

*Nuestro futuro está en el aire.
Aviones en la literatura española*

RAFAEL ALARCÓN SIERRA (ED.)

Sevilla, Renacimiento, 2020, 380 pp.

Aun cuando Rafael Alarcón Sierra, profesor de la Universidad de Jaén, ha publicado distintos estudios sobre autores del Siglo de Oro y dieciochescos, su campo de investigación preferente se centra en realizar aportaciones de relevante fiabilidad sobre literatura moderna y contemporánea, y en ella sobre un espectro considerable de poetas y narradores del siglo XX de diferentes generaciones, desde el 98 hasta las más próximas. Entre sus trabajos destacan los que ha ido dedicando a Manuel Machado, bien conocidos y de indiscutible referencia, pues han demarcado un antes y un después en el conocimiento cabal de un escritor un tanto ignorado por la crítica, en buena medida por el lastre que acarrió que se le vinculase en exceso con el franquismo, mientras su hermano Antonio representaba el ideal y el exilio republicano, amén de su gran altura como escritor.

Los aportes de Alarcón Sierra se han desarrollado como artículos amplios y monografías, o han

consistido en ediciones de varios tipos, recabando interés indiscutible las de carácter crítico, sobre todo del citado poeta sevillano, aunque también de Juan Ramón Jiménez. En los últimos años ha descollado como un hito, entre otras muchas tareas filológicas, siempre de gran aprecio por su solvencia, la edición de los manuscritos de Antonio Machado de la Fundación Unicaja, en diez volúmenes.

En paralelo, Alarcón Sierra ha ejercitado la tendencia de efectuar denodadas pesquisas consistentes en recorrer cómo se han ido desplegando diversos asuntos en la literatura hispánica, un tipo de investigación que ha dado pie a artículos varios de este tenor, pero que ejemplifica bien su libro de 2014 *Vértice de llama. El Greco en la literatura española*. Y es en esta línea en la que habría que inscribir la obra objeto de esta reseña. La ha titulado de modo un tanto irónico, habida cuenta del contexto actual en el que el porvenir se ha hecho mucho más

incierto. El título es *Nuestro futuro está en el aire. Aviones en la literatura española (Hasta 1936)*. Ha editado el libro en Sevilla el sello Renacimiento en 2020, acogiéndolo en su colección “Los cuatro vientos”.

En este trabajo, y a diferencia del anterior en parecida línea, la materia le venía más a mano a Rafael Alarcón Sierra, por decirlo así, pues converge con gran parte de sus intereses investigadores en los ámbitos de la modernidad, de la que los aviones han sido un icono durante décadas, y siguen siéndolo, aunque sin el factor novedoso que tuvieron en las primeras del pasado siglo, y por consiguiente muchas veces aparecen en textos literarios como si tal cosa, como un hecho consuetudinario cualquiera y sin relevancia alguna. Y esos aparatos son construcciones de ingeniería tecnológica, de modo que en este sentido *Nuestro futuro está en el aire* también supone un aporte inusitado al conocimiento de la presencia del factor científico-técnico en la literatura escrita en español, campo en el que no faltan estudios, pero siguen siendo fáciles de contar, por su escasez.

Nuestro futuro está en el aire es el volumen primero (de un total de dos) que Rafael Alarcón Sierra dedica al asunto, circunscribiéndolo

inicialmente a escritos prosísticos, y reservándose la próxima entrega para creaciones poéticas, donde se cuentan por cientos las de posible estudio e inclusión desde principios del pasado siglo y hasta 1936. Y excusado es añadir que, de no haberse puesto como límite el citado año, los volúmenes que cabría contemplar serían por lo menos cuatro, acaso más.

Encabezado este tomo por una extensa y muy erudita introducción preliminar en la que nada es superfluo, en ella no solamente se hallan numerosas noticias históricas y literarias, sino muchos comentarios precisos y atinados de obras desatendidas, en ocasiones de las calibradas como “menores”, y esas lecturas de Alarcón Sierra pueden contribuir a su reaprecio, además de suponer un estímulo para que incluso no pocos profesionales de la filología sepan de su mera existencia. Esa entrega primera comprende tres secciones que agrupan textos de diferenciada índole, todos provistos de notas que son muy útiles, y que en sí mismas implicaron a veces una búsqueda laboriosa de datos que son llamativos por extraños al común quehacer del filólogo, precisamente porque estamos ante un asunto nada venerando y canonizado.

Observa el autor que no pretendió ser exhaustivo en la tarea investigadora de acopio, si bien las informaciones allegadas son tantas que no parecen distar demasiado de la exhaustividad, aunque no se haya buscado este fin, pues el caudal informativo es muy considerable, por momentos abrumador, y en cualquier caso digno de admiración. Y puntualizo que los datos no se circunscriben a obras únicamente de diapasón literario, ya que estas se encuadran y alternan con otras de naturaleza diversificada que pertenecen a esa área temática, un ramaje que no ha sido frecuentado por los estudiosos de la literatura, salvo raras excepciones, y en el que Rafael Alarcón Sierra abre, desbroza y ensancha un camino que habría de servir de acicate para que lo enriquezcan nuevas pesquisas en forma de artículos específicos, o incluso de libros monográficos.

En la primera parte ha seleccionado Rafael Alarcón Sierra artículos, crónicas y reportajes. En la segunda se reúnen textos narrativos, pero distribuidos en tres agrupaciones, a las que denomina respectivamente “Las novelas primeras”, “El avión en la Gran Guerra”, y “Las vanguardias y más allá”. Siguen en tercer lugar varios escritos bajo el lema de “Los escritores también

cuentan”, consistiendo en crónicas y libros de viaje que ya de entrada despiertan la curiosidad debido a que no repara uno a veces en experiencias vividas en primera persona atestiguadas por quienes escriben.

Completa el libro un “Apéndice gráfico” donde se reproducen portadas de obras concernidas en el estudio, siendo su despliegue un testimonio más del buen hacer de Rafael Alarcón Sierra, pues nos acerca a un muestrario de primeras ediciones verdaderamente llamativo. Al final de la serie se reproduce un artículo del revalorizado escritor Manuel Chaves Nogales que publicó el bonaerense *La Nación* en 1928. Una veintena de autores han sido congregados en la antología, la mayoría de muy aceptable nivel, entre ellos primeras figuras de las letras hispanas, como Ramón del Valle-Inclán, Azorín, Ramón Gómez de la Serna, Ramón J. Sender Algunos se incluyen con más de un texto, así Corpus Barga, César González-Ruano y Jacinto Miquelarena.

Nueve son los epígrafes que se van sucediendo en el estudio introductorio, iniciándolos el relativo a los vuelos imaginarios. En él se citan algunos mitos y obras sobre vuelos que desde la Antigüedad han dejado constancia del volar. Siguen a continuación unas páginas

en torno a desplazamientos aéreos materializados, mayormente merced a globos aerostáticos de aire caliente, cuya expansión data de finales del XVIII, y cuyo predicamento perduró a lo largo de la centuria decimonónica. De ellos dijo Mariano José de Larra, en 1833, que ese artefacto era tal vez el más asombroso descubrimiento del que los seres humanos podían ufanarse. Tras los planeadores, ya se pusieron en práctica los aviones activados a motor, cuyo primer vuelo se hizo en 1910 en el hipódromo de una zona, entonces en las afueras de Barcelona, denominada Can Tunis.

Eran sobradamente conocidos los ligámenes entre el avance *aviónico* y el Futurismo, y por eso no tenía nada de sencillo hacer un epígrafe con tantas expectativas previas. Alarcón Sierra ha demostrado ser persona idónea para perfilarlo con rigor y sobriedad, trayendo a colación lo más pertinente y significativo al respecto. En esta corriente de vanguardia se animaba a “escuchar los motores y reproducir sus conversaciones” (p. 319), extraigo de una cita que él aduce, y en la que la tropología es bien osada. Uno de los adeptos al movimiento, Francisco Balilla, proponía expresar musicalmente “El alma universal” de los aeroplanos.

Empero, en este contexto de exaltación maquinista iba a ocurrir que el fascismo mussoliniano se valiese de tales planteamientos y “pronto iba a llevar a la práctica la mística bélica y aviadora del movimiento de vanguardia” (p. 33).

En el epígrafe “La edad de oro de la aviación” se pone el énfasis debido en el tan famoso vuelo del *Plus Ultra*, llevado a cabo en 1926 con un aparato que se desplazó desde Madrid a Buenos Aires en travesía transoceánica. Protagonistas de este hecho histórico fueron Ramón Franco y Julio Ruiz de Alda, autores del libro que saldría ese mismo año con el título de *De Palos al Plata*. Alarcón Sierra analiza en “Las primeras novelas sobre la aviación” sendos relatos de Francisco Camba —hermano de Julio Camba—, de Luis Antón del Olmet y de Concha Espina. La narración del primero, titulada *Los nietos de Ícaro* (1911), fue asimismo la más antigua de las inspiradas en la aviación. La del segundo, *La verdad en la ilusión* (1912), cabe enfocarla dentro de la estela secular de la sátira. A su vez, la de Espina, una de las mujeres pioneras en volar en avión, lo que hizo en Santander en 1916, no es otra que la novela corta *Talín* (1918).

Sucede a dicho epígrafe el que lleva por título “Intermedio béli-

co. El avión en la gran guerra”. En él aparecen esos aparatos *in malo*, como arma al servicio de la guerra, como medios destructores y causantes de tragedia, y continuando precedentes en este sentido iniciados cuando se usaron con fines militares los aerostatos. Las crónicas del catalán Agustí Calvet, Gaziel, atestiguan esta vertiente negativa, reflejándola en su *Diario de un estudiante. París 1914* y en *El año de Verdún, 1916*. También Valle-Inclán ejerció como una suerte de reportero durante ese período, visitando con esa función los frentes galos en nombre del diario *El Imparcial*. Iba en compañía de Corpus Barga. El gran escritor galaico ficcionalizará dicha experiencia en la serie cronística “Un día de guerra (Visión estelar)”, cuyas entregas fueron apareciendo desde octubre de 1916. Por su parte, Ricardo León iba a desempeñar una corresponsalía de guerra para el mismo rotativo, aunque sobre todo en el frente alemán occidental. Se le deben los escritos de 1917 *Europa trágica*. Una estancia breve en el escenario bélico francés daría pie a Azorín para sus crónicas en *ABC*.

A Ramón Gómez de la Serna se le cita de manera continuada en gran parte del capítulo “El avión en la narrativa de Vanguardia”, donde

se recuerda al principio su exaltación aviónica, y luego las construcciones de greguerías inspiradas en tales artefactos, no sin hacernos saber también que tuvo miedo a volar, según se desprendería de una entrevista que en 1928 le hizo Miguel Ángel Asturias. José Díaz Fernández, en su tan significativa obra de 1930 *El Nuevo Romanticismo. Polémica de arte, política y literatura*, estuvo en contra de las metáforas deportivistas de la época, entre ellas las referentes a la aviación, y a la par entendía que el “transitorio feminismo político inventó la mujer deportiva y masculinizada”, como consta en una cita que aporta Rafael Alarcón Sierra.

Bien curioso resulta el argumento de una novela del oscense Ramón Acín de marchamo futurista que su autor tituló *Las corridas de toros en 1970. Estudios para una novela cómica*. La publicó en 1923 y, a diferencia de la ramoniana *El torero Caracho*, de 1926, no es nada ambigua sobre la tauromaquia, sino decididamente antitaurina. Por lo que hace a la presencia aviónica en el relato, el novelista imagina al público llegando en avión a unos rascacielos desde donde ven el festejo valiéndose de telescopios, y fantasea con que a los toreros heridos se les saca del ruedo en avio-

nes. Debió pensar Acín que hacía futurismo del bueno, y en buena medida lo hacía, aunque no hace tanto hemos visto a toreros llegando en helicóptero a las proximidades de las plazas, y hasta pudieran usarse asimismo esos transportes para llevarles a las cercanías de un hospital en casos de fuerza mayor.

El final de este capítulo lo acapara Ramón Franco, cuya fama se cimentó en 1926 con la travesía del *Plus Ultra*, como antes decíamos. Por las casualidades que depara el destino, este personaje fallecería en 1938 justo a causa de un accidente de aviación. Lo había ridiculizado cinco años antes José María Pemán en su sátira antirrepublicana *De Madrid a Oviedo pasando por las Azores*. En este relato lo retrata como un oportunista sin ideología que se habría hecho de izquierdas sublevándose contra la monarquía, lo que le costó su destierro lisboeta. Tras su rehabilitación por la República, llegaría a ser diputado y embajador durante dicho régimen. Hasta aquí alcanzó la parodia pemaniana de un aviador mítico que, en otro cambio de posicionamiento, se unió al bando sublevado de su hermano Francisco Franco, es decir al mismo en el que estaba el escritor gaditano.

“Quizá la parte más interesante del libro sea esta...”, afirma Rafael

Alarcón Sierra al comienzo mismo del capítulo último (“Los escritores también vuelan”) de su introducción. Ahí se ocupa de libros de autores que hicieron viajes en avión y trasladaron al papel sus observaciones al respecto. De quien primero habla es de Corpus Barga, cuyo sobrino era Ramón Gómez de la Serna, escritor de tanto influjo que no resulta extraño que sus greguerías influyesen también de algún modo en textos de su tío. De él se comenta su *París-Madrid. Un viaje en el año 1919* (1920). Julio Camba refirió su testimonio aviónico en crónicas que reuniría en su libro de 1928 *Sobre casi todo*. En él señalaba que, volando, se arrostran dos clases de peligros, uno real y otro imaginario, ni más ni menos que como acostumbra a suceder ante otras clases de amenazas.

Después del comentario a las crónicas de Luis de Oteyza que conformarían su libro de 1928 *Al Senegal en avión*, el profesor jiennense se detiene en César González Ruano y en sus reportajes sobre el transporte aéreo, llamándome la atención la agudeza de que considerase todo vuelo un “no viaje”. Lo anoto porque también he leído, en paralelo, que los aeropuertos suponen un “no lugar”. Otro de los libros destacados de este tenor lo representa el

de Manuel Chaves Nogales titulado *La vuelta a Europa en avión. Un pequeño burgués en la Rusia roja*, obra de irónica titulación publicada en 1929. Ese volumen del extraordinario periodista bético no incluye todas las crónicas relativas a su periplo, por cierto no poco azaroso, y por tanto supone un valor añadido a *Nuestro futuro está en el aire* que Alarcón Sierra haya rescatado algunas de las faltantes. No me resisto a sacar a la palestra un parecer que me sorprende un tanto en Chaves Nogales, y que pudiera conectarse con lo que antes de él había opinado Julio Camba. Me explico: respecto al ginebrino lago Lemán, lo mencionó Camba en su libro de 1916 *Playas, ciudades y montañas*, aludiendo al “estúpido y burgués romanticismo del lago Lemán al alcance de todas las familias”. Y ocurre que Chaves Nogales, acaso haciéndose de eco de esa crítica, la categorizaría al decir, a propósito del mismo lago y por elevación, que “un lago es una cosa perfectamente estúpida”, lo que obviamente desafía a las complejidades interpretativas de esta clase de extensiones de agua.

De menos enjundia son las impresiones de vuelo efectuadas por Jacinto Miquelarena y, como no podía ser de otra manera, muy peculiares iban a ser las firmadas

por Ernesto Giménez Caballero expuestas en su artículo “Sobre el signo avión”, incorporado a su *Julpe de menta* (1929). Para GeCé, el tiznado tren representaría al 98, el automóvil, tan elogiado por los vanguardistas, resulta una nadería desde el aire, donde las cuestiones nacionalistas quedan superadas al desaparecer las fronteras. Finalmente, Alarcón Sierra hace referencia a las crónicas aéreas de Ramón J. Sender relativas a los sucesos de Casas Viejas.

Nuestro futuro está en el aire es una concienzuda obra donde se reúne mucho esfuerzo investigador bien desarrollado, contribuyendo a paliar grandemente el vacío que hasta ahora ha existido en los estudios sobre la presencia del avión en las letras españolas. Entiendo que, a partir de este momento, puede valorarse como carencia intelectual y filológica desconocer o prescindir de la consulta de este libro y por supuesto del que va a seguirle, porque se trata de un doble aporte de referencia indiscutible para el comentario de cualesquiera referencias a los aviones en las literaturas hispanas.

José María Balcells
Universidad de León