



COSITAS ANTIGUAS

Por Carlos Robreño

EL VUELO DE ROSILLO: KEY-WEST-HABANA

EL hombre, desde su creación, igual que conquistó la tierra y el mar, deseaba también ser dueño del aire. La mitología griega nos habla ya de la leyenda de Dédalo e Icaro; un sabio de Alejandría, antes de Cristo, descubrió el principio básico de la propulsión a chorro y en plena era renacentista, Leonardo da Vinci proyectó una máquina para volar.

Pero no es hasta el pasado siglo cuando el ser humano insiste en lograr tal objetivo, tras las convincentes demostraciones de los hermanos Montgolfier con su globo aerostático. Muchos fueron los experimentos intentados a través de toda esa centuria y es en su último lustro cuando el brasilero Santos Dumont utiliza por primera vez el motor de gasolina aplicado a un dirigible y poco después el conde alemán Von Zeppelin planea una nave aérea de esta clase con rígida armazón.

No obstante son los hermanos Orville y Wilbur Wright los que asombran al mundo haciendo volar, aunque a cortos trechos, una máquina más pesada que el aire. Se ha inventado el aeroplano que recibe el espaldarazo de la estabilidad y de futuras proyecciones, cuando Bleriot atraviesa el Canal de la Mancha en medio de la general admiración.

Y es allá por 1910 cuando bajo los cielos cubanos vuelan semejantes aparatos recientemente inventados. Ward, Beachy y un tercero cuyo apellido no recordamos son los primeros pilotos que ven los habaneros hendir el espacio al timón de sus respectivos biplanos. En el antiguo polígono del Campamento de Columbia se ofrece el espectáculo de despegue y aterrizaje de tales aviones que una vez emprendido el vuelo se extienden, como en aventura temeraria, hasta la altura de la farola del Morro y sobre ella dan una vuelta en derredor. En coches y en aquellos primitivos automóviles de cafetera, movidos por carburo, es como casi toda la población capitalina se traslada todas las tardes al lugar donde se verifican tales exhibiciones.

Terminadas esas demostraciones, nos visitaron también los hermanos Moissan que ofrecieron un nuevo meeting aéreo, originado esta vez, en la finca "La Coronela" que hoy creemos a un paso de la capital, mas en aquel entonces era necesario

tomar un tren en la antigua estación de Villanueva, donde actualmente se alza el Capitolio Nacional, para llegar a sus frondosas arboledas, popularizadas por sus mangos sabrosos. Posteriormente el francés Rolan Garros vino a La Habana con un solo objetivo que, al fin, logró: batir el record de altura. Años más tarde, al comienzo de la primera guerra mundial, el Destino le reservó el triste privilegio de ser el primer aviador muerto en acción de guerra.

En Cuba, como en todas partes del mundo, el entusiasmo por la incipiente aviación era extraordinario y no recordamos qué institución habanera o del histórico Cayo Hueso ofreció un premio al primer piloto que lograra cruzar por los aires el estrecho de la Florida, saliendo de la ciudad norteamericana para aterrizar en nuestra capital.

El primero en intentarlo fué un yankee: Mc Curdy, que dos veces, pilotando un biplano Curtis

fracasó en su empeño cayendo sobre las encrespadas aguas del Golfo, de donde fué recogido por cañoneros americanos.

Pero había también dos cubanos: Domingo Rosillo y Agustín Parlá que alentaban el mismo deseo y las frustraciones de Mc Curdy no entibiaron sus esfuerzos. Rosillo disponía de un Morane, monoplano sin flotadores que le ofrecía relativa seguridad, mientras Parlá sólo tenía a su alcance un biplano construido por lonas y pedazos de cañas bravas, con un motor, una hélice y dos flotadores.

Varias veces habían querido ambos iniciar su hazaña, pero las condiciones desfavorables del tiempo les impedían el despegue, hasta que por fin, en la mañana del 17 de mayo de 1913 —hace hoy 43 años—, el parte meteorológico expedido especialmente por el padre Gutiérrez Lanza le hizo adentrarse en los espacios no sin pasar el oportuno aviso, en un rasgo de sportmanship, a su digno rival Parlá.

Se había anunciado por la prensa, que en el momento en que cualquiera de los dos aviadores cubanos comenzase su vuelo se dispararía desde la fortaleza de la Cabaña un cañonazo para avisar a la población los prolegómenos de la hazaña que se intentaba realizar y efectivamente, a las seis

7

2

antes meridiano de ese día, los habaneros fueron despertados por el fuerte estampido. Unos minutos después, todo el paseo del Malecón que entonces se extendía solamente del Prado al lugar donde andando el tiempo habría de erigirse la estatua del Titán, se vió invadido por miles y miles de personas, habiendo acudido muchas de ellas a medio vestir y la mayoría sin desayunar, pues no había quien no quisiese ser testigo presencial de la culminación de aquel magno y trascendental evento.

Dos horas y minutos llevaban soportando pacientemente los rigores del sol tropical aquellos millares de espectadores y ya la duda y el desaliento, a la par que el apetito, empezaban a adueñarse de sus espíritus y de sus cuerpos, cuando un punto negro que alguien descubrió en el horizonte y que avanzaba por el aire hasta la capital provocó un ¡Ah! coreado de tal manera, que aquel rumor escuchado entonces en plena niñez, lo hemos guardado a través de los años en nuestros oídos, como el himno de glorias más sincero que jamás pueblo alguno le haya tributado a uno de sus héroes.

Efectivamente. Pocos segundos después el "Morane" piloteado por Rosillo se iba perfilando sobre el azul purísimo de nuestro cielo en aquella luminosa mañana de mayo y la hazaña había llegado a su feliz término, aunque el propio piloto confesó a su llegada, que en distintos momentos del recorrido se creyó fracasado, pues había perdido de vista a los buques que vigilaban la ruta, aterrizando en Columbia con el tanque de gasolina a punto de quedar completamente vacío.

Pocos días después, Agustín Parlá, en un rasgo corajudo, se lanzó también en pos de la gloria en aquel aparato frágil que hemos descrito anteriormente y logró llegar al Mariel.

Así fué como dos intrépidos cubanos contribuyeron con su esfuerzo y su arrojo al progreso de ese gran invento que es la aviación.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA