



rmbm.org



rmbm.org/rinconlector/index.htm

UN INVIERNO EN FILADELFIA



Fernando de la Cierva Bento

Murcia

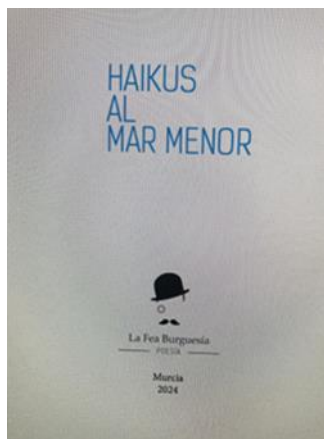
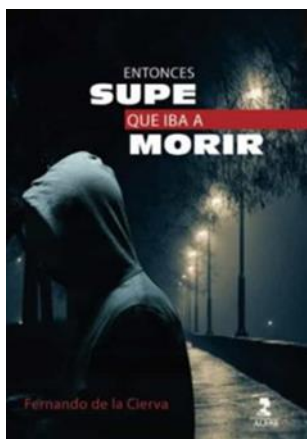
https://www.santoschoa.es/e/de_la_cierva_bento_fernando?data=DE%20LA%20CIERVA%20BENTO,%20FERNANDO

Fernando de la Cierva Bento

Fernando de la Cierva Bento nació en Murcia en 1958. Estudió Medicina y se especializó en Otorrinolaringología. Entre 2009 y 2016 fue profesor asociado de la Universidad de Murcia. Actualmente trabaja en el Hospital General Universitario Reina Sofía de su ciudad, del que es el Director Médico. Ha escrito numerosos relatos breves, entre los cuales La tapia y Asquerosas palomas fueron premiados en sendos certámenes de la Academia de Médicos Escritores y Artistas de la Región de Murcia. En 2015 publicó un compendio de relatos cortos bajo el título de Catálogo de buenos recuerdos (Editorial Dauro).



También es autor de la novela corta La niña que hablaba con las águilas, así como de las novelas El Patólogo y La muerte súbita, esta última escrita conjuntamente con el periodista y escritor Enrique Morales Cano. En 2020 publicó con Ediciones Alfar la biografía novelada Un invierno en Filadelfia. Juan de la Cierva y su Autogiro. En 2021 ha sido coautor del libro Murcia a vista de haiku, de Editorial La Fea Burguesía.





Fernando de la Cierva @Dontorrino · 18 jul.

...

Para todos aquellos que os habéis interesado mi próxima novela, "El baile de los cuerpos olvidados", la publicaré en octubre con la Editorial Dokusou. El inspector Ramos y la subinspectora Fajardo cabalgan de nuevo por las calles de Murcia.



RESEÑA

FRANCISCO JAVIER DÍEZ DE REVENGA – La Opinión | 9 JULIO 2021

42 | VERANO SIN FÍN | VIERNES, 9 DE JULIO DEL 2021

libros Por FRANCISCO JAVIER DÍEZ DE REVENGA

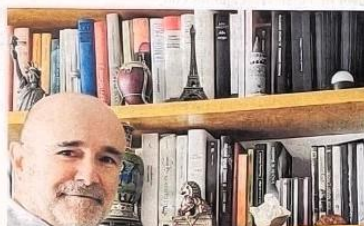


Juan de la Cierva, una vida de novela

La novela de Fernando de la Cierva recupera detalladamente todos los acontecimientos de la vida de Juan, los familiares y los numerosos viajes profesionales

Ha sido un acierto que el doctor Fernando de la Cierva Bento haya escrito y publicado, en Sevilla (Alfar), su novela *Un invierno en Filadelfia (Juan de la Cierva y su autogiro)*, un ameno relato en el que el lector tiene la oportunidad de conocer de primera mano la vida, andanzas y aventuras del genial ingeniero e inventor Juan de la Cierva Codorniu (Murcia, 1895-Croydon, 1936). Interesante novela porque a su amenidad une el rigor con que el autor ha sabido administrar abundante documentación técnica y científica sobre el proceso de creación y de fabricación de los diferentes modelos de autogiro, que el ingenioso murciano fue creando sucesivamente a través de los años para perfeccionar su invento, cuya trascendencia en el ámbito internacional de la aeronáutica le fue reconocida ya en vida.

La novela, como creación literaria, es impecable. Su autor establece una estructura marco de ficción, que abandona en los últimos capítulos para dejar paso en ellos al relato directo de los últimos días del protagonista, al que recupera so-



bre todo desde el punto de vista humano, familiar e íntimo, al crear un personaje lleno de vida y de ilusión por el futuro.

En su segundo viaje a los Estados Unidos, en diciembre de 1931, Cierva se reúne con su socio en la Autogiro Company of America, Harold Pitcairn, en Bryn Athyn, en las afueras de Filadelfia. Asiste, en Michigan, a un evento en el que conoce al fabricante de automóviles Henry Ford, que le sugiere que escriba sus memorias. Se forja así la ficticia estructura marco al relatar Cierva toda su vida hasta 1931, ante el propio Pitcairn, a un periodista local con el fin de que redacte unas memorias que nunca existieron. Ni qué decir tiene que, en el relato, el personaje principal adquiere un singular protagonismo enriquecido con multitud de detalles y pormenores sobre su vida y sobre los avances técnicos en la mejora de los aparatos voladores.

A pesar de la dedicación familiar a la política —él mismo en plena juventud fue diputado en diversas legislaturas (1919, 1920 y 1923, hasta la disolución de las Cortes y de los partidos políticos por el

general Primo de Rivera)— y de su titulación de Ingeniero de Caminos, fue la aeronáutica la pasión de Juan. Piloto aviador de primera clase, empezó a construir ingenios aeronáuticos muy joven. En 1916, en Getafe, fabricó el primer trimotor de España, que, tras un grave accidente, le inspira un ingenio que, con todas las ventajas del aeroplano, prescindiese de sus inconvenientes. Para lograrlo ideó un sistema de sustentación que no dependiese, como en los aparatos convencionales, de la velocidad de traslación.

Inventa entonces el sustentador giratorio, base del autogiro, y lo aplica a diversos aparatos rudimentarios, pero el invento va perfeccionándose hasta que consigue, en 1923, que se eleve con éxito en Getafe el primer autogiro, que se reproduce y comercializa en los años siguientes en Inglaterra, EE UU, Francia e Italia. Se crean las compañías explotadoras para Europa (The Cierva Autogiro Company) y para EE UU (Pitcairn-The Autogiro Company of America).

En 1928 cruza el Canal de la Mancha pilotando él mismo un autogiro, y a

partir de entonces llega a construir 120 prototipos diferentes con constantes mejoras hasta obtener el despegue vertical sin pista en 1934. Logró completar un vuelo Gran Bretaña-España, y en Valencia llevó a cabo sobre el portaviones Dédalo la maniobra de aterrizaje despegue verticales.

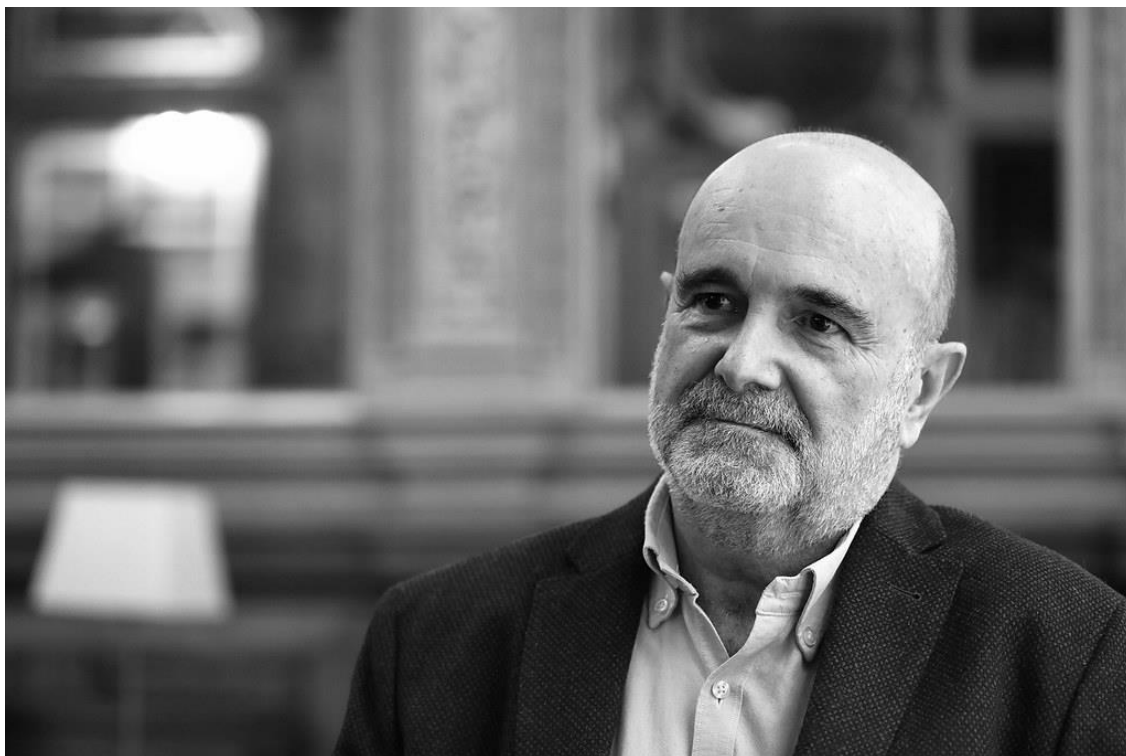
La novela de Fernando de la Cierva recupera detalladamente todos los acontecimientos de la vida de Juan, los familiares y los numerosos viajes profesionales, algunos relacionados con Murcia ciertamente entrañables. La primera conferencia que imparte nuestro ingeniero en una Universidad quiso que fuera en la de Murcia, el 10 de abril de 1926, cuando vino a recibir el homenaje de la Real Sociedad Económica de Amigos del País, donde también pronunció una lección magistral y fue recibido como socio de mérito. Treinta años tenía en ese momento Juan de la Cierva. No menos entrañable fue la presencia del autogiro en la llegada a Murcia de la Virgen de la Fuensanta la tarde del jueves 4 de septiembre de 1930, cuando fue recibida en el barrio del Carmen por un autogiro pilotado por él mismo, desde el que arrojó al paso de la Virgen numerosas flores ante el asombro de la multitud.

La vida de Juan transcurrió en sus últimos años en Inglaterra, aunque regresaba a España con frecuencia para reencontrarse con su familia y realizar demostraciones con los nuevos modelos del autogiro. El 9 de diciembre de 1936 muere en el aeropuerto internacional de Londres-Croydon cuando despegaba, como pasajero, en un avión convencional de transporte con destino a Ámsterdam.

<https://www.jotdown.es/2022/06/fernando-de-la-cierva-no-es-que-los-paises-ricos-investiguen-los-paises-son-ricos-porque-investigan/>

ENTREVISTA: «No es que los países ricos investiguen, los países son ricos porque investigan»

PEDRO RIVERA – Jot Down | JUNIO 2022



Fernando de la Cierva Bento (Murcia, 1958) es médico, especialista en otorrinolaringología, director médico del Hospital General Universitario Reina Sofía de la ciudad de Murcia y escritor.

Nos citamos con él en pleno centro de la ciudad, en el Real Casino, uno de sus edificios más emblemáticos, muy cerca del lugar que vio nacer a su abuelo, el ingeniero [Juan de la Cierva Codorniú](#), creador del [autogiro](#), uno de los más grandes inventos en la historia de la aeronáutica y precursor del helicóptero.

En la «pecera» del Casino, como se conoce a las estancias acristaladas que se asoman a la calle Trapería viendo a través de ella el discurrir de la ciudad, hablamos con él de su abuelo y del libro que recientemente ha publicado sobre su figura, *Un invierno en Filadelfia (Juan de la Cierva y su autogiro)* (Alfar), en el que nos relata, a modo de memorias narradas a un periodista, los principales acontecimientos de la vida del ingeniero y el proceso de creación del autogiro.

(A las pocas semanas después de tener lugar la entrevista, el Gobierno autonómico ha decidido que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia lleve el nombre del insigne ingeniero español).¹

Decidió escribir un libro sobre su abuelo Juan de la Cierva Codorniú y sobre el autogiro coincidiendo, precisamente, con un momento en el que su figura estaba siendo cuestionada desde ciertos ámbitos políticos. ¿Somos los españoles expertos en desprestigiar a los nuestros?

Siempre se ha dicho que la envidia es el deporte nacional. En el año 1975 muere Franco, se convocan unas Cortes Constituyentes y en 1978 se aprueba una Constitución. En ese momento los españoles hicimos un punto y aparte para volver a empezar desde la reconciliación. Pero hay gente que no ha asumido eso.

Conviene saber que, en realidad, Juan de la Cierva no se consideró un personaje político en ningún momento de su vida. Es cierto que llegó a ser diputado en Cortes, pero apenas dos años y pasó totalmente desapercibido. Estaba pensando en otras cosas. Lo hizo fundamentalmente porque su padre se lo propuso y se lo facilitó, pero siempre pasó de la política y tenía muy claro a qué se quería dedicar. Su padre, Juan de la Cierva y Peñafiel, sí que fue un político conservador muy conocido que llegó a ser ministro en cinco ocasiones, gobernador civil de Madrid y alcalde de Murcia. Pero realmente no fue de la derecha más extrema, ni mucho menos.

Por eso no se entiende la posición que mantienen algunos sobre la figura de Juan de la Cierva. Hay una parte de la población, o una parte de España, que esa reconciliación que hicimos no la ha asumido.

Cuenta en su libro *Un invierno en Filadelfia*, que la inspiración para el autogiro le surgió a su abuelo paseando por los jardines del Malecón de Murcia. Háblenos sobre la relación de Juan de la Cierva con Murcia.

Juan de la Cierva nació en la ciudad de Murcia, en la Plaza de los Apóstoles, apenas a ciento cincuenta metros del Real Casino donde nos encontramos. A los nueve años la familia se traslada a Madrid, aunque hasta los trece o catorce años siguió viniendo a examinarse en el Instituto Alfonso X el Sabio, que entonces era el Instituto de la ciudad. La relación de los de la Cierva con la Región de Murcia siempre se mantuvo constante e intensa, venían a la ciudad en Semana Santa y a la Manga del Mar Menor a pasar los veranos.

¿Podríamos decir entonces que la luz de Murcia le iluminó?

Sin duda alguna. Y también los sicomoros.

En realidad, obtuvo la inspiración, como él mismo reconoció, de dos recuerdos vividos de niño en la ciudad que le llevaron a intuir cómo podría ser el vuelo de las alas giratorias y que luego trasladó a fórmulas matemáticas, como relato en el libro. Uno fueron los trompos chinos, que eran esos juguetes con los que jugábamos de pequeños. Los hacíamos girar y ascendían, cuando llegaban arriba, empezaban a descender en sentido contrario. Pero había un momento en que se quedaban detenidos en el aire...

La otra inspiración fue el vuelo de las semillas de los sicomoros, por la manera tan peculiar que tienen de volar dando vueltas. Tanto es así que estuve a punto de llamar la novela La semilla del sicomoro.

El árbol aislado, como lo llamaría Ricardo Codorníu, el abuelo de Juan de la Cierva.

Así es, cuento en la novela, que su abuelo materno, [Ricardo Codorníu y Stárico](#) escribió un cuento a sus nietos siendo ya mayores. Cada nieto era un árbol distinto en esos relatos. Juan de La Cierva era el sicomoro y el título del relato, El árbol aislado.

Lo eligió porque el sicomoro es un árbol solitario que echa una semilla que sale volando, dando vueltas, hasta que se posa un día para quedar enterrada en el barro y de ella brotar otro sicomoro. Su abuelo lo veía así, como una persona que tuvo una idea y que fue a por ella prácticamente en solitario. Es cierto que fue teniendo ayudantes y su grupo de gente, pero iban cambiando con el transcurso del tiempo mientras que él siempre siguió la misma línea, persiguiendo su idea, su sueño.

Murcia es una pasión que comparte con su abuelo. Así se ve claramente en la introducción del libro y en el propio relato donde parece que su abuelo habla a través de usted.

Es que busqué esa técnica. Estuve muchos años planteándome escribir el libro y estaba convencido de que acabaría haciéndolo. Pero no tenía muy claro cómo, hasta que recibí una serie de documentos y pensé que ya tenía material para acometer la obra.

Mi idea era que fuese mi abuelo el que explicase cómo fue evolucionando el invento y los avances que experimentaba. Para ello elegí empezar a la mitad de su vida, hasta llegar al momento de su muerte.

Respecto de Murcia, así es, soy un enamorado de ella también, como lo era mi abuelo. Me encanta pasear por sus calles, hacer fotos del río, de sus puentes, de la catedral... Me inspira muchísimo.

Háblenos de su afición a escribir haikus.

El haiku lo utilizo como una terapia. Es para mí como la meditación, son veinte minutos de introspección en los que me aísló un poco del mundo. Me centro en un cuadro o en una foto, veo lo que me inspiran y escribo un haiku. Luego lo lanzo a las redes sociales y empiezan a contestarme con distintos textos. A cada uno nos inspira una cosa diferente. Me gusta mucho escribirlos. He llegado a participar en un libro de haikus.

¿Se atrevería a improvisar uno de amor a la ciudad de Murcia?

La luz de Murcia

deslumbra a los poetas

y a los pintores.

Si su abuelo llegó a ser ingeniero gracias a los sicomoros, ¿qué es lo que le llevó a ser médico y en particular otorrinolaringólogo?

Mi padre, que también era ingeniero, siempre aspiró a tener algún hijo que lo fuera, pero no le salimos ninguno. Yo tenía muy claro que lo mío eran las ciencias, aunque curiosamente se me daban mejor las letras. En el bachiller solía sacar buenas notas en esas asignaturas mientras que no sabía dibujar y las matemáticas no eran lo mío.

Casualmente mi hermana estaba estudiando medicina, yo solía hojear sus apuntes y descubrí que me gustaban. Estuve hasta el último día planteándome si hacer medicina o periodismo. Al final opté por medicina.

Aun habiendo dudado hasta el final, luego he sido un médico muy vocacional. Una vez que empecé la carrera, me metí a fondo desde el principio y en segundo empecé a operar. El cirujano con el que trabajaba me dijo que tenía buenas manos, pero me recomendó hacer una especialidad quirúrgica que no fuese cirugía y me hice otorrino.

Thomas Edison llegó a decir que el autogiro es, después del primer vuelo de los hermanos Wright, el mayor progreso aeronáutico alcanzado por el ser humano. La primera vez que vio uno llegó a decir «This is the answer». ¿Sería Juan de la Cierva nuestro Edison de la aeronáutica?

Lo que le pasaba a Thomas Edison es que no quiso nunca montar en un avión. Le daba mucho miedo. Veía como los aviones se iban al suelo. Cuando pidió una demostración del autogiro lo vio muy seguro pues se podía parar en el aire y descender con el motor parado. Por eso pronunció su célebre frase «This is the answer. This is the answer».

Si Juan de la Cierva no fabricó aviones fue precisamente por una mala experiencia, pues diseñó un bombardero que se destrozó por una impericia del piloto. Él decía que se habría dedicado toda su vida a hacer aviones, pero tras aquel incidente quiso buscar una solución para la seguridad en el vuelo y se preocupó por ella más que por la velocidad o por otras ventajas que podía tener el avión con respecto al autogiro.

Su abuelo empezó de muy joven a construir aviones y consiguió siendo un adolescente hacer volar un artillero aeronáutico. El tesón y la creatividad parecen dos elementos en su vida importantes, dos cualidades que le hicieron triunfar. ¿Echa de menos esas cualidades hoy día en la juventud?

Así es, por increíble que parezca el primer avión que voló en España fue hecho por él y sus amigos Barcala y Díaz cuando apenas tenían quince o dieciséis años. Lo construyeron a escondidas en una carpintería ubicada en la calle Velázquez en Madrid. Y lo bautizaron como El Cangrejo Rojo.

Si me hice un fan de mi abuelo es, entre otras cosas, porque quería legar a las siguientes generaciones lo que es el premio al esfuerzo. Hoy día vemos por las televisiones a gente que se reúne en la isla de no sé qué y con ello se hacen famosos. Pero es una fama efímera, algo que no sirve para nada. Lo que hace avanzar la humanidad es el tesón, el trabajo, el esfuerzo. Y ese es el mensaje que he querido trasladar al libro. Seguramente nuestra generación no ha sabido transmitirlo suficientemente a los que han venido después.

En el libro da también mucho valor a la tradición, destacando la importancia que se le da en otros países, como por ejemplo Estados Unidos. Relacionado con ella nos habla del papel esencial de los abuelos. ¿Qué papel tuvo el abuelo materno de Juan de la Cierva?

Don Ricardo Codorníu es una persona que ha merecido libros y seguramente merecería más. Fue un avanzado a su época. Se le conoce como El apóstol del árbol. Se deben a él, por ejemplo, las repoblaciones forestales de Sierra Espuña, en Murcia, y de Guardamar del Segura, en Alicante. Fue el primer ecologista real que hubo en este país.

Era una persona muy práctica al que le gustaba encontrar soluciones sencillas. Le contaré como anécdota que, en cierta ocasión, cuando ya era mayor, le llamaron desde Guardamar, porque estaba afectada por una plaga de langosta. Recomendó que compraran cien pavos, los soltaron y se comieron las langostas acabando con la plaga.

Fue un gran científico que publicaba en España cuando en nuestro país no se publicaba en revistas internacionales. Se interesó muchísimo por la aviación desde el principio y estoy convencido de que fue el primero que explicó a su nieto, que tenía una gran curiosidad, cómo era posible el vuelo de los aviones.

¿Qué supuso Getafe en la trayectoria vital de su abuelo?

Getafe, desde luego, fue un lugar fundamental en su vida porque en su aeródromo empieza a construir los autogiros. Los primeros artilugios que diseñó, los planeadores, los hacía volar en los altos de la Castellana, pero aquello se le quedó pequeño. Tuvo que buscar un sitio donde poder efectuar en condiciones las pruebas y ese lugar era Getafe. Él sabía que el autogiro acabaría volando y que lo conseguiría. En Getafe comenzaron las pruebas del autogiro y allí se hizo piloto.

Allí se encuentra también con don Emilio Herrera, otro genio de la aeronáutica, ¿cómo cree que le influyó?

[Don Emilio Herrera](#) fue un sabio, un personaje poco conocido en España, a pesar de que llegó a ser presidente del gobierno de la República española en el exilio.

Herrera diseñó un traje espacial y creó un [túnel de viento](#) muy avanzado. Realmente el suyo fue mejor túnel de viento que había en Europa en ese momento y facilitó mucho las pruebas de las aspas de los autogiros. Era una persona que entendió muy bien a Juan de la Cierva, que le animó desde el principio. Le respaldó en sus grandes fracasos iniciales, sobre todo cuando no volaron su tres primeros modelos. Cuando veía volar los modelos a escala, le decía «Juanito, esto acabará saliendo». Fueron íntimos amigos. Subrayo esto por las cosas que dicen algunos sin saber. Los dos se respetaron y se quisieron hasta el final.

Al hilo de lo de Getafe, ¿cree que la frase «De Madrid al cielo» se escribió en honor a su abuelo?

La verdad es que no lo sé, aunque como he comentado me parece fascinante que tres niños de aquella edad fueran capaces de construir planeadores y

luego consiguieran hacer volar un avión. El primero que voló fabricado en España.

No sé si he sido capaz de plasmar adecuadamente lo formidable de este hecho en el libro, pero les diré que el avión, cuyas alas estaban pegadas con cola, estuvo volando casi un año hasta que por la lluvia se deshizo. Lo volaba un piloto francés que había roto su aparato pero que conservaba el motor y se lo instaló al aeroplano. Se empleó para los bautismos de vuelo de mucha gente.

¿Cómo explicaría para un profano cuál fue realmente el avance tecnológico del autogiro en aquel momento?

Creo que el gran avance fue darse cuenta de que a la solución del helicóptero le quedaba mucho tiempo y se dijo: están intentando volar helicópteros y no lo consiguen, voy a inventar otro aparato que, en lugar de darme una sustentación por la traslación, como quiere hacer el helicóptero o hacen los aviones, se la den unas alas rotatorias y que se pueda mantener en el aire y pueda descender si sucede un fallo en el motor, como ocurría tantísimas veces.

Nos encontrábamos en los inicios de la aviación, y desde el año 1903, en el que vuelan [los hermanos Wright](#), todos los años caían a tierra un montón de aviones. Por ello, cuando se estrella el bombardero que había diseñado tuvo claro que lo que tenía que buscar era la seguridad. Vio que los helicópteros iban por otro camino, no apostando por la seguridad como él y decidió aprovechar el rotor para dar sustentación.

Fíjese en lo que llevamos hablado: Juan de la Cierva nace en 1895 y los primeros aviones de los hermanos Wright son de 1903; siete años más tarde, con apenas quince años hace volar un avión hecho en una carpintería tomando piezas de aquí y de allí. Parece algo increíble...

Así es y añádale que en España no se había fabricado todavía ningún avión. Nadie tenía el conocimiento. El suyo fue, además, un conocimiento absolutamente intuitivo que adquirió sobre todo por los modelos que hacía a escala. Desde el principio fue aeromodelista y eso le proporcionó la gran ventaja de empezar pronto a entender cómo funcionaba la física del aire, la física de la sustentación.

«Welcome Cierva», decían los cuatro autogiros que recibieron y sobrevolaron el buque Aquitania cuando su abuelo llegó a Nueva York aquel 23 de diciembre de 1931 con tan solo treinta y seis años. ¿Confirma esto que nadie es profeta en su tierra?

Pues sí. En Estados Unidos se le sigue teniendo pasión y ocupa un lugar destacado en los museos aeronáuticos. Ahora, sin ir más lejos, quieren llevar a Nueva York una exposición que se hizo en Murcia hace unos años.

Fíjese que hace unos quince años le hicieron una serie de homenajes en la ciudad de Filadelfia a los que invitaron a mi tía, la única hija que queda viva del inventor. La trataron y agasajaron de una forma magnífica porque allí sienten todavía fascinación por la figura de Juan de la Cierva.

A pesar de sus esfuerzos por intentar construir aquí sus autogiros, de la Cierva tuvo que buscar finalmente inversores fuera de España. Aquí no lo consiguió...

Así es, aunque trabajó también en Estados Unidos, su base principal de operaciones la tuvo en Londres y nunca se desligó de Inglaterra. Ahora bien, lo que mucha gente no sabe es que desde el principio empezó a regalar todas las patentes al gobierno español, al de la monarquía y al de la república. También la gente desconoce que las patentes las seguía renovando en España.

Él era profundamente español. ¿Por qué mi padre y sus hermanos no acabaron en Londres? Porque él quería que se educasen en España. Él vivía en Londres y los llevaba allí con frecuencia, pero prefirió tener la familia aquí porque se sentía español, madrileño y murciano.

¿Fue una falta de medios económicos o una falta de visión del país que no se pudieran desarrollar aquí sus proyectos?

El Ejército español le otorgó la ayuda que pudo darle, pero llegó un momento en el cual ya no podían ir más allá y él supo y aceptó que tenía que buscar capital fuera. Lo entendió Emilio Herrera y lo entendió el Gobierno español. Al principio no lo entendió el rey Alfonso XIII, pero al final le acabó dando la razón.

¿Sigue siendo una barrera importante en nuestro país financiar los grandes proyectos? ¿Acaso no hemos aprendido a pesar de ejemplos tan señalados como el de su abuelo?

Que inventen otros, sí. La gente no se da cuenta. Hay una frase que es muy cierta y que he compartido en Twitter en varias ocasiones: no es que los países ricos investiguen, los países son ricos porque investigan. Eso entiende en los grandes países como Alemania, Reino Unido, Francia o Estados Unidos. Aquí, en cambio, queremos el corto plazo y no nos damos cuenta de que la inversión en I+D+I es lo que nos puede dar un futuro.

[Isaac Peral](#) y Juan de la Cierva comparten un año, 1895. El primero falleció ese año y su abuelo nació en él. Los dos tuvieron una importancia

capital en dos de los grandes inventos del siglo XX, el submarino y el helicóptero. ¿Los grandes inventores nacen o se hacen?

Yo creo que se nace con esa pasión, pero luego hay que trabajarlo cada día, con esfuerzo y tesón, como hizo de la Cierva.

¿Volveremos a tener alguna vez una generación de inventores como aquella?

España tiene grandísimos investigadores. Y en la Región de Murcia tenemos, por ejemplo, la Universidad Politécnica de Cartagena, que tiene también grandes ingenieros haciendo proyectos muy interesantes. Yo creo que España tiene inventiva, tiene ese don muy propio de los países mediterráneos, la creatividad. Sí, tenemos la creatividad, pero lo que nos falta es el dinero y la visión de futuro.

Desde 1966 Juan de la Cierva es reconocido en el Salón de la Fama Aeroespacial Internacional por la innovación en la tecnología de palas de rotor, ¿diría que de alguna manera falta en nuestro país un cierto reconocimiento a la importancia real que tuvo?

Lo voy a decir tal y como lo pienso. Sinceramente, si Juan de la Cierva hubiese sido catalán o vasco habría tenido un gran reconocimiento. Yo eso lo tengo muy claro. El problema es que nació en una ciudad de provincias, luego desarrolló parte de su labor en Madrid y acabó yéndose fuera. En España nos falta, quizá, un poquito de esa conciencia y desde luego que está poco reconocido.

Pero no ocurre así en el extranjero, como le he dicho, donde ha tenido y sigue teniendo múltiples reconocimientos y distinciones. Pensemos que cada año, el 21 de septiembre, coincidiendo con su cumpleaños, en la Royal Aeronautical Society de Londres se celebra una conferencia en su honor. O que recibió la Medalla de Oro Guggenheim en la Exposición Internacional de Chicago en 1932 ante cerca de diez mil ingenieros de todo el mundo, algo así como el Premio Nobel de Ingeniería.

Un fatídico 9 de diciembre de 1936 subió en el aeropuerto de Croydon, en Londres, a un Douglas DC-2 con destino a Ámsterdam; un vuelo que se estrelló apenas recién despegado. ¿Qué se perdió con él? ¿Hasta dónde cree que habría llegado?

Creo que habría desarrollado en muy poco tiempo el helicóptero. Había estado en España por última vez sobre el 1 o 2 de diciembre y a mi abuela le dijo que con el autogiro ya había llegado a donde tenía que llegar y que iba a hacer un

helicóptero. Y lo habría desarrollado seguramente antes de lo que se consiguió. También tenía el empeño por hacer un coche autogiro avioneta y creo que lo habría logrado.

Dice al principio de su libro que un país se hace grande respetando sus tradiciones, ¿también honrando a sus hombres ilustres?

Seguro, por supuesto. Ahora bien, tengamos en cuenta que en ese momento España era un país grande, pero pobre. Yo creo que seguimos siendo uno de los grandes países de Europa, aunque diría que en mi opinión en España se respetaban más las tradiciones antes que ahora.

Los americanos siempre han tenido muy claro que hay que respetar las tradiciones, lo que nos van legando los mayores. Es cierto que hay que evolucionar, sí, pero sin olvidarnos de nuestro pasado.

¿Qué habría sido de Juan de la Cierva de haber nacido en Estados Unidos, en Inglaterra o en Francia?

Pues a lo mejor no habría tenido esa creatividad, a la que me refería antes. Creo que Juan de la Cierva llegó a ser lo que fue primero por el sitio donde nace y luego por los lugares donde vivió; también, por supuesto, por el abuelo que tuvo. Es que cada uno al final es uno mismo y sus circunstancias.

¿Llegaremos a ver alguna vez el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia con el nombre de Juan de la Cierva?

Yo espero que sí, pero que no sea nunca para arrojárselo políticamente unos a otros. Es decir, no me gustaría que se le dé el nombre y que luego haya un cambio político y le sea retirado. Creo que no se lo merece. Para eso es mejor que no se le ponga nunca el nombre, porque de todas formas siempre tendremos los helicópteros o los drones para, al verlos volar, acordarnos de todo. Ahí es donde está su legado.

El que el aeropuerto lleve su nombre creo que es importante porque es increíble que en tu tierra tengas un personaje como él y que no se le haga ese reconocimiento. En ningún país del mundo se entendería.

Dicen que no hay más sordo que aquel que no quiere oír. Usted, que es otorrino, ¿tiene algún remedio para este tipo de sordera?

La lectura, sin duda.

Hace poco me invitaron al Colegio de Médicos a una mesa redonda que organizó una Cátedra de Literatura de la Universidad de Murcia. Participábamos una psiquiatra, un hematólogo y yo, los tres escritores. Nos reunimos para hablar sobre la enfermedad y la literatura o el refugio de la escritura para la enfermedad. Y me pidieron escribir un haiku sobre el tema. Así decía:

«Son los poemas
la mejor medicina,
los libros curan».

Yo puedo tener una cierta ideología, la que sea, pero a mí no me enriquece leer, por ejemplo, los libros o la prensa que escriba lo que yo pienso. Me interesa leer lo que piensan otros porque es la forma de progresar.

Uno de los últimos capítulos del libro se titula «El año del fin del mundo», refiriéndose a 1936. ¿Fue nuestro fin del mundo?

Para España y los españoles fue una locura colectiva. Así lo interpreto yo.

Hubo gente que se movería por sus ideas sí, pero ¿a cuánta gente le tocó en uno o en otro bando en función del lugar en el que estuviese? Muchos tomaron venganza. Salió lo peor de mucha gente, pero también lo mejor de mucha otra. Hubo gente que no por estar en guerra perdió sus principios morales y éticos.

Fuera de eso hubo una locura colectiva, un aplastar al enemigo, pero en los dos bandos. En ambos se hicieron barrabasadas y hubo héroes en los dos. Que haya todavía rencor, yo no lo puedo entender. Todos hemos tenido familiares que murieron en la guerra, en un lado o en otro.

De [Havilland Dragon Rapide](#). ¿Qué sentimientos le produce cada vez que se asocia a su abuelo Juan de la Cierva con este avión que trasladó a Franco de Canarias a Tetuán en julio de 1936?

El periodista Luis Antonio Bolín, que era entonces el corresponsal del ABC en Londres, acude a él porque tenía los contactos y le pide ayuda para contratar un avión para llevar unos amigos de Canarias a África. Y Juan de la Cierva así lo hace.

Pero él no sabe nada, porque si llega a suponer para qué se iba a emplear ese avión, quien iba a volar en él, lo primero que habría hecho es sacar a su familia de España. No le hubiera costado nada.

Le diré que la familia de Juan de la Cierva se exilió dos veces en Francia y él además se la había llevado con cierta frecuencia a Londres. De hecho, por no haberse llevado de España a su familia, su padre acaba muriendo en la Embajada de Noruega donde se tiene que refugiar y muere sin poder salir de allí. Y su hermano es detenido poco tiempo después al ser reconocido en Barajas cuando iba a salir del país, siendo fusilado en noviembre en Paracuellos. De haber conocido la verdad, desde luego lo primero que habría hecho habría sido llamar a la familia para que se fueran a Francia.

¿Qué supone la llamada [Decisión Lane](#) dictada en Estados Unidos por el Juez Donald E. Lane el 15 de septiembre de 1976?

El gran reconocimiento de que las alas giratorias volaron gracias a los trabajos de Juan de la Cierva; que los helicópteros pudieron volar gracias a él. Y ya no lo dice alguien por mera intuición, sino que es un juez americano, el juez Lane, que encarga a un equipo de peritos para que estudien las patentes de Juan de la Cierva y los modelos de helicóptero fabricados por Estados Unidos cuando empieza la Segunda Guerra Mundial. Ese equipo concluyó que se violaron unas quince patentes del autogiro sin las cuales no habrían podido volar los helicópteros. Queda ahí definido el helicóptero como hijo del autogiro.

De aspas giratorias llevamos hablando un rato. Y en el prólogo de su libro dice que su abuelo era un gigante, pero ¿fue un gigante o un Don Quijote?

Los americanos le llamaban el Don Quijote del aire y los alemanes comparaban su invento con los molinos de viento así que al final siempre estuvo ahí esa asociación cervantina, efectivamente.

¿Ha subido alguna vez en un autogiro?

Sí, pero en un autogiro moderno. Me llamó un piloto que tenía un autogiro ultraligero y me contó que le ocurrió lo mismo que al primer piloto de autogiro: se le paró en vuelo por quedarse sin gasolina pero pudo descender a tierra sin problemas.

Estuve volando en el aparato y la sensación que experimenté es la misma que decía Juan de la Cierva, la de estar volando en el tapiz de Aladino.

Y para finalizar ¿se atrevería a hacernos un haiku sobre el autogiro?

Del autogiro

al rozar con el viento,
giran sus aspas.



(1): 13-10-2022. El Tribunal Superior de Justicia de la Región de Murcia rechaza el recurso de reposición del gobierno regional y mantiene la suspensión del nombre "Juan de la Cierva" para el aeropuerto.

[\[leer más...\]](#)