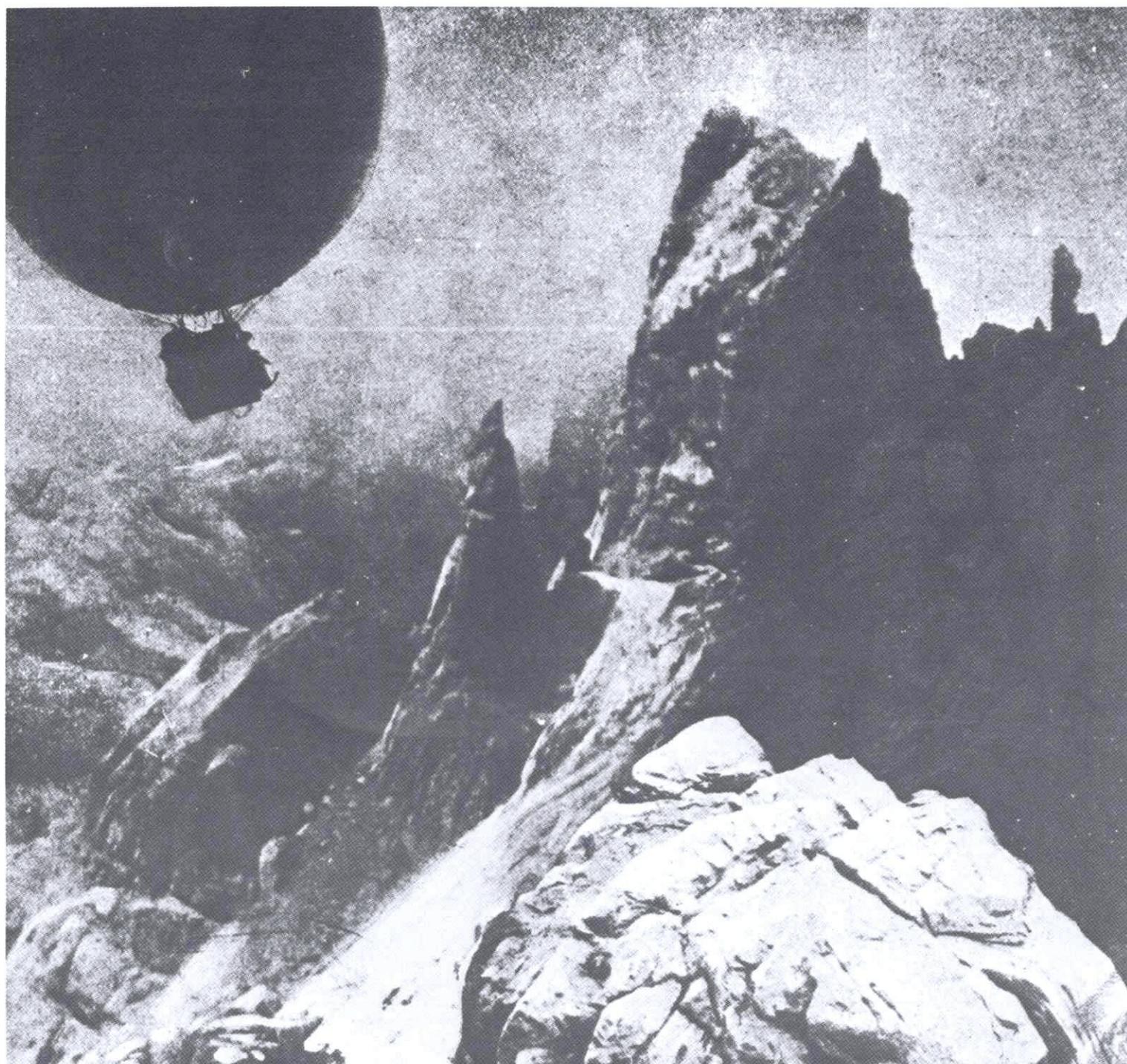


# La primera travesía aérea de los Pirineos

## De PAU a GUADIX en globo

EMILIO HERRERA, Coronel de Aviación





Los comienzos del siglo XX, marcados para los españoles con la desilusión que en ellos dejara el desastre del 98, había generalizado un espíritu prosaico que parecía haber acabado con aquella capacidad para afrontar empresas audaces, que tanto había resaltado en los españoles de los siglos precedentes. No se dudaba del valor de nuestros hombres, sobradamente probado en los combates librados en los últimos territorios ultramarinos de España, pero se pensaba había desaparecido la audacia que siempre había caracterizado a nuestra raza.

Por eso, tal vez, sorprendió más la hazaña de un muchacho de 25 años de edad, cuya posición social le permitía vivir sin complicaciones y con la comodidad y consideraciones que la época otorgaba a las clases privilegiadas, que en una fría tarde de enero de 1906 se elevó en su globo para llevar a cabo algo que nadie aún había hecho: cruzar por el aire la temible barrera de los Pirineos (1).

En la primera decena de aquel enero se había trasladado Jesús Fernández Duro (2), el protagonista de esta proeza, a Pau, llevando consigo su globo esférico, *Cierzo*, de algodón barnizado y 1.600 m<sup>3</sup> de capacidad, adquirido en Francia en cuyo Aero-Club había obtenido el año anterior el título de "piloto de globo".

(1) Aunque en 1875 el globo francés *Saturne* había volado desde Bayona hasta Pamplona, no había cruzado los Pirineos, ya que había seguido la línea de la costa hasta llegar a Guipúzcoa, y solamente había alcanzado la altitud de 960 metros.

(2) Jesús Fernández Duro había nacido en Oviedo en 1880 en el seno de una familia muy relacionada con la industria metalúrgica. Apasionado deportista y dotado de una holgada posición económica, dirigió pronto sus actividades hacia la navegación aérea, obteniendo en el Aero Club de Francia, en 1905, el título de "piloto de globo". El primer aerostato que tuvo fue el *Alcotán*, adquirido en París, y con él realizó ascensiones muy interesantes en distintos lugares de España, y llegó a clasificarse en segundo lugar en el primer *Gran Premio* del Aero Club de Francia, tras un estupendo recorrido de 1.100 kilómetros, entre París y Lineneau, en el que empleó catorce horas.

Su gran afición al deporte aeronáutico le puso en contacto con los oficiales de la Aerostación Militar española, recibiendo de ellos estímulo y ayuda, en especial del teniente coronel Pedro Vives y del teniente Emilio Herrera con quienes llegó a unirle una entrañable amistad.

De la unión de los anhelos y entusiasmo de estos tres hombres excepcionales, nació la idea de crear un organismo que diera impulso y apoyo a las actividades aeronáuticas civiles, lo que dió origen al Real Aero Club de España.

Fernández Duro era bastante más que un valiente deportista y un poeta; era un hombre inteligente, apasionado por la aventura, dotado de espíritu heroico, de un claro don de eficacia, y, sobre todo, ardientemente enamorado de España a quien siempre dedicó su entusiasmo, su inteligencia, su esfuerzo y sus triunfos.

Su prematura muerte, ocasionada por unas prosaicas fiebres tifoideas, el 9 de agosto de 1906, en San Juan de Luz, pocos meses después de su brillante travesía de los Pirineos, cuando estaba a punto de obtener el título de "piloto de aeroplano" que habría sido el núm. 1 de los españoles, privó a España y a la Aeronáutica de un hombre del que podían esperarse numerosos éxitos, pues era ya mucho más que una promesa.

El CIERZO de Jesús Fernández Duro, cruzando la cordillera pirenaica entre las primeras sombras de la noche del 22 de enero de 1906.

El 20 de enero, ya instalado en la capital del departamento de Bajos Pirineos y con el globo situado junto a la fábrica de gas del alumbrado, dio instrucciones para que se empezara a inflar el *Cierzo* tan pronto como en una madrugada se viera a las nubes desfilando hacia el Sur, para poder "soltar" seis horas después —ya que este tiempo se empleaba en el inflado con gas del alumbrado—, poder cruzar los Pirineos con toda la tarde por delante para navegar, y disponer de luz para elegir el terreno de aterrizaje y efectuar éste en las mejores condiciones posibles.

No había sido bueno el tiempo en los últimos días, en los que el cielo había estado cubierto y los chubascos habían sido frecuentes. El 22, a las 6 de la mañana, aunque seguía lloviendo, observó Fernández Duro que las nubes se desplazaban hacia el Sur; a las 8 ya estaba en la fábrica de gas, encontrándose desagradablemente sorprendido al ver que nadie había iniciado las maniobras para el inflado del globo, según él había dispuesto. Inmediatamente adoptó las medidas necesarias, tratando de ganar el tiempo perdido; se puso en contacto telefónico con San Juan de Luz donde le facilitaron la somera información meteorológica de: "*cielo despejado; pocas nubes, pero altas, se dirigen hacia el Sur*", en vista de lo cual ordenó inflar el aerostato.

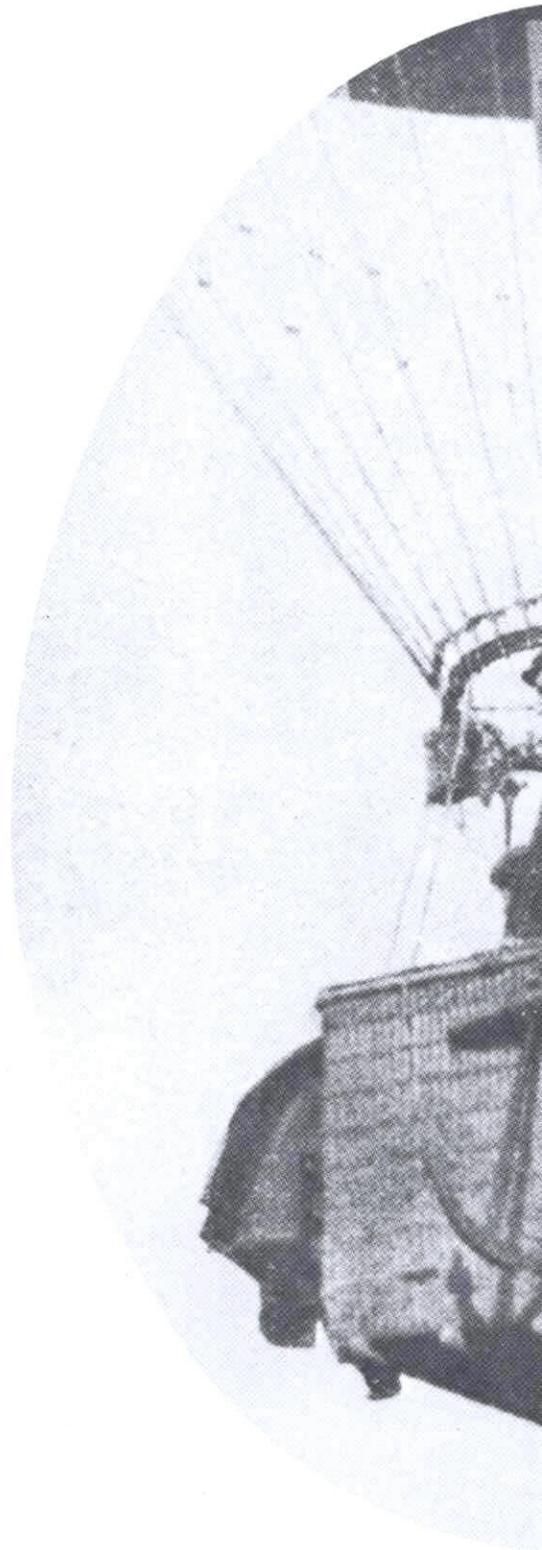
A las 4 de la tarde ya se encontraba el *Cierzo* convenientemente inflado y equipado (3), con una fuerza ascensional de 650 g. por m<sup>3</sup>; se despidió Fernández Duro de los que allí estaban, subió a la barquilla y dio orden de "soltar", ascendiendo suavemente hasta 700 metros de altitud, pero al observar que casi no avanzaba, arrojó algo de lastre, ganando con ellos 300 metros, comenzando entonces a desplazarse hacia el Sur-Suroeste, manteniéndose debajo de las nubes, ya que no quería perder de vista el suelo, pues marchando en dirección casi normal a la cadena montañosa, corría el riesgo de sufrir algún encontronazo.

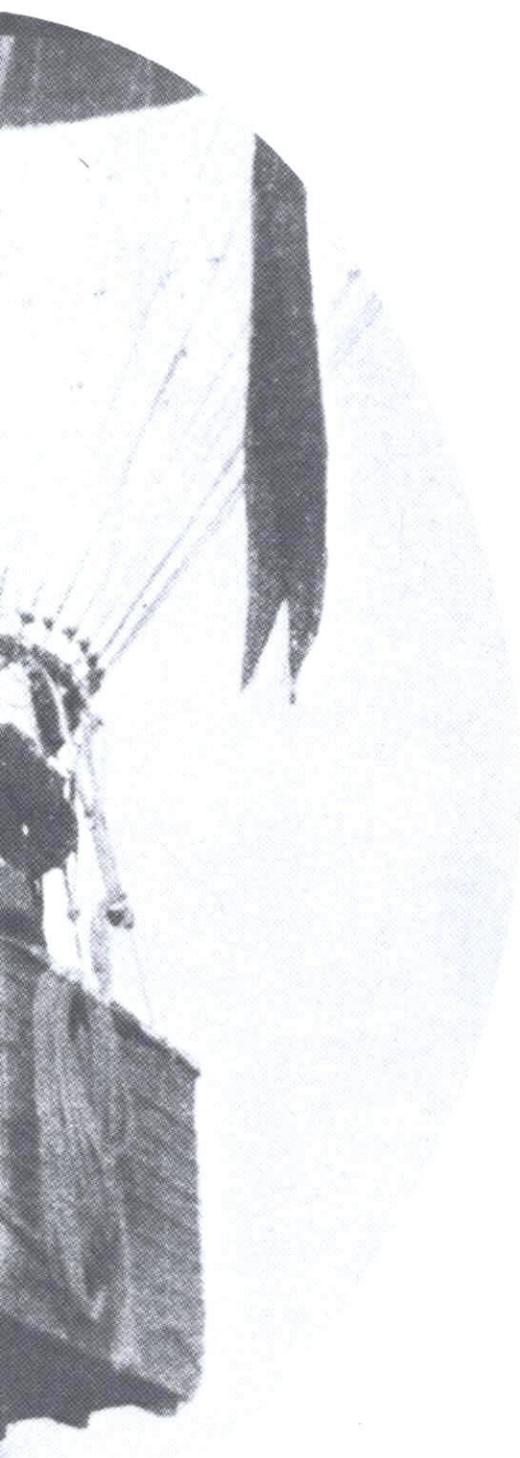
Avanzó al principio con una velocidad de unos 20 kilómetros por hora, disfrutando de un panorama espléndido, ya que dominaba una amplia extensión de terreno que comprendía el valle del Adour, al norte, y el curso del Gave y las ciudades de Pau, Olorón, Tarbes, Argelés y otras menores, que pronto quedaron atrás. El globo tendía a descender, por lo que el aeronauta arrojó más lastre para estabilizarlo; atravesó una nube muy densa, encontrando el equilibrio a 2.100 metros, pero habiendo perdido de vista la tierra.

A las 6 marchaba entre dos capas de nubes; la luz iba desapareciendo, y en aquel momento se percató Fernández Duro de que la lámpara eléctrica, tan necesaria para observar los instrumentos de navegación en la oscuridad de la noche que se iniciaba, no funcionaba. Dejó descender suavemente al globo y, luego de cruzar la capa inferior de nubes, divisó bajo sus pies una gran mancha blanca: estaba sobre los Pirineos. Aún pudo leer las indicaciones de la brújula y comprobar que marchaba hacia el Sur-Suroeste y con buena velocidad. Arrojó más lastre para alcanzar una altitud que pudiera considerarse de seguridad, y se estabilizó a 2.400 metros, viéndose envuelto en nubes y en completa oscuridad; a la luz de un cigarro pudo apenas leer las indicaciones de la brújula, del estatoscopio y del barómetro.

El *Cierzo* sufría desequilibrios muy bruscos; la temperatura era muy baja. A las seis y media quedó finalmente estabilizado el globo a 2.600 metros, altura que Fernández Duro consideró suficiente, ya que superaba la del pico de Anie (2.504 metros), y pensaba el aeronauta que los 2.670 del Visaurín le quedarían a la derecha de su ruta. En la lucha para evitar que el aerostato descendiera, iba reduciéndose la reserva de lastre de una forma preocupante. De pronto, unas vibraciones de la barquilla indicaron al piloto que la cuerda-guía pendiente del globo, de 80 metros de longitud, tocaba de salto en salto la tierra y, sin embargo, tan espesas eran las nubes que Fernández Duro pese a su constante vigilancia, no se había apercibido de tan peligrosa vecindad. Se disponía a largar lastre con rapidez, cuando sufrió una brusca sacudida que le hizo tambalearse en la barquilla: la cuerda-guía se había enganchado en algún

(3) El equipo del *Cierzo* estaba compuesto, además de por 30 sacos de lastre de 10 kilos cada uno, por un ancla, cuerda-freno de 80 metros de longitud, lámpara eléctrica, brújula, barómetro aneroide, estatoscopio "Rojas", bocina, mapa general de España de *Justus Perthes*, guía de ferrocarriles, lápiz y papel, manta de viaje y merienda consistente en algunos emparedados de queso y de jamón, una cantimplora con vino y un termo con café (el termo, invento muy reciente a la sazón, era empleado por Fernández Duro por vez primera).





obstáculo. El piloto arrojó dos sacos completos, y se disponía a cortar la cuerda, cuando el globo se abatió contra la ladera, y la barquilla chocó contra la nieve levantando una gran polvareda; por fortuna, una fuerte y repentina ráfaga de viento que sopló en aquel momento, cogió al globo aligerado y, desprendiéndole bruscamente del obstáculo, le remontó bamboleando al piloto en la barquilla, y ello sin perder la cuerda-freno que tan valiosa habría de resultar en la larga noche que apenas se iniciaba.

A las 7, cuando iban trascurridas tres horas desde la salida de Pau, las nubes desaparecieron como por encanto, y a la vista del aeronauta quedó un cielo lleno de estrellas en el que se veían tantas y de tan intenso fulgor como no parecía posible pudiera percibirse ni en la purísima atmósfera de aquellas regiones. La espléndida constelación de Orión brillaba en el horizonte y, más al Sudeste, Sirius, la más hermosa estrella del firmamento, destacaba especialmente reavivada su luz para con ella guiar al bravo aeronauta español. Bajo los pies de éste, las luces de los pueblos situados en las estribaciones meridionales de la cordillera, le indicaron que el peligro mayor estaba ya superado, y la *Copa de los Pirineos* prácticamente ganada.

Ahora convenía continuar el vuelo para alcanzar una distancia considerable y evitar el riesgo de que algún competidor pudiera arrebatarle el preciado trofeo (4), y esto decidió Fernández Duro, venciendo la tentación de "descolgarse" junto a alguno de aquellos pueblucos en los que aún habría gentes despiertas, calor y camas; el aeronauta sentía frío, mucho frío, y empezaba a tener sueño. El termómetro marcaba 18 grados bajo cero, temperatura tremenda para quien únicamente tenía sus ropas de abrigo y una manta de viaje como defensa contra el gélido ambiente que le envolvía.

Un núcleo mayor de luces allá abajo, algo a la izquierda de su ruta, le indicó que pasaba cerca de Jaca; de nuevo hubo el piloto de sobreponer su espíritu a la debilidad de su carne que quería acabar allí el *raid*, terminando así con el tormento del frío que atenazaba su cuerpo, pero la verificación de que la dirección que llevaba —rumbo Suroeste— era buena, le decidió a seguir. Las oscilaciones que el globo había sufrido hasta aquel momento le habían forzado a gastar tanto lastre, que a las 8, cuando únicamente llevaba cuatro horas de vuelo, solamente le quedaban 12 sacos de los 30 con que había despegado de Pau.

Acababa de alcanzar 4.000 metros de altitud, cuando el corazón le dio un vuelco al sentir un insólito y muy fuerte ruido, como de algo que se rasgara; en la soledad y silencio de la noche, y a aquella altura, cualquier ruido inesperado sorprende y asusta. Fernández Duro, no obstante, no perdió la serenidad, tranquilizándose hasta cierto punto al verificar por el estatoscopio, que no solamente seguía ascendiendo, sino que lo hacía con mayor velocidad. Más tarde, ya en el suelo, comprendió que el estrépito se había debido a la dilatación del globo con la altura, que había roto la capa de hielo que se había ido formando y que lo cubría con un espesor de más de 3 milímetros, y la consecuente pérdida de peso había hecho ganar al aerostato velocidad ascensional.

Para no quedarse aterido por el intenso frío del que ni los abrigos ni la manta bastaban para protegerle, el aeronauta, sujetándose al anillo de suspensión, realizó una serie de flexiones tratando de entrar en calor, pero pronto hubo de desistir ante la fatiga que en el enrarecido aire de aquella altitud le ocasionaba el ejercicio.

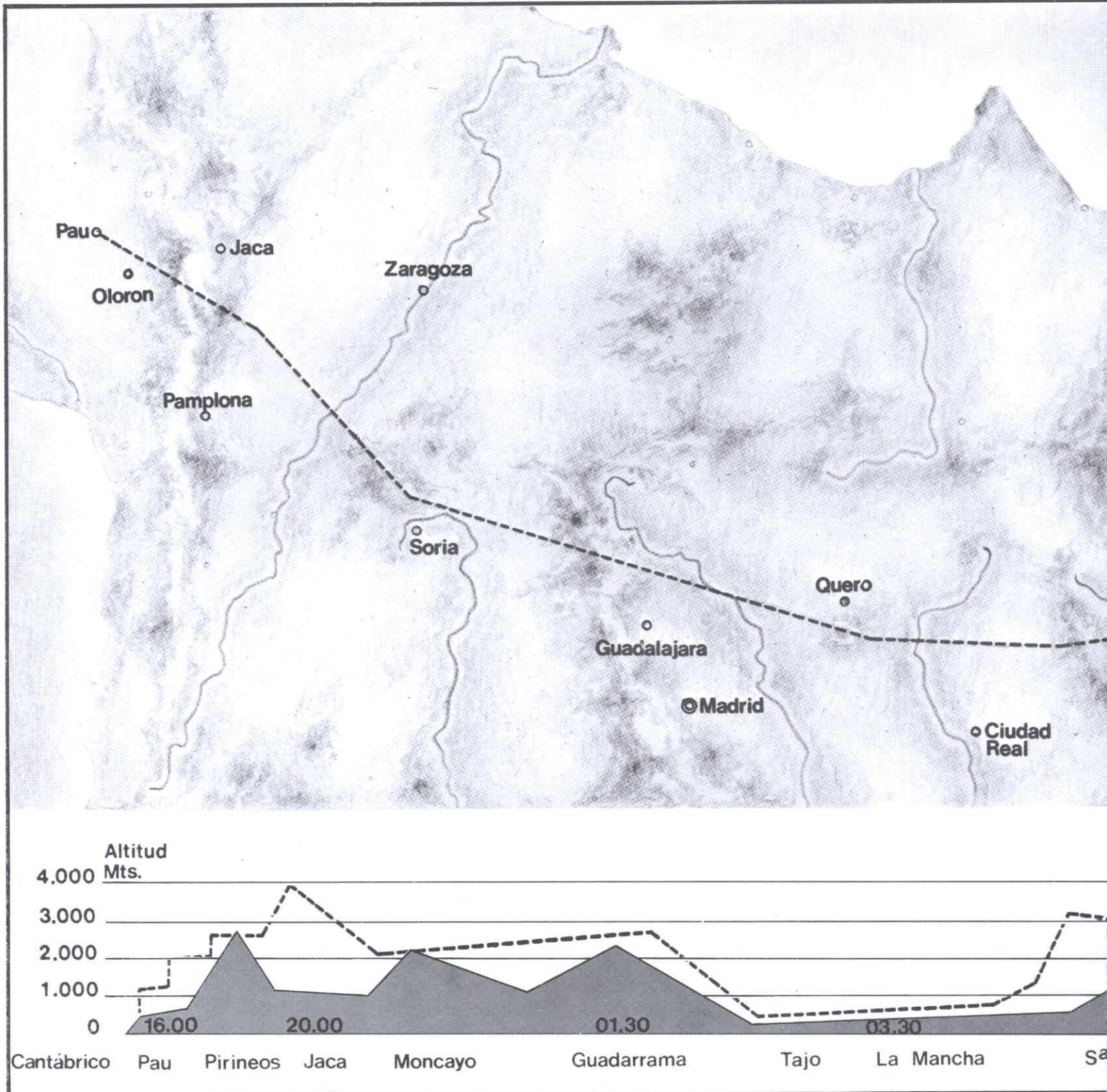
La dirección que seguía era buena, algo más hacia el Sur que hasta entonces; eran las 11 de la noche, y desde las 8 no había gastado lastre. Comenzó un ligero descenso del globo, y el piloto lo dejó irse acercando a tierra; marcando el barómetro poco más de 2.000 metros, la cuerda-guía tocó el suelo, deduciendo de ello Fernández Duro que se encontraba sobre la sierra Cebollera o Sobre el Moncayo —realmente sobrevolaba la ladera oriental de este último—; al pretender largar lastre para ganar altura, se encontró con que la arena, húmeda, se había convertido en un bloque en los sacos, por lo que

(4) El reglamento de la *Copa de los Pirineos*, creada en 1904 por Henri Deutsch de la Meurthe, prescribía que si en el plazo de quince días a partir de aquel en que por primera vez fuera cruzada la cordillera pirenaica por el aire, un segundo aeronauta lograba también atravesarla, el premio sería para aquel de los dos que hubiera cubierto una distancia mayor.

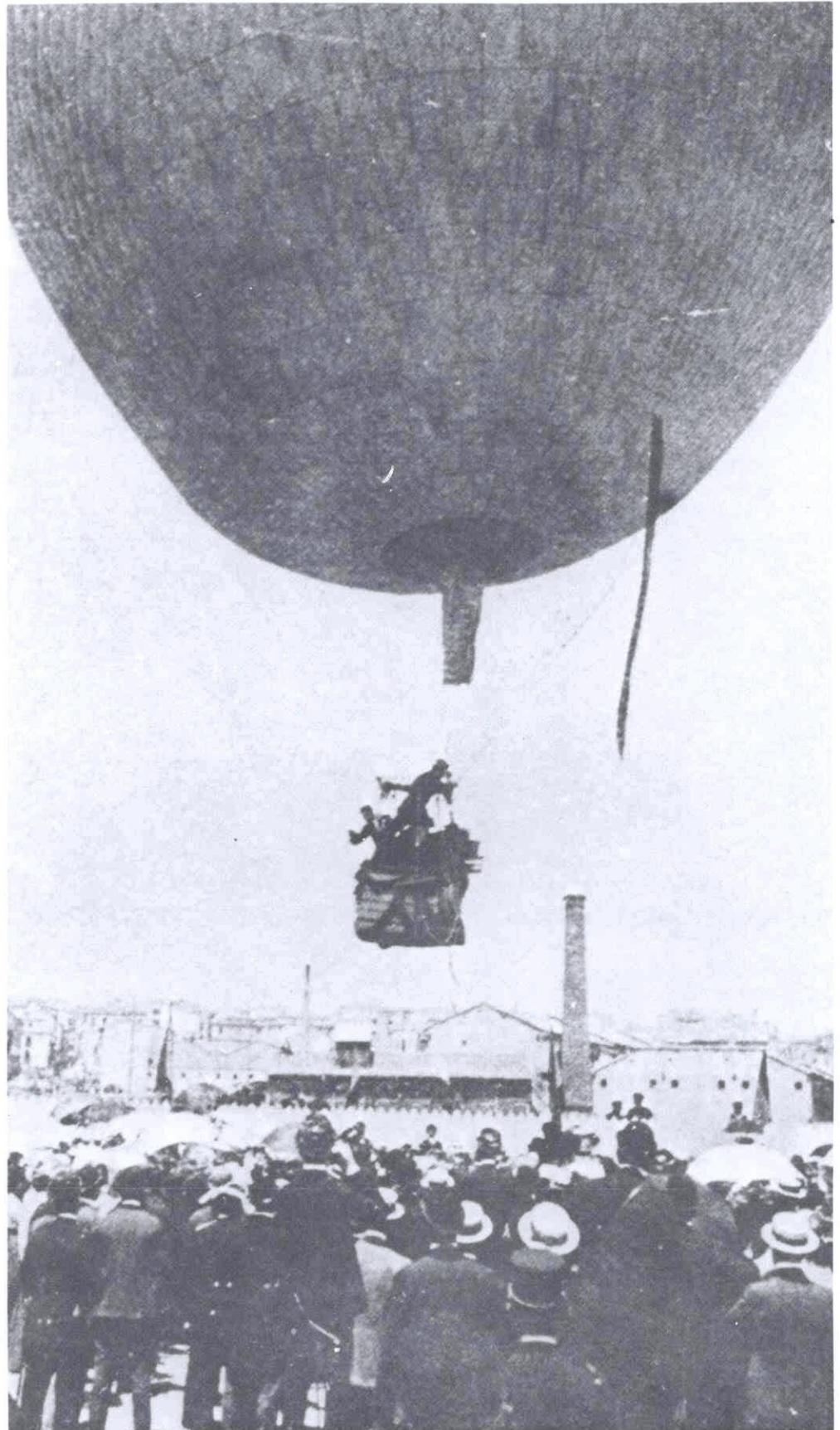
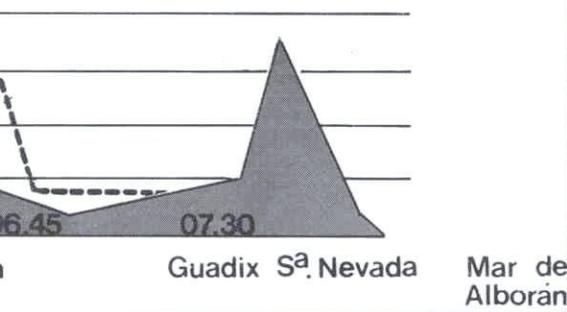
hubo de sacrificar uno entero. El frío causante de aquella dificultad, también había dado consistencia de tabla a los emparedados que llevaba para la cena, que apenas pudo consumir, ya que no pudo ayudarse con el vino de la cantimplora, también solidificado, y el café del termo se acabó pronto.

A la una y media de la madrugada del día 23, una extensa claridad que se presentó en el suelo a la derecha de su marcha, le señaló la presencia de una gran ciudad que no podía ser otra que Madrid, lo que indicó al aeronauta que había superado el difícil obstáculo de la sierra de Guadarrama y que llevaba una velocidad que le haría llegar al Mediterráneo antes de hacerse de

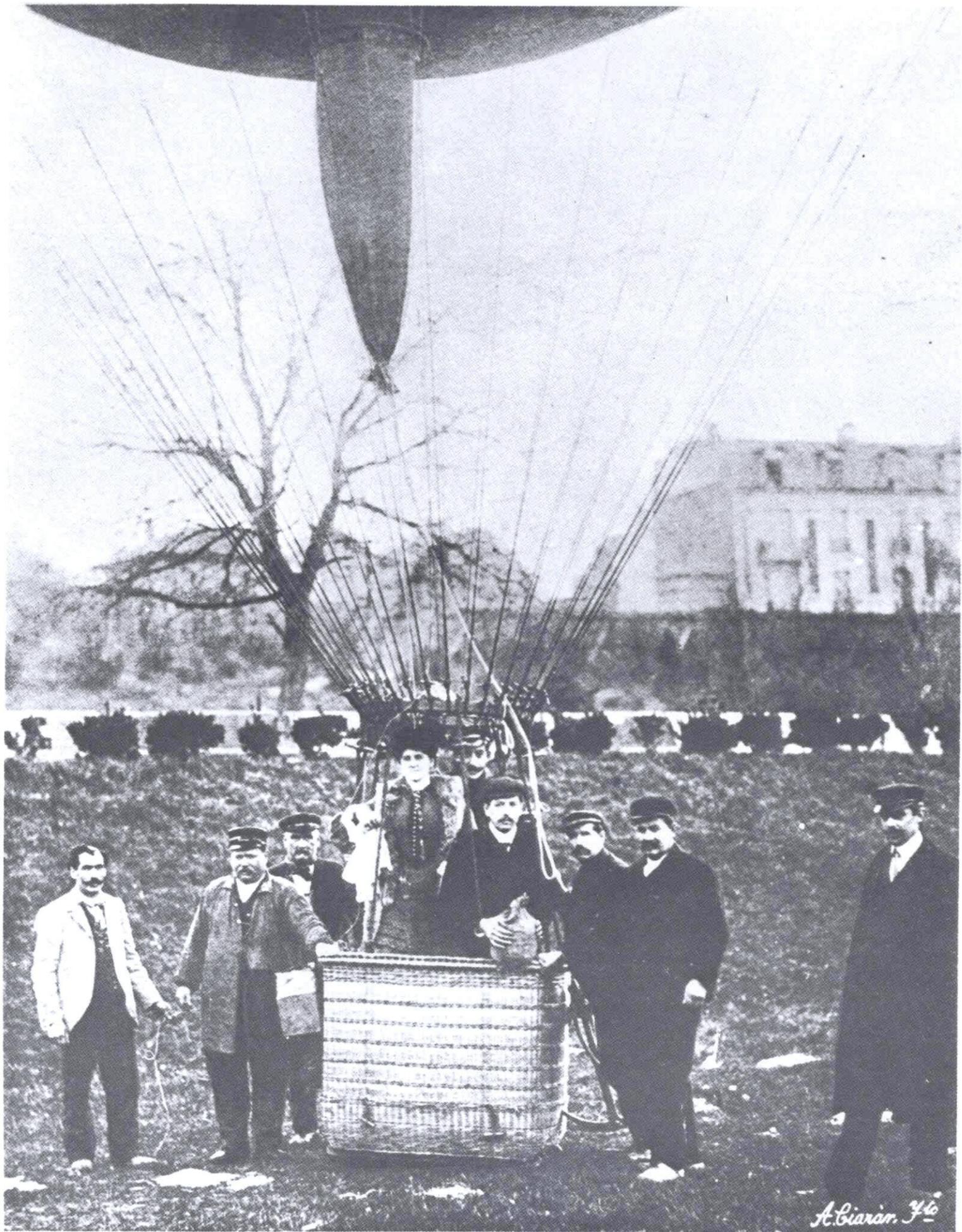
Ruta y perfil del viaje de Fernández Duro en el CIERZO. Toda una aventura.



Ascensión de Kindelán y Fernández Duro desde el Parque del Aero-Club de España.



día, circunstancia poco tranquilizadora, ya que le forzaría a efectuar un aterrizaje en la oscuridad para no internarse en el mar. Dejó al globo perder altura y tocó la bocina, comprobando que se encontraba cerca de tierra, dado el poco tiempo que tardó en llegarle el eco. Una brusca oscilación del aerostato le indicó que la larga sombra normal a su marcha, que en la oscuridad destacaba en el suelo, era el río Tajo, y se propuso seguir a lo largo de la llanura manchega, arrastrando la cuerda-freno, circunstancia que podría verificar por las vibraciones transmitidas por ésta a la barquilla.



Los aeronáutas Fernández Duro y Bachelaird, junto con la señora Caplet, en el Aero-Club de París antes de una ascensión.

A la sola luz de las estrellas pudo apreciar que llevaba una velocidad de unos 20 kilómetros por hora, con un rumbo cada vez más hacia el Sur. Sobre las 3 vió reflejarse las estrellas en una mancha negra en el suelo, que supuso era la laguna de Taray, en Quero, en la que la cuerda-guía, al chapotear en el agua, despertó a una bandada de patos que se levantan con gran ruido de aletazos y espantados graznidos. Poco después la cuerda tropezó en una casa, y tejas, alero y chimenea se fueron al suelo con escandaloso estrépito. No son imaginables las extrañas conclusiones a que llegarían los estupefactos habitantes de la casa, bruscamente despertados por aquel derrumbarse de parte del tejado, sin poder ni sospechar la causa, ya que, por pronto que salieran a averiguar lo que había ocurrido, el globo se habría perdido en la negrura de la noche.

Arrojó lastre Fernández Duro para no correr el riesgo de que la cuerda-freno se enganchara en alguna posible línea telegráfica, ascendiendo y atravesando una capa de nubes, continuando el vuelo, siempre hacia el Sur, a altitudes comprendidas entre 2.000 y 4.000 metros.

Es difícil ponerse en el lugar del joven aeronauta, cruzando España de Norte a Sur, solo en la estrecha barquilla de su globo, envuelto en el tremendo silencio y en la tenebrosa oscuridad de la noche, aterido de frío, sabiendo que por debajo de él desfilaban ríos, montes, llanuras y pueblos que no podía ver y todo lo más, intuía. Las horas hubieron de hacerse eternas, y es de suponer que las llenaría tratando de ver el suelo para conocer la dirección en que el viento le llevaba, observando sus instrumentos, estabilizando el globo contanto con avaricia los puñados de lastre que le quedaban, y pensando, pensando mucho y, sobre todo, soñando.

A las siete menos cuarto, ya iniciándose una levísima línea de claridad por Oriente, temiendo la proximidad de la costa, acudió por primera vez a la válvula, para descender. Dedujo que se hallaba sobre una montaña y tocó la bocina que tardó dos segundos en repercutir, señal de que se encontraba a 300 metros de altura, y siendo su altitud de 1.700, según indicaba el barómetro, dedujo se hallaba en las primeras estribaciones de Sierra Nevada. Había llegado el momento de tomar tierra para evitar el riesgo de caer en el mar de Alborán o, aun peor, en el poco hospitalario Marruecos.

Se trataba de encontrar el lugar adecuado para posarse; por fortuna empezaba a alborear, el viento había caído mucho, y a la incipiente luz crepuscular percibió, al aproximarse al suelo, una limpia ladera de suave declive, cubierta de hierba, sobre la que se deslizaba suavemente la cuerda-freno. Voceó y tocó la bocina confiando en que algún campesino madrugador le oyera, y una voz humana le dijera donde se encontraba; y, en efecto: aunque muy sorprendido y no menos asustado en un primer momento, le respondió un carretero que le informó de que se encontraba a 7 kilómetros de Guadix, en la provincia de Granada, ofreciéndole al tiempo su ayuda y poniendo el carro a su disposición.

Abrió Fernández Duro totalmente la válvula del globo, y luego de deslizarse blandamente la barquilla por la ligera pendiente ascendente, quedó parado y sujeto el aerostato, sin necesidad de proceder al "desgarre", ya que el viento era prácticamente nulo. El carretero que tan oportunamente se encontraba en el lugar de aterrizaje, ayudó muy eficazmente al aerostero a recoger el globo, siendo generosamente gratificado por aquél.

Había terminado el *raid*; eran las siete y media de la mañana del 23 de enero de 1906. El vuelo había durado catorce horas y media, y en ellas había recorrido el *Cierzo* 704 kilómetros, habiendo alcanzado una altitud máxima de 4.200 metros. Jesús Fernández Duro, el joven aeronauta español, acababa de ganar la primera *Copa de los Pirineos*, creada el año anterior por el magnate francés de la industria del petróleo, y generoso mecenas del deporte aeronáutico, Henri Deutsch de la Meurthe.

