

Barberán, Collar y Madariaga: el factor humano

ALFONSO DOMINGO ÁLVARO

Licenciado en Ciencias de la Información, investigador, escritor y director de documentales

La hazaña y la tragedia del “Cuatro Vientos” tienen un mismo denominador común: el factor humano. Sin el concurso, la colaboración, el trabajo, el valor de los pilotos Barberán y Collar –secundados por la labor y el buen hacer del sargento mecánico Modesto Madariaga y de un gran equipo detrás– el éxito de aquel vuelo no se hubiera producido jamás. Ciertamente es que sin la técnica, el aparato y los avances científicos a los que se había llegado en 1933, ni siquiera se podía haber intentado. Pero a los números, los cálculos, el diseño del avión, su transformación en una perfecta máquina, había que sumarle un elemento definitivo en el éxito: la pericia y el valor de los dos pilotos. Lo decía gráficamente un chiste castizo que inmediatamente circuló por España: “*El aceite era italiano, la sartén francesa, pero los huevos... Los huevos eran españoles*”.

Machismo aparte propio de aquellos años, la frase revela que aún era tiempo de hazañas, que aún era época en la que el pundonor, el arrojo, la decisión y los reflejos eran capaces de llevar a la gloria un proyecto en el que se había empeñado el prestigio de toda una nación. No olvidemos que el

“Cuatro Vientos”, el último Gran Vuelo de la Aviación Española, se gestó en tiempo de la II República y todos los líderes políticos de entonces –y aquí coincidía la derecha y la izquierda y hasta las organizaciones obreras– estaban orgullosos de él.

Pero fue precisamente ese factor humano, capaz de la más gloriosa de las gestas, el componente fundamental de la tragedia con la que finalmente acabó. Si no fuera así no se comprende por qué –tras realizar diez días antes lo más difícil, la travesía de Sevilla a Camagüey en 40 horas, un prodigio de navegación–, Barberán y Collar despegaron esa fatídica madrugada del 20 de junio de 1933 del aeropuerto de Columbia, en La Habana, cuando había razones para demorar la salida al menos un par de días más y agotar el permiso del que disponían. Eran hombres preparados para el sacrificio, para el esfuerzo, la lucha, el trabajo callado, incluso para aceptar la muerte sin un grito, pero no estaban preparados para la gloria. Aquello les cayó grande, quizá algo desmedido, sobre todo a Barberán. Aquel genio de la aeronáutica y la navegación aérea no estaba dotado para las relaciones públicas. Le abrumaban las multitudes, le desesperaban los actos protocolarios y oficiales, y aunque era un buen



gourmet, no aguantaba los banquetes y las comilonas que con decenas o incluso cientos de comensales, les dispensaban cada día en la capital cubana.

Fue ese factor. La timidez de Barberán. El no poder decir que no, descansar tranquilamente, olvidarse de que eran los representantes de España, que se debían a la gente, que les aclamaba, como aclamaban a la Madre Patria... Y Collar, más joven, acató con disciplina militar la decisión del que por experiencia y graduación era su jefe, a pesar de que sabía que no iban en las mejores condiciones. Ni ellos – Collar con catarro, Barberán con fiebre del forúnculo extirpado, con cansancio acumulado los dos– ni el aparato, recién reparada una avería en el depósito de combustible y encolada de nuevo la hélice de madera. Por primera vez, la prisa y la urgencia le ganaron la partida al metódico y frío Barberán. Un solo error en toda una brillante trayectoria. Un error que truncaba un prometedor futuro. Y precisamente ocurría en la cima de la gloria, en la cima de la hazaña.

A veces, cuando en pleno proceso de elaboración del documental que dirigí, *"El misterio del Cuatro Vientos"* o del libro que sobre el mismo tema publiqué junto con Jorge Fernández Copel en 2003, recorría con la mirada las fotos de Mariano Barberán desplegadas en la mesa, siempre me asaltaba la misma pregunta: ¿Por qué arriesgarlo todo en una salida desde La Habana, en condiciones precarias, sin información meteorológica precisa? Nadie va conscientemente a la muerte, así que la respuesta, por fuerza, es que Barberán creía que una vez hecho lo más difícil, el resto no revestía tanta im-

portancia. El destino, que no había querido señalar a Barberán en tantas gestas en las que participó o ayudó a diseñar, esta vez le señaló con doble cruz: había aceptado el envite del aviador.

Cuando, desde el documental o la literatura me he acercado a la epopeya del *"Cuatro Vientos"*, he procurado más que conocer los datos técnicos, las distancias, la envergadura de la hazaña, intentar comprender a los dos pilotos, sus motivaciones, sus pensamientos, sus sensaciones. Entrar aunque fuera de puntillas y por un rato, en su corazón de hombres valientes, que lo dieron todo por su país, hombres quizá de otra época, aún la Aviación era tan romántica como peligrosa: los pilotos se jugaban la vida, y a veces la perdían.

Lo curioso es que íntimamente, comprendo la decisión de Barberán, entiendo la responsabilidad que le atenazaba. Dentro del margen que le daba el cumplimiento de su misión –cumplida en su objetivo principal, atravesar el Atlántico central en un vuelo que abría una nueva etapa a la Aviación–, adoptó una decisión desde su ser más íntimo. Nadie, ni su compañero el entonces capitán Francisco Vives, en cuya casa de la Habana planeó el salto a México, ni los aviadores cubanos que ya habían hecho ese trayecto, pudo disuadirlo. Barberán estaba impaciente por salir de Cuba y completar el recorrido que tras el paso por México acabaría en Estados Unidos y la Exposición Internacional de Chicago, donde el *"Cuatro Vientos"* iba a ser la sensación, además de la baza fuerte de un país, España, y de su régimen republicano que ya estaba atravesando por muchas dificultades.

El teniente Collar hablando con España.



Probablemente, si Mariano Barberán hubiera conocido, como conocía Vives, la virulencia y lo imprevisible de las tormentas tropicales, no hubiera tomado la decisión que les costó la vida. Pero era difícil entonces hacer lo que hoy –en jerga cinematográfica– llamaríamos “localización”, es decir, una visita previa al lugar.

Mariano Barberán –frente amplia, fuerte, 38 años de edad–, era sin duda el cerebro del vuelo del “Cuatro Vientos”. Junto a él, el teniente Joaquín Collar –fino bigote y amplia sonrisa, joven de 26 años–, era el corazón. Inteligencia, estudio, precisión uno: ardor, sacrificio e impulso el otro.

Barberán era exigente y severo consigo mismo, tenía un gran amor propio y elevado sentido del deber. Por donde iba le seguía una aureola de estudioso y responsable, algo que se ganó a pulso y le hacía ser respetado y querido por sus compañeros y subordinados. Era serio, de pocas palabras, afable y transmitía confianza. Detrás de sus gafas redondas se apreciaba la bondad y una cierta ironía, que matizaban su bigote y su calvicie. Y sin embargo, lo que más destacaba en él era la voluntad, la energía para acometer retos. La dificultad le incitaba a diseñar grandes empresas y a estudiar la manera de llevarlas a cabo.

Joaquín Collar, con su juventud y su desparpajo, parecía lo contrario, o dicho de otra forma, lo complementario. Sonriente, despreocupado, hombre de acción, no desdeñaba a las mujeres, que le consideraban guapo. Sabía lucir el uniforme, que llevaba con orgullo. Era un caballero antiguo, de los de antes, alguien de convicciones y corazón leal. Los dos parecían estar preparados para ser héroes. La historia, que les tenía reservado un puesto en la navegación aérea y en las grandes proezas de la Aviación también les reservó ser protagonistas de su propia tragedia, precio que sin duda pagaron con entereza. No sabemos cuáles fueron sus últimos momentos, si les dio tiempo a amerizar en medio de la tormenta y tuvieron tiempo de sacar un neumático salvavidas antes de ser devorados por el mar o si la violencia del impacto contra el agua fue tal que perecieron en el acto. No podemos imaginar cuáles fueron sus últimos pensamientos, a quien estuvo dedicado su último latido, su último aliento, si a su familia, o a aquella España que habían dejado detrás.

No creo que nadie en su sano juicio acepte pagar con la vida el haber llegado a la gloria. Pero, si, como parece que sucede, la película de la vida se despliega ante uno en el momento de la muerte, Barberán y Collar podían sentirse orgullosos de lo realizado. En cuanto a su muerte, me gusta pensar que la aceptaron como caballeros del aire que eran y que pensaron que si ese era el final, habían muerto por su pasión, una pasión que les hizo tener una vida única, irreplicable. Una vida por la que no sólo pasarán a tener un lugar de honor en la historia de la Aeronáutica, sino un lugar en el corazón de muchos españoles.

El tercer miembro del equipo, el sargento mecánico Modesto Madariaga, quedó marcado toda su vida por aquella tragedia, episodio que no borraría ni siquiera la Guerra Civil, donde luchó en el bando perdedor.

Tras la desaparición, Madariaga pasó casi un mes en México buscando a sus dos amigos y al aparato. Cuando tras el hallazgo del neumático rojo y su identificación telegráfica se hizo evidente para él que el aparato había sufrido un accidente en el mar y que era casi imposible encontrar los restos de Barberán y Collar, Madariaga volvió desolado a la península. El homenaje que a su paso por La Habana, en el aeródromo de Columbia, le ofreció todo el Cuerpo de Aviación, en formación, rindiendo honores y respeto en su persona, a la aviación española y a los dos héroes desaparecidos le hicieron emocionarse profundamente hasta el punto de no poder articular palabra. A partir de ese momento supo que estaría unido para siempre a la memoria de los dos pilotos. Siempre tuvo en su cabeza regresar a México, donde murieron sus amigos, su familia. Sentía que era el único testigo vivo de un equipo único, el que forjó la leyenda del “Cuatro Vientos”.

La pena profunda por su desaparición estuvo siempre escondida en su corazón castellano. Mada-

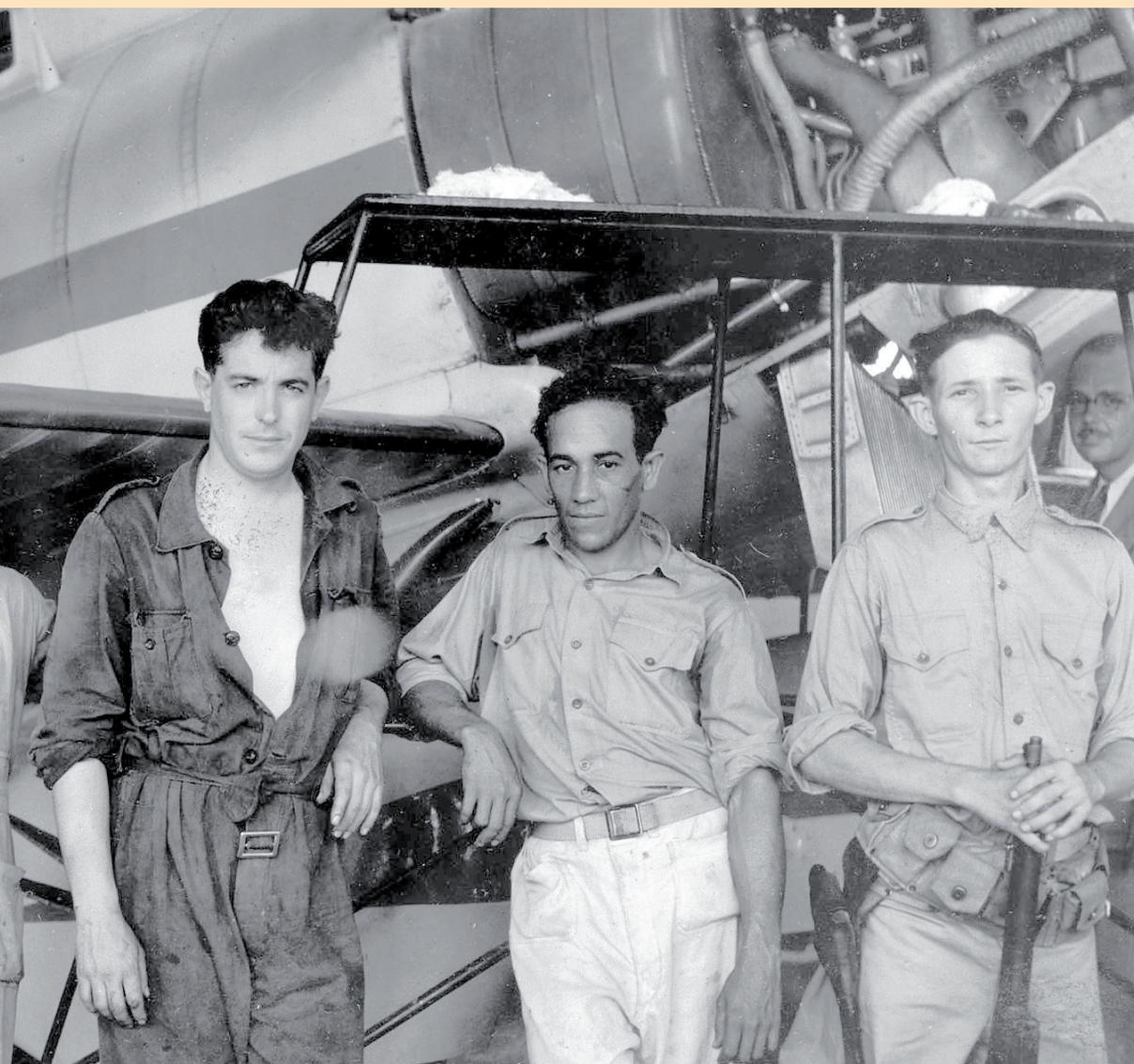


riaga era un hombre callado, serio, un profesional competente, extremadamente responsable y con la valentía de los hombres tranquilos. Su hijo Modesto, cuando le entrevistamos en Buenos Aires, para el libro antes citado, decía que su padre toda su vida sintió aquella pérdida y cómo se había producido: *“Él tenía un cariño especial, una comunión, una identidad muy fuerte se había fraguado entre ellos en los meses que estuvieron trabajando juntos, como un equipo. Mi padre fue el encargado de supervisar la construcción, y las pruebas del aparato. Se conocía hasta el último tornillo. Estaba fascinado literalmente por aquella máquina”*.

Modesto vio muchas veces emocionarse a su progenitor, cuando hablaba de sus dos grandes amigos: *“Siempre me dijo que con Barberán se había perdido un verdadero genio para España. Me contaba que cuando estaban preparando el vuelo, en 1933, Barberán le decía a mi padre que a la hélice le quedaba poco tiempo, porque ya no se le podía sacar mucha más velocidad. El futuro es la propulsión, la cohetería, eso aumentará la velocidad hasta límites que ahora no sospechamos. Lo recordaba cada vez que se publicaban noticias de la carrera espacial”*.

A Modesto Madariaga le sorprendió el estallido de la Guerra Civil una semana antes de irse de vacaciones a San Sebastián con su mujer y su hijo, que acababa de nacer. Cuando acabó la Guerra le condenaron a 30 años. Al final, obtenido el indulto, decidió emigrar con su familia a Argentina y cuando tenía 70 años y se iba a jubilar, quiso cumplir una ilusión largamente planeada. Antes de retirarse a España quiso pasar una larga temporada en México, país que siempre tuvo en el corazón. Allí quería volver al lugar donde habían desaparecido sus dos camaradas y despedirse a su manera. Pero la vida —o mejor dicho, la muerte—, que teje sus redes y sus desenlaces ajena a los deseos de los seres humanos, truncó sus propósitos. Modesto Madariaga murió en Buenos Aires el 4 de junio de 1974, de cáncer hepático. No llegó ni siquiera a ver la muerte del general Francisco Franco, el hermano de Ramón, aquel piloto que él había conocido tan bien y con el que se había jugado varias veces la vida.

Mariano Barberán, Joaquín Collar y Modesto Madariaga, tres hombres que constituyen el factor humano del vuelo del “Cuatro Vientos”: tres nombres para una hazaña y una leyenda. •



El sargento Madariaga posa ante su avión con mecánicos cubanos.