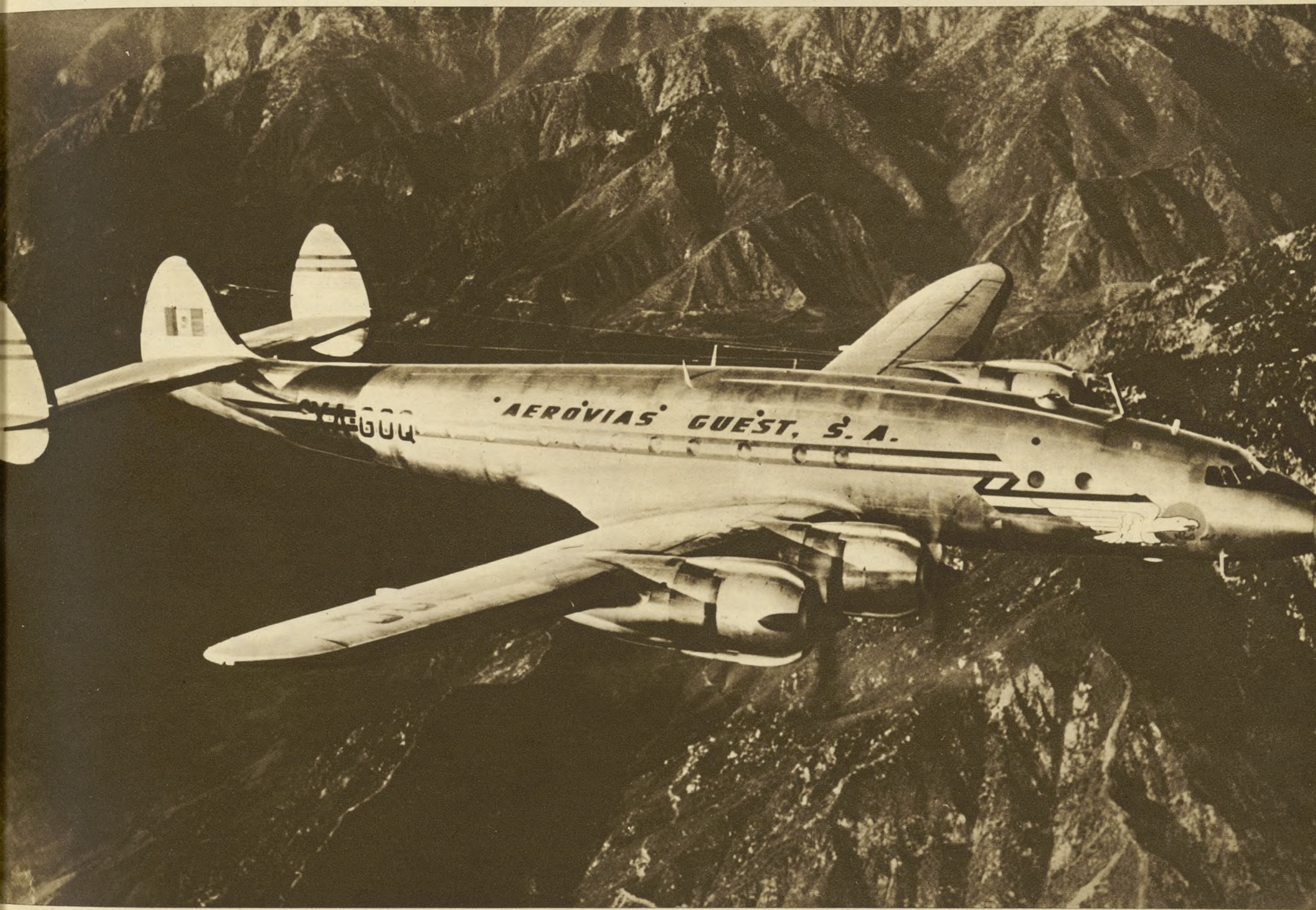


ALAS DE HISPANOAMÉRICA



El tetramotor "Veracruz" que, el día 10 de febrero de 1948, estableció las comunicaciones aéreas directas entre España y México



Hablar del continente colombino en relación con el origen y desenvolvimiento del vuelo mecánico, suele suponer, para la casi totalidad de las personas, tanto como li-

mitar el campo de observación a la América del Norte. El nombre de los Wright, íntimamente ligado al nacimiento de la aviación, y el desarrollo extraordinario alcanzado últimamente por ésta en los Estados Unidos, parecen, en efecto, querer localizar entre los paralelos 30 y 50 al norte del Ecuador cuantos episodios meritorios y figuras notables de esta índole tuvieron vida en las tierras americanas.

Nada más lejos de lo cierto, sin embargo. No podremos registrar con datos estadísticos cifrados en millones de dólares el valor de la aportación

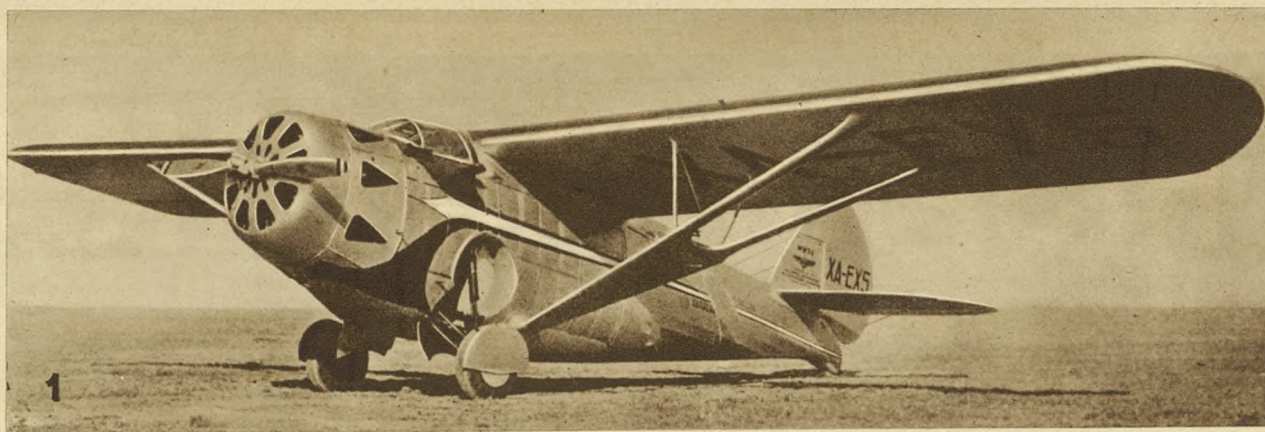
iberoamericana, pero sí hemos de reconocer y admirar en numerosos hechos aeronáuticos cómo el magnífico espíritu de la raza, llevado desde la península avanzada de Europa a bordo de débiles naos, prendió y brotó pujante para servir a nuevas navegaciones y descubrimientos por caminos nuevos de éter y de luz.

SANTOS DUMONT, CHAVES, PARLA Y CANDELARIA

Alberto Santos Dumont no necesita presentación. Como bien dice Henri Bouché en su obra monumental, el genial brasileño jugó un papel decisivo en la historia de la aeronáutica. Comenzó a fines del pasado siglo estudiando los medios más ligeros que

el aire y construyó numerosos globos, primero esféricos y luego de forma ahusada, a los que dotó de mando, viniendo a ser el verdadero creador del globo dirigible. El 19 de octubre de 1901 conquistó los 100.000 francos del premio instituido por Henri Deutsch de la Meurthe, para el primer hombre que, saliendo de Saint Cloud, diese la vuelta a la torre Eiffel y regresase al punto de partida.

Pero pronto pasa al "más pesado que el aire". En 1906 construye un extraño biplano provisto de un globo sustentador que era el número 14 de los hechos por él, del que luego prescindió, quedando el raro artefacto con el nombre que se ha hecho famoso de "14 bis", y a bordo del cual, el 13 de septiembre, en Bagatelle, cerca de París, realiza el primer vuelo, controlado oficialmente, de Europa. En este aparato perfeccionado gana al mes siguiente



te la copa Archedeacon, al volar 70 metros; y en noviembre del mismo año llega a dar un "salto" de 220 metros, en veintiún segundos, a una velocidad de 41 kilómetros por hora. Posteriormente, Santos Dumont se dedicó a fabricar aviones en serie, para venderlos a bajo precio, y fué, sin duda alguna, el precursor de las actuales avionetas con su pequeña y popular "Libélula", que tenía un fuselaje triangular de bambú y estaba accionada por un motor de 25 caballos.

Hasta finales de 1908 el avión no se atreve a salir del aeródromo. Es entonces cuando comienzan a brillar los nombres de Farman, Blériot, Latham, etcétera. Entre las proezas que indudablemente fueron cada uno de los primeros viajes entre ciudades, tuvo especial relieve la travesía de los Alpes, el 18 de septiembre de 1910, de Suiza a Milán, pasando por el Simplón. Esta fué realizada por el peruano Chaves, que encontró la muerte al término de su gran vuelo—los laureles ya sobre su frente—, cuando se disponía al aterrizaje.

El cubano Agustín Parlá es una de las figuras cumbres de los tiempos heroicos de la aviación. Ganado a la causa aérea desde que presenciara en La Habana los primeros vuelos de Charles F. Welsh, el fracaso del yanqui Mac Curdy, que intentó volar de Key West (Florida) a la capital de la "Perla antillana" en enero de 1911, y que cayó al mar a poca distancia de su meta, despertó su deseo de intentar la misma empresa. Compró un hidroavión "Curtiss" y el 19 de mayo de 1913 se lanzó en dirección a La Habana, amarrando sin novedad en la vecina bahía del Mariel.

En Europa no debió de alcanzar esta hazaña gran resonancia. En cambio, la tuvo—y grande—en América, y Parlá mereció de su patria el título de héroe nacional, porque un valor de excepción, en efecto, era necesario para dar limpiamente el arriesgado salto sobre las revueltas aguas del estrecho de la Florida con la ayuda incierta de uno de aquellos motores primitivos que funcionaban con regularidad un tanto problemática.

Hemos señalado en él peruano Chaves al magnífico vencedor de los Alpes. También la majestad andina tentó pronto a los aviadores sudamericanos.

El argentino Jorge Newbery, primero en abordar la difícil empresa, se estrelló, el 1 de marzo de 1914, sobre el campo mendocino de Los Tamarindos, durante un vuelo de prueba.

Su compatriota Pedro Zanni fracasó en 1917, por dos veces.

La victoria sonrió, por fin, al teniente Luis C. Candelaria, al salvar la cordillera el 15 de abril de 1918, con un magnífico «salto» de Zapata a Cunico (Chile), en dos horas y media.



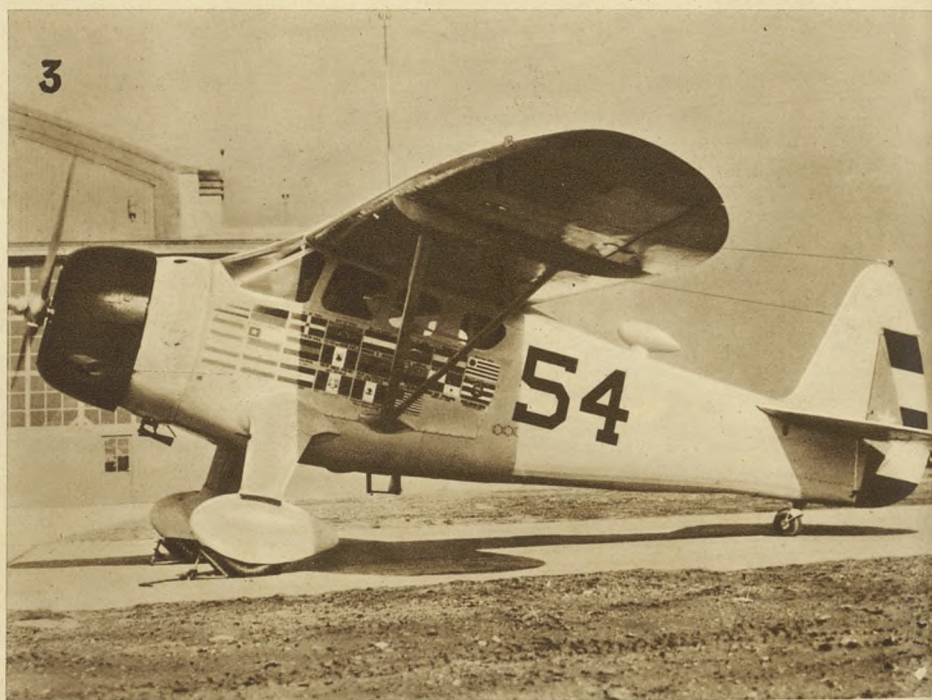
VOLANDO SOBRE EL ATLANTICO

Los vuelos trasatlánticos de Portugal y España hallaron en Hispanoamérica un eco profundo, que movió a noble emulación. A las pocas semanas de la hazaña del «Plus Ultra», el hidroavión «Montevideo», pilotado por los uruguayos Larre Borges, Ibarra y Rigoli, emprendieron el mismo viaje desde Alicante. No les acompañó la fortuna, pero la tenacidad de Larre Borges encontró su recom-

pensa cuando en 1930 —entonces en seguimiento de la estela del «Jesús del Gran Poder»— fué de Sevilla al Brasil en el «Pájaro Azul», salvando 6.250 kilómetros en cuarenta horas.

Méjico y Cuba quisieron pagar con gesto aviador la deuda de gratitud contraída con España por el magnífico vuelo de Barberán y Cóllar. La primera construyó un monoplano especial para el «as» de sus aviadores, Francisco Sarabia, que debía salir de Mérida (Yucatán) y alcanzar directamente la ciudad del Betis, por un arco de círculo máximo de 8.000 kilómetros, en cincuenta horas de vuelo. El aparato, de originalísimo diseño y cuyo coste de 170.000 pesos fué cubierto por suscripción popular, resultó destrozado durante los vuelos preliminares y el «raid» no pudo llevarse a efecto.

Tuvo, por el contrario, feliz conclusión la aventura del aeroplano cubano «4 de Septiembre», que, pilotado por el teniente Antonio Menéndez Peláez,



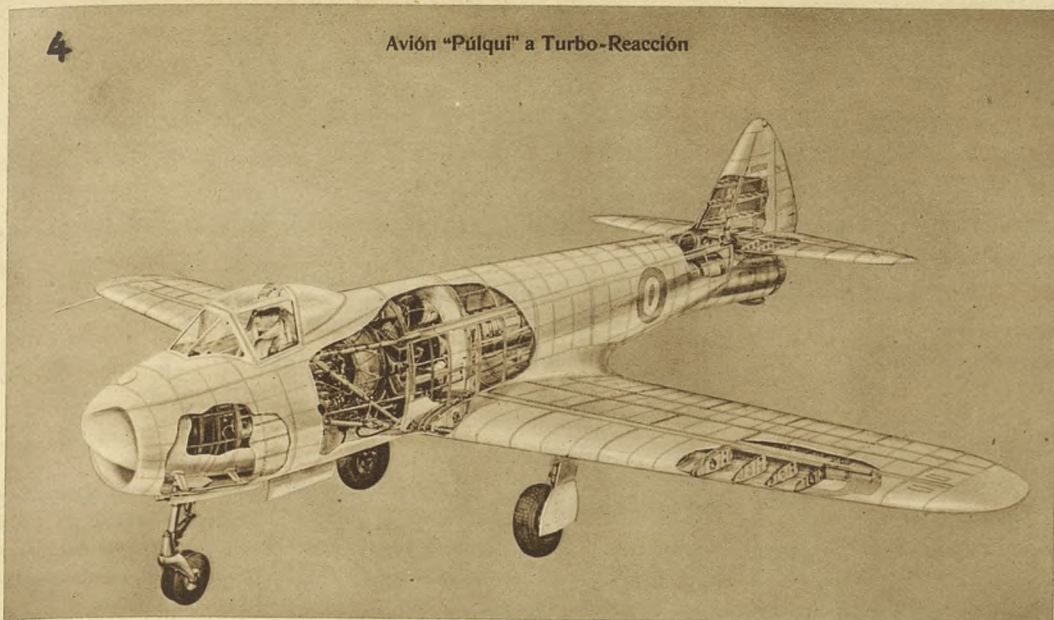
salió del mismo aeródromo de Camagüey, donde tomó tierra el «Cuatro Vientos», al cabo de su carrera triunfal. Después de hacer escalas en Venezuela, Islas de la Trinidad, y Brasil, cruzó el Atlántico meridional hasta Dakar, para dirigirse inmediatamente a Sevilla, en cuyo aeródromo aterrizó el 10 de febrero de 1936. Había recorrido una distancia total de 14.450 kilómetros, en setenta y dos horas y veintisiete minutos de vuelo.

Los filipinos Calvo y Arnáiz, —cuya omisión aquí sería inperdonable ya que el archipiélago del lejano Oriente siempre perteneció al mundo hispánico occidental— correspondieron, por su parte, al triple saludo de las alas españolas, llevado por Gallarza, Loriga y Rein Loring, cubriendo felizmente, en un pequeño monoplano, el largo itinerario de Manila a Madrid. El término de su viaje —julio de 1936— precedió en muy pocos días al Alzamiento de España contra el comunismo. En la revuelta roja desapareció —una víctima más— el avión que había tan legítimamente ganado el derecho al lugar de honor en un Museo.

Francisco Sarabia, a quien fué muy penosa su renunciación al proyectado vuelo trasatlántico, antes citado, demostró cumplidamente su excelente clase de aviador cuando, el 24 de mayo de 1939, voló de Ciudad de México a Nueva York en diez horas y treinta y siete minutos, batiendo el «record» de velocidad en aquel trayecto, a bordo de uno de los aeroplanos más extraños y difíciles de pilotar jamás conocidos; un pesado artefacto de fuselaje grueso y de alas cor-

4

Avión "Pulqui" a Turbo-Reacción



tas, construido cinco años antes para la célebre carrera Londres-Melburne. Al intentar el viaje de regreso, de Washington a Durango, cayó sobre el río Potomac, encontrando la muerte.

En octubre del mismo año, los hermanos peruanos Gullino efectuaron el «raid» Nueva York-Punta Arenas (Costa Rica), de 4.000 kilómetros, en el curso de un intento de enlace aéreo sin escalas con Lima, frustrado por el excesivo consumo de combustible de su bimotor.

Y, para no hacer interminable nuestro relato, recordemos, por último, el crucero de 32.000 kilómetros que, a través de veintidós países, llevan a cabo en 1940 los cubanos Rivery, Ríos y Medina, y la unión directa Río de Janei-

ro-Buenos Aires —2.200 kilómetros en veinte horas— realizada en julio de 1941 por el paraguayo Navarro, en una frágil avioneta de construcción brasileña.

PRESENTE Y FUTURO DE LA AVIACION HISPANOAMERICANA

Al término de la guerra se ha producido una maravillosa eclusión de la aviación en Hispanoamérica. La brillante realidad nos brinda hoy infinitas satisfacciones. Comienzan a volar aeroplanos de técnica autóctona, limpios de extranjerismos sajones en su denominación, que se llaman «Calquin» y «Pulqui» —en lengua araucana, «Aguila real» y «Flecha»—, o responden a la clara fonética de apellidos inconfundiblemente iberos, como Muniz y Sueiro, o bien han adoptado designaciones localistas llenas de color: «Carioca», el «Boyero», «Paulistinha», etc. Mientras, la aviación comercial de estos países hermanos, equipada con el material más moderno y perfecto existente, después de establecer una amplia red de comunicaciones dentro del Nuevo Continente, ha sentido la voz augusta del pasado, y hacia la Madre Patria tendió ya sus líneas en justa y entrañable reciprocidad con el nobilísimo empeño que llevó a los aviones de España y Portugal hacia América. Y un día fué un cuatrimotor venezolano, con aficionados taurinos, el que cruzó el Atlántico para acudir a una corrida; otro, el malogrado «Ruta de Colón», que proporcionó al periodismo cubano la mejor oportunidad para conocer la verdad española; luego, la inauguración del servicio regular de pasajeros de la Flota

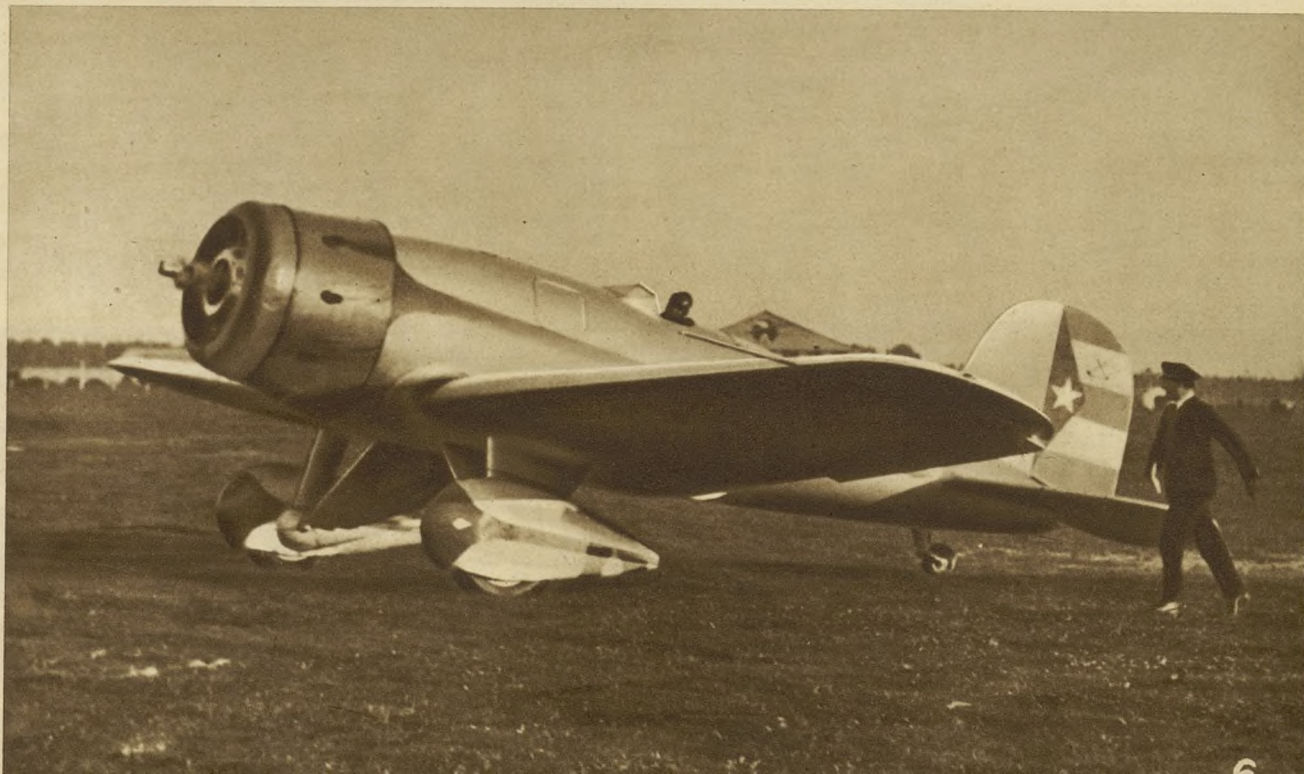
Aérea Mercante Argentina, de la Panair do Brasil, y de las Líneas Aéreas Filipinas; más tarde, el vuelo inolvidable de tres aeronaves del Plata: «Santa María», «Pinta» y «Niña», que dió al fin de carrera de cien cadetes la lección más impresionante de heroísmo militar: la lección muda, permanente, que brota de las piedras mutiladas del Glorioso Alcázar de Toledo... En la armonía creciente de la Hispanidad, sólo había un registro mudo: el de México, y hace muy poco, en hora bendita, lo han llenado con su acento rotundo las hélices poderosas del «Veracruz», que hace ya el servicio regular con España.

Para el mañana ignoto, nuestra fé nos descubre la plenitud de una idea de amor fraternal, sin fronteras, entre los pueblos de nuestra estirpe, a la que habrán dado enérgico impulso las travesías constantes de aviones de uno a otro continente. De aviones que van borrando del



1. El año 1937 México construyó, por suscripción popular, este aparato al que puso el nombre de "Barberán-Cóllar", en recuerdo de gratitud y admiración al vuelo trasatlántico realizado por aquellos dos aviadores españoles.—2. El avión peruano de los hermanos Gullino, durante su vuelo Nueva York-Lima, realizado en 1939.—3. Las banderas de todos los países americanos, a través de los que hizo un largo recorrido de 32.000 kilómetros, decoran el fuselaje de este avión cubano.—4. Primer avión de propulsión por reacción, proyectado y construido en Sudamérica.—5. Llegada a Barajas de la embajada de la aviación argentina compuesta de tres aviones signados con los nombres de las carabelas descubridoras: "Santa María", "La Niña" y "La Pinta".—6. El teniente Menéndez, vencedor del Atlántico, aterriza en España, procedente de Cuba, en febrero de 1936.

(Fotografías del archivo del autor).



planeta el duro concepto geográfico de las distancias. La aviación comercial ha hecho el prodigio de convertir en vecinas, de hecho, a naciones sentimentalmente tan próximas entre las que una cartografía antigua pone miles de kilómetros de separación. Se ha llegado, no sólo a una regularidad absoluta de fechas de partida y de llegada en los servicios aéreos postales y de pasajeros, sino a una exactitud maravillosa en los horarios.

Las cuatro y cuarto de la tarde en el meridiano de Buenos Aires, tienen los días 2, 12 y 22 de cada mes su más rotundo y veraz anuncio en

la aparición del tetramotor español de la Iberia sobre el aeropuerto de El Palomar, no obstante su larga carrera de treinta y seis horas desde la salida de Barajas.

Cuando esta hermosa realidad llena de emociones inefables el corazón de tantos millones de seres, era de justicia el homenaje de un recuerdo a los aviadores hispanoamericanos adelantados del nuevo descubrimiento.

F E L I P E E . E Z Q U E R R O

De izquierda a derecha, en la columna primera: Alberto Santos Dumont y su famosa "Libélula" conocida, en Francia, con el nombre de "Demoiselle". El célebre hidroavión "Plus-Ultra" y su comandante Ramón Franco Bahamonde.—En la segunda columna: los aviadores españoles Barberán y Cóllar y el "Breguet", tipo trasatlántico, sobre el que realizaron su vuelo directo Sevilla-Habana. El piloto uruguayo Larre-Borges que a bordo del avión "Pájaro Azul" fué de Sevilla al Brasil en cuarenta horas.—En la tercera columna: los aviadores españoles Gallarza (1), actual ministro español del aire, y Lóriga (2), al terminar su heroico vuelo Madrid-Manila; y el piloto civil Reig Loring, junto al avión sobre el que realizó idéntico vuelo. El aviador filipino Calvo y Arnáiz, que llegaron de Filipinas a España sobre una avioneta son agasajados a su llegada a Barcelona. (Fotografías del archivo de «Prensa Española, S. A.»)



ALAS DE HISPANOAMÉRICA