

Dos etapas en la documentación del viaje y las comunicaciones

ANTONIO LINAGE

Para Celia y Raúl, por la conversación y el vuelo

SUMARIO

La transmisión instantánea de las noticias e imágenes, así como la existencia de soportes muy distintos de los tradicionales para el almacenamiento de los testimonios de nuestro paso por la tierra y la historia, han determinado, y el proceso sigue un avance galopante, una revolución en las fuentes históricas mismas. Pensamos en que la correspondencia epistolar ha permitido conocer ámbitos de las relaciones entre los hombres. Cotejémoslo someramente con su papel superviviente hoy.

Por otra parte la aceleración de las comunicaciones ha causado también una mutación radical en la manera de viajar y en la duración de los viajes. Glosar esta evidencia sería poco considerado con el lector. Por eso vamos a citar en materia expuesta unos datos de dos ejemplos del argumento, no muy separados cronológicamente, pero sí en su propia esencia.

PALABRAS CLAVE: Literatura de viajes, viajeros, documentación, irrisporte

ABSTRACT

The instantaneous transmission of the news and images, as well as the existence of supports very different from traditional for the storage of the testimonies of our passage by the earth and history, has determined a revolution in the historical sources. Also the acceleration of the communications has caused a radical mutation in the way to travel.

KEY WORDS: Literatura of trips, travellers, documentation. irrisport

I. BLASCO IBÁÑEZ O EL VIAJERO

No cabe duda de que Vicente Blasco Ibáñez¹ fue esencialmente un novelista, un hombre que llevaba consigo la visceral necesidad de contar historias y había nacido predestinado a ello. Pero en él se dio además otro imperativo, el de novelar todos los episodios y hacer inarco literario de todas las visiones de su vida. Una vida que fue de aventuras y viajes, con lo cual la ecuación nos resulta perfecta. Como también otra consecuencia, la fecundidad.

Pleno paralelismo pues entre su vida y su obra, y lo bastante rica la primera como para alinear su vena novelística, dentro de ese impulso igualmente indefectible suyo de hacer de la vida cantera de las historias a novelar. Ahora bien, una de las constantes de esa vida, y en consecuencia de su literatura, y constante de tal hondura que llega a definitiva, era como decimos la tal condición viajera, que preferimos así definirla, mejor que sustantivarla refiriéndonos a los viajes, así el vínculo se nos aparece con una inmensa indisolubilidad en la visión. ¿Cómo la relacionaremos con la sed aventurera que nuestro escritor tuvo también? No cabe dudar de haber una simbiosis comunicante de ambas. Los viajes siempre llevan consigo algo de aventura, incluso en nuestros tiempos, más en los suyos anteriores a la aviación. Y en su caso, lo cual tampoco llega a excepcional, algunas aventuras requirieron viajar, tal su huida juvenil de Valencia por mar.

Así las cosas, todos los escenarios de su biografía están representados en la geografía de su imaginación novelesca. Empezando por Valencia, naturalmente. A propósito de *Arroz y tartana*, podemos hacer nuestra la sugerencia de César Gavela²: «Uno sale a dar una vuelta por la calle Sueca, por ejemplo, al anochecer, y Blasco Ibáñez se asoma por todas las ventanas³». La huerta está en *La barraca* y *Entre naranjos*. Su inar, mejor diremos *Mare Nostrum* que el Mediterráneo, protagoniza la novela que se titula sencillamente así, y también *Flor de mayo*, además de la consagrada, en la inmediata Albufera, a los pescadores de *Cañas y barro*. Pero hay más, pues del espacio, sin dejar esa tierra nativa, nos hemos de ir al tiempo. Ya que para Blasco, el imperativo de novelar los escenarios de su vida se extendía a hacerlo también en el pasado. Por eso hubo de dedicar a la Sagunto romana *Sónnica la cortesana*.

España está representada con abundancia pero además muy reveladoramente en todos los sentidos. Madrid es la ciudad de *La horda*. Estaba puesto en razón que *La catedral* fuese la priada de Toledo, por mucho que el mundo eclesiástico resultara imperineable a nuestro

1 Bien sabido es cómo este tuvo tanto éxito con los lectores con escasa atención de la crítica, siendo además blanco de tiro de sus colegas. Una excepción a esa falta de atención a su obra ha sido la de Juan-Luis Alborg, ya que uno de los volúmenes de su historia de la literatura española (V, 3: *de siglo a siglo*; Madrid, 1999: pp.449-1057) es una extensa monografía sobre nuestro novelista. Ha incluido mucha bibliografía. Por ejemplo, cita el folleto de Feriando M. Torner, *Ensayo de una crítica sobre la novela «Cañas y barro»*, impreso en Oviedo el año 1903, y que Alborg encontró en una biblioteca norteamericana. También cita un artículo de nuestro compatriota, cuya pérdida nos sigue afligiendo, Santiago Bni Vidal, De *Sónnica o Romeu*, publicado en «Las Provincias» el 29 de enero de 1967, y por cierto muy revelador para clarificar la novela histórica priada en su tierra. En cambio no cita un opúsculo del novelista andaluz José Mas y Laglera, titulado significativamente *Blasco Ibáñez y la jauría*, que recoge y comenta insultos dirigidos al escritor en la preisa con motivo de su fallecimiento, entre otros por Baroja y Valle-Inclán. Nosotros lo leímos en su día pero no lo hicimos a la vista. No recordamos si también figuraban los insultos de Eugenio d'Ors. Azorín no llegó a ellos, sin pasarse de la frialdad literaria.

2 Novelista del Bierzo afincado en Valencia.

3 En «Las Provincias», 27-11-1998.

novelista, ese templo había sido también el de *Ángel Guerra* de Galdós. En *El intruso*, la misma vena nos lleva al Bilbao jesuítico, años antes de que el político bilbaíno Indalecio Prieto concibiera aprensiones de la conversión de su tierra, sin excluir los Altos Hornos, en iin Gibraltar del Vaticano. *La bodega* está en Jerez de la Frontera, el del agua y soimbra y sombra y agua de García Lorca sí, un tanto, pero no siguiendo ya al poeta de Pedro Domecq con tres sultanes de Persia. No habría dejado verlo la sombra de Fermín Salvochea, el santón anarquista andaluz, su versión literaria en los textos vertiginosamente traducidos de la valenciana y blasquiista Biblioteca Seinpere. En cambio Sevilla se nos retrata a través de la Maestranza en *Sangre y urena*, predestinada cinematográficamente por lo tanto. *Los muertos mandan* es la Mallorca del racismo que hacia víctiiiiias a los chiiietas.

Naturalmente que Francia no podía faltarnos. Al fin y al cabo el novelista vivió y murió en ella. Pero nos podemos quedar con su novela de la Gran Guerra, hasta cierto piinto la guerra civil europea, *Los cuatro jinetes del Apocalipsis*, como más francesa que otras en el país desarrolladas. De la galofobia de Pío Baroja hacia parte su inayor desprecio por el militarismo francés que por el alemán. La cita nos viene un poco a cuento antes de adentrarnos en el argumento de esta novela. Lo cual iio implica compartir el punto de vista.

Dos libros de viajes representan Europa. Del rito latino al bizantino podríamos decir. En efecto, *En el país del arte* es Italia. El otro se titula sencillamente *Oriente*. Y uno de siis capítulos es iina entrevista con el patriarca ecuinénico de Constantinopla. Cuando todavía no había terminado de desintegrarse el Imperio Otomano, los pasaportes y visados eran menos necesarios y liavía menos. Por entonces, los benedictinos de Montserrat que se habían propuesto escribir sobre el terreno el libro de la Biblia, sólo necesitaron el británico y el turco para llegar desde Cataluña a Egipto y Palestina.

Pasando a la otra orilla, *Argentina y sus grandezas* viene a ser iina guía moniimental. De llevarla de viaje se requeriría un inozo de cuerda acompañante. *El préstamo de la difunta* nos sumerge en la atmósfera tan exclusiva de los Andes. No estaría de más inascar hojas de coca inientrns se lee. Por cierto que su argumento coincide bastante con *El ladrón del cielo*, de Franz Werfel, más de un cuarto de siglo después.

También se desarrolla en Argentina *La tierra de todos*. Pero es más cosmopolita que de ese país. Lo inisino que nos ocurre con las *Novelas de la Costa Azul*, tanto en el voluinen así titulado como en *El fantasma de las alas de oro* y *Los enemigos de la mujer*. Sería vano pretender buscar en sus historias esos que Unamuno llamó franceses de Francia y que él ni siquiera encontraba en París. Cosinopolita tainbién en fin, el inarco del viaje a través del charco de los emigrantes que son hoy *Los argonautas*, y *La vuelta al mundo de un novelista*.

Pero América, la América española, nos vuelve en la dimensión del pasado. *En busca del Gran Khan*, sí. Siguiendo los pasos de *El caballero de la Virgen*. Y, alternando con el presente de un erudito ainericanista m a n e s de Próspero Mérimée, que tanto gustaba de insertar estudiosos en sus historias —, a la vez que el mito y la realidad, en *La reina Calafia*. Las siete partidas del mundo pues, *all over the world*.

Mas cedainos a don Vicente la pluina y la palabra. Empezando por boca de la pareja de enamorados que se separan cuando *Los argonautas*⁴ empiezan y que en sus buenos tiempos

4 Cap.1; lamentablemente confcsamos que estamos citando por la edición «completa» de Aguilar.

habían hecho coincidir como su creador el amor, o sea la vida, y la alegría de andar, y a la vez con la literatura, no cabiendo una expresividad mayor de tal óptica:

[...] *frecuentes viajes emprendidos al azar de una lectura o de un recuerdo histórico. «¡Qué hermoso besarnos entre las columnas del Partenón!».* Y emprendían un viaje a Grecia. «¡Qué delicia ver el desierto, los dos juntos desde lo alto de las Pirámides!»). Y salían para Egipto.

Y así fueron a contemplar, tomados del talle con las cabezas juntas, el sol de medianoche en Noruega, el Kremlin cubierto de nieve, las palmeras del oasis de Biskra, las azules corrientes del Bósforo, sin contar otras excursiones mas vulgares en busca del canal veneciano, la colina toscana o el lago suizo como fondo decorativo de un amor que ansiaba abarcar todo el viejo mundo en su insolente felicidad.

Desde los días de Blasco a los nuestros, como ya apuntábamos, el desarrollo de la aviación comercial ha traído consigo una facilidad para viajar deprisa que nos sitúa en un mundo del todo distinto al suyo, a pesar de que el tiempo transcurrido ha sido comparativamente escaso. Pero el cotejo del vapor marítimo y ferroviario, y del automóvil, con la larguísima etapa anterior del caballo, era igualmente una cesura, aun sin la asequibilidad del viaje para todos. Un pasado en esa dimensión a cual más difícil y lento que, al ser novelado por nuestro viajero, también nos muestra sin embargo viajeros y viajes. Así en *Sónica la cortesana*:

Pasado el luto de su viudez, dio cenas en su casa de campo que duraron hasta el alba; hizo venir del Ática finos Ailétridas que, con sus flautas, enloquecían a la juventud saguntina. Sus naves emprendían viajes sin más objeto comercial que traerle raros perfumes de Asia, telas de Egipto y caprichosos adornos de Cartago. Su fama se extendía tan ampliamente tierras adentro, que algunos reyecillos de la Celtiberia llegaban a Saguntio con el deseo de conocer a esta mujer rosinosa, rubia como un sacerdote y hermosa como una deidad.

Viajar es andar y pararse. Por eso podría pensarse que también andan, aun permenciendo inmóviles, los altos en el camino. Los hoteles son la casa, el lecho, la inesa, el amor, la soledad y la sociedad a la vez, la medicina del viajero. Blasco Ibáñez concebía así uno de Sevilla, para una de sus novelas colombinas y americanas⁵:

Zócalo de azulejos, tres metros casi. Borde del zócalo al nivel del remate del armario con espejo.

Piso de mármol negro y blanco. Lavado todas las mañanas (alfofinado).

Ventanas enormes con visillos espesos. Luz amarillenta de ámbar. La calle está más alta y arde de tanto sol. Fuera de la habitación patios frescos y sombríos. Mármol húmedo. Fuentes a ras del suelo, octogonales, que lloran día y noche.

Muebles antiguos, vargueños (sic), sillones fraileros, mesas de hierro.

5 E.GASCÓ CONTELL, *Genio y figura de Vicente Blasco Ibáñez («Vida e Historia» 6; Madrid, 1957) 185-6.*

Después de los zócalos, azulejos variados, todos de realce, paredes blancas y artesonados de color de chocolate.

Patio. Emparrados y palmeras. Intenso frescor de bodega que invita a dormir. Profundos sillones de paja.

¿Nos hacen pensar estos apuntes impresionistas en algún hotel sevillano? Pues sí. Pero naturalmente que ya sólo nos ha quedado la arquitectura. Yo llegué a conocerlo en unos días más próximos a los de Blasco que a los de hoy. Si no consigno su nombre no es para prevenirme de una acusación de publicidad, sino para dejar al lector que adivine.

Oriente es el libro de viajes gracias al cual tenemos cubierta toda Europa, no sólo las potencias occidentales de pretensiones monopolizadoras. Pero empieza en un enclave cosmopolita, Vichy, titiliándose justamente *la peregrinación cosmopolita* ese capítulo primero, a saber:

La gente europea, igual y monótona al primer golpe de vista, muestra su infinita variedad de trajes, gestos y actitudes bajo los paseos cubiertos del parque. [Allí los ingleses, los alemanes, los españoles e hispanoamericanos, los italianos y los franceses]. Las mujeres se exhiben envueltas en velos como odaliscas, con el rostro sombreado por el panamá o el sombrero enorme de alas caídas y cargado de flores, copiado del retrato de los pintores ingleses. [Reparemos en una contradicción. ¿Distracción? En efecto, en qué quedamos, ¿monotonía igual? ¿o variedad infinita?. A un paisano de don Vicente, el jesuita Barranco, misionero en la India, le oí yo decir en Valencia que se aburría cuando venía a España, de ver a todo el inundo vestido de la misma manera. Y así acaba sintiendo nuestro novelista, ya que todo se reduce al fin a] una avalancha de tonos uniformes. [No tanto ya, ni mucho menos, los egipcios y los turcos, los chinos, los malayos, los persas, dos o tres rajaes indios, los judíos, y los inoros ricos de Argel y Túnez. Además de los europeos que habían visto inundo:] Y junto con estas gentes extrañas se muestran los franceses exóticos, los militares venidos de lejanas Francias, los oficiales del Ejército colonial que llegan a reponerse de las fiebres de los pantanos totikineses; del sol que devora a los hombres en las casas de tierra de Tombuctú, en los pueblos avanzados del Sahara o en las factorías del Senegal y del Congo; espahis y cazadores de África de teatrales uniformes, marinos y coloniales con traje blanco y casco ligero de lienzo y corcho. [Efectivamente, en Vichy había de todo. Hasta tomaba allí las aguas, y escribió algo de su historia anterior a ese cosmopolitismo, el erudito benedictino, y por cierto a cual más viajero, Jean Leclercq].

El Gibraltar de *Luna Benatnor* no nos deja salir de la atmósfera cosmopolita, pues ni británico ni andaluz es. Concretamente su Calle Real. Su coinercio. Empezando por las tabaquerías. Por cierto, y a propósito del tabaco, una de las novelas de la Costa Azul, *El comediante Fonseca*, casi sería hoy un delito contra la salud. No tengo competencia para pronunciarme si también el cambio de los tiempos ha incidido en esa etiología. ¿Mataba menos la nicotina antes? Pero sigamos con la calle de todos gibraltireña: *Las tiendas de los israelitas mostraban a través de sus puertas, limpias de adornos, las anaquelerías repletas de rolos de seda o terciopelo, o piezas de ricas blondas pendientes del techo. Los bazares indostánicos desbordaban en plena*

calle sus peciosidades exóticas y multicolores: tapices, alfombras, quimonos, tibores; chales de color de ámbar; sutiles como suspiros tejidos; y en las pequeñas ventanas convertidas en escaparates, las chucherías del Extremo Oriente en plata, en marfil o en ébano. Confiterías dirigidas por judíos, y cafés y más cafés [sólo aquí aparecen la geografía y la historia del lugar concreto], unos a la española, con redondas mesas de mármol, choques de fichas de dominó, atmósfera de humo y discusiones a gritos acompañados de manoteos; otros con un carácter de bar inglés, llenos de parroquianos inmóviles y silenciosos, que se sorben un cock-tail tras otro, sin más signo de ettioción que el enrojecimiento creciente de la nariz.

El idéntico cosmopolitismo de que hemos dicho absorbía la Costa Azul, ha sido emprestando la idea al mismo Blasco, al que ya le dejamos lo exprese a í, *En la Costa Azul*, un interludio de sus novelas de la misma":

La Costa Azul es camino para Italia, para el centro de Europa, para los países del extrema Mediterráneo y del Extremo Oriente. [...] Todos los que desembarcan en Europa traen en su programa, como algo imoprescindible, unas semanas de vida en la Costa Azul. [...] En este pedazo de Francia, tierra de retiro invernal, donde de cada diez personas que buscan el sol siete hablan el inglés y tres solamente el francés, las damas viajan con su perrito, el eterno personaje que da valor humano al panorama

Cotejar la manera de viajar en los tiempos de Blasco con la de hoy sería demasiado fácil, tanto como por eso mismo impertinente. Baste tener en cuenta que la rapidez del transporte ha hecho desaparecer la noción misma del itinerario, del genuino viaje, sustituido por un mero trasladarse de un punto a otro. Me acaba de decir un piloto retirado que ha visto en su vida más aeropuertos que ciudades. Sin embargo, cuando Blasco iba a emprender su vuelta al inundo, de seis meses de duración, ya le parecía poco tiempo para tant espacio, de manera que hubo de replicar a los argumentos de un interlocutor interno que le disuadía:

Tu viaje es demasiado rápido. Si durase varios años, tal vez sería respetable. Bien sé que tal perfeccionamiento de los medios de comunicación agranda ahora considerablemente el valor de los días y los años. [...] Pero de todas maneras verás personas y cosas romo en una representación cinematográfica. Sólo podrás apreciar el aspecto exterior de los pueblos; no alcanzarás a poseer el más leve destello de su alma. [La respuesta es francamente aristocratizante. Pero sobre todo un tanto desviada. Habrían podido utilizarse argumentos más decisivos en pro. Como ahora mismo, pese a la inayor fuerza de los contrarios. Acaso nuestro viajero no se esforzó mucho en la refutación por estar integralinente decidido a seguir su ruta y sus rumbos.] El valor del tiempo está en relación con las facultades del que observa. Los días de viaje de algunos valen más que los años y años de otros.

Hacia las alas

Cuando nuestro viajero murió ya hacía nueve años que era posible viajar en avión desde Alicante hasta Barcelona y Málaga. Y él había conocido en París los incipientes estragos de la aviación militar durante la Gran Guerra. Por cierto en nada equiparables a los que nosotros alcanzamos a padecer en el Madrid sitiado. Pero que sepamos no le llamó la atención el nuevo vehículo. Acaso por enamorado de los grandes trasatlánticos, tanto como de la tremenda solemnidad ferroviaria de los trenes de antaño.

Y claro que no pretendemos cotejar. Pero alguna reflexión en torno a lo que cambia y lo que permanece nos sale al paso. Poco antes de comenzar la guerra civil, el conductor del coche de línea que unía Sepúlveda con Aranda de Duero, *La Ribereña*, un trozo por lo tanto en el trayecto de la entonces llamada entre nosotros carretera de Francia, concretamente⁷ de Madrid a Irún, comentó al volver un día al pueblo que, por mor del veraneo en el norte, el tráfico había sido desusado, casi veinticinco coches se había encontrado. Algo antes, un peatón de correos que desde la Villa llevaba las correspondientes sacas a ocho pueblos del contorno, a saber los tres Castros⁸, los tres Navares⁹, Castrillo y Urueñas, comentó una vez haber visto pasar sobre él un avión en el camino. «¿Adónde irá ese aparato? ¿Quién irá en él?», se preguntó en voz al asomar con un recado a la tertulia de la rebotica camino de la estafeta. Y el farmacéutico, por cierto hombre curioso y conversador, le dijo que llevaba lo mismo que él, ni más ni menos que las sacas del correo. Y era cierto, ya en la línea que desde París llegaba hasta el Norte de África, a Dnkai o San Luis del Senegal prolongada enseguida. De la que pronto escribiría su piloto Antoine de Saint-Exupéry.

Desde entonces acá, ha pasado el bastante tiempo, y sobre todo la aviación ha cambiado tanto como para tener cabida en ella las nostalgias. 1961 es una fecha casi equidistante entre la muerte de Blasco y hoy. ¿Cuál más cerca en profundidad? Ese año conocí en Islandia a un ingeniero francés muy culto. El tal país le aburría. Y me dijo que la primera noticia que de él había tenido, aparte la escuela, había sido con motivo de haberlo sobrevolado en un viaje con Air France, que entonces repartía al pasaje folletos muy esmeradamente ilustrados describiendo con la ruta. Costumbre ya entonces perdida. ¿Qué decir de hoy?

Por entonces, dos azafatas estadounidenses, Trudy Baker y Rachel Jones, escribieron un libro muy atractivo titulado *Cafe, copa o yo?* Acaso ahora podría sustituirse el dilema por «Pan y agua, pollo de granja u ordenador»). Al novelista Antonio Pereira le hemos oído decir que la reducción del espacio que se concede a los pasajeros de tercera en los vuelos largos va contra los derechos humanos. Por otra parte ahí están las consecuencias patológicas, a veces mortales, que para algunos tiene. Se lo oímos decir a este amigo escritor, nuestro Borges para algunos como el

7 Ahora lamentablemente se designa por un número.

8 Castro de Fuentidueña, Castrojímene, Castroserracín.

9 Navares de Ayuso, Navares de Eixidío. Navares de las Cievas.

10 Ayudadas por el periodista Donald Bain (Nueva York, 1967); cfr. RENE FOSS, *Around the World in a Bad Mood! Confessions of a Flight Attendant* (ibid., 2002). Tenemos noticia de otras memorias recientes de sendas azafatas norteamericanas, JANE A. GOTTSCHALL, *As Piston Flew*; y NATTANYA ANDERSE, *Broken Wings: a Fa's Journey* (Avia, 1999). Muha documentación gráfica en JOHANNA OMELIA y MICHAEL WAIDOCK, *Come Fly with Us! A Global History of the Airline Hostess* (Portland, 2003). Más bibliografía en CHRISSIE BRODIGAN, *Flying Girls, Super Sleuthsand Sex Goddesses* (s.l, 2003)

segoviano Ignacio Sanz, a la vuelta de un viaje a Nueva York, a requerimiento de los responsables de la política cultural que encontraban puesto en razón ese relegamiento, a fin de dejar las otras dos clases, nobles que se llaman en el argot aeronáutico, para otro tipo de rastacueros.

Pero, volviendo a don Vicente, ¿cabe sostener que hay algo de común entre sus viajes y los nuestros? ¿Qué veinos del paisaje desde nuestros aviones? Mucho no es posible, desde luego. Pero lo cierto es que lo poco a nuestro alcance no lo aprovechamos precisamente. Y eso si implica poner el dedo en la llaga. Pues el acatamiento a las limitaciones materiales ineludibles debería ir acompañado, y no al contrario, de una cierta rebelión íntima en pos de las satisfacciones aún posibles. Es más, aun sin ver nada de la ruta, tenerla de alguna manera presente en nuestra imaginación puede ser fructífero. Y recordar a los viajeros de antaño, cuyas experiencias, por distintas que de las nuestras sean, incluso precisamente por eso incluso, al fin y al cabo coinciden en la noción del viaje en sí, y en todo caso pueden suplir nuestras carencias en la otra dimensión a la que ninguna coerción puede llegar.

Pues nadie podrá quitarnos la fantasía. Por eso yo os invito a un viaje en avión de las alas de ella. Al subir a bordo sentimos disputar cariñosamente dos pilotos sobre quién va a ser el comandante. Se trata del mismo Saint-Exupéry y del general Emilio Herrera. Trudy Backer, que va de sobrecargo, duda entre el oportuno y el jerez para empezar el vuelo. Se decide por el último en virtud de aquel recuerdo lorquiano, *agua y sombra, sombra y agua, por Jerez de la Frontera*. Para ella sigue vigente la exigencia de la TWA a sus treinta primeras azafatas, en 1935, de saber de memoria los nombres de todos los pasajeros. Pero volvamos atrás, tomando esta nueva etapa desde sus orígenes, aunque entonces no se la sospechara.

11. KILL DEVIL HILLS (KITTY HAWK); 17-12-1903, 10'35 A.M.

Realidad, hipótesis, fantasía

En la Duodécima Semana Altomedieval de Spoleto, dedicada a las relaciones entre el Islam y el Occidente", el benedictino Jean Leclercq, interviniendo en el coloquio suscitado por la ponencia de la profesora D'Alverny, sugirió un paralelo¹¹ entre tres hombres que intentaron volar en el siglo XI, con resultados muy diversos desde lo trágico a lo inmune pasando por lo penoso. Dos de ellos eran musulmanes, sus respectivos riesgos corridos en Córdoba y en Bagdad respectivamente; el otro, Elmero, algo después, era un monje del monasterio inglés de Malinesbury. La hazaña del último fue narrada con cierto detalle por el historiador de su propia abadía, Guillermo de Malinesbury, pareciéndose sospechosamente de cerca¹³ al relato que igualmente nos ha llegado del iraquí¹⁴.

11 Tuvo lugar en 1964. y como es habitual en todas ellas, se publicaron las actas el año siguiente; nuestra cita es de las pp. 791-2.

12 «...algunos casos tomados de la cultura monástica. a propósito de los cuales uno se puede preguntar si el Islam, en los siglos XI y XII, no ha servido de estímulo al esfuerzo intelectual de Occidente».

13 Dom Leclercq se preguntaba en concreto si las experiencias intentadas por esos matemáticos del Islam no habrían tenido alguna influencia en la del monje inglés. D'Alverny respondió: «a mi me parece que la aviación es una posibilidad interesante, pero lamentablemente yo no soy competente y prefiero dejarlo para los puros historiadores de las ciencias».

14 LYNN WHITE. *Elmer of Malmesbury*, «Technology and Culture» 2 (1961) 97-111. Le llama un aviador del siglo XI.

Ahora bien, de esas experiencias en tomo al milenio sabemos. Como de otras documentadas hasta la llegada de la aerostación y la aviación, si bien en algún caso los datos que se nos han transmitido dejan dudas inquietantes en cuanto al grado de aproximación de sus protagonistas a la consumación que vendría después. Pero hay quien se ha preguntado si ese afán humano de volar, ese si demostrado casi desde los comienzos de la historia¹⁵, no pudo haberse realizado en tiempos y civilizaciones anteriores que se nos esfuman en la noche del pasado. Por resultar a cual más extraño que esa constancia se hubiera mantenido meramente expectante a lo largo de tantas generaciones, hasta las muy próximas a la nuestra, en el evento del que estamos este año conmemorando el centenario. Aclararé que ha sido un hombre del aire quien últimamente me expresaba a mí estas dudas. Terreno por el que naturalmente no me voy a aventurar, en cuanto estas páginas pretenden ser historiográficas.

De la aerostación a la aviación

Pasando a la historia pues de la conquista del aire, hay que convenir en que ésta sólo se puede considerar aprehendida cuando se llega al vuelo de los cuerpos más pesados que él, o sea en el evento cuyas circunstancias de tiempo y espacio nos están sirviendo de título. En cuanto el vuelo de los cuerpos menos pesados, no ya en sus consecuciones prácticas, sino en su misma fundamentación teórica, está lastrado por una dependencia apriorística, como de prestado. Por esos caminos, también estaba destinada al fracaso la tentativa, desde luego la más asequible a las primeras ocurrencias, de la conversión del hombre en pájaro, de poner sencillamente a nuestra especie alas¹⁶.

Sin embargo, en esta conminación, no podemos soslayar la evocación de otra data, exactamente de ciento veinte años atrás. La de la ascensión del primer globo, el de los hermanos Montgolfier, en París, el año 1783. Y apuntemos una circunstancia, la de ser ellos fabricantes de papel cerca de Lyon, y haberles sido sugerida la posibilidad aerostática en la que acabaron triunfando por sus experiencias en las manipulaciones llevadas a cabo en la tal industria.

La fecha cumbre

Los hermanos Wilbur y Orville Wright¹⁷, a cual más serios, sobrios y misóginos, y sobre todo muy inetódicos, eran hijos de un obispo de una iglesia minoritaria, la de los Hermanos Unidos en Cristo, que se había trasladado a Dayton, en el Estado de Ohio, donde ya nació el segundo, en 1871, cuatro años después del primero, todavía en el de Indiana, Milville concretamente. Sin posibilidades de continuar viviendo de la prensa local, como teniendo muy corta edad habían intentado, pusieron un taller de reparación y alquiler de bicicletas, negocio que de un lado les facilitaba experiencias preciosas en el ámbito de la mecánica y la aerodinámica, y de otro les dejaba el bastante tiempo libre para teorizar, cavilar y sumergirse en los libros especializados que no faltaban en la biblioteca local.

15 Por lo cual hay que inclinarse que el anterior existió aunque no nos consten sus pormenores

16 De no haber existido especies voladoras, ¿habría tenido sin embargo el hombre el afán de volar?.

17 FRED E.-C. CULICK y SPENCER DUNMORE, *On Great White Wings* (Toronto, 2001); para la evolución posterior: RICARDO NICCOLI. *Historia del vuelo. Desde la máquina voladora de Leonardo de Vinci hasta la conquista del espacio* (Barcelona, s.a.).

Deseosos claramente de volar, tuvieron en cuenta cuanto se sabía de las experiencias con planeadores que habían proliferado en los últimos años, algo desde luego inestimable para el conocimiento de la influencia del aire en el problema. Y además estudiaron cuidadosamente las posibilidades del motor de explosión, imprescindible para propulsar el artefacto al que intentaban dar vida.

Consumiéndose ello en un lugar elegido por su generosidad en viento y en arena, en el Estado de Carolina del Norte, Kill Devil Hills (Kitty Hawk) o sea las Colinas del Matadiablo, a las once menos cuarto de la mañana, cuando volaron durante doce segundos recorriendo treinta y seis metros. Se echó a suerte cuál de los dos iría pilotando y cuál de los dos se quedaría en tierra. Pero esa misma mañana se sucedieron inmediatamente otros vuelos, el más largo de cincuenta y nueve segundos, en los que se fueron cambiando los respectivos papeles, tanto que nos parece respetuoso con la memoria conjunta de ambos no consignar el dato al fin y al cabo casual de quién fue el primer piloto.

El desarrollo irresistible

A este extremo de la andadura, al otro extremo de esta centuria, la aviación ha alcanzado tal grado de perfección y eficacia, que al evocarse sus inicios, uno puede estar tentado de imaginarse que sus protagonistas aspiraban a estos resultados, de manera que todos los pasos que fueron dando en su progreso tendían racional y conscientemente a conseguirlos. Pero se trata de una fantasía. Los primeros aviadores, como sus predecesores que no llegaron a serlo, intentaban ante todo volar lisa y llanamente. Con la meta de hacerlo más deprisa, por más tiempo, y con más dominio de su aparato. Mas les era imposible ver realidades concretas más allá. Y ello tanto en el ámbito técnico como en el económico y el de las consecuencias humanas¹⁸.

Por eso la hipertrofia de la acrobacia que tuvo inmediatamente lugar, no debe ser vista exclusivamente cual una entrega a lo circense, por más que algo de ello tuviese, sino también en cuanto manifestaba la complacencia en el vuelo. Una situación que desde luego habría durado más, y con el mayor retraso consiguiente, de no haber tenido lugar la tragedia bélica estallada a los once años del vuelo de Kill Devil Hills.

La nobleza en el combate

Las afirmaciones categóricas rara vez son de recibo en la historia, que por tratar de las realidades humanas es mucho más exigente de matices y difuminados. Lo decimos a propósito de la afirmación irresponsable de que la última guerra entre caballeros fue la que España y los Estados Unidos sostuvieron en 1898. Pues la guerra aérea de 1914 a 1918 llegó a unas alturas de caballería difícilmente superables por ninguna otra a lo largo de toda la evolución de la humanidad¹⁹.

Siendo algo que apenas hoy podemos concebir la índole personal, el duelo entre cuerpo a cuerpo y avión a avión, que bastantes de los enfrentamientos en el aire tenían, entre militares

18 De las pincladas que vamos a dar a continuación, del primer tercio siglo, excluirémos la aviación deportiva y los grandes vuelos.

19 EZRA BOWEN. *Los caballeros del aire* («Grandes Epocas de la aviación»; Time-Life, Barcelona. 1994).

que se conocían y podían identificarse, cual en un torneo a caballo con sus armaduras y heráldica. Por lo cual nos vamos a limitar a la cita de dos anécdotas, pero plenamente reveladoras, sin apenas nada de excepcional, en todo caso la culminación de lo ordinario.

Uno de los ases franceses, Georges Guynemer, estaba librando un duelo de aietralladora con otro alemán, Ernst Udet, cuando se dio cuenta de habersele a éste encasquillado su arma. Una vez que lo comprobó, se alejó dejándole libre. Y el llainado barón rojo, por el color temerario de su avión, Manfred von Ricchthofen, caído detrás de las líneas australiano-británicas, fue enterrado por sus enemigos con todos los honores. Era corriente arrojar flores sobre los lugares donde habían caído los aviadores del otro bando²⁰.

Los Estados Unidos: el correo transcontinental

La aviación comercial en los Estados Unidos comenzó por la postal²¹. Lo bastante de su red ferroviaria no hacia tan necesario como en Europa el transporte de viajeros. Los pasajeros fueron al principio un lento añadido de las sacas²².

Otio Praeger, un tejano que había llegado en Washington a Subjefe de Correos, hizo suya la causa del aéreo, a su inanera exuberante, exigente e incluso temeraria²³. Tanto que a los pilotos enrolados en él se los llamó integrantes del Club de los Suicidas y un periódico tildó al nuevo medio de transporte de novedad asesina.

El 15 de mayo de 1918, o sea antes de terminar la guerra, se inauguró el servicio de Nueva York a Washington pasando por Filadelfia. Y dos años después ya se estaba ensayando el vuelo de costa a costa, de una duración prevista de tres días, cubriendo el mismo trayecto que en 1849 había costado a los buscadores del oro cuatro y medio o cinco meses. Al conseguirse el vuelo nocturno, en 1921 se llegó a proyectarlo en treinta y seis horas. Ideales que acabaron en realidades sin tardar inucho.

Se propendía a hacer coincidir las rutas aéreas con las vías del ferrocarril, por inor de la orientación naturalmente²⁴. Los pilotos tenían bengalas para señalar su posición en caso necesario. Pero la gran novedad fue la red de faros que llegó a constituir una genuina aerovía, boulevard se la dijo también, de Nueva York a San Francisco. El triunfo demócrata en 1921 consolidó la situación, aunque a costa de la pérdida de la exagerada y fantasiosa brillantez anterior.

Claro está que se citan transportes de correo por avión bastante anteriores. En 1911, con inioivo de la Exposición Industrial y Agrícola de las Provincias Unidas, un avión voló con él en un trayecto corto desde Allahabad. Y ese mismo año se llevó el llainado correo de la co-

20 No voy a continuar este argumento. Consignaré sin embargo un dato de nuestra guerra civil del que me enteré por el propio interesado. Un hijo del capitán Haya, siendo jovencito militar, pidió un taxi, citándose el taxista que acudió al servicio de su apellido. Entonces le preguntó por su parentesco con el famoso aviador. Al ser respoidido, le pidió permiso para estrechar su mano, por ser un mecánico del bando republicano, que guardaba un óptimo recuerdo de cuando el caído capitán había sido su profesor. Y le aseguró que varios compañeros le lloraron al ser derribado.

21 Datos de DONALD DALE JACKSON, *El correo aéreo* (Coloccción citada en la nota 9; 1995)

22 Eii cambio, el primer correo de Londres a París, en 1919, fue tres meses posterior a los pasajeros.

23 Sostenía que no había que tener en cuenta el inal ticinpo para los vuelos, siendo innecesaria en éstos la visibilidad, ya que con la brújula bastaba.

24 Después, y ya no nos limitamos a América, se llegó a arbitrar el trazado de las huellas profundas de la arena de vehículos pesados

ronación, de Londres a Windsor. Y también de Bolonia a Venecia. Pero se trataba de pruebas o de artificiosidades en una buena parte filatélicas²⁵. Durante la guerra hubo ya más seriedad en ciertos enlaces, a saber Berlín-Colonia, Roma-Turín, e Inglaterra-Bélgica. En tanto que de Viena²⁶ a Kiev se tendió un puente aéreo para traer alimentos a la depauperada capital imperial. El coronel August Raft von Marwil, que lo inauguró en marzo de 1918, pilotando un Brandenburg con un solo motor de doscientos caballos, creyó encontrarse a la llegada la isla de Jauja, y no tuvo problemas para llevarse cinco kilos de caviar en el viaje de retorno, caviar del que le habían ofrecido un muestrario de variedades en el menú de recepción. Y en 1921 la CETA²⁷ llevaba correo de Sevilla a Larache.

El enlace de tres continentes

Pierre Latécoere, un industrial de Toulouse, fabricante de vagones de ferrocarril, que durante la guerra se había pasado a los aviones, terminada ella fundó una compañía aérea tendente a unir Francia con Sudamérica, pasando por España y África. En principio se pensó que de las tres semanas que una carta tardaba a Buenos Aires podrían ahorrarse dos. Hay que tener en cuenta que el Atlántico tenía que seguirse cubriendo en barco, de Dakar a Natal, en todo caso mediante hidros. Sólo en 1930 lo hizo en avión Jean Mermoz, cuando llevaba tres años Antoine de Saint-Exupéry representando a la empresa en las «aguas, arena y sombras» de Cabo Juby. En 1919 ya la que se llamaba sencillamente La Línea- desde 1927 Aéropostale, por haber cambiado de manos-, volaba de Toulouse a Tánger, pasando por Barcelona, Alicante y Málaga. En 1925²⁸ llegaba ya a Dakar, por Casablanca, Agadir, Cabo Juby, Villa Cisneros, Port-Étienne y Saint-Louis. Y recordemos que Iberia lleva su historia hasta ese mismo año de 1927, si bien hay que tener en cuenta la pluralidad de compañías españolas entonces existentes y aquilatar los subsiguientes entronques. Una vez conquistado el Atlántico, el paso de los Andes siguió siendo el desafío más pavoroso. Las historias de los pilotos perdidos en lugares de aterrizaje forzoso solitarios se podrían espigar sin esfuerzo. Felizmente, gracias a Saint-Exupéry, la gesta cuenta con una literatura que es de las mejores de todos los tiempos.

De Europa a Ultramar

La primera línea de pasajeros²⁹ de la compañía St. Petersburg-Tampa Airboat Line, funcionó desde el día 1 de enero de 1914 hasta el fin de la primavera, estación allí turística, de San Petersburgo a Tampa, veintinueve kilómetros en veintitrés minutos, en el Estado de Florida, siendo cinco dólares el precio del billete. Mas como hemos dicho fue una excepción. Pues la precedencia fue europea. Uno de los motivos era la necesidad de pasar el Canal de la Mancha.

25 Hay filatélicos puristas que, buscando exclusivamente el coleccionismo del correo ordinario, rechazan las piezas posteriores a 1870, en cuanto al haber aparecido ya surgieron artificiosidades. En cambio es el correo africano, éstas son patrimonio más bien de los inicios, por ser el posterior a la filatelia misma.

26 La hija de Viena-Budapest se suspendió enseguida por los oscuros accidentes iniciales.

27 Compañía Española de Tráfico Aéreo, constituida en el Ministerio de Fomento en 1921.

28 Un año antes se había establecido un ramal de Alicante a Orán. Se utilizaban las palomas mensajeras.

29 OLIVER E. ALLEN, *Primeras líneas aéreas* (Colección citada en la nota 9; 1994).

En 1919 había líneas de Berlín a Weimar, de París a Bruselas y de Londres a París. Puntos de arranque de un desarrollo que fue cubriendo el mapa del llamado viejo continente. La Lufthansa presumía de haber sido la primera en dar comidas calientes a los pasajeros, en 1928, y también de hacer los primeros vuelos nocturnos con ellos de Berlín a Konigsberg desde hacía dos años. El veto al rearme alemán posibilitó un florecimiento económico, parecido al que tuvo lugar después de la segunda guerra, con la diferencia de que el primero se transformó en seguida en el rearme.

Pero Europa tenía entonces sus tentáculos extendidos por todo el mundo colonial. Y necesitaba la rapidez del avión para comunicarse con sus dependencias. Durante la guerra había habido un correo aéreo militar y civil de El Cairo a Bagdad. Y esa fue, después de la contienda, la primera línea, de la Imperial Airways. En 1924, año en el cual ya se ensayó la continuación del vuelo hasta Rangún, o sea cubriendo toda la India, si bien hasta 1929 no se llegó a Karachi, y en 1936 a Brisbane, enlazando con la compañía australiana Quantas. Por su parte, el otro gran trayecto, de Londres a El Cabo, ya estaba servido en 1932. Con lo cual ya tenemos cubierto por las rutas del aire el mapa del mundo, debiendo acordarnos de los holandeses hasta Indonesia, inotivación de la prestigiosa KLM, con vuelos semanales de Amsterdam a Batavia en 1930, sin poder faltar Sabena para el Congo, en tanto que los franceses establecieron en 1933 Air France³⁰ cuando la hora gloriosa de la empresa puesta en marcha por Latécoere había pasado y requería nuevos planteamientos.

Mientras tanto, en los Estados Unidos, se iba asistiendo al nacimiento de compañías arrastradas enseguida a una vorágine de concentraciones poderosas, historia económica más bien. Noteinos sólo la fecha de 1930, la del nacimiento de la TWA, tres años después de la Pan American Airways, y uno inás tarde de la American Airways luego American Airlines, con la United las cuatro grandes. Lo que consignamos a título ejemplificatorio. En 1920, para satisfacer a los fugitivos de la ley seca, la Aeroline West Indies Airways, había establecido el llamado expreso del cóctel, de Key West a La Habana. En 1926, la Stout Air Services iba de Detroit a Grand Rapids; la Western Airlines de Los Ángeles a Salt Lake City, donde enlazaba con la Varney Air Lines, del Noroeste; la Pacific Air Transport, de Los Ángeles a Seattle; la Boeing Air Transport, al fin, del Este al Oeste, un año antes de absorber a la anterior, para convertirse en 1931 en la United Airlines. Por su parte, en el Este, habían surgido la TAT (=Transcontinental Air Transport") y de allí era la citada American Airways.

A guisa orientadora de lo distinto de aquella aviación de pasajeros a la de hoy³², vamos a citar exclusivamente dos anécdotas, pero advirtiendo que no debe verse en ellas excepciones, sino solamente la culminación de lo ordinario. En los primeros tiempos del correo aéreo, parece que fue en 1919, Lino de los pilotos, Wiliam Hopson, tenía una cita amorosa urgente en Nueva York. No estaba de servicio, pero aprovechó el viaje de un compañero". Sin embargo en el avión de éste, aquella vez no había sitio sino para el correo. Entonces, el enamorado audaz, se subió

30 Que llevaba el correo a Saigón.

31 Aludiendo a sus fallos, se desarrollaron malignamente sus siglas en el imperativo «tome un tren».

32 GORDON POLLEY, *A Million Miles in the Air. Personal Experiences, Impressions and Stories of Travel by Air* (Londres, 1934); HENRY R. PALMER jr., *This was Air Travel* (Superior Publishing, 1960).

33 Parece que desde Bellefonte, en Pensilvania, una escala que era continua fiesta para los pilotos, tal en el Nittany Country Club y el Rockerlioff House Hotel, pagando ellos la hospitalidad entre otras cosas con acrobacias aéreas.

a un ala, se arrimó al fuselaje, se agarró a los cables de arrostamiento, y así llegó a su destino ensoñado, sano, salvo y feliz. En 1927, la actriz Bebe Daniels tenía anunciado un vuelo en la Western, de Salt Lake City a Hollywood. Los dos pilotos que volaban alternativamente en las sendas direcciones, Fred Kelly y Charles «Jimmy» James, no sabían a cuál le correspondería la agradable inisión. Y se pusieron de acuerdo de manera que, al cruzarse, el agraciado y el otro harían descender sus aviones, para que también el último pudiese disfrutar de una charla con la bella pasajera. Lo curioso fue que ambos alegaron como causa del retraso haber tenido viento de cara, por supuesto imposible al menos para uno de los dos. Y en uno de los tempranos vuelos de El Cairo a Bagdad, hubo que aterrizar en el desierto, junto a un fuerte abandonado donde los viajeros se refugiaron. Llegada la noche, sintieron frío. El piloto hubo de aconsejarles que recogieran las boñigas de camello abundantes en el entorno y las prendieran fuego. Un grupo de ellos, celebrando la buena llegada final en un restaurante de Londres, se reunió a coiner en un restaurante londinense, desde el cual enviaron al piloto el menú firmado por «los basureros de las boñigas de camello».

A uno de los pilotos postales de la Varney, Joe Taff, un admirador le regaló un cachorro de lobo, y él le llevaba consigo en la cabina siempre que las sacas le dejaban sitio. En cambio, cuando Jininny Murray, tuvo que aterrizar entre Salt Lake City y Cheyenne, y luego de pasar la noche junto a un lago helado, pudo llegar a la distante aldea más próxima, los vecinos que le acompañaron en busca del avión, vieron facilitada su tarea por las huellas de un oso que le había seguido. Mientras que a Paul Scott, entre Elko y Salt Lake City, una manada de lobos le siguió en su camino en busca de similar ayuda. Y uno de los militares que por un breve tiempo, consecuencia de una orden del nuevo presidente Roosevelt, en 1934, se hicieron cargo del correo, el teniente John R. Sutherland, teniendo que pernoctar por el mal tiempo en un lugar de Alabama, Demopolis, llevó rodando su avión por la calle mayor hasta la estación de servicio donde hubo de aprovisionarse

In pectore feminae

Los primeros auxiliares de vuelo o tripulantes de cabina de pasajeros fueron adolescentes, casi niños, vestidos de botones de hotel. Tres de ellos, de catorce años, iban en los aviones de la compañía británica Daimler Airway, en 1922. De una función más bien decorativa, pues no se servían en ellos comidas a bordo. Para éstas, cuando se implantaron, hubo unos camareros equiparados a los de los grandes trasatlánticos.

Así las cosas, en 1930, una enfermera norteamericana, Ellen Church, libró una batalla para conseguir la incorporación de la mujer al servicio a bordo. A la causa fue ganado inmediatamente uno de los directivos de la United³⁴, S.A. «Steve» Simpson, quien pidió se adoptase por su compañía la innovación en un telegrama redactado en estos términos: «Imaginen la psicología, el tremendo efecto sobre el público». La respuesta también telegráfica decía sencillamente «No». Pero al fin fue conquistado el director general. Era éste Pat Patterson, un hombre de irresistible ascensión en la aviación, adonde había llegado desde la banca, pero a ésta encumbrado desde su primer puesto de botones, precedido antes de los de camarero de barco y repartidor

34 FRANK J. TAYLOR, *The United Air Lines Story* (Mc Graw Hill, 1962)

de periódicos y comestibles. Llegaron pues las ocho primeras azafatas del mundo, que ineludiblemente tenían que ser enfermeras. Oliver E. Allen comenta: «Esta que fue una de las primeras decisiones importantes tomadas por Patterson iba a cambiar para siempre las características del servicio a bordo de los aviones en todas las compañías del mundo)). En Europa aparecieron en 1931, cuando las introdujo la Imperial Airways. En España, las primeras de Iberia, anteriores a los auxiliares masculinos, se incorporaron en 1946³⁵: Pilar Macías, María-José Ugarte, Anita Marsans y Marichín (=María Encarnación) Ruiz de Gámiz que era marquesa de Ulzurrun y condesa de Casa-Angulo³⁶.

Para designar a esas mujeres, Iberia consulto con la Real Academia Española, la cual aconsejó el vocablo de «provisoras». Felizmente, la compañía, no solamente rechazó propuesta tan acéfala, sino que de motu proprio, aunque sentimos no conocer el nombre concreto del autor, adoptó el de azafatas. De esa manera España se situaba por encima del resto de la lexicografía internacional en la materia, con una palabra específica, además bella y de noble abolengo antiguo, *illustris femina*. que en su día había comenzado su traducción latina el *Diccionario de Autoridades*. Años más tarde, el benedictino con el que empezábamos este itinerario Leclercq, volando sobre el Asia Central, entre Londres y Tokyo, escribía a su abad que las azafatas japonesas, alternando el quimono con la indumentaria occidental, le parecieron un símbolo del cambio de civilizaciones³⁷.

35 CÉSAR GÓMEZ LUCÍA, *Diagonal histórica del tráfico aéreo español* (Madrid, 1964) 110. Pero este retraso no implica el de nuestro país en la promoción aérea de la mujer. Es sorprendente en efecto que, mientras la Convención de París de 1919 exigía el sexo masculino para pilotar aviones, el Congreso Iberoamericano de Madrid de 1926 se pronunciaba por la equiparación femenina en esa profesión; A. LINAGE CONDE. *Hacia el derecho aeronáutico: del obispo Wilkins al general Herrera*, en el «Libro homenaje a Ildefonso Sánchez Mera» (La Coruña, 2001) 73-109..

36 Véase CARLOS PÉREZ SAN EMETERIO. *A estas alturas. historias de la aviación comercial en España* (Barcelona, 2003) 155-63.

37 A. LINAGE CONDE, *Don Jean Leclercq y la aviación*, «Nova et Vetera» 27, núm.55 (=Homenaje a don Colombás; 2003) 97-122.