

Los otros protagonistas

JOSÉ SÁNCHEZ MÉNDEZ

General de Aviación

LUIS ENRIQUE RAMOS GUADALUPE

MODESTO DE MADARIAGA ALMENDROS

Modersto de Madariaga Almendros y Uriarte Serrano, nació en Corral de Almaguer, provincia de Toledo, el 12 de enero de 1904. Sus padres fueron Lorenzo de Madariaga, natural de dicha villa, de 43 años y Polonia Almendros, de 38, nacida también en Corral de Almaguer. Madariaga sería el mayor de una familia de cuatro hermanos y se quedó huérfano muy joven. En el Acta de Clasificación de Mozos de reemplazo de 1925 de Corral de Almaguer, consta que *"se encuentra en filas como voluntario en el Regimiento de Aerostación"*, constando su residencia en el Aeródromo de Cuatro Vientos. Tras la muerte de su padre se trasladó a Madrid junto con su madre y hermanos y estudió en el colegio de las Escuelas Pías de San Antón. Antes de su ingreso en filas, a los 14 años, trabajó como Ajustador en Reparaciones de máquinas de imprenta durante tres años en unos talleres, situados en la Calle Castelló número 5 de Madrid y posteriormente lo hizo también como Ajustador durante 28 meses en el Centro Electrotécnico y de Comunicaciones, también situado en Madrid.

Ingresa en el Servicio Militar el 1 de julio de 1924, como alumno Mecánico, concediéndosele el título de Mecánico de Aviación el 1 de mayo de 1925, estando prevista su fecha de licenciamiento el 5 de julio de 1928. El 1 de mayo de 1925, fue destinado al Fokker número 13, a las órdenes del comandante Rafael Llorente, para pasar el 1 de agosto a prestar sus servicios a la Primera Escuadrilla del Grupo de Caza de Newport, que mandaba el comandante Ferreiro. Pocos días después, el 23 en agosto, fue destinado a la Base de Hidros de Atalayón, en Melilla, a las órdenes del comandante Ramón Franco, como mecánico de los *Savoia*. Durante las operaciones del Desembarco de Alhucemas voló en un *Savoia* con el teniente coronel Kindelán y el capitán Ignacio Jiménez Martín. Modesto de Madariaga continuó en la misma unidad a las órdenes del capitán Niceto Rubio hasta junio de 1926, volando en más de 200 misiones de ataque y reconocimiento y 460 horas de vuelo, durante las operaciones

militares llevadas a cabo en Marruecos.

Por su gran profesionalidad y capacidad técnicas, fue seleccionado para formar parte de la *"Patrulla Atlántida"*, integrada por tres hidroaviones *Dornier Wal*, que volaron en diferentes etapas desde Melilla hasta la entonces colonia española en Guinea Ecuatorial. La Patrulla estaba mandada por el comandante Rafael Llorente Sola e inició el vuelo el día de la Patrona de la Aviación, la Virgen de Loreto, el 10 de diciembre de 1926, para regresar a Melilla el 26 de febrero del año siguiente. Madariaga formaba parte de la tripulación del tercer *Dornier*, bautizado con el nombre *"Andalucía"* junto a dos aviadores muy conocidos para él, los capitanes Niceto Rubio y Jiménez Martín.

En el documento titulado *"Excursión aérea a la Guinea Española, impresiones de un expedicionario"*, el fotógrafo de la expedición, capitán Cipriano Grande Fernández Bazán, que volaba en el *Dornier "Cataluña"* definía así a Modesto Madariaga: *"Cuando tenía 21 años y cumplimentando una misión de bombardeo entre Sidi-Dris y Afrau, en un hidroavión Dornier, pilotado por el capitán José Gomá, uno de los tubos de aceite se partió. Las condiciones meteorológicas eran francamente desfavorables para realizar un amerizaje en el Mediterráneo abierto, al estar soplando un viento de levante fortísimo y no existir ningún abrigo en la costa que permitiera un cierto resguardo. El intentar alcanzar la Base de El Atalayón con la pérdida de aceite y la distancia existente, tampoco era posible, porque los motores sin este lubricante no podían soportar mucho tiempo las revoluciones necesarias para el vuelo. Entonces Madariaga, con grave exposición de su vida, saltó decidido fuera de la barquilla del Dornier, situándose bajo los motores para con una lata de repuesto hacerles llegar el aceite necesario. La operación, de por sí muy peligrosa, lo era más por el mal tiempo, en el que las potentes rachas de viento y las fuertes turbulencias, además de dificultar el equilibrio, le producían serias quemaduras como consecuencia de las salpicaduras del aceite hirviendo que recibía, a pesar de las cuales soportó*



El avión en el hangar en La Habana.
(Foto: E. Arremberg).



estoicamente el tiempo necesario para llegar a amerizar a su Base de El Atalayón”.

EL INTENTO DE DAR LA VUELTA AL MUNDO CON RAMÓN FRANCO

El éxito del vuelo a Sudamérica con el “*Plus Ultra*” en 1926, llevó a Ramón Franco a intentar dar la vuelta al mundo con un nuevo *Dornier* de cuatro motores, al que bautizó con el nombre de “*Numancia*”. Para ello eligió como tripulantes a Eduardo González-Gallarza, Julio Ruiz de Alda y como mecánico a Pablo Rada. El despegue se efectuó desde la Bahía de Cádiz el 1 de agosto de 1929, pero a la media hora de vuelo se pararon los motores traseros, por lo que se tuvo que anular la pretendida vuelta. Pero Ramón Franco no se arrugaba fácilmente y efectuaría un nuevo intento, esta vez con un *Dornier* bimotor clásico y con los mismos tripulantes, si bien sustituyendo al mecánico Rada por Modesto de Madariaga. Este que había sido ascendido a sargento en septiembre de 1928, no dudó ni un momento en aceptar la petición y el 25 de enero de 1929 elevó instancia en súplica al Jefe Superior de Aeronáutica solicitando la autorización correspondiente. Junto con Ramón Franco, en febrero y marzo de 1929 estuvo en las instalaciones que la firma Dornier tenía en la localidad italiana de Marina di Pisa, con el fin de supervisar la adquisición por la Aeronáutica Militar de dos *Dornier Wal*, a los que se asignó los números W-14 (con motores *Júpiter*) y el W-15 (con motores *Hispano Suiza* de 600 C.V.)

Madariaga que estaba teniendo a su cargo en la Base de Los Alcázares el mantenimiento del recuperado “*Numancia*”, se hizo cargo del Dornier-16 tan pronto como se recibió en mayo de 1929. El 21 de junio se emprendería el vuelo pero una fuerte tormenta y una avería en una tubería de combustible les obliga a amerizar cerca de las Islas Azores, permaneciendo en situación de desaparecidos hasta el día 29, fecha en que los localiza y rescata el portaviones británico “*Eagle*”. Madariaga tuvo que recibir asistencia médica a bordo para curar la herida que se había hecho en la cabeza antes del despegue y que requirió seis puntos de sutura.

EL VUELO DEL “CUATRO VIENTOS”

Modesto de Madariaga venía recibiendo de sus superiores en sus calificaciones mensuales continuamente Muy Bueno y Excelente, por lo que eran solicitados sus servicios por los mejores pilotos de la Aviación Militar. No es de extrañar, que en unas maniobras hispano-italianas que tuvieron lugar en el Mediterráneo, volase como mecánico a las órdenes de un antiguo Jefe suyo, el Capitán Ignacio Jiménez Martín, en el ya entonces famoso Breguet Superbidon “*Jesús del Gran Poder*”. Sus buenas calificaciones y experiencia hicieron que en diciembre de ese mismo año fuera destinado al Laboratorio de la Jefatura de Aviación de Getafe.

Cuando el capitán Mariano Barberán estaba preparando su vuelo a Cuba y México en 1932, solicitó formalmente por escrito al Jefe de la Aviación Militar que el sargento Modesto de Madariaga, fue-

se destinado a sus órdenes directas para la preparación del "raid". Barberán quería que "el mecánico que se ha de encargar del Breguet Superbidón, que se está fabricando en Construcciones Aeronáuticas, empiece a conocerlo durante su construcción y a trabajar con el avión donde han de realizarse los vuelos de entrenamiento". El capitán Mariano Barberán había recibido la sugerencia de incorporar a Modesto de Madariaga por parte del teniente Joaquín Collar, pero sería la opinión de Ramón Franco la que más le influyó, cuando le habló de "las excelentes cualidades de aquel joven callado, como él, pero gran conocedor de los motores de aviación del momento, de su valor a toda prueba y de su gran pericia y dedicación". El Jefe de Aviación, Ángel Pastor, por orden de la Jefatura de Aviación el 11 de noviembre de 1932, dispuso que Madariaga, que "está destinado en Servicios Técnico y agregado a la Escuadrilla de la Oficina de Mando, cesa en esta comisión y queda, sin ser baja en su destino de plantilla, a las órdenes del capitán Mariano Barberán".

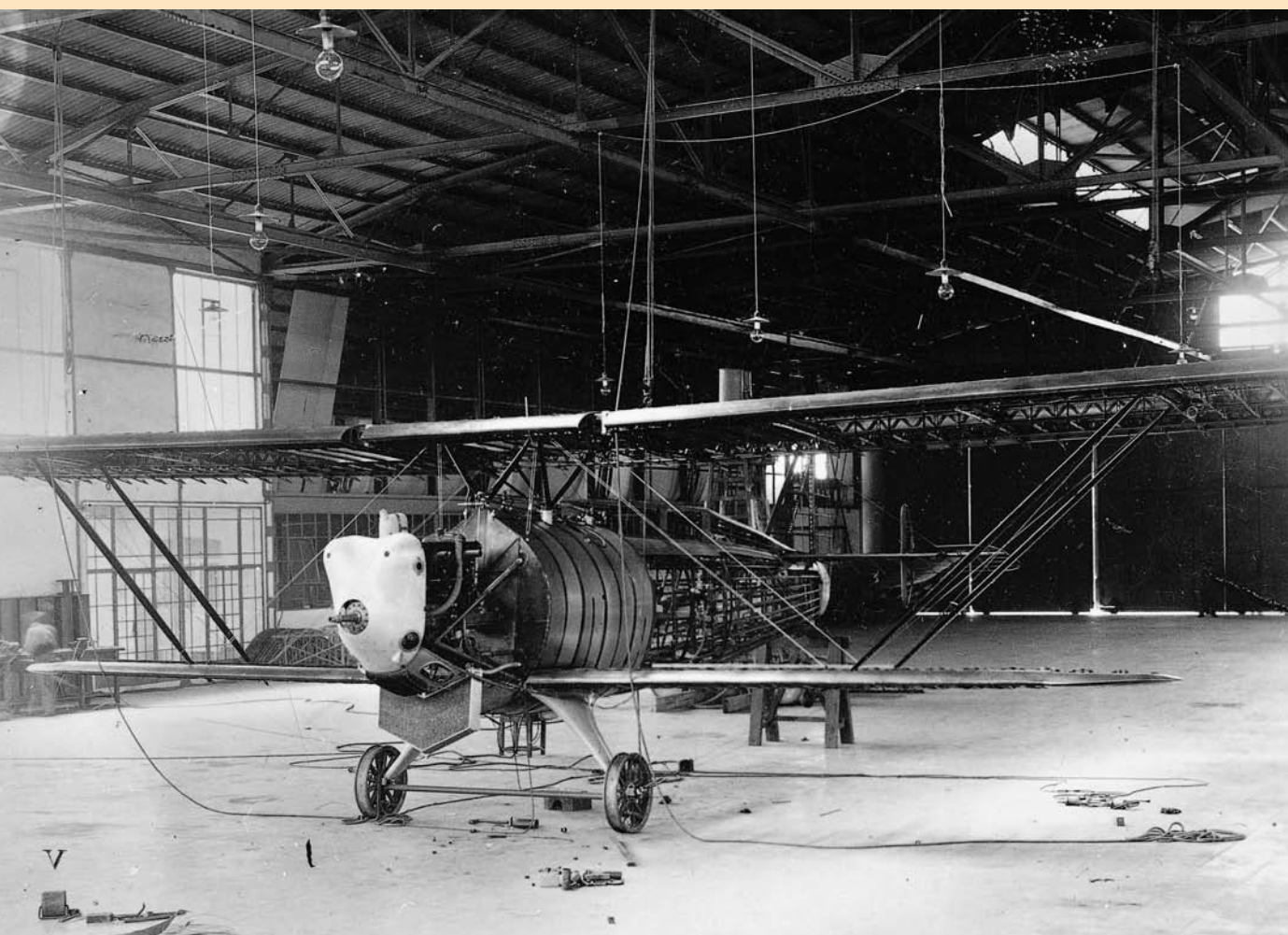
Construcción del "Cuatro Vientos".

Después del director de la fábrica de Construcciones Aeronáuticas de Getafe, Luis Sousa Peco y de Aguilera Cullel, ingenieros responsables de la fabri-

cación del *Breguet Superbidón Gran Raid*, el sargento mecánico era quien mejor conocía el avión, revisando y repasando todos sus componentes hasta el último tornillo durante toda la fase de su construcción e incluso viajó hasta Barcelona para supervisar la fabricación del motor Hispano Suiza, que sería la planta motriz del aparato.

El 27 de mayo de 1933, los dos tripulantes del "Cuatro Vientos", el capitán Mariano Barberán y el teniente Joaquín Collar, despidieron en la estación de ferrocarril del Norte, de Madrid, a Modesto Madariaga, pues partía para Vigo, de donde al día siguiente debía emprender viaje a Cuba en el vapor "La Habana". Llevaba consigo dos cajas de material de repuestos del avión y un aparato especial de aire comprimido para su puesta en marcha. El 6 de junio Madariaga telegrafiaba a Barberán comunicándole que había llegado sin novedad.

Tan pronto como el mecánico tuvo confirmación que el "Cuatro Vientos" acababa de aterrizar en Camagüey el día 11, a primera hora de la tarde, se aprestó, junto con el capitán Francisco Vives, considerado como un agregado militar no oficial en Cuba, para dirigirse a dicha ciudad, puesto que tenía



que llevar el equipo de aire comprimido. Madariaga realizó el vuelo en un avión militar cubano, llegando a Camagüey a medianoche, donde enseguida revisó a fondo el avión y tras comprobar que estaba en perfectas condiciones, le suministró el aceite y el combustible necesarios para el vuelo a la capital de Cuba. Pocos días después, el 17 de junio, Madariaga se trasladaba al aeródromo Columbia de La Habana, para revisar el “Cuatro Vientos”, detectando una fuga de combustible en el depósito central, procediendo a repararla con otros compañeros mecánicos cubanos, tras una cuidadosa inspección y estudio de la avería. Pero este gran mecánico, permanecería preocupado por dicha fuga de combustible hasta el mismo momento del despegue del avión rumbo a México. Madariaga hubiera querido volar junto a sus dos compañeros a bordo del “Cuatro Vientos”, pero Mariano Barberán le persuadió, haciéndole ver la incomodidad y dificultad de viajar los dos en el asiento posterior y convenciéndole que debía llevar el equipaje de los tres, los obsequios y regalos recibidos, los repuestos del avión y el equipo de aire comprimido.

El 20 de junio de 1933, cuatro horas después del despegue del “Cuatro Vientos”, Madariaga partió en vuelo regular de la Pan Am y aterrizaba en el aeródromo de la capital de México a media tarde, pero conociendo ya que no había noticias del paradero del avión ni de sus compañeros. Posteriormente se confirmaría que el avión había desaparecido. Durante varios días, Madariaga participaría en la búsqueda del avión y de los dos pilotos, por tierra y aire, uniéndose al Ejército mexicano, que estaba realizando un enorme despliegue por las posibles rutas que el avión podría haber seguido. Como es conocido, el único resto del “Cuatro Vientos” encontrado hasta la fecha, fue una cámara de aire de color rojo fabricada en 1932 en Barcelona, por la factoría Pirelli. Estaba pintada de ese color porque los aviadores españoles derribados o con emergencias durante la Campaña de Marruecos, los utilizaban como salvavidas y podían ser localizados desde lejos. Cuando Madariaga lo tuvo en sus manos, reconoció que él mismo lo había atado en La Habana debajo del asiento de los pilotos y con doble nudo, por lo que consideraba que solamente Barberán y Collar podían haberlo desatado antes de desaparecer en el mar en medio de la tormenta.

Varias semanas después del 20 de junio de 1933, Modesto Madariaga regresó a España y pasó a prestar sus servicios en la Escuadrilla de Experimentación en Vuelo del aeródromo de Cuatro Vientos, a las órdenes del capitán Senén Ordiales González, prestigioso aviador premiado con la Cruz Laureada de San Fernando por su actuación en África. A Madariaga se le asignó el cometido de la puesta a punto de los motores de los aeroplanos de la Unidad.

Al estallar la Guerra Civil, tanto él como su madre y hermanos fueron objeto de persecución, te-



Mausoleo de los jesuitas donde reposan los restos de Mariano Gutiérrez-Lanza.

niendo que ocultarse y cambiando de domicilio, y su hermano Dimas, que era diputado por Toledo por el partido conservador, CEDA de Gil Robles, fue asesinado pocos días después por milicianos republicanos. Las graves circunstancias por las que pasaba su familia, carentes de dinero y víveres para subsistir, le llevaron a cambiar de postura, tal como consta en la sentencia del Consejo de guerra de 26 de agosto de 1939, por lo que se le condenaba a treinta años de reclusión mayor, pasando a cumplir la pena en la Prisión y Talleres Penitenciarios de Alcalá de Henares. En febrero de 1940, la Comisión de Examen de Penas, teniendo en cuenta que no había cometido delito de sangre alguno y las circunstancias especiales que le llevaron a militar en el lado republicano, revisó la sentencia y la redujo a catorce años, ocho meses y un día. En julio de 1942, su madre doña Apolonia Almendros, de 82 años, elevó instancia al ministro del Aire solicitando el indulto para su hijo, quien obtuvo la libertad atenuada en 1943, fijando Madariaga su residencia en la localidad de Lasarte (Guipúzcoa).

En 1948, este gran mecánico de nuestra Aviación, recibió de Buenos Aires una oferta de trabajo de Ramón Arrúe Bengoechea para que prestase sus servicios en la factoría que tenía en la localidad argentina de Berasategui, por lo cual solicitaba autorización para salir de España, la cual le sería concedida. En Argentina trabajó en varias empresas durante 26 años y cuando planeaba retirarse y volver a España con su familia, moriría en Buenos Aires el 4 de junio de 1974 a los 70 años de edad.

MARIANO GUTIÉRREZ LANZA: LA INFORMACION METEOROLOGICA DESDE CUBA

Es conocido que España y Cuba comparten una historia plurisecular, delineada por felices encuentros e inevitables desencuentros que han ido labrando el camino por el que andamos hace más de medio milenio, y en cuyas encrucijadas también se han conectado la ciencia y la tecnología.

De manera parecida, meteorología y aeronáutica presentan numerosos puntos de contacto en el terreno de las ciencias aplicadas. La mejor comprensión de los procesos meteorológicos resultó indispensable para el desarrollo de la aviación y el trazado de sus rutas. En compensación, las aeronaves proporcionaron a los meteorólogos una excelente plataforma para las investigaciones sobre física de la atmósfera y los fenómenos que intervienen en el estado del tiempo.

Así, nos encontramos con un acontecimiento en el que se reúnen todos los elementos anteriores: el histórico vuelo del monomotor *Cuatro Vientos*, realizado sin escalas desde la hermosa e ilustrada Sevilla hasta la culta y rica villa del Camagüey, en Cuba.

La gloria primera de esta hazaña pertenece a los valientes tripulantes del sexquiplano, los oficiales Mariano Barberán y Joaquín Collar, quienes a riego de sus vidas lograron aquel trascendental resultado. Pero, como generalmente ocurre, también es cierto que el osado trayecto no hubiese podido llevarse a término sin la concurrencia de un grupo de personas, especialistas en diversas ramas del conocimiento, que intervinieron o apoyaron de muy diversas maneras la realización de la misión.

Entre ese grupo de personas encontramos al hispano-cubano Mariano Gutiérrez-Lanza Diez¹, sabio sacerdote jesuita, responsable de la información meteorológica de base para el trazado de la ruta aérea y su feliz desarrollo sobre las aguas del antiguo piélago tenebroso: el Océano Atlántico. Sobre aquellas profundidades navegaron las naos y los varones de España en el siglo XV, en conjeturado viaje a las Indias, travesía que sobrepasó las perspectivas de los cosmógrafos con el conocimiento de un nuevo continente para Europa. Cuatrocientos cuarenta y

¹Este artículo toma como fuente la biografía aún inédita del padre Gutiérrez-Lanza.

GUTIÉRREZ LANZA, vida y desempeños

En 1933 Mariano Gutiérrez-Lanza reside en La Habana, aunque había nacido en Pardavé del Torío, en la provincia de León, el 26 de mayo de 1865, hijo de una humilde familia entre las pocas decenas que vivían entonces allí. Indudablemente, su contacto y empatía con la religiosidad vivida por su pueblo y en su parroquia le condujeron a enamorarse poco a poco del universo eclesiástico, y a que este fuera siendo cada vez más un paradigma y una opción de vida para él. Mariano eligió ser jesuita. Concluidos sus estudios básicos y hechas las comprobaciones y trámites de rigor, ingresa en el Noviciado de Loyola el 26 de septiembre de 1883, lugar donde estudió por espacio de cuatro años. Sus calificaciones finales fueron concluyentes. "Notable", escribiría el Padre Rector en el expediente del joven seminarista.

Como otros religiosos, transitó por varios conventos españoles en Oña y en Manresa, mientras iba transcurriendo su proceso de formación, hasta que a finales de 1890 fue enviado a La Habana, Cuba, como profesor de Química y Física en el Real Colegio de Belén, aun cuando no se había ordenado como sacerdote.

En los umbrales de 1891 lo encontramos en La Habana. Por entonces la ciudad inspiraba serios temores a nativos y forasteros, dado el peligro de contraer la mortal Fiebre amarilla, calificada entre los isleños con el imponente nombre de Vómito negro. Pero el Colegio tenía la suerte de tener como médico institucional al doctor Carlos Juan Finlay, genio científico cubano —descubridor del mecanismo de transmisión de aquella enfermedad y de su vector biológico: el mosquito *Aedes aegypti*—, quien atendía a los sacerdotes y hermanos del convento y plantel. Finlay decidió probar de inmunizarle a él y a otros jesuitas contra aquella enfermedad, sometiéndolos a la picadura de un mosquito previamente tratado, utilizando al insecto como viva jeringuilla de vacunación. Por ello, el nombre de

Gutiérrez aparece en la relación de los 55 jesuitas que participaron como voluntarios en los ensayos.

Otras muchas cosas se ignoran aún sobre el padre Gutiérrez y sus aportes en la ciencia, una de ellas es su participación en el montaje de un equipo experimental de radiografías o Rayos-X, como entonces se decía, empleado por vez primera en La Habana para localizar y extraer una bala alojada en el tórax de un soldado español procedente de los campos de batalla en la Guerra de Independencia de Cuba (1895-1898).

En 1896 Gutiérrez-Lanza viaja nuevamente a España, y el 31 de julio de 1899 —fiesta de San Ignacio de Loyola—, recibe su ordenación sacerdotal en el Colegio Máximo de Oña, donde ya había residido y estudiado años antes. Allí se reveló particularmente apto para el estudio de las Ciencias Exactas y Naturales, factor decisivo para que fuera enviado a la Universidad de Georgetown, en Estados Unidos, a seguir cursos superiores en aquellas especialidades. En este prestigioso colegio recibió clases por espacio de dos años, y paralelamente impartió lecciones de idioma español. En esa etapa, también visitó y trabajó con especialistas de renombre en el Observatorio Naval de Washington.

Al término del período, regresó a Cuba como sacerdote y profesor. Enseguida fue designado subdirector del Observatorio de Colegio, y desde entonces su nombre comenzó a pronunciarse con admiración y respeto por cientos de miles de cubanos y españoles, además de sustentar una fama que le acompañó hasta después de su muerte, al vincular su nombre a decenas de pronósticos meteorológicos, informaciones sobre temas científicos remitidas a la prensa de la época y trabajos de investigación presentados en la Academia de Ciencias de La Habana.

Entre sus primeras contribuciones a la ciencia cubana aparece el haber dirigido los trabajos de montaje de dos sismógrafos del tipo Bosch-Omori, en un edificio situado en una finca propiedad de los jesuitas, en Luyanó, localidad alejada de la zona urbana de La Habana, hecho que devino en la fundación de la primera estación sismo-

un años después, aquel mismo espacio geográfico retaba a otros españoles que siguieron casi la misma ruta de entonces, pero por la vía del aire.

No obstante su separación cronológica, ambas travesías tuvieron un punto en común: la absoluta dependencia y vulnerabilidad ante las veleidades del estado del tiempo sobre las grandes extensiones oceánicas, circunstancia que se hizo evidente para los organizadores del vuelo, que debieron enfrentarse con la insalvable falta de la red operativa de vigilancia meteorológica mundial que ahora nos parece tan sencilla y ordinaria. Para evaluar con mayor justicia el arrojo de aquellos pilotos españoles, baste decir que una eventual carencia de información sobre el tiempo, haría cancelar hoy mismo cientos de vuelos regulares sobre el Atlántico, aún si se cuenta con las seguras prestaciones tecnológicas de las aeronaves contemporáneas. En adición, será prudente recordar que el *Cuatro Vientos* y un avión actual tienen tanta separación tecnológica como las existentes entre la *Santa María* de Colón y un gran crucero como el *Explorer of the Seas*.

Volviendo brevemente a lo apuntado arriba, quisiéramos hacer notar que el desconocimiento de la



figura de Gutiérrez y su contribución al vuelo del *Cuatro Vientos*, no constituye una excepción. Acontecimientos tan señalados como el desembarco en Normandía durante la Segunda Guerra Mundial, el vuelo de Yuri Gagarin alrededor de la Tierra o la misión espacial de Apolo-11 a la Luna —por citar sólo

Pardave, pequeña patria de Mariano Gutiérrez-Lanza.

métrica en la historia de Cuba. Previamente, en 1906, el Padre había visitado el Observatorio del Ebro, en España, y tomó referencias para la elección de los instrumentos y el montaje de la estación. Fue inaugurada en enero de 1907, y poco después el Presidente de la Academia de Ciencias Médicas Físicas y Naturales de La Habana solicitó a Gutiérrez impartir un ciclo de conferencias sobre sismotectónica de la isla de Cuba, tema de reciente aparición en el horizonte de la ciencia insular. Aquellos documentados discursos los pronunció entre mayo y octubre de 1907, y siete años después la Academia los publicó íntegramente bajo el título de *Conferencias de Seismología*. El 26 de febrero de 1915, Mariano Gutiérrez-Lanza fue alzado a la categoría de Académico de Mérito.

Antes ya había ganado importantes créditos científicos, tras su exitosa localización y observación telescópica del célebre cometa Halley, la primera de ese tipo efectuada desde Cuba durante su aproximación a la Tierra en 1910. Para localizarlo usó el telescopio emplazado en la torre astronómica de Belén: un refractor con objetivo de 152 milímetros. Gutiérrez-Lanza lo encontró el 13 de enero de aquel año, cuando el objeto celeste aún transitaba más allá de la órbita del planeta Marte.

Poco después redactó un estudio que presentó en las sesiones de la Academia, única exposición teórica realizada y publicada en Cuba en aquel tiempo acerca del célebre cometa. Además, aprovechó cuanta oportunidad vino a su mano para desmentir —principalmente mediante la prensa—, los recurrentes rumores que, circulando entre la población, aseveraban que el planeta sería destruido por un choque con el núcleo cometario, o por la difusión en la atmósfera de los gases letales procedentes de la cola del astro.

Ese mismo año debutó como experto meteorólogo, auxiliando al padre Lorenzo Gangoiti (Mungía, 1845-La Habana, 1933)* en el pronóstico del *Ciclón de los Cinco Días*, que del 14 al 18 de octubre

trazó una recurva cerrada o “en lazo” al norte de la provincia de Pinar del Río, en el occidente de Cuba. El meteoro mereció aquel nombre dada la extendida duración de sus efectos.

De ahí en adelante, los pronósticos de ciclones tropicales llevarán al tope su celebridad. Valen como ejemplos la exactitud en los avisos correspondientes a los huracanes de septiembre de 1919, octubre de 1924, octubre de 1926 y noviembre de 1932, entre otros organismos muy notables, meteoros que después fueron objeto de estudios en monografías redactadas por el Padre.

En 1920, Mariano Gutiérrez-Lanza fue designado para ocupar la dirección de otro de los observatorios de los jesuitas de Cuba, el del Colegio de Monserrat, situado en la ciudad de Cienfuegos, en el centro de la isla. Asumió el cargo en 1920, y se mantuvo allí hasta 1924, cuando fue llamado nuevamente a La Habana para sustituir al padre Gangoiti, ya longevo y en delicado estado de salud.

Con ese cargo participó en congresos científicos internacionales en Washington y en Lima, e integró numerosas comisiones oficiales para estudiar asuntos tan trascendentes y disímiles como el primer congreso de Ciclonología Tropical proyectado en Cuba, o una controvertida reforma al calendario gregoriano.

A la iniciativa de Gutiérrez se debe la fundación, en 1940, de una radioemisora que bajo el indicativo COLB transmitía informaciones diarias sobre el estado del tiempo, seguidas de una breve charla de contenido científico a nivel popular. La emisora difundía también boletines especiales en caso de amenaza ciclónica en el área geográfica de Cuba.

No bastarían las páginas de esta reseña para señalar los notables éxitos de Mariano Gutiérrez-Lanza en el pronóstico de huracanes. Aparte del ya señalado caso de 1910, puede citarse el de septiembre de 1919, que llevó al fondo de los mares al vapor-correo español Valbanera, de la Línea de Pinillos, y el de octubre de 1924. Los avisos radiotelegráficos emitidos por Gutiérrez, evitaron a los trasatlánticos Toledo y Antonio López, cargados de pasaje, caer en la zona más intensa y peligrosa del meteoro.

*El padre Gangoiti ocupaba entonces la dirección del observatorio de Belén.

tres muy famosos—, no se hubiesen llevado a término sin la intervención de los meteorólogos. A más de ello, una opinión contraria en voz de esos especialistas hubiera podido dar lugar cambios de horas o fechas, quién sabe con qué consecuencias.

Pero volvamos a la historia que nos ocupa. Si nos trasladamos a 1933, veremos que las autoridades aeronáuticas españolas precisaban dos cosas: primero, contar con un meteorólogo confiable, conocedor del trópico; y además, obtener información del estado del tiempo en el lado oeste del Atlántico, requisitos que reúnen en la persona de Mariano Gutiérrez-Lanza, entonces director del Observatorio del Colegio de Belén, centro de carácter privado, auspiciado por los jesuitas de La Habana.

Belén no era el centro meteorológico oficial del estado cubano. Este servicio estaba encargado al Observatorio Nacional, fundado en 1908 y adscrito a la Secretaría de Agricultura, pero sin vínculo alguno con España, ni en lo institucional ni en lo científico.

El Observatorio de Belén había sido fundado en 1858 por la Compañía de Jesús y acumulaba 75 años de experiencia en las tareas de vigilancia meteorológica. Los aciertos de sus directores en la predicción de los ciclones tropicales se habían hecho legendarios, sobre todo a partir de las investigaciones del padre Benito Viñes Martorell (Cataluña, 1837-La Habana, 1893), cuyos aportes pasaron al patrimonio teórico de la meteorología universal por haber redactado, en 1875, el primer aviso de ciclón tropical de la historia.

Llegados a este punto, se impone preguntarnos: ¿Por qué Gutiérrez-Lanza? ¿Fue o no acertada la decisión de confiar en él y en sus pronósticos? Para explicarnos eso, es necesario ver algunos antecedentes.

SOBRE EL VUELO DEL CUATRO VIENTOS

Para realizar aquel vuelo a través del Océano Atlántico, los jefes de la aviación militar española deseaban tener en su poder un conjunto de datos meteorológicos que permitieran realizar una planificación más segura del azaroso itinerario.

Mariano Gutiérrez-Lanza era entonces director de una prestigiosa institución dedicada por más de siete décadas a las ciencias de la atmósfera, situada muy cerca del punto de destino. El conocimiento que en España se tenía acerca de la tradición del Observatorio de Belén cuanto al estudio y previsión del tiempo, era relativamente amplio. Numerosos libros y otras publicaciones de los jesuitas residentes en Cuba llevaban la marca de las imprentas madrileñas o barcelonesas. El mismo buen nombre del Colegio y su centro meteorológico eran reconocidos por numerosos marinos y dueños de compañías navieras españolas que habían obtenido y constatado una y otra vez sus avisos y precisiones en torno al estado del tiempo.

Por otra parte, no puede dejar de tenerse en cuenta su origen español, hecho muy significativo dado el elevado peso específico que tienen las cuestiones de nacionalidad en toda misión de índole militar. Todas estas circunstancias, actuando de consuno, llevaron a las autoridades de la aeronáutica militar hispana a tomar la decisión de elegir al Observatorio de Belén como centro de referencia para el apoyo a la travesía transoceánica y, a la vez, pusieron en manos de su director el delicado asunto del asesoramiento técnico meteorológico de la arriesgada misión.

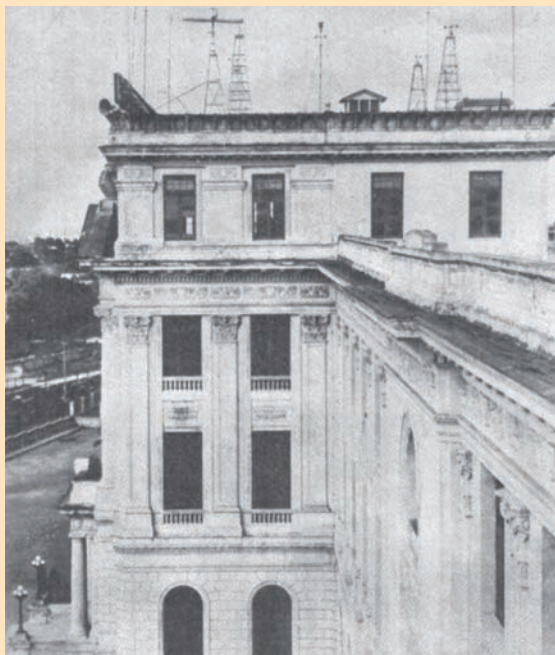
Pero otro sólido antecedente acreditaba con solidez la elección de Gutiérrez, pues cuatro años antes, en mayo de 1929, él mismo había proporcionado información meteorológica a los pilotos españoles Francisco Iglesias Brage³ e Ignacio Jiménez Martín, quienes llevaron a cabo los vuelos Colón (Panamá)-Guatemala y Guatemala-La Habana, en el avión *Jesús del Gran Poder*, cuyo histórico periplo inicial se inició también en Sevilla e incluyó a varias capitales y países latinoamericanos. Desde el Observatorio de Belén les fueron remitidos los datos y previsiones necesarias, hasta su exitosa llegada a la capital cubana.

Las gestiones previas vinculadas al vuelo del *Cuatro Vientos* se iniciaron con una carta fechada en Madrid el 14 de marzo de 1933, en la que el jefe del Servicio de Protección de Vuelos de la aeronáutica española, Sr. José Cubillo, solicitaba expresamente al padre Gutiérrez-Lanza informes técnicos sobre la climatología de Las Antillas, así como sobre las frecuencias y bandas de transmisión empleadas por las estaciones de radio situadas en la zona del Mar Caribe⁴. En torno a las particularidades de la ruta, el alto oficial inquiría una caracterización del estado general del tiempo atmosférico, las posibles condiciones de visibilidad y transparencia del aire, el régimen de vientos imperante, la frecuencia de las lluvias, y las probabilidades de encontrar tormentas eléctricas generadas en los formidables complejos convectivos de mesoescala sobre el océano, con arreglo a la época en la que debía verificarse el trayecto.

Efectuados los correspondientes estudios, análisis y consultas, el padre Gutiérrez respondió el 9 de abril, mediante un oficio en el que informaba detalladamente al Servicio de Protección de Vuelos cuantos datos le fueron solicitados. Gutiérrez-Lanza se mantuvo atento a los preparativos y detalles del viaje. El embajador de España en La Habana, Excelentísimo Señor Luciano López Ferrer, en carta fechada el 31 de mayo de 1933, le ruega al meteorólogo jesuita que le mantenga permanentemente informado de to-

³El ingeniero capitán Iglesias Brage, llegó a ser secretario general del Ministerio del Aire de España y director de la Revista de Aeronáutica.

⁴Esta y otras cartas, relacionadas con el vuelo Sevilla-Camagüey, se encuentran en la colección facticia del observatorio del Colegio de Belén, actualmente en el Archivo Histórico del Instituto de Meteorología (INSMET) de Cuba.



Observatorio de Belén- Buena Vista- La Habana- hacia 1940.

dos los detalles del acontecimiento. Resulta evidente la existencia de un vínculo técnico operativo mucho más estrecho, sistemático y especializado entre la Aviación española y el Observatorio, que entre aquella y la propia misión diplomática española en La Habana.

En efecto, el *Cuatro Vientos* despegó del aeródromo de Tablada, Sevilla, a las 11.45 p.m. (hora de Cuba) el día 9 de junio; voló durante la madrugada del día 10 y cubrió la distancia en 40 horas y 59 minutos. El aparato descendió en Camagüey en la tarde del día 11, a las 3.25 p.m. Durante el viaje de Sevilla a La Habana, el pronóstico del tiempo elaborado por Gutiérrez-Lanza se cumplió casi exactamente. Los españoles acataron los horarios propuestos por el Padre, y arribaron a Cuba en horas tempranas de la tarde, antes que el aire húmedo y caldeado del trópico comenzara a formar los gigantescos cumulonimbos —nubes de elevado desarrollo vertical—, ámbito de las tremendas tormentas eléctricas con sus peligrosas celdas de convección. El pueblo camagüeyano, en representación de toda Cuba, ofreció un vehemente y merecido primer recibimiento a los pilotos españoles.

Como era de esperar, ambos se trasladaron hacia La Habana, donde se repitieron las muestras de admiración popular y de las autoridades hacia los héroes. Tras su llegada, el capitán Barberán y el teniente Collar visitaron a Gutiérrez-Lanza en el Observatorio de Belén, en su sede de Buenavista, el día 17 de junio de 1933. Como en toda visita, les fueron mostradas las áreas principales del Colegio, y pudieron comprobar el óptimo funcionamiento de los instrumentos del centro meteorológico y el uso

de los procedimientos de trabajo, sistemáticamente seguidos allí, ajustados a las normas internacionales.

Otra de las cuestiones que les llamó la atención fue la acuciosa y larga data meteorológica archivada en los cuadernos de registro, desde el 1 de marzo de 1858. Gutiérrez les hizo una pormenorizada explicación sobre las funciones de la institución y las especificidades de su equipamiento instrumental. Ellos agradecieron al padre Gutiérrez por la valiosa cooperación prestada. Lamentablemente, el *Cuatro Vientos* se estrelló cuando días después reemprendía el vuelo con destino a México, siguiente punto en su periplo. Ambos aviadores perecieron en trágicas circunstancias.

Después, en 1935, los gobiernos de Cuba y de España —sus dos patrias— honraron a Mariano Gutiérrez-Lanza con las más altas distinciones, reconociéndose de esta manera los méritos alcanzados en sus labores de estudio y predicción del tiempo. En particular se pensaba en el tema de los ciclones tropicales, pero sin duda el vuelo del *Cuatro Vientos* llamó poderosamente la atención sobre aquel que había obtenido tan buen desempeño científico en la difícil tarea de pronosticar el estado del tiempo durante la histórica jornada. A ello se sumaba la ocasión del septuagésimo aniversario del natalicio del Padre y su décimo año al frente del Observatorio de Belén. Sin dudas, un largo camino recorrido en el orden de la ciencia, y una contribución inapreciable a la preservación de la vida y los bienes materiales en Cuba y el área del Caribe frente el frecuente azote de los huracanes. El día 2 de febrero de 1935, el salón de actos del Colegio de Belén, brillantemente hermoñado, servía de escenario a la imposición de estas condecoraciones al padre Gutiérrez-Lanza.

El embajador de la República de España en Cuba había formulado al Gobierno de su país la propuesta de condecorar a Gutiérrez-Lanza, y ésta fue aceptada de inmediato. Así pues, se emitió un decreto firmado en Madrid por el presidente Niceto Alcalá Zamora, el 8 de junio de 1934.

En presencia de las más altas autoridades civiles, militares y eclesiásticas del país, el entonces Presidente de la República de Cuba, coronel Carlos Mendieta, y el Luciano López Ferrer, embajador de España, colocaron *ex-aequo* las órdenes en el pecho de Gutiérrez-Lanza.

Primero, la "Orden Nacional Carlos Manuel de Céspedes", de Cuba, con el grado de Oficial, y a continuación la "Orden de la República Española", con el grado de Comendador.

El acto se inició con la ejecución de los himnos nacionales de Cuba y España, y de la marcha San Lorenzo. El doctor César Salaya leyó el elogio del condecorado, bajo el título de: "Labor Científica y Humanitaria del Padre Mariano Gutiérrez-Lanza, S. J.". A continuación, el presidente Mendieta y el embajador López Ferrer dieron lectura a los respectivos decretos oficiales y le impusieron las insignias. Ma-

riano Gutiérrez-Lanza, con modestia, agradeció ambos honores mediante el uso de la palabra por breves instantes. Cerró el solemne acto la Banda de Música de la Marina de Guerra Constitucional de Cuba, que ejecutó una interpretación de la Danza "Salomé", bajo la dirección del maestro capitán Armando Romeu Marrero, notable músico cubano. Fue una justa valoración para el hombre que dentro de los claustros de Belén había contribuido señaladamente al pronóstico de los fenómenos tropicales en nuestra área geográfica y al logro exitoso de una hazaña sin precedentes.

Además de académico, formó parte de la Sociedad Geográfica de Cuba y de la Sociedad Meteorológica de Lima, entre otras prestigiosas instituciones. Su bibliografía activa la forman cuatro decenas de publicaciones, entre artículos y libros. Murió en La Habana el 24 de diciembre de 1943.

Mariano Gutiérrez-Lanza reposa en el panteón de la Compañía de Jesús, en la Necrópolis Cristóbal Colón de la ciudad de La Habana. La tierra cubana le recibió como a uno de sus hijos, con el pleno derecho que le ganaron sus sobrados méritos en la ciencia y la labor de preservar vidas y recursos contra las poderosas fuerzas de la naturaleza. Construyó con el decurso de su propia existencia un símbolo similar al de los héroes del Cuatro Vientos, un enlace sobre las hermosas bases del valor y de la entrega, alfa y omega, entre las tierras de España y Cuba.

NOTA: El autor desea dejar constancia de su agradecimiento al general Don José Sánchez Méndez, amigo ilustrado y generoso que ha propiciado esta colaboración, y al doctor en Ciencias Históricas Gustavo Placer Cervera, quien facilitó el vínculo.

TENIENTE CORONEL JOSE CUBILLO FLUITTERS, LA INFORMACIÓN METEOROLÓGICA DESDE ESPAÑA

Alfonso Domingo Álvaro y Luis Enrique Ramos Guadalupe, nos han recordado en sus respectivos artículos, que el vuelo del "Cuatro Vientos" de Sevilla a Camagüey fue posible, porque detrás de Barberán y Collar hubo un equipo de expertos que ayudaron eficazmente a su preparación, son, entre otros, los que hemos reunido bajo el título "Los otros protagonistas". Uno de ellos fue el Teniente Coronel de Ingenieros José Cubillo Fluitters, entonces Jefe del Servicio de Protección de Vuelo de la Jefatura Superior de Aeronáutica.

Nacido en Guadalajara el 21 de enero de 1885, del matrimonio de Cándido Cubillo y Cecilia Fluitters, ingresó en el Servicio de Aviación Militar como alumno de Ingenieros el 1 de septiembre de 1900, y tras obtener el empleo de Segundo Teniente, fue ascendido a Primer Teniente en julio de 1905, pasando destinado en esa fecha a la Compañía de Aerostación y Alumbrado en Campaña, donde efectuó varias ascensiones cautivas y tres libres como tripulante

alcanzando distancias de hasta 150 kilómetros y alturas de 2.400 metros. En octubre de ese año ganó el premio extraordinario por su ascensión en el concurso Aerostático Automovilista. Un año más tarde pasó destinado a la Academia de Ingenieros y en septiembre de 1910 comenzó a prestar sus servicios en la Segunda Unidad de Aerostación, declarándose como libro de texto de la Academia de Ingenieros su obra "Navegación Aérea-Dirigibles-Aeroplanos" y poco más tarde por una Real Orden se declara como de consulta para la Escuela Superior de Guerra el libro antes citado.

Por haber sido nombrado Ingeniero 3º del Cuerpo de Ingenieros Geógrafos pasó a situación de supernumerario, donde permaneció hasta noviembre de 1919 y durante este periodo, en 1911, fue ascendido a Capitán por antigüedad. A su vuelta al servicio activo, permaneció en la Comandancia de Ingenieros de Guadalajara, si bien agregado en comisión en la Academia, y su obra sobre "Álgebra" sirve como cuestionario para el ingreso en las Academias Militares en 1921. Ascendido a Comandante, realizó el curso de observadores de globo e impartió en los cursos para Jefes de Grupo y de Escuadrillas de Aviación diversas conferencias sobre Aerostación y Meteorología. Especializado en Colombófila fue invitado por la unidad francesa correspondiente, y también comisionado para visitar en diciembre de 1924 el Salón de Aeronáutica de París y en 1926 presentó un proyecto de "Instalación y funcionamiento del servicio colombófilo con Palomares fijos y móviles para Melilla", a petición del General Director del Servicio de Aeronáutica Militar, convirtiéndose en una autoridad nacional sobre la materia.

En 1927 la Jefatura Superior de Aeronáutica, teniendo en cuenta que el Comandante Cubillo era un experto meteorólogo, le ordena que redacte un informe para organizar el Servicio de Información Meteorológica dentro de la Aeronáutica Militar, y tomando como base su estudio en 1929 se crea dicho Servicio Meteorológico, que demostró su excelente organización y servicio con motivo de la llegada a España del dirigible "Graf Zeppelin" en 1930 y de la Challenge International. Dicho éxito sirvió para que fuese en comisión de servicio durante un mes a Holanda y Alemania para estudiar los respectivos Servicios de esos países e igualmente para que asistiera en París al Congreso Internacional de Seguridad Aérea.

Su impecable Hoja de Servicios y sus notables conocimientos científicos le hicieron acreedor al ascenso a Teniente Coronel en febrero de 1932, quedando confirmado como Jefe del Servicio de Protección de Vuelo. José Cubillo hablaba francés y alemán y publicó otros varios libros y estudios, destacando entre estos últimos "Ciclones y previsión del tiempo" y "Nubes tempestuosas", e igualmente fue colaborador de las Revistas "Aérea" y "Astronáutica". No es de extrañar que Mariano Barberán, paisano de Cubillo, ingeniero como él y co-

necedor de su experiencia y estudios meteorológicos, le hiciese partícipe de su proyecto de volar al Caribe y solicitase su apoyo y asesoramiento.

Cubillo era conocedor del prestigio y de los estudios que el padre jesuita español, Mariano Gutiérrez Lanza, había realizado sobre la Meteorología del Caribe y del Golfo de México, lo que le serviría para efectuar un trabajo completo sobre las condiciones climáticas de las posibles rutas para volar desde España a Cuba. Teniendo en cuenta además el teórico máximo alcance del Breguet XIX TR Superbidón, la pretensión de Barberán de hacer el vuelo sin escalas y las probabilidades de diversas hipótesis o modelos meteorológicos que pudieran presentarse, aconsejó a Mariano Barberán que la mejor época del año para cruzar el Atlántico Central era la primera quincena de junio y que el punto de salida debía ser el aeródromo sevillano de Tablada.

Aprobado el vuelo por el Gobierno, el Teniente Coronel Cubillo solicitó por escrito en marzo de 1933 al padre Gutiérrez Lanza que le enviase una completa información de la Meteorología del Mar Caribe, a lo que el jesuita español se la remitió a comienzos de abril. Periódicamente Gutiérrez Lanza comunicaba a Cubillo datos que pudieran ser de interés, de manera que ayudasen a elegir las mejores alturas de vuelo y determinar el día más adecuado para despegar desde Sevilla. Llegados Barberán y Collar a Sevilla con el "Cuatro Vientos" en la tarde del 9 de junio, José Cubillo les facilitó las últimas novedades y predicciones del tiempo recibidas del Observatorio cubano de Belén, información que fueron mejorando al caer la noche, lo que ayudó a la decisión final sobre la hora de despegue, a las 4 horas y 35 minutos del 10 de junio de 1933. Aquí terminaría la responsabilidad directa de este gran ingeniero militar y científico español de reconocido prestigio nacional e internacional, pero no su preocupación sobre el vuelo de sus dos compatriotas. Feliz y satisfecho con la llegada de Barberán y Collar a Camagüey, siguió desde lejos las predic-

ciones meteorológicas del Golfo de México y cuando tuvo noticia del fatal desenlace le invadió una profunda tristeza. El padre Gutiérrez Lanza le envió varias cartas comentando las diversas incidencias ocurridas en lo que a la preparación meteorológica del tramo La Habana-México se refiere y en su última misiva terminaba diciéndole, *"Ni puedo pensar en los días felices pasados en La Habana, celebrando el triunfo, pues al punto se experimenta la sensación trágica, pesando como losa de plomo sobre el corazón"*.

El Teniente Coronel José Cubillo Fluitters continuaría su vida militar compatibilizando la Jefatura del Servicio de Protección de Vuelo, con el profesorado en la Escuela Superior de Aerotecnia y la Presidencia del Vuelo sin Motor en la Dirección General de Aeronáutica. El 15 de julio de 1936 cayó enfermo, pues le había sido extirpada la laringe varias veces antes y cuando tres días después estalló la Guerra Civil tuvo noticia del hecho por el ruido de los cañonazos contra el Cuartel de la Montaña. En octubre fue detenido por la Policía y llevado a Comisaría, sufriendo seriamente física y psíquicamente por la falta de atención médica y porque en diciembre de 1936 apareció su baja en el Ejército por ser desafecto a la República.

Desahuciado de la vivienda del Patronado de Casas Militares, padre de 7 hijos y sin dinero, aceptó en mayo de 1937 una oferta de trabajo de jóvenes del Aeropopular para impartir clases teóricas de Vuelo sin Motor en la Brigada Stajanov. Al concluir la contienda fratricida fue condenado por ello por un Consejo de Guerra a seis meses y un día de prisión menor. Los apoyos recibidos de muchos compañeros de reconocido prestigio, entre los que figuraban los del General Jefe del Aire, Alfredo Kindelán, Coronel Rafael Llorente y General Millán Astray, sirvieron para que se le concediese la libertad condicional. Ascendido al empleo de Coronel pasó a la situación de Retirado el 8 de noviembre de 1941, siendo Ingeniero Jefe del Cuerpo de Ingenieros Geógrafos. •

