

JUAN GARGUREVICH REGAL

CORPUS BARGA, EL PERIODISTA DEL ZEPPELÍN

Resumen

En 1930, el ya connotado periodista Corpus Barga fue uno de los tres periodistas que estuvieron en el viaje inaugural de la ruta Europa - Sudamérica de la famosa nave "Graf Zeppelin", orgullo de la aviación de Alemania. La crónica del viaje fue seguida con expectativa por la gran novedad y porque el estilo del reportero era muy apreciado por sus lectores. La ponencia recoge las razones de la afición de Corpus Barga por los viajes aéreos y en general su admiración por la aviación en la primera etapa de su vida periodística.

Palabras clave

Corpus Barga y la aviación; El vuelo en el Graf Zeppelin; Crónicas de viaje.

Cuando España se preparaba para celebrar los 500 años de lo que llamaron después "Encuentro de Dos Mundos" un grupo de periodistas fuimos invitados a una reunión gremial que formaba parte de aquellos festejos. Y tuvimos la oportunidad de juntarnos con veteranos colegas españoles, algunos muy mayores, que averiguaban con curiosidad sobre nuestros periodismos.

La verdad es que para la mayoría fue una novedad conocer que el famoso Corpus Barga, don Andrés Corpus García de la Barga y Gómez de la Serna, había vivido y trabajado en Lima dirigiendo la Escuela de Periodismo de la Universidad de San Marcos y por casi veinte años.

No conocían mucho su obra pero coincidían en algo: lo llamaban “el periodista del Zeppelin”, debido a que las crónicas que escribió durante su viaje en el célebre aparato alemán lo elevaron a la popularidad de una época en que los periódicos eran el medio principal de información y entretenimiento y los grandes cronistas eran seguidos con pasión por los lectores.

Corpus Barga era uno de aquellos periodistas y en especial desde su famoso viaje de París a Madrid con el héroe de la aviación francesa, el teniente Romanet.

Fue un feliz encuentro de personalidades notorias. Bernard Barny de Romanet era un héroe de la Gran Guerra (que acababa de terminar con la firma del Tratado de Versalles) miembro de honor de la famosa escuadrilla de “Las Cigüeñas” que los alemanes llegaron a temer por su audacia y efectividad. Solo Romanet se había apuntado 18 aviones derribados recibiendo por ello medallas, honores y, sobre todo, aclamación popular.

Corpus Barga, por su parte, era corresponsal en París del diario “El Sol” y otras publicaciones, como “La Nación” de Buenos Aires y sus despachos, que contaban de la guerra, cautivaron a sus paisanos y lo convirtieron en un periodista influyente.

No fue sorpresa que se eligiera a ambos cuando la Asociación de Prensa de París decidió enviar saludos de paz a las asociaciones de prensa de otros países, comenzando por España. Romanet pilotearía y Corpus Barga portaría el mensaje.

El viaje era peligroso porque había necesidad de aterrizar varias veces a cargar combustible y además viajarían tres en el frágil biplano de construcción francesa: adelante el piloto y en el otro agujero, apretujándose, el mecánico y el periodista.

“Se viajaba sin brújula” recordó Barga años más tarde al hacer un relato más amplio. “Medio cuerpo al aire, eran aviones de guerra, muy primitivos. Bueno, pues aquella noche en la que, por cierto, me presentaron a Maurice Barrés, De Romanet me dijo que yo no tenía ninguna obligación de acompañarlo y yo le dije: ‘Mire usted De Romanet, si usted va, yo le acompaño’”.

Fue un viaje largo y accidentado que permitió a Barga observar desde lo alto el paisaje español y describirlo con extremo detalle acompañado de reflexiones, en un estilo denso pero ameno que conservaría hasta el final de su vida.

Leamos solamente este fragmento, a modo de ejemplo, escrito poco después del viaje y como producto de sus observaciones desde la carlinga del aeroplano:

“Una de estas playas normandas —de la Normandía Alta— está cogida entre dos acantilados como entre dos gendarmes. Tiene, desvencijado sobre el mar, un lecho de piedras enormes y pulidas por las aguas. Cuando se retira la marea pone al descubierto una hoja de arena reluciente, admirable falsificación del acero. Esta hoja se afila en la espuma que hacen las olas al llegar, revueltas, turbias, de un mar esmeralda. Por el horizonte, al pie del cielo pálido y debajo de la rayita negra del humo, pasan menudamente los buques...”

Barga era ya un veterano entusiasta de la aviación y muchas de sus crónicas de la guerra, entre 1914 y 1919, estuvieron dedicadas al tema de los combates aéreos. Y escribió como Epílogo a su relato del año 19 lo siguiente:

*“...Supongamos que en el año 2000 se ha resuelto el problema de la aviación, el polimotor (...) Cuando en este fantástico año 2000 se considere que en el año 1919 se navegaba en la atmósfera de las nubes y de los vientos sin la seguridad de la brújula ni del motor, con un mapa pequeñito para ir estableciendo puntos de referencia con la tierra, y vendido el descenso al azar del terreno, cuando considere todo esto el navegante aéreo del año 2000, pensará en el avión de 1919 como el viajero del expreso piensa hoy en la diligencia que daba tumbos en alguna cuesta o la asaltaban los bandoleros.
El avión es todavía la “diligencia” del aire...”*

Ambos fueron recibidos como héroes en Madrid, e incluso agasajados por el rey Alfonso XIII, que quiso escuchar de sus propios labios el gran relato. Y Romanet hizo todavía algunos viajes más a manera de promoción del diario "El Sol".¹

La Cierva y su raro autogiro llaman inmediatamente la atención de Corpus Barga y estuvo entre los primeros en asistir a las pruebas, que después, en 1933, describiría así:

"...El ensayo se hizo en un aeródromo desolado, que así eran todavía los aeródromos en Francia. Por la tarde, una tarde destemplada, plomiza, lluviosa, desanimadora. Estuvimos allí, enfangados y refugiados en nuestros impermeables, algunos militares, los técnicos franceses y cuatro periodistas. Solamente uno español. Entonces en París no había españoles de derechas. De los otros, yo el único hombre libre, feliz e independiente para saltarme a la torera el apellido de Cierva y asistir al ensayo del autogiro con todo fervor. Tenía cierta obligación conmigo mismo. Era yo el único español que había hecho en avión el viaje París-Madrid. Me entusiasmaba la aviación por la aviación, si ciencia ni práctica ninguna. Volar como andar: la quimera del hombre libre. Lo que el autogiro, precisamente, entre todos los aviones, viene a realizar hoy.

Aquella primera tarde de pruebas en París no lo realizó. La tosca máquina se despegó pesadamente, paradójicamente del suelo, y a poco se cayó y quedó rota. Cierva no se alteró, no levantó ni bajó

¹ Romanet se dedicó luego a promocionar la aviación en su país, estableciendo varios récords mundiales de velocidad entre 1919 y 1920, llegando a volar a más de 300 km. por hora. Cuando entrenaba para participar en una competencia europea se estrelló y murió en Essone, en setiembre de 1921. Había cumplido 27 años. Su muerte fue muy sentida en España y Francia y Corpus Barga escribió la crónica de su funeral para "El Sol" de Madrid.

En ese mismo año 1921, en noviembre, murió en Lima y también trágicamente, el Teniente José Romanet, que instruía a los alumnos de la entonces "Escuela de Aviación de Maranga" y que había llegado a Lima trayendo varios aviones recién adquiridos por el gobierno. No sabemos si eran parientes.

el tono. Explicó el accidente y mostró la tosquedad con que estaba construido el aparato. Salimos del aeródromo sin mucha confianza en el autogiro; mas, por mi parte, con entera confianza en su inventor. Así lo se dije”.

Naturalmente, celebró en sus crónicas las hazañas de los aviadores que extendían sus vuelos buscando marcar records, y redactó crónicas sobre, por ejemplo, la llegada del americano Lindbergh a París y otros esfuerzos de aviadores, a los que no regateaba aplausos.

En Alemania, los “zeppelines”

Cuando Corpus Barga elogiaba a los aviadores, Alemania intentaba reponerse de las duras restricciones impuestas por el Tratado de Versalles que incluían la prohibición de fabricar aviones de guerra y en general trababa el desarrollo de una industria aeronáutica.

Pero la “Zeppelin Company” logró que le otorgaran nuevamente el permiso para comenzar un servicio de transporte civil y comercial.

Aquellos célebres navíos aéreos tomaron el nombre de su inventor y promotor, el Conde Ferdinand Graf (Conde) von Zeppelin, un acaudalado aristócrata prusiano que planteó su idea tan lejos como 1874 y la puso en marcha cuando se inventó un método barato para producir aluminio.

Luego de muchas pruebas, dificultades y accidentes, en 1908 fue fundada la Compañía Zeppelin (“Luftschiffbau Zeppelin”) y comenzó la construcción de aquellas enormes naves de entre 200 y 300 metros de largo, ahusadas como proyectiles, que se sostenían por estar llenas de gases más ligeros que el aire y portaban una barquilla, o góndola, para carga o pasajeros. Motores laterales las impulsaban y alcanzaron hasta casi 200 kilómetros por hora volando a una altura de 300 metros.

Pero luego de una primera etapa fructífera y de popularidad como método seguro de transporte de pasajeros se inició la Primera

Guerra y los zeppelines fueron utilizados para observación primero y después como bombarderos. Varios llegaron hasta Londres y lanzaron bombas en ataques nocturnos pero fueron derribados en su mayoría por su extrema fragilidad ante las defensas de tierra.

Al finalizar la guerra, los zeppelines fueron repartidos entre los vencedores como reparación de guerra e incluso uno fue construido especialmente para los Estados Unidos.

Cuando en 1925 fueron levantadas todas las restricciones para la aviación comercial alemana, la empresa construyó y lanzó el "Graf Zeppelin", bautizado en julio de 1928. Era una nave enorme, impresionante, de 235 mt. de largo, 33 de altura y 35 de circunferencia en su parte más gruesa, que en octubre hizo su primer viaje transatlántico con pasajeros. En 1929 dio la vuelta al mundo en proeza que fue parcialmente financiada por el magnate William Randolph Hearst (que puso como condición que el viaje debía comenzar y terminar en Nueva York dando una vuelta alrededor de la Estatua de la Libertad).

El triunfo alemán fue aclamado en el mundo y las fotos del Graf Zeppelin sobrevolando las más importantes ciudades estuvieron en prácticamente todos los periódicos que lo comenzaron a llamar "el plateado trotamundo de los cielos". Por donde pasaba se reunían multitudes para ver el espectáculo formidable de aquel gigante del aire que encendía la imaginación de los amantes de los viajes, el peligro y los grandes retos. Como el reportero Corpus Barga, por ejemplo.

Corpus Barga en el Graf Zeppelin

"La Nación" de Buenos Aires había encargado a Barga la organización de la oficina de corresponsalía en Berlín, y el prestigioso periodista estaba allí, a comienzos de 1930, cuando supo que el "Graf Zeppelin" haría un viaje inaugural a Sudamérica con la posibilidad de llegar a Buenos Aires. Llamó a la empresa, reservó el ansiado espacio (solo se admitía 24 pasajeros) y luego telegrafió a "La Nación".

El gran diario argentino aceptó encantado y pagó la exorbitante suma de tres mil dólares que costaba ese boleto, además de asegurarle el retorno y el pago de los telegramas.

Los despachos, mezcla de noticia y crónica, fueron publicados en “La Nación” de Buenos Aires, entre el 18 y el 27 de mayo de 1930. Y el primero comienza así:

“Está reunido en Friedrichshafen el primer lote de viajeros del Graf Zeppelin. No daré nombres. Leedlos en los telegramas de las agencias. Aquí cada cual pierde realmente su personalidad y se convierte en hijo del aire. Se pierde hasta la noción exacta del sexo, pues nos miramos los viajeros unos a otros en busca de las tres pasajeras anunciadas, y sólo aparecen dos...(...)”

...El Gran Zeppelin es tan grande que, al primer golpe de vista, en el cobertizo donde éste está, no se le ve. Se le busca como a un alfiler perdido y está sobre las cabezas, ocupando todo el techo. Parece un gigantesco monstruo de acuario este pez volador. Desafío del hombre a lo más grave de la naturaleza: la ley de gravedad. El avión es un pájaro de cuidado pero el Graf Zeppelin, a pesar de sus dimensiones, no es más que un juego gracioso con la gravitación universal. Se nos ha dicho que el dirigible ha sido construido para flotar siempre...(...)”

..No se viaja en zeppelin. Se viaja al zeppelin, que es un mundo aparte. Deben ver así nuestro viaje los que se quedarán en tierra y nos colman de atenciones...(...)”

Acaba de subir el Graf Zeppelin, como si subiera en ascensor la Torre de Pisa. La primera subida fue de 150 metros. La impresión es que el público se hunde de coronilla, dejándose olvidados los pañuelos en el camino que siguen las cabezas. Los últimos pañuelos se hunden también en las praderas...”

Solo aceptaron a dos periodistas más, un alemán de la empresa editora “Ullstein”, un norteamericano de la gran cadena de Hearst y el español, como corresponsal de “La Nación” con la exclusiva para toda Sudamérica. Viajaba también un intelectual

asturiano acaudalado, Emilio Herrera, que después publicó una narración del gran viaje con estilo de crónica clásica.

Pronto, Barga comenzó a telegrafiar sus impresiones del viaje con el estilo que tanto gustaba a sus lectores:

“Encontramos limpio de nubes el Estrecho de Gibraltar. El mar tomado aquí por la cintura, entre Europa y Africa. Se hace espumas, tumbado al sol. El Graf Zeppelin contorneo el Peñón. Parece que lo está festejando. Nos salen al paso dos hidroaviones españoles de Ceuta y ahora el Graf Zeppelin es el festejado. Los hidroaviones revolotean. El Zeppelin flota. El Peñón se queda incólume. Todo en tierra son ruinas de las Columnas de Hércules...”

Y así, día tras día, el periodista enviaba breves textos a Buenos Aires, cuando por problemas de clima, la nave tuvo que planificar una parada en Recife, la capital del estado de Pernambuco, antes de marchar hacia Río de Janeiro:

“Navegamos sobre Pernambuco, iluminado, que parece el escaparate de una joyería. Alhajas brillantes sobre fondo negro. El Graf Zeppelin da vueltas en busca del aeropuerto. Se cruzan apuestas entre los pasajeros sobre si lo encontrará o no...(…) ...Lanza su mirada desde el zeppelin un reflector y se ponen en marcha los motores. Ya estamos sobre el aeropuerto. Le cruzan los torrentes de reflectores puestos en el suelo. En medio, un mástil erguido se dan un baño de luz. El Graf Zeppelin reconoce bien el campo y da todavía una vuelta para colocarse en posición conveniente...”

El viaje de Corpus Barga debía terminar en Brasil, y cuando los pilotos no le dieron seguridades de que lograrían bajar en Río de Janeiro decidió bajar en Recife y abordar un hidroavión que precisamente partía hacia la capital argentina. Por un retraso coincidió en el aire con el Zeppelin.

"He tenido el segundo encuentro en el cielo con el Graf Zeppelin. Esta madrugada, sobre Río de Janeiro, antes de continuar viaje a Buenos Aires en hidroavión. He podido despedirme de la aeronave, que había pasado durante la noche sobre la ciudad para volver de día.

Muchas esperas he tenido que sufrir como periodista. Ninguna tan extraordinaria como ésta, en el cielo de Río de Janeiro, buscando a la luz del alba un punto negro en el horizonte. Río de Janeiro dormía, cansada de esperar al dirigible. Sólo las colinas continuaban despiertas y vigilantes escrutando el horizonte también. De pronto una colina se ruborizó. Acababa de percibirse por el Sur algo deslizándose sigiloso entre las nubes. El Graf Zeppelin llegaba cauteloso ante las colinas. Iba a acercarse, sin embargo, cuando detrás de ellas salió, radiante, el sol a darle el alto. Se vio al Graf Zeppelin retroceder horizontal. El dirigible, frente al Sol, parecía un aparato fotográfico enfocando a un personaje. Luego el zeppelin se puso a brillar otra vez como el acero, y dando una vuelta, se fue a despertar al aeropuerto, cubierto aún con las sábanas de niebla..."

Sí entonces, sólo seis días después de partir de Sevilla Corpus Barga llegó a Buenos Aires y fue asediado y entrevistado por el periodismo local por haber tenido el privilegio de hacer el viaje que todos ambicionaban.

Más tarde, Barga escribió repetidamente sobre la travesía y amplió detalles e impresiones, añadió anécdotas y describió mejor a los tripulantes y los pasajeros. No pudo hacerlo durante el viaje porque el contrato estipulaba que los radiotelegrafistas solo aceptarían envíos muy cortos. Barga escribiría después:

"...Aun contando con los despachos de treinta palabras, parecía imposible poder enviar una gran información cada día. Sin embargo, la información ganó con semejante sistema de cuentagotas. Resultó original dividida en observaciones abundantes y concretas. En el periodismo, como en todo, las dificultades mejoran la obra".

Pudo añadir Barga que las dificultades también incentivan el ingenio. Preocupado por no haber podido enviar despachos, vio que el dirigible se acercaba a Cabo Verde, metió sus despachos en un sobre, improvisó un paracaídas y los lanzó con una nota en la que aseguraba que “La Nación” recompensaría a quien los telegrafiará a Buenos Aires. Casi milagrosamente alguien lo hizo y la crónica llegó a su destino.

Finalmente el “Graf Zeppelin” llegó a Buenos Aires recién en junio de 1934 y solo por breves horas, aunque sobrevoló la ciudad ante la expectativa general pues era un gran espectáculo.

En 1936 fue puesto en servicio un dirigible más grande, el “Hindenburg”, protagonista de la tragedia que acabó con la historia de los zeppelines comerciales. En Nueva York, en mayo de 1937, se incendió y destruyó completamente a poco de llegar. Ya se acercaba la guerra y nunca más un Zeppelin cruzaría el Atlántico.

Corpus Barga volvió a Europa a sus quehaceres periodísticos, participó en el bando republicano en la Guerra Civil haciendo gestiones precisamente para conseguir aviones y abandonó España, con Antonio Machado, cuando los nacionales franquistas casi habían vencido. Inició entonces la etapa de su vida que culminó en el Perú en 1975.

Añadiremos para terminar, que seguramente a Corpus Barga le gustaría saber que en Recife todavía están la torre de acero y el enorme hangar que los alemanes construyeron especialmente para recibir al Graf Zeppelin y que mantienen como monumentos porque la llegada de la gran nave área ha sido quizá lo más importante que le ha pasado a esa lejana ciudad brasileña. Son las únicas instalaciones que existen en el mundo para recibir dirigibles.

Bibliografía

- CORPUS BARGA. *Los pasos contados*. Madrid, Visor. 2002.
- *Un viaje en el año 19. Un viaje en el año 30. Otros viajes*. Madrid, Ediciones Azanca Júcar, 1987.
- CHAVES LINS, F. *A cegada do futuro*. En: <http://www.awerofans.com.br/11/00100.html>. Consulta: 4 de oct. 2006.
- DUPRAT, N. “A dança silenciosa dos Zeppelins na Torre do Jiquiá”, en *Creme*. Revista Movimiento Médico, Nro. 07.
- URRERO PEÑA, G. *Corpus Barga y el placer de contar*. En <http://cvc.cervantes.es/> Consulta: 2 de Oct. 1006.
- VELÁSQUEZ, M. (Comp.). *Fuegos fugitivos. Antología de artículos de Corpus Barga (1949-1964)*. Lima, Fondo Editorial de la UNMSM, 2003.
- WIKIPEDIA. Bernard Barny de Romanet. En: http://fr.wikipedia.org/wiki/Bernard_Barny_de_Romanet. Consulta: 2 de Oct. 2006.