

JUAN DE LA CIERVA Y CODORNIU

EL INGENIERO Y EL HOMBRE

Conferencia de exaltación de un Ingeniero Español

Por JOSE PAZ MAROTO

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Cuando el Sr. Director de la Escuela me hizo el honor de requerirme para que exaltara en una Conferencia, forzosamente modesta como mía, la personalidad de nuestro ilustre y malogrado compañero don Juan de la Cierva, que para los que convivimos con él en la Escuela será siempre Juanito La Cierva, acepté gustosísimo, aunque pensando que aún quedan compañeros más calificados que yo y que sabrían mejor que yo cantar las cualidades técnicas y humanas de quien fué típico español, y como a tal fué tratado en vida por sus conciudadanos.

Me obligó a ello no sólo el deseo de tener el honor de destacar una vida breve, pero profunda, puesta al servicio de nuestra España.

No sólo contribuir a compensar, en lo poco que de mí dependiera, la realidad española de olvido o menosprecio injusto a quien con su esfuerzo perseverante logró destacar en cualquier faceta de la vida, pero sobre todo en la Ciencia (Castiella que hace los hombres é les desface).

No sólo a unir una modesta voz a las muchas que, después de muerto nuestro hombre, se han levantado para reclamar justicia contra el olvido en que se le tuvo, pues en esto como en otras cosas yo soy totalmente seguidor del gran Unamuno, que afirmaba, como sabéis, que "la misión del Quijote moderno en nuestros días es la de clamar, clamar siempre en desierto; porque el desierto oye"; sino pagar una mínima parte, es cierto, de una deuda moral que yo contraí con Juanito La Cierva en noviembre de 1936.

Cuando en aquella fecha yo llegué a Salamanca y me vi detenido y en condiciones peligrosísimas, de las que sólo mi blancura política absoluta y la Divina Providencia, probablemente de mi lado por la súplica de mi madre difunta (a quien yo siempre he rezado en mis

tribulaciones) o de mi hija, impedida, y aún en este mundo (a quien incluyo en mis preces en momentos graves), se me exigieron nombres de personas conocidas que pudieran dar referencias exactas de mí, de mis ideas, de mis actividades y de mis condiciones humanas personales. De ellas iba a depender mi trágico porvenir o mi liberación.

Yo di los de tres compañeros, a los que en el día anterior, el de mi llegada, había visto y saludado. Uno de ellos, el de Juanito La Cierva, con el que en realidad no había tenido un trato muy intenso en los últimos años, pues nuestros caminos habían sido divergentes. Los otros dos fueron: el de un compañero que había tenido gran relación profesional conmigo por razón de mi cargo municipal, y el de otro con quien también había tenido contactos frecuentes profesionales.

Pues bien, mientras el primero de estos dos alegó que apenas me conocía, negándome como San Pedro a Jesús, y el segundo, según supe después, me incluyó creo que entre los fusilables, Juanito La Cierva informó leal, correcta y exactamente sobre mi persona, y quizá evitó la primera y probablemente fatal reacción.

Y es que gracias a Dios y a su temperamento de hombre de bien y de su inteligencia, cualidad que suele ir unida a la anterior en los hombres, La Cierva no estaba atacado del "intento de triunfo del complejo de inferioridad" que en todas las épocas trágicas de la historia de los pueblos, y sobre todo en guerras civiles, se desata, y que ha dado, y seguirá dando en el mundo, desgraciadamente, lugar a tantas desgracias, tragedias, dolores y perjuicios, y a que alguien se vea, como yo me vi, aquellos días abandonado de casi todos los compañeros residentes entonces en Salamanca por temor, por animosidad o por comodidad.

Y esto, un bien nacido, no lo olvida nunca. Por eso yo aprovecho la ocasión, ya que no pude hacerlo personalmente, pues a poco Juanito caía sin pena ni gloria, oscuramente, bajo los plomizos fríos y tristes cielos de Holanda, y en acto de servicio, para rendir un homenaje de gratitud al "hombre", a ese ente no muy abundante hoy en el mundo y que parece eclipsarse en los momentos en que las tragedias humanas sirven de piedra de toque para los valores morales humanos y para calibrar los conceptos de religión, de familia, de amistad, de camaradería y de los tan traídos y llevados (para bien y para mal) espíritus de cuerpo.

Juan La Cierva pertenecía a la promoción anterior en dos años a la mía, y de la que afortunadamente quedan aún bastantes supervivientes, entre los que abundan los que han acreditado una gran valía: Barcala, Silvela, Lamana, García Ovies, Bravo, Ruiz Valdepeñas, Palá, Calzada, González Bueno, Aguirre Andrés, entre los principales.

Ello quiere decir que cuando yo entré en la Escuela, allá por el año ya, ¡ay!, nada próximo de 1916, sufrí el impacto admirativo que todos sufrimos al mirar hacia arriba y ver a nuestros, ya veteranos, compañeros de estudio. En mí fue quizá más acentuado, pues a los dieciséis años aún se tiene un cierto complejo de infancia o primera juventud y piensa que los mayores son casi superhombres al lado de nosotros, pobres pigmeos principiantes.

Y Juan La Cierva, con su elevada estatura, su complexión bastante robusta, su rostro de hombre bueno y un tanto de sabio distraído, me atraía y hacía que se convirtiera un poco en ese ideal que todos sabemos forjarnos en la vida, en múltiples ocasiones, al que vemos adornado con una serie de cualidades humanas y, superhumanas a veces, que realmente tienen o que nos figuramos que tienen.

Pronto nos enteramos, gracias a esa "Radio Pasillo", que ya entonces funcionaba en la Escuela, anticipándose así a la época actual de comunicaciones, o a esa intensa y extraña conductibilidad que suelen tener todos los Centros docentes que hace llegar rapidísimamente a los oídos de los jóvenes alumnos las más secretas y reales, o fantásticas, noticias que La Cierva con otros dos compañeros: Pepe Barcala, su íntimo e inseparable en la Escuela, y otro algo mayor, Pablo Díaz, tenían constituida una Asociación: la B. C. D. (entonces no había SEU ni FUE ni

ningún otro anagrama colectivo), y estaban desarrollando algo que no sabíamos exactamente lo que era, pero que amenazaba con terminar en algo genial.

Y que este algo era extraño al campo específico de los Ingenieros de Caminos, y que se refería a la emulación de Icaro.

En aquellos años en que aún se recordaban las hazañas del aviador francés Mamet, que en 1910 hizo una exhibición en el velódromo que existía en la Ciudad Lineal, y la más famosa de Vedrines con su histórico vuelo París-Madrid sin apoyo de ningún "eje", y a cuerpo limpio la fascinación y la admiración nuestra hacia los que trataban de superar aquellas gestas era superlativa.

Y supimos entonces que la B. C. D., casi tan famosa entre los alumnos como actualmente el F. B. I. entre los ciudadanos estadounidenses y mundiales, había acometido increíbles tentativas, primero con planeadores en la ladera de "Cerrillo del Sastre", que no acabó en tragedia porque la Providencia reservaba a Juan, que entonces debía tener unos doce años, para muchos altos logros en pro del progreso humano, y después con un "enorme" aeroplano con motor de explosión, de gasolina con 1/2 HP. de potencia (¡qué audaz!, amigos, representaba), que creí que era biplano, y tenía unos 3 m. de envergadura.

¡Cómo sería el ambicioso modelo, que el motorcito, aunque más potente y eficaz que los tantos modelos de goma que hasta entonces el grupo de intrépidos capitaneados por Juan La Cierva había utilizado, no podía volar, y para que despegase del suelo tenían que lanzarlo por fuerte pendiente!

¡Qué mal empleaban aquellos aspirantes a aeronautas de la B. C. D., las cuantiosas subvenciones "estatales" que recibían a través de los bolsillos de sus madres, pues los padres, especialmente el de Juan, no querían saber nada de aquellas locuras juveniles y experiencias con juguetes peligrosos, que Juan, principalmente, estaba empeñado en construir con la ilusión de llegar a algo trascendental!

Y la tenacidad del grupo B. C. D. y de su cabeza más visible: Juan La Cierva, nos admiraba (a mí al menos) más aún por cuanto sabíamos que el padre de Juan, aquel don Juan de férrea energía, tan combatido por la oposición de entonces, que explotaban para ella todos los detalles, incluso el de los "pantalones

cuadros", que se hicieron célebres en aquellos primeros años de siglo, presionaba cuanto podía a su hijo para que se hiciera Abogado. Deseo muy legítimo y natural por cuanto pocas cosas hay más halagadoras y satisfactorias para un padre que merezca tal nombre, que el poder pasar la Antorcha de su actividad profesional o de servicio a su país al hijo que actúe en el mismo campo de actividad o disciplina con que él ha gastado toda su vida fecunda.

Poder decir a un hijo: "No quiero que seas nunca el hijo de tu padre. Aspiro a ser cuanto antes el padre de mi hijo. Que no es lo mismo."

Pero a Juanito no le tiraba ni la Abogacía, con la magnífica pista de despegue que se le ofrecía en el acreditadísimo bufete jurídico de don Juan (uno de los mejores de la época), ni la Política, para la que contaba con el motor de muchísimos HP. del prestigio nacional de su progenitor, incluso entre sus adversarios políticos, quienes, si públicamente le negaban el pan y la sal, como solía ya entonces ser norma de los políticos militantes de cualquier color, le admiraban y respetaban en privado, aunque no estuvieran de acuerdo con sus métodos, al parecer un tanto duros de actuación gubernamental cuando llevaba las riendas del poder.

Siempre sospeché que tampoco le interesaba mucho la Ingeniería fuera de la parte de alta matemática, que entonces constituía la base de las únicas carreras de Ingenieros que existían: Caminos, Agrónomos, Minas e Industrial. Por eso, al parecer, las cariñosas exhortaciones de su abuelo, don Ricardo Codorníu, tan ilustre Ingeniero de Montes que mereció el sobrenombre de "Apóstol del Arbol", tampoco hicieron mella en Juan, que prefirió orientarse hacia nuestra especialidad.

Seguramente que si en aquella época (años 1912-1914) hubiese existido en España o fuera de España alguna Escuela de Ingenieros Aeronáuticos (no de planes acelerados o extractados como los que habrá modernamente), nuestro hombre, que tenía posición económica suficiente, se habría orientado hacia ellas.

Conocimos también las condiciones de inteligencia, de capacidad, de dedicación a una idea que "Juan y sus muchachos" habían seguido desarrollando hasta dar vida al famoso "El Canchero Rojo", que creo era biplano, de alas delgadas, desiguales, de 11 m. de envergadura la mayor y de 300 Kg. de peso, sin tripulación, según los datos que amablemente me ha faci-

litado mi buen amigo Pepe Barcala, cuyo mérito en todo este proceso es prácticamente parejo al de Juan La Cierva. Y que hizo sus pruebas, oficiales diríamos, en octubre de 1912, en Cuatro Vientos. Y que realmente fué el primer avión construído en España y... con medios de la más pura artesanía.

Y todo ello sin los conocimientos matemáticos de ahora: sin balanzas aerodinámicas, sin túneles de ensayo, sin pilotos de prueba, sin apoyos financieros de ninguna clase.

Juan La Cierva parecía en la Escuela haber olvidado sus preocupaciones de "altos vuelos" y se dedicaba tranquilamente a sus estudios y al deporte, pues en aquella época, también heroica en cuanto al football se refiere, formaba parte con un grupo de compañeros, en el que recuerdo preferentemente a García Ovies, Silvela, Barcala, Lamana y yo (creí que me olvidaba de mí), que sin fichaje ni primas, sin campo y sin dinero habíamos constituído un equipo, que se entrenaba cuando y como podía en la explanada de La Chopera del Retiro, cedida galantemente por el Municipio, o sin que éste se enterara (que de todo podía haber en la viña del Señor), o alguna que otra vez en el antiguo campo del Madrid, allá en la calle de O'Donnell, con hierba que brillaba por su ausencia y vestuarios casi al aire libre, para mayor comodidad.

Conservaba una fotografía, para mí muy querida, del Equipo, tomada el año que quedamos campeones de las Escuelas Técnicas (sin Ligas ni Copas). Pero, inexplicablemente, no la he encontrado ahora. Ya aparecerá.

En estos contactos con Juan pude comprobar su corrección, su hombría de bien, su "fair play" y su compañerismo.

Se me dirá que no es lo mismo el deporte que la vida después. Y yo he comprobado, por experiencia directa, que quien sabe jugar limpio, sin recurrir a recursos anormales, quien sabe perder y encajar derrotas o contratiempos sin reaccionar con espíritu vengativo, bajo, rastrero hacia el que noblemente (y aun menos noblemente) le aventaja o le arrebatara algún triunfo, ese siempre será en la vida normal y profesional un buen compañero, un buen amigo y, en una palabra, un HOMBRE.

Y así fué toda su vida Juan La Cierva.

Pero los años en que Juan fué un buen alumno de la Escuela y en que parecía haber sepultado bajo la losa de su deber de estudiante sus

preocupaciones, sus añoranzas y sus ilusiones por su ideal aeronáutico, no pudieron domeñar el interés para lo que era una meta en su vida.

Y así, cuando el Gobierno español, a la vista de la experiencia de la primera Guerra Europea, llamada también Mundial, comprobó el brillante papel que el porvenir bélico reservaba a la aviación; o si, como se decía con harta ingenuidad mundial también, aquella guerra sería la última de la Humanidad (al menos de tan ecuménico carácter), el no menos destacado papel que habría de jugar en la Aviación Civil y Comercial, convocó un concurso para mejorar su incipiente aviación militar, nuestro Juan La Cierva acudió al reclamo de aquellas alas.

Y como esta vez ya tuvo la fortuna de contar con una generosa aportación económica de un gran financiero, que creo era el conde de los Moriles, don Juan Vitorica Casuso, ya se lanzó a proyectar y construir un biplano trimotor que, según los datos de su colaborador de siempre y amigo fraternal suyo y mío, Pepe Barcala, a quien se le debe asimismo otro homenaje de análoga significación que el de La Cierva, y que estamos seguros se le ofrecerá no tardando (yo al menos así lo propongo), con tres motores Hispano Suiza de 220 caballos cada uno (¡qué lejos ya aquel de medio caballo de los tiempos heroicos!).

Y un día de junio de 1919, con su carrera recién acabada de Ingeniero de Caminos, pudo nuestro hombre presenciar las pruebas del aparato con todo éxito en el despegue y aterrizaje.

Pero como Dios casi siempre pone a prueba la fe y la tenacidad de los mortales que se embarcan en alguna aventura ideal, de altos vuelos (y nunca mejor aplicada la frase), un accidente estúpido, provocado al parecer por pérdida de velocidad en un viraje, estrelló el aparato contra el santo suelo.

Este accidente y desgracia fué quizá el origen de su invento, que fué uno de los más sensacionales.

Puesto que la pérdida de velocidad podía dar al traste con todo, había que inventar algo que garantizase al máximo la sustentación. Y la hélice giratoria se le apareció como la más segura. Con la ventaja, además, de ser independiente de la velocidad de traslación a que daban lugar las alas fijas.

Y la lucha contra aquel derretimiento de las alas, que cual nuevo Icaro redivivo sufrió, dió

cima en 1921 con su autogiro, con el que no pudo elevarse.

Lo modificó en 1922, sin lograr tampoco despegar.

Otro de menos temple hubiese quizá abandonado la lucha. Pero Juan, no. Lo modificó el mismo año, y en el nuevo modelo logró dar algunos saltos.

Un cuarto modelo, el mismo año de 1922 (exponente de su actividad), ya logró un vuelo de 200 m. de longitud a 4 m. de altura.

El ave de su inteligencia comenzaba a adiestrar a sus polluelos hasta poderles conceder la necesaria libertad.

Y cuando ya logra, en 1923, un vuelo en circuito cerrado de unos 4 Km. de desarrollo a 25 metros de altura, el aparato queda conseguido.

Yo recuerdo aún con emoción el acto de homenaje que en el Club Pedreña se le dió aquel verano, y la emoción con que algunos amigos y compañeros (entre ellos yo) subimos invitados por Juan a dar un paseo por la maravillosa bahía santanderina.

Un paseo corto sobre las frías y quietas aguas que desde la Magdalena y Somo besan los pies de la bella capital de la montaña, las bucólicas y marineras orillas de Pedreña y las industriales márgenes del Astillero, reflejando la ingente cima de Peña Cabarga y el conocidísimo pico de Solares, que tan bien conozco por haberme pateado en 1933 todo aquel terreno estudiando la variante del tramo final del ferrocarril Santander-Mediterráneo por Espinosa de los Monteros, Portillo de la Sía, Liérganes y túnel bajo dicho macizo montañoso. Proyecto que tuvo la osadía de luchar frente a la solución ministerial de los valles de Pas y Pisueña, que esperaba aún su terminación, como si el nombre del túnel más largo bajo la cordillera cantábrica (Engaña) hubiese tenido algún maléfico influjo sobre las obras, que deseamos de corazón terminen pronto, aunque en nuestro interno pensamiento sigamos defendiendo como mejor y mucho más corta la solución patrocinada por los monteros de Espinosa de los Monteros.

Seguramente que en cualquier otro país, de origen no latino especialmente, la victoria de La Cierva se habría convertido no sólo en una apoteosis, sino en un pugilato de empresas y Fuerzas nacionales de todo orden para convertir en realidad el invento en beneficio de la Nación.

Pero aquí no es lo frecuente. Y Juan La Cierva no fué una excepción a la regla.

Ignoro las gestiones que realizaría, pues ya entonces la vida nos había separado un tanto, y yo desde León, como Ingeniero del Norte (perdón, Agregado Técnico nada más, Ingenieros que termináis ahora pudiendo elegir destinos y exigir remuneraciones sustanciosas a Dios gracias, y luego desde Barcelona, ya como Ingeniero Agregado también ferroviario (título que, al parecer, ofende cuando se propone ahora a los Ingenieros futuros de grado medio y a los que pasarán a serlo desde Peritos o Ayudantes), apenas si tenía contacto con quienes, como Juanito, seguía una vida especial y entregado en cuerpo y alma a una tarea no muy encajada en la especialidad de Caminos, ni de Canales, ni de Puertos.

Si llegué a saber que en 1926 logró constituir (en Inglaterra claro está) "La Cierva Autogiro Ca. Ltd.", que comenzó a construir aparatos cada vez más perfeccionados, con aumento de la estabilidad, con mayor ductibilidad a los mandos y sustentación.

Y como La Cierva en esto no era un "typical spanish", es decir, un español típico, ya que nuestro país ha sido siempre pródigo en alumbrar muchos hombres del 18 de marzo, del 13 de junio, del 30 de octubre, etc., pero poco, desgraciadamente, hombres de los del 1 al 30 de cada mes, o sea de los que tienen tesón y voluntad férrea para seguir adelante con sus ideas y propuestas cuando creen que son convenientes a la Patria.

Y que, como buen Capitán (y no Capitán Araña), él mismo cruza en 1928 el Canal de la Mancha, de Croydon a París, siendo recibido por miles de personas y recibiendo el emocionado abrazo de su compañero de estudios y primeras fatigas: Barcala, que rubricó así la satisfacción de la realización de los sueños de la infancia de Juan y de él mismo.

Naturalmente que con el apoyo y ambiente de los ingleses, no era difícil predecir que los Estados Unidos, que según se dice es "un país hermano de la rubia Albión, aunque separado de ella por la misma lengua", tardarían poco en llamar al Ingeniero que bullía dentro de La Cierva para fundar en 1928 la "Autogiro Co. of America", que tantos y tan variados modelos había de construir.

No se conformó el afán de superación, característica de espíritus superiores como el de La Cierva, y así llega en 1934 a producir un autogiro casi perfecto, con cualidades análogas a las que, posteriormente han alcanzado los helicópteros.

Yo no entiendo una palabra de máquinas voladoras. Sólo sé que el autogiro por excelencia despegaba verticalmente. Y que Juan La Cierva iba realizando proezas personalmente, siempre en el puesto de honor y de peligro, y jugando, como un niño grande que era, con sus aterrizajes en el campo de polo de Puerta de Hierro, en un barco en Valencia, en la Plaza de Cataluña de Barcelona, frente al Gran Palais en París y en la Casa Blanca de Washington, donde fué recibido con los máximos honores por el Presidente Hoover, recientemente fallecido.

Y que siguió construyendo numerosos modelos para múltiples aplicaciones hasta 1936.

Y que rota la barrera del sonido comercial e industrial ya no necesitaba tanto manejar con firmeza el timón de su creación.

De todos modos seguía con la ilusión de su perfeccionamiento.

¡Quién le iba a decir que él que había vencido tan ingeniosamente las dificultades de navegación de los más pesados que el aire; que había conseguido llegar al máximo en la seguridad de la aviación, iba a desaparecer en un campo holandés porque la fatalidad en forma de cables eléctricos a ras de tierra, frenó y casi anuló la velocidad de otro "más pesado" que no respondía a los principios de su invención!

¡Qué verdad sigue siendo que los elegidos de los dioses suelen morir jóvenes!

Por eso nosotros todos, al conmemorar este ascenso simbólico de Juan de la Cierva a la más alta magistratura del Cuerpo, como es la Presidencia del Consejo Superior de Obras Públicas, estamos obligados a enaltecer la memoria de quien tan alto puso el pabellón técnico de España en el extranjero. De quien tanto enalteció a la Ingeniería no sólo de Caminos, Canales y Puertos, sino a toda la Ingeniería española. Y de quien demostró ser en todo momento nada más y nada menos que "un Ingeniero y un Hombre".

He dicho.