

## **Crónica de un vuelo que entró en la leyenda:**

### **Barberán y Collar**

El 20 de Junio del 2003, se cumplió el 70 Aniversario de la desaparición en vuelo del avión “CUATRO VIENTOS” y de sus heroicos tripulantes Barberán y Collar sin dejar rastro.

Durante estas siete décadas los testimonios y versiones aportadas sobre su desaparición son muy abundantes, sin que se haya podido aportar hasta hoy ninguna prueba física que testimonie el hallazgo de los restos del avión y/o de sus infortunados tripulantes.

El mismo día de su desaparición durante los 10 días siguientes se montó una operación de búsqueda, que asombro al mundo por los medios materiales y dedicación personal tanto de militares como de civiles que se esforzaron en seguir las huellas del CUATRO VIENTOS en una desesperada búsqueda por México y Guatemala. En la búsqueda participaron miles de personas que rastrearon más de 200 Km<sup>2</sup>. Así mismo desde los campos de aviación de Puebla, Tehuacan, Tejerías (Veracruz), Minaticlan, Villa Hermosa, Tuxtla y San Jerónimo sirvieron de base para sobrevolar las zonas selváticas entre los paralelos 15º y 20º, la exploración aérea de la frontera con Guatemala y sobre el mar, gran parte del Golfo de México y de forma especial la Bahía de Campeche. Todos los rastreos y vuelos realizados no dieron ningún resultado positivo en la localización del CUATRO VIENTOS.

El día 28 de Junio la Secretaría de guerra mexicana anunció oficialmente la suspensión de la búsqueda, retirando todos los medios oficiales del ejercicio tanto aéreos como terrestres, dejándose a la iniciativa privada las futuras expediciones y búsquedas.

En el transcurso de estos setenta años, hay que destacar las expediciones e investigaciones que trataron de aclarar la suerte que corrió el “CUATRO VIENTOS”, destacando las siguientes:

La investigación más importantes que se llevó a efecto, ocurrió a partir del 13 de Julio de 1933. En ese día se encontró en la barra de Tulpico al Sur de Frontera (zona pantanosa junta a la costa) la cámara de un neumático, que al parecer había pertenecido al avión siniestrado, analizando posteriormente por el sargento Madariaga, mecánico del “CUATRO VIENTOS”, se demostró que no pertenecía al avión. Sin embargo, este hallazgo apoyo la creencia de que el avión hubiera caído al mar y esta posibilidad, llegó a convertirse en la verdad oficial y así se admitió en España durante muchos años.

Posteriormente a su hallazgo, el 18 de Septiembre de 1933 la Casa Pirello en contestación a la consulta efectuada por la Jefatura de Aviación Militar del Ministerio de la Guerra en

Madrid, manifestó que la cámara encontrada en México y que se supone se hallaba a bordo del avión que tripulaban los oficiales Barberán y Collar, fue fabricada en sus establecimientos de Manresa el día 2 de Noviembre de 1932 y que no podía, en este caso, dar el nombre de la persona o entidad a la que suministrada por la costumbre de anotar el número de fabricación en sus documentos administrativos (facturas, ofertas, etc.).

De esta investigación y el posterior desenlace del único vestigio de que se disponía, se desprende un hecho muy significativo después del periplo que recorrió la cámara encontrada en la Barra de Tulpico y que fue el siguiente:

1. Fue fabricada en Manresa el 2 de Noviembre de 1932.
2. Encontrada en la Barra de Tulpico el 13 de Julio de 1933.
3. Analizada por la Casa Pirelli el 18 de Septiembre de 1933.

En menos de un año recorrió miles de kilómetros, para correr la misma suerte que el “CUATRO VIENTOS”, desaparecer sin dejar rastro durante la Guerra Civil.

Al parecer esta cámara iba como salvavidas a bordo y atada debajo del asiento, de ser así, ¿Hasta qué nivel iba inflada?, ¿Por qué no se verificó su esta operativo antes de la salida de La Habana?. ¿Si por efecto de la tempestad creada por la/s tormenta/s el avión impactó contra el agua, como es que el mar sólo arrojó la cámara y ningún resto más del avión y/o de sus infortunados tripulantes en los cientos de kilómetros de costa y playas entre Veracruz y Progreso?

Una vez finalizada la investigación que se llevó a efecto como consecuencia del hallazgo de la cámara en la Barra de Tulpico el 13 de Julio de 1933, así como las declaraciones y testimonios de algunos pescadores y la del farero de Frontera, sobre la caída de un cuerpo extraño y las luces que se observaron a las 11 de la noche en el mar entre las poblaciones la Laguna y Frontera, el día 20 de Junio de 1933, no dieron ningún resultado positivo. Desde el 18 de Septiembre de 1933 hasta el 21 de diciembre del 2004, son muchos los intentos para encontrar el “CUATRO VIENTOS”, destacan entre ellos los tres más importantes y que fueron organizados como expediciones y ampliamente divulgadas.

El primero de ellos se llevó a efecto el 1941, ocho años más tarde de su desaparición y como consecuencia de una carta dirigida a la revista “HOY” (antecesora de “IMPACTO”) y enviada por D. Julián C. Díaz Ordaz, vecino de la villa de Chilchotla del Esta de Oaxaca y dirigida a la atención de D. Regino Hernández Llego Director Gerente de la revista, informándole que tenía conocimiento del paradero del “CUATRO VIENTOS”. Como consecuencia de esta noticia D. Regino envió a su redactor gráfico D. Enrique Díaz a entrevistarse con el autor de la carta. Después de desplazarse hasta Chilchotla y una vez de vuelta con el material gráfico y los testimonios de la gente de aquel lugar, la Revista HOY organizó una expedición con fines publicitarios bajo la dirección de D. Edmundo Valdés con la ayuda de los periodistas D. Enrique Díaz y D. Humberto Olguín, con destino a las selvas

de Oaxaca y Puebla. De Julio de Octubre de 1941 aparecieron en sus páginas espeluznantes relatos del drama que aconteció a la caída del avión “CUATRO VIENTOS” en una zona conocida y situada en el cerro de la Guacamaya y cerro Boludo, en los límites entre el Estado de Oaxaca y el de Puebla. Las publicaciones fueron interrumpidas y silenciadas por la Censura Oficial del Gobierno Mexicano, con el fin de evitar el descrédito nacional que suponía el extenderse por el mundo los pormenores de esta tragedia.

No hay constancia oficial sobre las razones que adoptó el gobierno Mexicano, para someter al silencio los relatos contenidos en la revista “HOY” una vez publicados. Al ser una expedición con fines publicitarios con un desmentido oficial hubiera sido suficiente, por la sencilla razón que el pueblo mexicano, su actual gobierno y el de aquella época no tienen motivo para frentarse y/o encubrir la suerte que pudieron correr Barberán y Collar al sobrevolar el territorio y costas de la nación mexicana y posteriormente desaparecer sin dejar rastro.

La segunda expedición se realizó en 1982. Con motivo de llevar alimentos y vacunas a los poblados de las inmediaciones de Tzinzinzepetl por parte de los soldados y helicópteros del Escuadrón 209, El Ministerio de Defensa Mexicano a la vista del resultado de las investigaciones de D. Jesús Salcedo, reportero del Canal 13, especialista en temas de aviación y uno de los investigadores de campo, que más tiempo y recursos propios invirtió intentando encontrar los restos del “CUATRO VIENTOS”, brindó la oportunidad de incorporarse en la expedición proyectada y el 20 de Octubre de aquel año, 60 soldados equipados con material de escalada y en 5 helicópteros a las ordenes del general brigadier D. Carlos Ramírez declaró “Se confirma que el avión o los restos del “CUATRO VIENTOS” se encuentran en este territorio.

El último intento de encontrar los restos del “CUATRO VIENTOS” se efectuó en Marzo del 2003 en el Golfo de México y a bordo del buque oceanográfico Onjuku de la Armada Mexicana entre Frontera y Paraíso y de las bahías de Coatzacoalcos y de la Campeche. Esta expedición está ampliamente descrita en el libro “ El Vuelo del Cuatro Vientos. Epopeya y tragedia de Barberán y Collar” y escrito por los investigadores D. Alfonso Domingo y D. Jorge Fernández-Coppel, responsable a su vez de la expedición de búsqueda a bordo del Onjuku. La expedición terminó sin resultado alguno y de nuevo el misterio de la desaparición del “CUATRO VIENTOS” se ha vuelto a cernir sobre nuevas latitudes, con el agravante esta vez por la inmensidad del mar que, en sus oleajes y corrientes, amplía aún más sus horizontes de búsqueda.

La conclusión final de los resultados de la investigación promovida por la cámara encontrada en Tulpico y de las tres expediciones que acabaron sin resultado alguno en la localización del “CUATRO VIENTOS” y/o de sus tripulantes, ha producido en su conjunto un sentimiento de frustración que dimensionaron aún más la Leyenda de su desaparición. También durante estas siete décadas son muchos los historiadores, escritores, exploradores y periodistas que han aportado sus trabajos de investigación, destacando entre ellos D. Jesús Salas Larrazabal, D. Emilio Herrera Alonso, Gonzalo Betes, Rubén Morales y sobre todo el magnífico dossier que el Teniente General Serrano de Pablo depositó en los archivos del SHYCEA, así mismo hay que reconocer los relatos contenidos

en el libro “ LA TRAGEDIA DE MEJICO” del diplomático español D. José Lión Depetre en cuyas páginas 257 a 262, relata con detalle el trágico final de Barberan y Collar, también hay que tener muy en cuenta los trabajos de investigación de campo llevados a cabo por el periodista mejicano D.Jesús Salcedo del Canal 13 de la TV de México y por D. Alfonso Domingo, Jorge Fernández-Coppel, José Antonio Silva, Jaime Velarde, Manu Leguineche, Javier Tussel y Julián Oller, entre otros. De los programas de divulgación y aventura destaca entre ellos el realizado por el programa “Al filo de lo imposible”, en su documental “El espíritu del Cuatro Vientos”, emitido por TVE2 en el año 2001.

Los testimonios, investigaciones y estudios llevados a cabo sobre la tragedia del “CUATRO VIENTOS” por historiadores, escritores, exploradores y periodistas coinciden en relatar con toda clase de detalles de la construcción y puesta a punto del avión, la adaptación e instrucción de los tripulantes técnicos de vuelo en Cuatro Vientos y su traslado en vuelo a Sevilla, los preparativos previos al despegue y su salida de Sevilla hasta abandonar las costas españolas, el vuelo sobre el Atlántico y sobre la parte Norte de la Isla de Santo Domingo, la llegada a Camagüey y la Habana en Cuba, el recibimiento y actos de homenaje que recibieron Barberán y Collar durante los nueve días de estancia en la Habana las reparaciones y mantenimiento del avión y los preparativos previos al despegue, salida de la Habana y su posterior desaparición al sobrevolar el territorio y costas mexicanas, estos relatos e investigaciones aunque en apariencia parece coincidentes son muy dispares en sus conclusiones, lo que ha dado lugar a tres grupos de seguidores: El grupo más numeroso apoya su caída o aterrizaje de emergencia en zonas selváticas con sus tragedias consecutivas. El segundo grupo, aunque un poco menos numeroso, apoya su caída y desaparición en el mar y el tercer grupo aunque minúsculo no da como cierto que sobrevolase el territorio y costas mexicanas al considerar, que el prestigio de la Nación va unido al resultado de la misión y por lo tanto, se aceptaba como fracaso su desaparición sin dejar ningún rastro como resultado final del vuelo, así mismo descalificando toda clase de avistamientos y que los relatos de asesinatos y robos eran los protagonizados por la caída o aterrizaje de emergencia de los aviones dedicados al contrabando, al parecer muy numerosos por aquellas épocas y latitudes.

Hasta aquí se ha procurado hacer repaso de los testimonios, expediciones e investigaciones en que hayan podido apartar ninguna prueba física que testimonie el hallazgo de los restos del “CUATRO VIENTOS” y de sus infortunados tripulantes. Para concluir el final de esta crónica, previamente se han de analizar los hechos, circunstancias e hipótesis que ocurrieron desde el momento del despegue en La Habana y durante estas siete décadas hasta nuestros días, con el fin de encuadrarlas en dos líneas de investigación:

La primera evaluar las circunstancias y preparativos previos al despegue hasta su desaparición y la segunda línea tratará de componer la relación cronológica de la memoria.

Las circunstancias y los preparativos previos a la partida del “CUATRO VIENTOS” del campo de aviación Columbia en La Habana con destino a la ciudad de México, están rodeados de una serie de precipitaciones que no encajan con la meticulosidad con fue

planteado el vuelo de España-Cuba.

Destaca entre ellos la decisión tan precipitada de la partida sin hacerse un chequeo médico previo al vuelo. Conviene destacar que nada más aterrizar en Cuba y durante nueve días consecutivos la presión social sobre los aviadores fue enorme en continuos agasajos y recepciones tanto oficiales como privadas con asociaciones y centro culturales, si a todo esto le añadimos los trastornos físicos y psíquicos producidos por los ritmos circadianos que tanto afectan al patrón del sueño y a la vigilia, no es de extrañar que les afectará algún tipo de estrés sobre su estado físico como anímico, produciendo en Collar un agravamiento gástrico y en Barberán una alteración nerviosa tan severa como le ocurrió en su escala de Granada con destino a Melilla, por el mal tiempo durante la Guerra de Marruecos.

Otro motivo de preocupación fue la fisura que se produjo en el depósito principal de combustible y que podía dar al traste y suspensión del vuelo con destino a la Ciudad de México. Ante este caso, no se tienen noticias de haberse realizado la oportuna consulta con la casa constructora del avión sobre la situación de la fisura y su forma de repararla o tal vez, no correr ningún tipo de riesgo sobre las medidas correctoras que la casa constructora en colaboración con el Gobierno podía suponer una posible suspensión del vuelo y ahí acabará todo, ante esta situación, Madariaga excelente mecánico con recursos y experiencia suficiente logró arreglar y corregir la fisura y es lógico pensar, que dejó el avión listo y preparado para continuar su viaje en condiciones óptimas de vuelo. Una vez arreglada la fisura y repostado el avión para unas 16 horas de vuelo, lo que suponía repostar unos 3.000 litros de combustible, para cubrir la distancia de los 1.920 Km. Entre La Habana y la Ciudad de México.

Aunque disponían de permiso para prolongar su estancia en La Habana unos días más, Barberán dispuso la partida del 20 de Junio. El día previo a la partida y tras de asistir a varias recepciones, y después de comer, Collar decidió reposar la comida y dormir un poco con el fin de calmar su gastritis, Barberán se fue al campos de aviación a inspeccionar el estado y preparación del avión para el vuelo con destino a la Ciudad de México, de regreso al hotel y después de cenar estudiaron la ruta a seguir al día siguiente y ante las condiciones tiempo inestable, decidieron llegar hasta Villahermosa y una vez allí, ante las condiciones meteorológicas existentes, alcanzar la Ciudad de México por la ruta más segura y para ello, al parecer tenía la opción de elegir entre las dos líneas existentes para alcanzar su objetivo. Una opción consistía en llegar de Minatitlan y a Acayucan, una vez allí cruzar el Istmo de Tehuantepec hasta alcanzar las ciudades de Juchitán de Zaragoza y Tehuantepec, ambas muy próximas al Golfo de Tehuantepec en el Océano Pacífico y desde esta última ciudad directos a Oaxava de Juárez, Cuernavaca y la Ciudad de México. La otra opción era llegar de Minatitlan a Acayucan y desde allí volar directamente a la Ciudad de México, también disponía la ventaja, que, ante un posible empeoramiento del tiempo aterrizar en el campo de aviación de Tejería, próximo a Veracruz y emprender el vuelo al día siguiente como habitualmente lo hacían los aviones de la Pan-American por aquellas fechas.

Sea cual fuese la ruta que siguieron, desaparecieron aproximadamente a las siete horas de vuelo y después de haber cubierto el 60 % de la distancia establecida en la ruta de 1.920

Km. y a unos 700 Km. de la Ciudad de México.

En el momento de su desaparición disponían de suficientes sistemas de emergencia y amplia experiencia de vuelo ante cualquier situación que pudieran alterar o poner en peligro su vuelo a la estima, a pesar de las pretendidas visiones de Collar y la tozudez de Barberán, eran en su conjunto una tripulación bien avenida, con suficiente autodisciplina y experiencia para alcanzar su objetivo sin poner en peligro la seguridad en vuelo ante una deliberada e inconsciente decisión de forzar la misión a cualquier precio, ya que, eran conscientes de las decenas de miles de personas que les estaban esperando en el campo de aviación de Balbuena en la Ciudad de México.

Además durante su estancia en La Habana y hasta momentos antes de su partida, dispusieron de la ayuda del jesuita Gutiérrez Lanza, meteorólogo del Colegio de Belén de La Habana, de Francisco Vives, del capitán Torres Menier y de los tenientes Oscar Riveri y Zayas Bazán así como de los mecánicos e instalaciones del Ejército del Aire cubano, también dispusieron de la inestimable ayuda que les prestó la compañía mexicana de la Pan American que les hizo llegar las cartas de vuelo con la localización de todos los campos de aviación en la ruta La Habana- Ciudad de México en los siguientes puntos: Tizimin, Mérida, Ciudad del Carmen, Villahermosa, Minatitlan, Twejria, Puebla y San Jerónimo y como carecían de radio convinieron un sistema de señales extendidas en el suelo mediante banderas de colores y situadas al borde de la pista de aterrizaje con las siguientes claves: Bandera de cuadros blancos y negros buen tiempo, Banderita roja y otra de cuadros blancos y negros tiempo inestable con tendencia a empeorar, Bandera roja mal tiempo. Además y durante los actos y homenajes que fueron objeto durante su estancia en La Habana siempre se vieron rodeados de pilotos, no solo cubanos sino también de otras nacionalidades unos adscritos a diversas embajadas, y otros empleados en compañías de aviación, particulares etc, que a bien seguro les pusieron al corriente del carácter de los territorios que iban a sobrevolar y de las condiciones meteorológicas adversas que se podían encontrar en el vuelo a la Ciudad de México ante un rápido y brusco cambio del tiempo en el Golfo de México como habitualmente les tenían acostumbrados y sobre todo, evitar los vuelos por áreas tormentosas por sus bruscos y continuos meneos y las fuertes turbulencias de todo tipo, que se mostraban perfectamente por el Istmo de Tehuantepec, Oaxaca de Juárez, La Selva Negra, la Bahía de Campeche y en las proximidades de los volcanes Popocatepetl, Citlaltepeltl y Cerro Coatepetl.

Como resumen de los hechos y circunstancias que se desarrollaron durante los días 19 y 20 de junio de 1933 y relativos a los preparativos finales del avión, de la ruta, el despegue y su vuelo con destino a la Ciudad de México, aún quedan por evaluar algunos pormenores que nos pueden permitir acercarnos un poco más a las posibles causas de su desaparición. Destaca entre ellos la desaparición de la lista de avituallamiento, objetos, material y la cantidad de combustible repostado que iban a bordo del Cuatro Vientos, sin esta lista no tenemos acceso a los sistemas de emergencia, de auxilio y de supervivencia en el caso de toma de tierra de emergencia o de amerizaje por fallo del motor o mal tiempo y además si incluyeron armas y dinero para sobrevivir en el caso de caer en zonas selváticas y/o en territorios que iban a sobrevolar habitados por indígenas muy marginados y por lo tanto muy hostiles con los intrusos y dedicados en su inmensa mayoría al bandillaje.

Sobre la cantidad de combustible repostado, se puede observar como iban alojados los 5.325 litros de combustible en el avión Bréguet XIX "SUPER BIDON" y repartidos en 7 depósitos situados en el ala superior y 3.900 en el bidón situado delante de la cabina de pilotaje. La cantidad de combustible repostando citada por historiadores, investigadores, periodistas, etc., son muy discrepantes oscilando de 2.000 a 3.000 litros, sea cual fuese la cantidad de combustible repostando, en el aeródromo de Balbuena a las 23:00 horas se les dio por agotado el combustible, si despegaron de La Habana a las 05:58 de la mañana, al parecer repostaron para unas 17 horas de vuelo equivalentes a 2.200 litros, para cubrir la distancia de 1.920 Km. entre La Habana y la Ciudad de México, si tenían previsto aterrizar en el Aeródromo de Balbuena a las cinco de la tarde, hora de la zona oriental de los Estados Unidos, o sea aproximadamente las cuatro de la tarde, hora de la ciudad de México. Calcularon volar unas 12 horas de vuelo, consumir unos 1.600 litros y disponer de 600 litros de reserva en el momento del aterrizaje. Como se carece la lista de embarque del CUATRO VIENTOS, los cálculos citados anteriormente están basados en los consumos realizados en el vuelo de Sevilla-Camagüey. Como resultado final conviene resaltar sin durante este trayecto Barberán y Collar hubieran observado a través de los aforadores un consumo anormal de combustible por tiempo de vuelo realizado, hubieran tomado tierra por emergencia en cualquiera de los aeródromos previstos antes de llagar a Villahermosa o Tejeria, al no producirse así, quiere esto decir que la reparación de la fuga de combustible del bidón o depósito principal efectuada por Modesto Madariaga fue correcta.

Aunque en apariencia las ruta La Habana a la Ciudad de México no fue planificada con el rigor y meticulosidad del primer tramo España-Cuba, se debió a que no fueron necesarias estas premisas por ser una ruta de vuelo a la estima y apoyada por los numerosos aeródromos, ciudades, pueblos, líneas de ferrocarril, carreteras, volcanes, montañas y la orografía de la costa una vez alcanzada la Península de Yucatán. Terminados los preparativos, el despegue se efectuó con tiempo inestable y lluvioso pero no peligroso para volar, pero si para dejar a los asistentes preocupados e intranquilos por la suerte que pudieran correr por no aplazar el vuelo y esperar a que mejorase el tiempo, una vez en vuelo y ante un posible descenso de la temperatura ambiente el avión disponía de un mecanismo de ocultación del radiador y accionado desde el puesto del piloto, con el fin de mantener la adecuada temperatura del aceite y además permitiéndoles volar a una altura que les garantizase una seguridad en vuelo que, ante una emergencia les permitiera un planeo seguro y controlado ante una fallo del motor o bien, para darse la vuelta y tomar tierra en el aeródromo más próximo al empeorar el tiempo y/o la visibilidad para continuar volando a la estima, como así lo demostraron ante numeroso público sobre el aeródromo de la Ciudad del Carmen, hubo mucha expectación cuando llegó el CUATRO VIENTOS procedente del Este muy alto como a unos 1.500 m. de altura, todo el mundo lo señaló, dio una vuelta circunvolando ampliamente el aeródromo para observar las señales y se alejó con rumbo Oeste por la costa. Fue visto e incluso oído en diferentes lugares de la ruta a partir de la Ciudad del Carmen y es cuando próximo a Villahermosa el tiempo se volvió tormentoso y no es de extrañar que el CUATRO VIENTOS se estrellase por fallo estructural como consecuencia de volar por o entre áreas tormentosas.

Ante un supuesto fallo estructural y conociendo la profesionalidad y experiencia de

Barberán y Collar, es bien seguro que actuaron correctamente los sistemas de seguridad y consistentes en el vaciado rápido del combustible y el lanzamiento del techo de la cabina, ahora bien, al ir situados en la cabina en tandem y no disponer de una adecuada comunicación entre ambos, les tuvo que ser muy difícil o casi imposible la coordinación del control del avión, se estrellaron y hasta hoy en día, no se ha podido encontrar ningún resto del avión y de sus infortunados tripulantes.

## CONCLUSIÓN FINAL DEL VUELO

Fallo estructural, como consecuencia de volar entre o alrededor de áreas tormentosas.

### RELACIÓN CRONOLÓGICA DE LA MEMORIA

El 28 de Junio de 1933 la Secretaría de Guerra Mexicana suspendió oficialmente la búsqueda del CUATRO VIENTOS, dejándola a partir de ese día a la iniciativa privada.

Posteriormente y durante la Guerra Civil Española (1936-1939) se perdió la documentación más importante del CUATRO VIENTOS y la cámara encontrada en la playa mexicana de Tulpico. Terminó la Guerra Civil con la derrota de los ejércitos de la República y con la total supresión de la misma, supuso el triunfo de los sublevados a las ordenes del Gral. Francisco Franco con el apoyo del ejército nacionalista, ambos resultados fueron nefastos para la memoria del CUATRO VIENTOS, al producirse las siguientes consecuencias: El Gobierno Mexicano, desde el primer momento, no reconoció al Gobierno Nacionalista de España surgido tras la Guerra Civil durante más de 40 años y a la par, acogió como exiliados a cuantos republicanos españoles lo solicitaron, ambas premisas dieron como resultado a que los republicanos españoles exiliados en México no quisieron o no creyeron conveniente causar problemas a la nación acogida al tratar de aclarar o investigar la suerte que corrió el CUATRO VIENTOS y por parte del Gobierno Nacionalista Español el desentenderse oficialmente de investigar las causas de su desaparición durante más de 40 años y no solo ante la aptitud del Gobierno mexicano, sino que además y de forma principal por ser un avión construido y financiado por el Gobierno de la República



Española, para este vuelo. Por cierto un vuelo, muy ambicioso por los pilotos militares antes de proclamarse la República Española.

Estas circunstancias no debieron pasar desapercibidas por países y organizaciones interesados en servirse de al tragedia del CUATRO VIENTOS como tapadera para sus oscuros negocios, uno delicados al narcotráfico y otros al contrabando de armas y de dinero para financiar revueltas y guerras civiles en Cetroamérica y el Caribe, con el fin de proteger sus intereses comerciales y estratégicos y no es de extrañar, el empleo de esta tragedia para distraer periódicamente a la opinión pública dentro y fuera de México, al publicarse en periódicos y revistas la localización de restos de aviones, para descalificarlos posteriormente como no pertenecientes del CUATRO VIENTOS, estas publicaciones con otras mejor intencionadas, han creado un chascarrillo o chiste entre sociedad mexicana y aplicado a los despistados y consiste en decir “Estas más perdido que el Cuatro Vientos”.

Durante estas 7 décadas y de forma especial desde 1939, la investigación de al pérdida del CUATRO VIENTOS, nunca tuvo el apoyo gubernamental del Estado español. A partir del 20 de Junio de 1933 hasta nuestros días, se han producido los siguientes acontecimientos:

1. A los 5 días de su desaparición apareció en una playa de a costa de Campeche y a 10 Km. de Chilpetec, una cámara que supuestamente iba a bordo como salvavidas.
2. Aprovechando el viaje que D. Ramón Franco a Washington, para hacerse cargo de la agregaduría militar en la Embajada Española en EE.UU. fue comisionado por el Gobierno de España con el fin de que realizase una investigación oficial en México sobre la desaparición del CUATRO VIENTOS. La visita al País Azteca la realizó en Diciembre de 1933, su actividad se dividió en asistir a homenajes en diversos estados, condecorar a autoridades y pilotos que participaron muy activamente en al búsqueda del avión y entrevistarse con cuantas personas le pudieron aportar noticias de interés para su investigación. Fruto de estas actividades las resumió en un informe que desgraciadamente desapareció durante la Guerra Civil Española, solo se conserva una carta que Ramón Franco envió por aquella época al Jefe de al Aviación Española resumiéndole los resultados de su investigación.
3. Con motivo de aparecer en el periódico mexicano “Excelsior” los días 7 y 8 de Mayo de 1947, una serie de artículos relatando el trágico final del vuelo del CUATRO VIENTOS y la suerte que posteriormente corrieron los pilotos españoles Barberán y Collar. El Gobierno de la República Española en el exilio a través de su Embajador en México D. Nicolau D’olver solicitó del Gobierno mexicano fueron hechas las investigaciones precisas con el fin de

aclarar cual fue el final sufrido por los aviadores españoles, que según la prensa de aquellos días fueron asesinados para robarles. Estos contactos no dieron ningún resultado positivo sobre la suerte que corrió el CUATRO VIENTOS y sus infortunados tripulantes.

4. En 1983 y con motivo de producirse el 50 Aniversario del vuelo del CUATRO VIENTOS DE Sevilla (España) a La Habana (Cuba) y a Villahermosa (México), se celebró un Festival Aéreo en la Base Área de Cuatro Vientos patrocinado por el Ejército del Aire bajo la presidencia del Ministro del Aire el teniente General D. Eduardo González Gallarza, asistieron al mismo una pléyade de proyectistas, ingenieros, militares y operarios que participaron en la construcción y puesta a punto del CUATRO VIENTOS. De este festival se conserva un magnifico reportaje en la videoteca del Museo del Aire en Cuatro Vientos.

5. El 10 de Febrero de 1985 el Presidente de México D. Miguel de la Madrid hizo entrega a título póstumo al Embajador español D. Pedro Bermejo del ICARO DE PLATA INTERNACIONAL otorgado por los periodistas mexicanos de la prensa escrita, radio, televisión y agencias de noticias a los pilotos españoles D. Mariano Barberán y a D. Joaquín Collar por su vuelo desde Sevilla (España) a La Habana (Cuba) y a Villahermosa (México) pilotando el avión CUATRO VIENTOS.

Este trofeo, al parecer, se encuentra custodiado en el despacho oficial del Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire.

La relación cronológica de la memoria no da para más, solo 5 acontecimientos durante 7 décadas, si pretendemos buscar una explicación a esta dejadez, sólo se puede comprender cuando se pasa un momento a solas y con el pensamiento en la memoria de su tragedia al lado de la maqueta del "CUATRO VIENTOS", que a tamaño natural se encuentra en el Hangar nº1 del Museo del Aire en Cuatro Vientos y es cuando se llega a la conclusión, que esta falta de afecto se debe a las señas de identidad de su nacionalidad, que en este caso, es la bandera republicana española que luce en su timón vertical de dirección, esta desconsideración que ha perdurado durante estas 7 décadas debe terminarse definitivamente y para ello, antes de cumplirse el 75º Aniversario de su desaparición el 20 de Junio del 2008, debe estar erigido en México un monumento que no solo haga perdurar su memoria, sino que además y de esta forma agradecer los desvelos del pueblo mexicano en encontrar una explicación de su tragedia y corresponder con un monumento a la distinción otorgada por el ICARO DE PLATA a Barberán y Collar.

J.B. MARTÍN

*PILOTO AGROFORESTAL Y*

*COLABORADOR DEL MUSEO DEL*

*AIRE*