumbó emocionalmente. Había intentado imaginar muchas veces cómo habrían sido los últimos instantes de aquellos hombres, pero jamás se le pasó por la cabeza que hubiera sido un momento tan trágico. La voz de Bonifacio volvió a devolverle a la realidad.

—Ahora ya tiene lo que quería. ¿Todavía cree que los españoles rezarán por mi alma después de saber que yo no dejé a su compañero rezar por la suya?

—Estoy seguro de ello.

En realidad Salcedo no estaba convencido de sus palabras y buscaba en su mente algún argumento que diera a sus palabras la dimensión necesaria para que aquel viejo considerara que había hecho lo correcto, pero Carrera volvió a adelantarse.

—Y bueno está. Ya me cansé de tanta cháchara. Los muertos, muertos están y ahora es el turno de los vivos. El terreno ya debe estar seco. Agarre la mula por corto y no tendrá problemas. Estos animales están acostumbrados a moverse entre los riscos.

Una vez superado el peligroso desfiladero, Salcedo dejó que la mula siguiera los pasos de la montura de Carrera, el cual, a pesar del calor, se mantenía sobre la silla con el poncho cubriendo su ropa y la barbilla hundida en el pecho. El periodista sabía que no dormía. En realidad, era un hombre abrumado por los recuerdos que anhelaba la

muerte como forma de liberarse de sus demonios. El hecho de que le estuviera guiando hasta la cueva que escondía el secreto que había buscado durante tantos años se debía, probablemente, a que era la mejor forma de abrazar la muerte, ya que cuando los hombres del teniente se pusieran sobre sus pasos, su única duda pasaría a ser si el disparo que habría de poner fin a su vida saldría de las armas de los esbirros del hijo de Avendaño o de la suya propia. En un acto reflejo Salcedo se santiguó deseándole una muerte tan rápida como la que ellos habían dado a los pilotos del *Cuatro Vientos*.

El abatimiento de Carrera resultó contagioso. Salcedo no podía quitarse de la cabeza la galería de fotografías que Riesgo había puesto ante sus ojos con ocasión de sus visitas a la Base Aérea de Cuatro Vientos. De tanto repasarlas, las páginas del libro de acaecimientos, redactado por los periodistas que habían recibido el avión en Cuba y que recogían las impresiones de los pilotos después de cruzar el Atlántico, circulaban ante sus ojos cargadas con un hálito trágico después de las palabras que había recogido de labios del atribulado Carrera...

El *Cuatro Vientos* había despegado de Madrid después de un frugal almuerzo de despedida para aterrizar en Sevilla al atardecer. Desde primera hora del día siguiente, el movimiento frenético de los hombres de la Base de Tablada puso en evidencia que su celo y entusiasmo estaban al servicio de la pareja de pilotos que en ese momento condensaban la ilusión y el delirio de todos los españoles. A bordo de un trimotor llegaron ruedas nuevas y distinto material de repuesto, mientras que en Sevilla esperaba al avión un grupo de operarios de CASA y el sargento mecánico Modesto

Madariaga, escogido personalmente por Barberán para dedicarse en cuerpo y alma al motor del *Cuatro Vientos*.

Finalmente, en la madrugada del sábado 15 de abril, tras cuatro meses y medio de fabricación y seis días de solícitos cuidados por parte de Madariaga en un hangar en Tablada, el *Cuatro Vientos* se encontraba listo para iniciar la aventura que había alumbrado su construcción. La meteorología en la ciudad hispalense era óptima, lo mismo que la de Cuba, de donde llegaban a Tablada partes desde todas las demarcaciones de la isla. El momento había llegado y así lo corroboraba la presencia de algunos cientos de espectadores que se alineaban en las proximidades de la pista a pesar de lo intempestivo de la hora y que estallaron en un ruidoso aplauso cuando tres docenas de soldados sacaron el avión del hangar y lo condujeron bajo los focos al aparcamiento de honor, situado frente a la tribuna de autoridades. Con su flamante hélice recién llegada de Barcelona y las ruedas nuevas, el avión despedía brillantes los rayos de los focos de luz que incidían en su fuselaje. El público asistente no lo sabía, pero su repostaje había durado cerca de dos horas y en los depósitos se distribuían los 5.300 litros de combustible necesarios para salvar la barrera natural del océano Atlántico. Junto al asiento de cada uno de los pilotos, en un pequeño recipiente de plástico y envueltos con toda dedicación, la tripulación disponía de unos emparedados de jamón dulce, fruta fresca, frutos secos, unas botellas de agua para luchar contra la deshidratación y otra de coñac por si hacía falta sobreponerse a las frías temperaturas de las alturas... o del mar.

Una nueva salva de aplausos saludó la aparición del teniente Collar, que enfundado en un reluciente mono de color banco, devolvió los saludos al público que

lo ovacionaba. Una chichonera de cuero le cubría la cabeza y las gafas de vuelo descansaban sobre la frente. Moviéndose con alguna dificultad, saludó uno a uno a los pilotos de los quince aeroplanos que se alineaban sobre la pista y que habrían de escoltarles durante las primeras millas. Departía con ellos cuando el rugido de la gente atrajo su atención sobre la figura menuda del capitán Barberán, que en ese momento salía del hangar vestido de la misma guisa que Collar, portando unos mapas y algunos instrumentos de vuelo. Despidiéndose de los pilotos que habían acudido a decirles adiós, Collar se acercó a su jefe dando una pequeña carrera y ofreciéndose para ayudarle a llevar el peso de los instrumentos. Una vez liberados de la carga que dejaron en el avión, Barberán y Collar se dirigieron a la tribuna de autoridades, donde saludaron al jefe de la Aviación Militar, al gobernador civil, al jefe de la Base Aérea de Tablada, a los responsables de la meteorología y a los cónsules de Cuba y Argentina, que les dedicaron sentidas palabras de ánimo en nombre de los habitantes de las naciones que representaban. A continuación, como si tuviese prisa por terminar con aquella formalidad, Barberán tiró del brazo de Collar y ambos se dirigieron al avión, donde recibieron el último informe del jefe de mecánicos de la base, ya que Madariaga había viajado a Cuba en barco con el material de repuesto del avión y los uniformes de los pilotos.

El avión arrancó y la hélice comenzó a girar levantando una pequeña polvareda. En la tribuna y en los laterales de la pista de despegue la gente contuvo la respiración. Después de algo más de un kilómetro de carrera y algunos botes debido a las irregularidades del terreno, el *Cuatro Vientos* se elevó por fin, despertando una estruendosa ovación que los pilotos no pudieron escuchar. Con Joaquín Collar a los mandos, el aparato se alejó, cruzó por encima del río Guadalquivir y viró de nuevo en

dirección a la pista. Al pasar por encima del campo la gente agitó sus pañuelos blancos en señal de despedida y los aviones llegados de Madrid para acompañar al *Cuatro Vientos* formaron a ambos lados, escoltándolos durante diez minutos. Entonces se dieron la vuelta y regresaron a Tablada. Barberán y Collar se habían quedado solos.

Según Wilfredo Rodríguez, corresponsal de una agencia de prensa de la época, a la llegada del avión a Camagüey los pilotos se sentían felices, aunque algo tensos a resultas de las dificultades del viaje. Barberán confesó que se sentía muy satisfecho, pues la carta de navegación que él mismo había diseñado resultó la mejor de las herramientas. Una media hora después de despegar, hacia las cinco y diez de la madrugada, dejaron atrás la costa española unos pocos kilómetros a la izquierda de Sanlúcar que, iluminada por la pálida luz de la luna, refulgía blanca de cal en contraste con el color oscuro del Guadalquivir, que justo allí abrazaba al océano que a partir de aquel instante les tocaba desafiar. Ambos sabían que aquella misma localidad había dicho adiós al tercer viaje de Colón más de cuatrocientos años atrás, y que las naves colombinas habían conseguido regresar a España sin apenas bajas, sin embargo tampoco era un secreto para ellos que aquel viejo pago de Barrameda que ubicaba el muelle de la ciudad, que en esos momentos podían divisar desde el aire, despidió también a las cinco naos con las que Magallanes se lanzó a conquistar las islas de las especias y que sólo una de ellas consiguió regresar. En silencio y sin dejar de contemplar los últimos retazos de la patria que, a modo de despedida, devolvían al cielo el reflejo de los pálidos rayos de la luna, Barberán y Collar sintieron un nudo en la garganta.

Pero no había tiempo ni sitio para la melancolía. En el asiento delantero del avión Mariano Barberán comenzó a escribir notas al margen de la carta de navegación que había preparado con tanta minuciosidad. Sobre el trazo señalado con rumbo 256 que debía conducirlos a Cuba, el piloto de Guadalajara había delineado segmentos de 210 millas, subdivididas, a su vez, en 21 divisiones de diez. A un lado de cada segmento aparecía un cuadro en el que Barberán había escrito los cálculos de gasolina consumida, velocidad del avión, régimen del motor y hora de llegada a cada división, mientras que al otro lado aparecía el pronóstico de los vientos, con su intensidad y dirección, y de la nubosidad, con su tipología, altura y cantidad, esto último como resultado del concienzudo estudio de los oficiales de meteorología del aeródromo de Tablada, que habían señalado la aparición de las primeras nubes a las dos horas de viaje y precisamente a su altura de vuelo. Como el pronóstico resultó en extremo acertado, Collar debió ascender mil metros para dejar las formaciones nubosas a sus pies. La aparición a su izquierda del pico de una montaña sobresaliendo de un denso cúmulo de nubes pegadas al mar, les hizo comprender que estaban dejando a un lado las islas Madeira. Para entonces llevaban algo más de cinco horas y media de vuelo y Barberán comprobó que habían consumido 190 litros más de lo calculado, aunque también se habían adelantado en veinte minutos a la hora de paso prevista para aquel lugar. Ambos errores se compensaban, pero el piloto alcarreño consideró prudente reducir el régimen de revoluciones del motor para ajustar el vuelo al consumo previsto y al reloj.

Collar describió el amanecer con admiración y embeleso: “resultó como una catarata de luz que poco a poco fue envolviendo al avión; como una extraña energía que se sumaba a la potencia del motor a la hora de trasportarnos por el aire y que al

mismo tiempo se iba derramando sobre el azul del mar que sobrevolábamos...”. “Una invitación al deleite de los sentidos, en una hora y desde una posición en los que la creación alcanza su dimensión más divina...”. Fue el propio Collar el que se encargó de confesar más tarde a la prensa que el éxtasis no pudo prolongarse mucho tiempo, pues cuando estaban a punto de cumplirse las diez primeras horas de vuelo, Barberán le pidió que estabilizara lo más posible el aparato, ya que se disponía a tomar la altura del sol para, de esa forma, calcular la posición del avión sobre la carta de navegación. “Le vi abrir el techo de la cabina, plegar el asiento e incorporarse con el sextante para tomar la altura del sol. Luego, conforme hacía sus cálculos, asistí divertido a sus explosiones de júbilo al comprobar que coincidían plenamente con la ruta planeada...”

A partir de ese instante las nubes desaparecieron y sólo quedaron ellos, el ruido del motor del avión y los dos azules, el celeste que les envolvía como la bóveda de una capilla renacentista y el intenso color metálico del mar, testigo silencioso de su progreso en pos de la hazaña. Unas tres horas después, otro testigo se incorporó a la escena, se trataba de un barco que avanzaba lenta y fatigosamente en dirección a América. En realidad no era más que una pequeña mota sobre el manto azul del mar. “Se veía tan pequeño desde las alturas que no creo que ellos fueran capaces de descubrirnos a nosotros”, confesaba Collar risueño al imaginar la sorpresa que se hubieran llevado los marinos de haberlos avistado en el cielo.

Y si la amanecida había sido hermosa, no lo fue menos la anochecida. Excepto unos pocos cirros en forma de jirones, no había ningún obstáculo que dificultara la visión. “Vimos al sol besar el horizonte para romperse a continuación en un caleidoscopio de mil colores, hasta que los tonos anaranjados se impusieron al resto y

se mantuvieron un buen rato señalando el lugar por el que había desaparecido el astro rey". Casi de forma inmediata, la luna ocupó el lugar que había dejado el sol, y entonces fue su brillo de plata derramándose sobre el mar el que sustituyó a las últimas luces del crepúsculo. Barberán volvió a repetir la maniobra del cálculo de la posición y tomó un par de alturas a la luna, trasladando de nuevo sus operaciones sobre la carta, aunque dadas las dificultades que ofrece la luna para este tipo de observación a Collar no le pareció que Barberán quedara esta vez tan satisfecho.

Poco después, mientras el *Cuatro Vientos* se desplazaba plácidamente por los cielos del Atlántico, Joaquín Collar comenzó a sentirse indispuerto. El teniente sufría periódicamente convulsiones en el estómago y estas decidieron presentarse en el momento más inoportuno. Tal vez fue debido a los nervios o quizás las propició la estrechez del habitáculo y la postura que no había podido modificar desde hacía tantas horas. En el puesto del piloto hacía calor y cada vez que Barberán tenía que observar los astros, el aire caliente era reemplazado por otro mucho más frío, y su cuerpo se había quejado del modo al que estaba acostumbrado. En cualquier caso, Barberán tuvo que hacerse con los controles del aparato mientras Collar descansaba, rogando al cielo que se tratase de una indisposición pasajera.

Aproximadamente después de la medianoche, pasado el ecuador del viaje, Collar dijo sentirse mejor y volvió a hacerse cargo de los mandos del avión, momento que aprovechó Barberán para proceder a una nueva observación astronómica, en esta ocasión de dos estrellas simultáneas con las que el virtuoso navegante pudo comprobar que el *Cuatro Vientos* seguía dentro de los cálculos de ruta; unas tres horas más tarde, el alcarreño consiguió distinguir la estrella Polar, gracias a lo cual pudo

obtener un cálculo bastante aproximado de la latitud, que estableció en el arco de los 22º Norte, algo al sur del paralelo de La Habana. En ese momento su problema era el de tantos navegantes españoles que le habían precedido por mar a lo largo de los siglos: la longitud. Sin embargo, a diferencia de ellos, Barberán tenía su propia carta en la que volcar el resultado de las observaciones y hasta aquel momento, a punto de alcanzar los dos tercios de la distancia pretendida, no tenía razones para dudar de que seguía los parámetros de vuelo correctos. Aproximadamente cinco horas más tarde, sin mayores incidencias en el vuelo, Barberán pasó a Collar un mapa de la República Dominicana con una nota escrita en la que decía: “Dentro de tres horas llegaremos a la bahía de Samaná”. Samaná estaba situado al norte de la gran isla compartida con Haití. En ese momento y desde que habían cruzado el paralelo de los 20º Norte, el avión volaba con rumbo oeste. Collar no tenía ninguna carta que consultar, volaba a ciegas siguiendo instrucciones de Barberán, por eso, cuando vio en el horizonte los contornos de la isla y recordó que Colón la había bautizado como La Española, se dejó inundar por un sentimiento patriótico al imaginar que dada la baja altura a la que se desplazaban, en el observatorio norte de la isla habrían tomado nota de su paso y la noticia del éxito de su misión estaría ya camino de España.

Sin embargo, la misión no estaba cumplida del todo y nadie sabía mejor que ellos, aviadores avezados y curtidos en el combate aéreo, que uno de los momentos más peligrosos de un vuelo es cuando el piloto se deja invadir por la complacencia con la misión a punto de terminar. El tiempo era malo y al encontrarse sobre la gran isla de Cuba, a la vista de Guantánamo, decidieron esperar a encontrar las mejores condiciones para el aterrizaje, por lo que se situaron a 700 metros de altitud y se dejaron guiar por el tendido férreo. Unos cuarenta minutos después el avión fue

avistado desde tierra a la altura de Camagüey. A partir de ese punto la navegación consistía en seguir los puntos sobre la carta: Florida, Sancti Spiritus, Santa Clara, Colón, Matanzas e, inmediatamente, La Habana, a una hora desde su posición en aquellos momentos. Pero el tiempo era malo y parecía querer empeorar, por lo que se impuso la prudencia y, dando media vuelta, aterrizaron en Camagüey a las 15 horas y 39 minutos locales, después de un vuelo de 7570 kilómetros, en el que habían invertido casi cuarenta horas, justo el tiempo planeado por Barberán...

Delante suyo, la montura de Bonifacio Carrera se detuvo. El viejo se giró y esperó a que el periodista llegara a su altura, entonces, como si le pesaran las palabras, masculló:

—Los animales se quedan aquí.

—¿Quiere decir que ya hemos llegado? —preguntó Jesús Salgado preso de una intensa excitación.

—Aún no —respondió Carrera apoyando el peso del cuerpo sobre la perilla de la silla de montar—. Pero ahí delante hay un barranco que las mulas no podrían cruzar. Antiguamente había un puente de madera a través del cual trasladamos los restos, pero ya hace tiempo que alguien lo destruyó. Ahora lo sustituye una yunta de troncos amarrados con cuerdas. Nosotros no tendremos problemas para cruzarlo, pero las mulas tendrán que quedarse aquí.

—Entonces estamos cerca —repuso Salcedo rogando al cielo que el viejo contestase afirmativamente.

—Ahí arribita —contestó Carrera señalando con el mentón un punto próximo en las alturas de la sierra. Son apenas cien metros de ascenso, pero tendremos que rodear la peña para alcanzar la cueva. Una hora de camino a partir de aquí.

Salcedo permaneció contemplando la altura de la montaña, en la que se distinguían varias grutas.

—Escuche, señor, ahora es importante que ponga atención a lo que voy a decirle. Su vida dependerá de ello.

El periodista sintió un escalofrío. Para él no era nuevo que lo que estaba haciendo era un juego peligroso. En la sierra no había otra ley que la de los caciques de la zona y aunque había tomado todo tipo de precauciones para dar a conocer su aventura en el caso de no regresar, en aquellas alturas de la montaña su vida dependía de la voluntad de unos tipos que ya habían demostrado muchas veces no tener alma.

—De acuerdo señor Carrera. Se hará como usted diga.

—Está bien —dijo el viejo quitándose el sombrero y secando con la manga de la camisa el sudor de su frente—. Una vez que lo crucemos, despeñaremos los troncos barranco abajo. Eso nos dará un tiempo precioso cuando lleguen los esbirros del teniente. Sin embargo, como puede ver, el campo está lleno de troncos abandonados de cuando cerraron la explotación forestal. Nuestros perseguidores no tardarán en preparar un paso nuevo y ascender hasta la cueva. Ese será el tiempo del que dispondrá para escapar por el otro lado. Le mostraré un antiguo despeñadero por el que antiguamente se hacían llegar los troncos hasta el río. Allí, oculto bajo la maleza,

encontrará un bote de caucho con el que podrá llegar hasta la meseta. De la capital salen trenes, autobuses y aviones a todas partes.

—Pero, ¿y las mulas?

—Olvídese de los animales. Ponga cuidado en no dejar ningún detalle con el que pudieran identificarle y rastrearle. A partir de aquí sólo podrá llevar con usted lo estrictamente necesario para regresar a la meseta y cualquier objeto no demasiado voluminoso que encuentre en la cueva. Naturalmente podrá hacer las fotografías que quiera, pero deberá tener la precaución de envolver la cámara en los plásticos que le pedí que trajera, de otro modo el aparato podría mojarse cuando tenga que escapar por el río y las fotografías se echarían a perder.

Salcedo asintió. En la mula no llevaba ningún documento que pudiera dejar un rastro con el que los hombres del teniente pudieran a aventurarse a ir en su búsqueda.

—En ese caso, estoy preparado —susurró lacónicamente sintiendo un espeso nudo en la garganta.

Con ayuda de los animales consiguieron desanclar los troncos que hacían de puente, luego escondieron las mulas, regresaron, cruzaron al otro lado y dejaron caer los troncos barranco abajo. Salcedo pensó que si el teniente aún no sabía de ellos, el estruendo de los pesados troncos al caer rebotando entre las peñas lo habría alertado.

El ascenso hasta la cueva rodeando la peña no resultó fácil. Conforme se iban acercando a su objetivo, Bonifacio Carrera parecía cada vez más cansado y se movía por entre las rocas con mayor dificultad. Salcedo estaba preso de la emoción; el lugar

al que le conducía había constituido su objetivo durante muchos años. Sin perder de vista a Carrera, el periodista recordó las palabras de su colega Wilfredo Rodríguez recogidas en aquel reportaje que Riesgo le había mostrado en Madrid...

El corresponsal de El Amanecer ofrecía la imagen de felicidad de los exhaustos pilotos españoles después de completar en apenas 40 horas la primera parte de su *raid*. En el aeropuerto de Camagüey llovía ligeramente y Collar alzó el rostro para sentir gozosamente las gotas de lluvia en la cara. Después, tras un prolongado suspiro, el piloto de Figueras pidió de fumar y, cuando alguien le ofreció un cigarrillo americano, pareció recordar algo, rebuscó entre sus bolsillos y sacó uno español, rechazando el que le ofrecían. Contó que únicamente habían visto dos barcos, aunque pensaba que los marinos no les habían visto a ellos debido a la altura a la que volaban. Collar contó emocionado la alegría que le había producido ver las estribaciones de la sierra de la República Dominicana y cómo comenzó a sentirse seguro en el momento de empezar a sobrevolar dicho país. Por su parte, Barberán confesó que comenzó a sentir cierta inquietud cuando el contenido de los depósitos de combustible descendió por debajo de los cien litros, aunque prefirió no participar su turbación a Collar para no ponerle nervioso.

Las autoridades que formaban el comité de bienvenida se habían quedado esperando en La Habana, aunque la noticia de la llegada del avión a Camagüey consiguió tranquilizarlos. Junto al capitán Vives, agregado militar a la Embajada española en Cuba, Modesto Madariaga se puso inmediatamente en marcha en dirección a Camagüey a bordo de un avión militar llevando consigo los uniformes de los pilotos, el arrancador y el cilindro de aire para la puesta en marcha del motor. Esa

misma tarde, el mecánico tuvo la oportunidad de saludar emocionadamente a sus jefes, mientras el capitán Vives, que, a modo de regalo había recibido de manos de Barberán su famosa carta de navegación, la mostraba exultante a cuantos se iban congregando alrededor de los felices pilotos. Por la noche, las autoridades y la colonia española de la ciudad ofrecieron una cena en homenaje a los intrépidos pilotos, que a pesar de la tremenda conmoción que habían causado en la tranquila ciudad, decidieron regresar pronto a sus habitaciones en el hotel Camagüey. La excitación del recibimiento y la fatiga del viaje comenzaban a pasar factura y necesitaban urgentemente recargar fuerzas.

Despegaron de Camagüey pasadas las dos y veinte de la tarde del día siguiente y aterrizaron en La Habana aproximadamente tres horas después. Por si su llegada a la capital cubana no hubiera levantado suficiente expectación, una emisora de radio de la ciudad estuvo retransmitiendo el paso del *Cuatro Vientos* por las diferentes localidades que sobrevolaban, de forma que cuando vieron aparecer a los cuatro aviones de escolta que se les habían unido a la altura de Matanzas, los miles de espectadores presentes en el aeródromo de Columbia rompieron a aplaudir. El aterrizaje y, sobre todo, el descenso de los pilotos del aparato provocaron el delirio entre la multitud.

En esta ocasión Barberán y Collar vestían el uniforme reglamentario y una vez en tierra saludaron cariñosamente a los espectadores, mientras la policía local contenía su deseo de acercarse lo más posible a los héroes. El calor resultaba asfixiante, a pesar de lo cual nadie quiso permanecer bajo los toldos desplegados en el aeródromo para cobijar a los curiosos de los inclementes rayos del sol. Siguiendo a un grupo de militares armados como si su misión fuera defender el tesoro nacional, Barberán y

Collar abandonaron el campo por una salida lateral, mientras una veintena de marineros uniformados formaban un cordón alrededor del *Cuatro Vientos*, que, desaparecidos los pilotos, ningún cubano quería dejar de tocar...

Salcedo recordaba no menos de una docena de periódicos diferentes desplegados sobre la mesa del despacho de Riesgo. En todos ellos, las fotografías y los principales titulares de las portadas estaban reservados a la llegada de la pareja de pilotos españoles al aeródromo de Columbia. Durante casi una semana los cubanos rivalizaron en el deseo de agasajar a los pilotos. Repasando las hojas de los diarios de entonces, el periodista mexicano encontró visitas a la Embajada de España, al Casino Español, a los principales diarios cubanos de la capital, cenas aquí y allá, recepciones en el Centro Asturiano, en la Casa de Andalucía, entregas de llaves, banquetes, ofrendas de coronas a diferentes héroes cubanos e incluso una apacible mañana dedicada a la pesca del marlin frente al puerto de La Habana, actos que culminaron con la imposición de la Medalla Militar a ambos pilotos en los salones de la embajada española en presencia de lo más granado de la ciudad, además de unos dos mil espectadores que aguardaban frente a la cancillería siguiendo el acto a través de los altavoces colocados al efecto, y que estallaron en un espontáneo aplauso cuando el embajador prendió las medallas en el pecho de los aviadores, momento que coincidió con la llamada telefónica de don Niceto Alcalá Zamora, presidente de la República Española.

A dieciocho kilómetros de allí, en el aeródromo de Columbia, Modesto Madariaga debía ser el único hombre en La Habana que no se sentía feliz. Y no sólo por no poder participar en el homenaje a sus jefes. Desde que el avión tuvo que dar media vuelta y quedarse en Camagüey con poco más de cien litros de gasolina había estado dándole

vueltas a la posibilidad de que el tanque de combustible tuviera alguna grieta que sólo se hiciera patente en condiciones de alta temperatura. No era la primera vez que encontraba una cosa así en un avión y en el caso del *Cuatro Vientos* tampoco le extrañó descubrirla, sin embargo le preocupaba el punto por el que había descubierto que escapaba el combustible, ya que se correspondía con una soldadura. Con ayuda de algunos mecánicos cubanos se dispuso a estudiar el tanque de combustible que tanto trabajo les había costado diseñar. Si la soldadura ocultaba algún punto poroso que pudiera haberse oxidado, el problema podía ser importante. En aviones de fabricación en serie el asunto se solucionaba con facilidad cambiando la pieza, sin embargo en el *Cuatro Vientos* el reemplazo no sólo no era posible, sino que, conocedor de la avería, Barberán se había negado tajantemente a supeditar la salida hacia México a la llegada de otro tanque desde España, por lo que no le quedó otro remedio que resanar completamente la pieza para volver a soldarla a continuación. Las pruebas posteriores en condiciones de alta temperatura salieron bien, pero no era la primera vez que una pieza defectuosa volvía a fallar una vez en el aire. No obstante, la pequeña distancia que les separaba de México terminó por tranquilizarle. Incluso sí el avión volvía a perder combustible al mismo ritmo que durante el trayecto hasta Cuba, no habría problemas para cruzar la estrecha franja de océano que aún les separaba del continente americano. Poco amigo de fiestas y banquetes, Madariaga pasó los días al lado del avión estudiando cada pieza hasta el momento del despegue.

Los pilotos volvieron a encontrarse con su mecánico el día 19, una semana después de aterrizar en La Habana y un día antes del despegue a tierras mexicanas. Madariaga había puesto en conocimiento de Barberán el asunto del depósito, pidiéndole que controlara con la mayor precisión el consumo de combustible, pero no

había querido compartir con él su extrañeza por el punto concreto de la pérdida y las complicaciones que podría llegar a tener. A pesar de su nombre, Modesto Madariaga era uno de los ases de la mecánica y en la Escuela de Cuatro Vientos solía decir a sus jóvenes aprendices que, además de reparar las averías, el mecánico tenía que ser el descanso del piloto, su hombre de confianza, una persona que le permitiera concentrarse al ciento por ciento en el vuelo, ahorrándole preocupaciones que las más de las veces debían quedar en tierra en manos de los responsables del mantenimiento.

La mañana amaneció con el cielo encapotado y una lluvia fina y persistente estuvo regando el campo desde la amanecida. La meteorología no era buena, pero tampoco peligrosa. A pesar de que se trataba de un tránsito de sólo 1920 kilómetros en los que los pilotos esperaban invertir no más de doce horas, Barberán comentó que se había arrepentido de no preparar una hoja de ruta como había hecho para la primera parte del *raid*. De hecho, en este tercer salto, considerando como segundo el obligado de Camagüey a la capital de Cuba, ni siquiera había planeado una ruta concreta, pensando en hacer una derrota directa hasta el cabo de San Antonio, en el extremo occidental de Cuba, para sobrevolar a continuación los 440 kilómetros de mar hasta el extremo oriental de la península del Yucatán. Una vez sobre tierra firme, en función de la meteorología, elegiría un rumbo que les llevara a atravesar los estados de Campeche, Tabasco y Veracruz, dando un rodeo al golfo para poner rumbo directo a la capital mexicana, evitando los vientos contrarios que solían formarse en las proximidades del litoral.

Arturo Regodón, representante de la Compañía Mexicana de Aviación, se había desplazado a La Habana para ponerse al servicio de los pilotos españoles y facilitarles

los partes meteorológicos de todas las rutas posibles. En vista de que no llevaban radio, a propuesta suya se convino con los distintos aeródromos mexicanos que pudiera sobrevolar el *Cuatro Vientos* una serie de señales que se harían llegar al avión desde unos paneles levantados al efecto. Seis de esos aeródromos permanecerían alistados y en estado de alerta por si los pilotos españoles decidiesen aterrizar en sus pistas. A pesar de no considerarlo necesario, Barberán aceptó la propuesta de Madariaga de llenar los tanques con dos mil litros de gasolina. Y aunque los pilotos cubanos estaban preparados y se sentían dichosos de haber sido elegidos para acompañar al *Cuatro Vientos*, Barberán rechazó la escolta de los aviones cubanos hasta la frontera con el mar.

Los aviadores españoles se presentaron en el aeródromo de Columbia a las cinco de la mañana. Barberán vestía uniforme, pero Collar prefirió embutirse sus pantalones de vuelo y la cazadora de cuero. Una vez fuera del hangar, los pilotos colocaron en el interior del avión sus sacos de ropa y algunos recuerdos que les habían entregado en los actos de homenaje. El corresponsal del diario La Marina se acercó a recoger sus últimas impresiones, pero los pilotos rechazaron ser entrevistados argumentando que no tenían tiempo y preferían permanecer concentrados en el vuelo. Mientras Collar depositaba sus cosas en el interior del *Cuatro Vientos*, sintió los fogonazos de los flashes y bromeó con los reporteros.

—No publiquen esas fotos, no vayan a creerse en México que viajamos con un cargamento valioso.

El capitán Menier, comandante en jefe de la Aviación cubana, se fundió en un abrazo con los pilotos, dirigiéndose a continuación a recorrer el campo de vuelo con su

automóvil para comprobar que se encontraba en condiciones. Cuando consiguió convencer al corresponsal de La Marina para que le acompañara, se despidió de los aviadores con un guiño y Collar le devolvió una sonrisa. Fue la última vez que los vio.

Diez minutos antes de las seis de la mañana, el avión rodó por la pista y despegó. Una vez que hubo alcanzado velocidad y altura suficiente, viró y regresó al campo, sobrevolándolo a baja altura a modo de despedida. A su lado, Menier sintió el fogonazo de la cámara de fotos y recriminó al periodista, advirtiéndole que esas luces podían deslumbrar a los pilotos. Entonces ninguno de ellos lo sabía, pero esa fotografía que esperaban en el diario para que abriera el periódico sería la última que se tomara del avión, y durante años estuvo apareciendo en los periódicos y revistas de medio mundo...

La cornisa por la que habían venido ascendiendo tan trabajosamente se ensanchaba de repente y en la peña se abrían una serie de cuevas oscuras. A Jesús Salcedo se le disparó de nuevo el corazón. En una de esas oquedades le esperaba el secreto que había perseguido durante buena parte de su vida profesional. El periodista repasó mentalmente los periódicos antiguos que había leído y releído tantas veces...

Poco antes de las dos de la tarde, dos docenas de aviones mexicanos salieron al encuentro del *Cuatro Vientos* para escoltarlo, pero regresaron cuatro horas después en medio de una fuerte tormenta y sin noticias del avión español. Las sesenta mil personas que se habían concentrado en el aeródromo de la capital mexicana aguantaron estoicamente la lluvia hasta que a las siete de la tarde se disolvieron, imaginando que debido al mal tiempo el avión habría tenido que aterrizar en cualquier campo intermedio. En el Castillo de Chapultepec, residencia del presidente de la

República, no veían las cosas con tanta claridad. Los aeródromos de paso habían sido consultados y en ninguno se tenía noticia del avión. A las ocho y media de la tarde, Abelardo Rodríguez, presidente de la nación, declaró la emergencia y ordenó la búsqueda del avión, del que se dudaba que hubiera llegado a sobrevolar territorio mexicano.

Las primeras noticias llegadas de los aeródromos alertados ante el posible paso del avión despejaron las dudas. El *Cuatro Vientos* había sido visto penetrando en el estado de Yucatán por el capitán de un barco fondeado en el cabo Caloche, y poco después fue visto nuevamente, primero sobre los enclaves yucatecos de Dzitas y Ticul, y a continuación en Chapotón y Puerto del Carmen, localidades pertenecientes al estado de Campeche. La última notificación fehaciente correspondía a Villahermosa, capital del estado de Tabasco, localidad en la que el avión español fue avistado a las once y media de la mañana. A partir de ese momento se le había perdido el rastro.

Durante las siguientes semanas se buscó el avión por tierra y por mar sin ninguna noticia más allá de avisos sin fundamento o rumores que eran desmentidos a las pocas horas. En España, Ramón Franco, aviador y compañero de los pilotos perdidos, fue comisionado para investigar la desaparición del avión sin que consiguiera alcanzar ningún tipo de resultado concluyente. Se tomó cumplida nota de cuantos elementos fueron apareciendo, relacionados presuntamente con la desaparición del avión y las fotografías correspondientes fueron enviadas a España, donde fueron rechazadas sistemáticamente por la comisión investigadora, incluido un neumático encontrado a 15 kilómetros del Rancho de la Paz, donde algunas voces insinuaban que el avión habría tenido que aterrizar en emergencia para escapar de una tormenta y donde los

pilotos habrían sido asesinados sin otro móvil que el del robo de sus pertenencias. Examinado por Modesto Madariaga, el neumático fue también rechazado y el velo de misterio que cubría la desaparición del avión se mantuvo vivo a lo largo de los años.

Un libro publicado en 1956 por José Luis Depetre daba alas a la versión del asesinato y ocho años después la revista española Ya publicaba un artículo del general de Aviación Serrano de Pablos que se hacía eco de otro publicado en el Excelsior mexicano, en el que se sugerían las estribaciones de la Sierra Negra como destino final del avión y que sus tripulantes habrían sido asesinados por campesinos de la zona, crimen que habría sido ocultado por el cacique local...

A su lado, Bonifacio Carrera señalaba una cueva abierta entre la exuberante vegetación que trepaba hacia las alturas de la peña adherida a la roca como la hiedra. Jesús Salcedo estaba empapado en sudor y en su cabeza aún resonaban las palabras de Juan Manuel Riesgo dando fiabilidad al artículo del Excelsior que, en definitiva, le había puesto sobre la pista cuya autenticidad estaba a punto de certificar. Frente a la entrada de la cueva, Bonifacio se arrodilló y, pegándose a la caliza pared de la roca, penetró en la umbrosa vegetación, que resultó ocultar otra cueva cuya entrada quedaba disimulada por la salvaje mezcla de helechos y jacarandas fuertemente entrelazados. Dentro de la cueva la visibilidad era prácticamente nula debido a la propia vegetación, sin embargo, pareció hacerse de día cuando Bonifacio encendió un quinqué de gasóleo que debió de coger de alguna parte de la cueva.

Lo primero que reconoció el periodista fueron los planos del avión, a pesar de que estaban quebrados y reducidos a pequeños trozos de metal. La cabina también había sido destrozada y los restos de los mandos, la hélice y las palancas de control

aparecían diseminados por el suelo. Uno de los sillones de vuelo estaba recostado contra la pared, sin que apareciera rastro del otro. Las ruedas y el motor Hispano-Suiza de 650 CV aparecían relativamente enteros. Los que lo trajeron hasta la cueva debían haber sudado lo suyo. Cuando Bonifacio le agarró del brazo y le invitó a penetrar hacia el interior de la cueva sintió que se le encogía el estómago. En el rostro del viejo había una expresión nueva y Salcedo interpretó inmediatamente lo que quería mostrarle: levantando unos ponchos viejos, el periodista se encontró con los restos mortales de los pilotos, que parecían haberse momificado de forma natural debido al aire seco de la sierra. Los cuerpos estaban despojados de sus ropas y mientras en el rostro de la que debía ser la momia de Barberán aparecía un rictus sereno, la de Collar mostraba la boca abierta grotescamente, como si la muerte le hubiera sorprendido exhalando un grito desgarrador.

Durante un rato Salcedo estuvo fotografiando los cuerpos de los pilotos y los restos del avión. Tenía el corazón encogido. Tras muchos años de búsqueda había conseguido, al fin, desvelar el misterio de la desaparición de un avión que durante años había mantenido en vilo a los gobiernos de dos naciones. Aunque indecoroso, los libros españoles de historia podrían poner un final a una aventura que empezó con la sana ambición de batir uno de los records de la aviación del momento y terminó infelizmente con el sórdido y vil asesinato de dos hombres de probada virtud. Nuevamente el brazo de Bonifacio le rescató de sus reflexiones.

—Ha pasado una hora. Debemos ponernos en marcha.

Jesús Salcedo miró el reloj. Le pareció imposible que hubieran pasado tanto tiempo, pero no había tiempo que perder y se puso a rebuscar entre los despojos del

avión. Las puertas del Breguet conservaban restos en los que aún podía adivinarse algunas letras del nombre del *Cuatro Vientos*, sin embargo, aunque no eran grandes, resultaban demasiado voluminosas como para llevarlas encima sin otra ayuda que la de sus manos. En el suelo de la cueva, aunque hecho pedazos, el timón de cola conservaba restos de los colores de la bandera española; recogiendo un trozo del tamaño de la palma de su mano, lo envolvió en un trozo de papel, lo guardó debajo de la pelliza y abandonó la cueva siguiendo los pasos de Bonifacio Carrera, que se movía entre la vegetación de la entrada como si llevase haciéndolo toda la vida.

Parapetados tras unos riscos, Bonifacio le mostró el camino serpenteante por el que habían ascendido. En el barranco que habían tenido que salvar caminando sobre una yunta de troncos, una docena de hombres trabajaban en la confección de un nuevo pasadizo que sustituyera al que habían despeñado montaña abajo. Bonifacio le clavó el codo a la altura del hígado.

—Ya están ahí. Han corrido más de lo que pensaba. A partir de que tiendan el puente tardarán sólo una hora en presentarse aquí arriba. Debemos darnos prisa.

Rodeando la peña, Bonifacio le mostró el despeñadero por el que antiguamente se deslizaban los troncos hasta el río. Escondido bajo las ramas de unos juníperos, le mostró un trozo de hule con el que le ayudó a envolverse.

—La caída no es pronunciada, y en todo caso el hule impedirá que el rozamiento le dañe la piel. No se preocupe, he visto usar el despeñadero muchas veces y yo mismo he bajado por él cuando he tenido prisa. Recuerde que al llegar al final encontrará el bote de caucho escondido entre la maleza. Que tenga suerte.

—¿Y usted? ¿Cuáles son sus intenciones?

—No se preocupe por mí. Mientras pueda, me dedicaré a entretener a esos gánzanos. Pero dese prisa. No nos queda mucho tiempo.

—Gracias, Bonifacio. A pesar de todo es usted un hombre bueno.

—Gracias a usted, chico. Lo que soy o no soy lo decidirá Dios. Usted cuídese de no olvidar su promesa. Pida perdón a los españoles en mi nombre y si no le supone un esfuerzo pesado, ruégueles que recen por mi alma y por la de mis hijos.

—Delo por hecho. Los pilotos españoles son gente noble. Una vez que conozcan el final de la historia de sus héroes, estoy seguro de que pedirán al cielo por el alma de todos.

Mientras sentía el empujón de los cansados brazos del viejo, Salcedo creyó ver una lágrima en sus ojos y tuvo tiempo de pedir al cielo que le diera una muerte rápida y sin sufrimientos, aunque pronto tuvo que poner sus cinco sentidos en el abrupto descenso a través del despeñadero que, como le había dicho Bonifacio, era de poca pendiente y le condujo cinco minutos después a la orilla del río, donde no le costó encontrar el bote prometido con el que pronto se vio descendiendo corriente abajo.

Unos disparos en las alturas espantaron a los pájaros que anidaban en las ramas de los chopos que se alineaban junto al cauce del río. Tras los tiros, un grito que le heló la sangre dio paso al dramático sonido de un cuerpo quebrándose entre las peñas. Los hombres del teniente debían haber encontrado a Bonifacio, que habría preferido lanzarse al vacío antes que enfrentarse a la terrible muerte que los sicarios del hijo de

Avendaño debían tenerle reservada. Apretando contra su pecho el trozo del timón y la cámara de fotos, se dejó llevar por la corriente hasta alcanzar las estribaciones de una pequeña localidad en la que tomó un tren que unas horas después le dejaba en la capital de la república.

Hasta que no se vio en su casa, no se atrevió a desenvolver los trozos de papel con los que había protegido la reliquia del avión. Una vez en el cuarto oscuro que usaba para revelar los carretes de las fotografías con las que acostumbraba a ilustrar sus reportajes, comprobó con gran frustración que el carrete estaba velado. Había seguido al pie de la letra las instrucciones de Carrera y cubierto la cámara con un trozo de plástico impermeable, pero no había contado con que el brusco descenso por el despeñadero que conducía al río hubiera accionado el mecanismo de apertura. La luz había echado a perder las fotografías que había tomado en la cueva.

Le quedaba la prueba del timón en el que aún eran visibles algunos rastros de la pintura tricolor de la bandera española de la época. Pensó que a lo largo de su lucha por descubrir el final de los heroicos pilotos se había encontrado muchas veces con restos de ese tipo, y que solía pasar mucho tiempo hasta que terminaban considerándose ajenos al avión o dudosos en el mejor de los casos. Abatido por el accidente de la cámara se recostó en el sillón, cuestionándose si habría valido la pena el esfuerzo de acompañar a Bonifacio a las alturas de la Sierra Negra, lo que, a la postre, le había costado la vida en un siniestro *quid pro quo*. En realidad, y como telón de fondo, lo que Jesús Salcedo se preguntaba en su desconsuelo era si había valido la pena dedicar media vida a recuperar el último aliento de unos hombres cuyo final parecía condenado a seguir envuelto en brumas.

Repentinamente, una idea se abrió paso en su cabeza como un rayo. Barberán y Collar eran considerados unos héroes por el joven ejército del Aire español y la gesta de su *raid* inconcluso seguía dando vueltas al mundo incansablemente merced, precisamente, al misterio de su final. Después de todo, quizás ese fuera el mejor fin para unos pilotos que, gracias a su esfuerzo y coraje, se habían convertido en mitos para los miles de jóvenes que desde su desaparición habían seguido el camino trazado por su heroico vuelo.

En ese momento Salcedo recordó las alas del *Cuatro Vientos*, rotas y esparcidas por el suelo de la cueva, igual que los cuerpos momificados de los valientes pilotos españoles. Sesenta años después de su desaparición, sus restos seguían escondidos a los ojos del mundo, pero no sus espíritus, que continuaban volando airosos a lomos de su avión en un vuelo interminable. Las alas quebradas y esparcidas por la cueva representaban el trágico final de su aventura, pero eran también alas de ángeles, las alas con las que Barberán y Collar continuaban planeando en cualquier lugar del mundo en que su hazaña fuera convocada y recordada a pesar del ineludible paso del tiempo.

#### Bibliografía.

“Alas de ángel” es un relato de ficción para cuya redacción se han consultado diferentes páginas de Wikipedia, medios de comunicación españoles, cubanos y mexicanos de los últimos ochenta años y, sobre todo y como herramienta principal, el artículo publicado en la página web del Ejército del Aire titulado “El Cuatro Vientos”.

