



BILL BRYSON

1927: Un verano
que cambió el mundo



RBA

Título original inglés: *One Summer: America-1927*

© Bill Bryson, 2015.

© de la traducción: Ana Mata Buil, 2015.

© de esta edición digital: RBA Libros, S.A., 2015.

Diagonal, 189 - 08018 Barcelona.

www.rbalibros.com

CÓDIGO SAP: OEBO462

ISBN: 9788490069356

Composición digital: Newcomlab, S.L.L.

Queda rigurosamente prohibida sin autorización por escrito del editor cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra, que será sometida a las sanciones establecidas por la ley. Todos los derechos reservados.

Índice

Dedicatoria

Prólogo

1927: UN VERANO QUE CAMBIÓ EL MUNDO

Mayo: el chaval

Junio: el crío

Julio: el presidente

Agosto: los anarquistas

Septiembre: el final del verano

Epílogo

Bibliografía

Notas sobre las fuentes e información adicional

Agradecimientos

Créditos de las fotografías

Fotografías

Notas

PARA ANNIE, BILLY Y GRACIE,
Y EN RECUERDO DE JULIA RICHARDSON

PRÓLOGO

Una cálida tarde de primavera, poco antes de la Semana Santa de 1927, las personas que vivían en los edificios más altos de Nueva York se quedaron de piedra cuando se incendió el andamio de madera que rodeaba la torre del apartotel SherryNetherland y quedó patente que los bomberos de la ciudad carecían de medios para lograr que el agua de las mangueras llegara a semejante altura.

La muchedumbre se arracimó en la Quinta Avenida para contemplar las llamaradas del incendio, el más grave que había visto la ciudad desde hacía años. Con sus treinta y ocho plantas, el Sherry-Netherland era el edificio residencial más alto construido hasta entonces, y el andamio (colocado para facilitar las últimas fases de la construcción) cubría las quince plantas superiores. Era tanta la cantidad de madera de la estructura que se formó una hoguera gigante en la cima del edificio. A lo lejos, el hotel parecía una inmensa cerilla ardiendo. Las llamas se veían a más de treinta kilómetros a la redonda. De cerca, la estampa era mucho más dramática. Maderos del andamio en llamas de hasta quince metros de longitud se precipitaban desde una altura de 150 metros y se desmembraban con una lluvia de chispas y cascotes en las calles que rodeaban el edificio, lo que provocaba gritos de júbilo entre los espectadores y ponía en peligro a los bomberos que intentaban apagar el fuego. Las ascuas encendidas cayeron en los tejados de los edificios adyacentes e incendiaron cuatro de ellos. Los bomberos regaban con las mangueras el edificio SherryNetherland, pero no era más que un gesto simbólico, pues los chorros de agua apenas llegaban a la tercera o cuarta planta. Por suerte, no habían terminado de construirlo y, por lo tanto, estaba vacío.

Los estadounidenses de la década de 1920 sentían una curiosa atracción por el espectáculo, hasta el punto de que se calcula que a las diez de la mañana se habían congregado cerca de cien mil personas: una cifra astronómica para una reunión inesperada. Fue precisa la acción de setecientos policías para mantener el orden. Algunos observadores acaudalados, privados de sus habituales deleites vespertinos, alquilaban habitaciones en el hotel Plaza, que estaba enfrente, e improvisaron «fiestas con vistas al incendio», según informó el *New York Times*. El alcalde, Jimmy Walker, se acercó a echar un vistazo y acabó calado hasta los huesos porque se interpuso entre una de las mangueras y el edificio. Un instante después, una plancha de madera en llamas de tres metros de longitud se estrelló contra la acera muy cerca de él, así que el alcalde aceptó el consejo de salir de allí cuanto antes. El incendio dañó considerablemente las plantas altas del edificio, pero por suerte no se extendió hacia las plantas inferiores y se extinguió por sí solo alrededor de medianoche.

Las llamas y el humo proporcionaron una distracción fabulosa a dos hombres, Clarence Chamberlin y Bert Acosta, que llevaban desde las nueve y media de la mañana sobrevolando en círculos en una avioneta el aeródromo Roosevelt, en Long Island. Lo hacían con el propósito de batir el récord de resistencia en el aire marcado dos años antes por dos aviadores franceses. En parte era una cuestión de orgullo nacional (Estados Unidos, la cuna de la aviación, había quedado relegada sin remedio por detrás de muchas naciones europeas, incluidas las más pequeñas) y en parte, pretendían confirmar que los aviones podían mantenerse en el aire el tiempo suficiente para emprender vuelos de larga distancia.

El truco del ejercicio, según contó Chamberlin después de la gesta, era apurar al máximo la resistencia del avión ajustando el regulador de la mezcla de combustible hasta dejarlo en un punto casi muerto, en el que el vehículo apenas consiguiera mantener el vuelo:

«racionarle el alimento hasta el límite de supervivencia», como dijo el propio Chamberlin. Cuando Acosta y él aterrizaron por fin, poco antes de la una del mediodía de su tercer día a bordo del avión, podía decirse que casi volaban con vapor. Habían volado de manera ininterrumpida durante 51 horas, 11 minutos y 25 segundos, un aumento de casi seis horas respecto al récord anterior.

Salieron sonrientes del avión y los recibió la ovación emocionada de una gran multitud. (Sin duda, la gente se reunía en grandes cantidades ante casi cualquier acontecimiento en los años veinte del siglo pasado.) Los dos victoriosos pilotos estaban cansados y entumecidos. Además, se morían de sed. Resultó que uno de los miembros de la tripulación de tierra, en un momento de exaltada distracción, se había olvidado de tirar el agua con jabón con la que había limpiado las cantimploras, así que los aviadores no pudieron beber nada en dos días. Aparte de eso, el vuelo fue un gran éxito: lo bastante sonado para ser portada del *New York Times* el 15 de abril de 1927, día de Viernes Santo. El titular ocupaba tres columnas y decía:

DOS AVIADORES CONSIGUEN EL RÉCORD DE 51 HORAS EN EL AIRE; DÍA Y NOCHE SIN COMIDA NI AGUA; ESTÁN AGOTADOS, PERO IMPACIENTES POR VOLAR A PARÍS

Habían recorrido 4.100 millas aéreas (500 millas más de las que separan Nueva York de París). También es digno de mención que consiguieran despegar con 1.420 litros de combustible, una carga impresionante para la época, y que emplearan una pista de despegue de solo 365 metros para lograrlo. Su proeza resultó muy esperanzadora para quienes deseaban sobrevolar el Atlántico, y en la primavera de 1927 eran muchos los que, igual que Chamberlin y Acosta, tenían ese sueño.

En un irónico ejemplo de la cara y la cruz que tienen las cosas, el acontecimiento que dejó rezagado a Estados Unidos con respecto

al resto del mundo fue el mismo que le proporcionó su dominio en otras muchas esferas: la Primera Guerra Mundial.

Antes de 1914, los aeroplanos casi no entraban en la mente de los estrategas militares. Las fuerzas aéreas francesas, con tres docenas de aviones, estaban mejor dotadas que todas las demás fuerzas aéreas del mundo juntas. Alemania, Gran Bretaña, Italia, Rusia, Japón y Austria no tenían más de cuatro aviones de combate en cada una de sus flotas; Estados Unidos solo contaba con dos. Pero con el estallido de la guerra, los altos mandos militares no tardaron en percatarse de lo útiles que podían ser los aviones: para controlar los movimientos de las tropas enemigas, para dirigir el fuego de artillería y, sobre todo, para proporcionar un método nuevo de matar gente, con una envergadura de un calibre desconocido hasta entonces.

Al principio de la contienda, las bombas eran poco más que botellas de vino llenas de gasolina o queroseno, con un sencillo detonador pegado, aunque es cierto que algunos pilotos lanzaban granadas de mano y que, durante unos meses, hubo quien arrojaba unos dardos especiales llamados *flechettes* preparados ex profeso, que eran capaces de perforar un casco militar o provocar dolor y consternación a los soldados agazapados en las trincheras que los recibían. Como siempre que se trata de matar, los progresos tecnológicos se produjeron en un abrir y cerrar de ojos, y en 1918 ya se lanzaban bombas aéreas de hasta mil kilos de peso. Por ejemplo, Alemania agotó un millón de bombas de mano, unas 27.000 toneladas de explosivos, en el transcurso de la guerra. Los bombardeos no eran muy precisos (una bomba lanzada desde tres mil metros de altura casi nunca alcanzaba su objetivo, y a menudo se desviaban casi un kilómetro), pero el efecto psicológico de ver caer una bomba de grandes dimensiones era considerable.

Los cargamentos de bombas pesadas obligaron a fabricar aviones de tamaño y potencia mayores que los que tenían hasta entonces, lo que a su vez impulsó el desarrollo de una flota de aviones caza más ágiles y ligeros para defenderse de esos bombarderos o atacarlos, cosa que a su vez propició las célebres batallas aéreas que avi-

varon la imaginación de los colegiales y marcaron la dinámica de la aviación durante la siguiente generación. La guerra aérea generó una necesidad insaciable de aviones. A lo largo de cuatro años, las cuatro principales naciones combatientes se gastaron mil millones de dólares (una cantidad astronómica, en su mayor parte prestada por Estados Unidos) en la flota de aviones de combate. Casi de la nada, en cuatro años Francia construyó una industria aeronáutica que dio empleo a casi 200.000 personas y fabricó unos 70.000 aviones. Gran Bretaña construyó 55.000 aeroplanos; Alemania, 48.000, e Italia, 20.000: un buen avance, teniendo en cuenta que apenas una década antes, toda la industria aeronáutica del mundo entero se limitaba a dos hermanos con una tienda de bicicletas en Ohio.

Hasta 1914, el número absoluto de personas en todo el mundo que habían muerto en accidentes de aviación rondaba el centenar. Durante la guerra, los hombres murieron a millares. Y en primavera de 1917, la esperanza de vida de un piloto británico era de unos ocho días. En total, durante la Primera Guerra Mundial, entre 30.000 y 40.000 aviadores murieron o quedaron discapacitados por culpa de las lesiones. Las prácticas eran casi igual de peligrosas que el combate. Por lo menos 15.000 hombres murieron o quedaron lisiados en accidentes ocurridos en las escuelas de aviación. Los pilotos de Estados Unidos sufrían la mayor desventaja. Cuando Estados Unidos entró en la guerra, en abril de 1917, no había ni un solo oficial militar norteamericano que hubiera visto siquiera un avión de combate, y mucho menos que lo hubiera pilotado. Cuando el explorador Hiram Bingham, descubridor del Machu Picchu, que para entonces ya era un catedrático de mediana edad en Yale, se ofreció como instructor de vuelo, el Ejército lo nombró *ipso facto* teniente-coronel y lo puso al mando de todo el programa de formación para pilotos, no porque tuviera experiencia útil para la guerra (no la tenía), sino únicamente porque sabía pilotar. A muchos de los pilotos los formaban instructores que habían sido autodidactas.

Estados Unidos realizó en esas fechas un esfuerzo, que resultó ser en vano, para igualar al resto de países en materia de aviación: el

Congreso dedicó 600 millones de dólares a la construcción de una fuerza aérea. Tal como escribió Bingham en sus memorias: «Cuando entramos en la guerra, el Servicio Aéreo contaba con 2 pistas de despegue pequeñas, 48 oficiales, 1.330 hombres y 225 aviones, ninguno de los cuales era apto para sobrevolar las líneas de fuego. A lo largo del año y medio siguiente, ese Servicio Aéreo se amplió a 50 pistas de despegue, 20.500 oficiales, 175.000 hombres y 17.000 aviones». Por desgracia, casi ninguno de esos 17.000 aviones llegó a combatir en Europa, porque casi todos los aeroplanos se necesitaban para transportar a las tropas. Así pues, cuando los pilotos estadounidenses llegaron al frente, en su mayoría tuvieron que pilotar aviones prestados y plagados de parches que les habían proporcionado los aliados, de modo que se vieron inmersos en una de las formas de combate más peligrosas del mundo moderno con apenas formación y en aviones de repuesto, casi siempre de segunda categoría, para luchar contra unos enemigos muchísimo más experimentados. Y a pesar de todo, nunca faltaron pilotos voluntarios en ninguno de los dos bandos. Ser capaces de ascender cuatro mil metros, volar a 130 millas por hora, hacer piruetas y lanzarse como torpedos por el cielo en un combate mortal era para muchos aviadores una aventura tan emocionante que casi se convirtió en una adicción. Ahora cuesta mucho imaginarse el carácter romántico y glamuroso que tenía la aviación, pero los pilotos eran las figuras más heroicas de su tiempo.

Entonces terminó la guerra y, de pronto, se produjo un excedente tanto de aviones como de pilotos. Estados Unidos pasó en un abrir y cerrar de ojos de realizar pedidos de aeroplanos por valor de cien millones de dólares a no encargarse ninguno; en pocas palabras, perdió todo interés nacional en la aeronáutica. Otras naciones redujeron su inversión en el sector de forma igual de drástica. Para los aviadores que deseaban seguir dedicándose a volar, las opciones eran escasas y malas. Muchos, a falta de otra cosa mejor que hacer, se dedicaron a los concursos de acrobacias. En París, los grandes almacenes Galeries Lafayette, en un momento de locura inconsciente,

ofrecieron un premio de 25.000 francos a todo aquel que fuese capaz de aterrizar con un avión en la azotea del centro comercial. Es difícil imaginar un reto más osado y peligroso: la azotea apenas medía 27 metros de largo y estaba rodeada de una balaustrada de 90 centímetros de alto, que añadía un peligro extra al obligar al avión a caer casi en picado en el momento de aterrizar. A pesar de todo, un antiguo piloto de guerra llamado Jules Védrines decidió probarlo. Védrines pidió a varios hombres que se colocaran en la azotea para sujetar las alas de la avioneta cuando aterrizara. Los ayudantes lograron que el avión no se precipitara por la azotea y cayera encima de la alegre multitud congregada en la Place de l'Ópera que había abajo, aunque tuvieron que redirigirlo hacia una pequeña estructura anexa de ladrillo que albergaba el mecanismo del ascensor de los grandes almacenes. La avioneta quedó hecha añicos, pero Védrines salió ileso de entre el amasijo de hierros, igual que un mago tras un asombroso truco. No obstante, tanta suerte no podía durar mucho. Tres meses más tarde murió en un accidente mientras intentaba volar, de forma más convencional, entre París y Roma.

La muerte de Védrines en un campo francés ilustraba dos características contrapuestas de los aviones de la época: a pesar de todos los avances en velocidad y capacidad de maniobra, seguían siendo artilugios peligrosos muy poco adecuados para las distancias largas. Apenas un mes después del accidente de este aviador, la Marina de Estados Unidos reflejó sin querer dicha inseguridad cuando envió tres hidroaviones Curtiss, en un periplo mal planificado y tan peligroso que ponía los pelos de punta, en una misión entre Terranova y Portugal a través de las Azores. Como medida de precaución, la Marina colocó sesenta y seis barcos a lo largo de la ruta listos para salir al rescate de los aviones si había algún problema, gesto que sugiere que la confianza de la propia organización en el éxito de la misión distaba de ser absoluta. E hicieron bien en tomar precauciones. Uno de los hidroaviones se hundió en el mar y tuvo que ser rescatado antes de llegar siquiera a la isla canadiense de Terranova. Los otros dos hidroaviones descendieron antes de tiempo durante

el trayecto y tuvieron que ser transportados a las Azores en barco; uno de los dos se hundió en la travesía. Así pues, de los tres aviones que partieron, solo uno llegó a Portugal, y tardó once días. Si el propósito de la aventura era demostrar que los aviones no estaban nada preparados para los vuelos transoceánicos, no podría haber salido mejor.

Cruzar el océano sin parar a repostar parecía una ambición absolutamente inalcanzable. Por eso, cuando dos aviadores británicos lo consiguieron en el verano de 1919, fue una sorpresa para todo el mundo, incluidos, al parecer, los propios aviadores. Se trataba de Jack Alcock y Arthur Whitten (Teddy) Brown, y merecerían ser mucho más famosos de lo que son. El vuelo que realizaron fue uno de los más intrépidos de la historia, pero, por desgracia, ahora ha caído en el olvido. Y en su momento tampoco recibió demasiada atención.

Alcock, de veintiséis años, fue el piloto en ese vuelo, y Brown, de veintitrés, ocupó el lugar del navegante. Ambos se habían criado en Manchester, aunque Brown era hijo de padres estadounidenses. Habían destinado a su padre a Gran Bretaña a principios del siglo xx para que construyera una fábrica en Westinghouse, y la familia se había establecido allí. A pesar de que Brown no había vivido nunca en Estados Unidos, hablaba con acento norteamericano y hacía poco que había renunciado a la nacionalidad estadounidense. Alcock y él apenas se conocían, y solo habían volado juntos tres veces, cuando se apretujaron en la cabina abierta de un frágil e incómodo avión Vickers Vimy en junio de 1919 en St John's (Terranova) y se precipitaron al inhóspito vacío gris del Atlántico.¹

Es probable que unos aguerridos aviadores nunca hayan tenido que enfrentarse a peligros mayores en un artefacto más enclenque. El Vickers Vimy era poco más que una cometa cúbica con motor. Durante horas, Alcock y Brown volaron en unas condiciones climáticas atroces: con lluvia, viento y nieve. Los relámpagos resplandecían

en las nubes que los rodeaban y los vientos los azotaban con violencia y les hacían dar bandazos. Un tubo requemado se desprendió y las llamas lamieron el tejido que recubría la cabina, con la comprensible alarma de los aviadores. Brown tuvo que salir a las alas nada menos que seis veces para, con las manos desnudas, quitar el hielo que bloqueaba los respiraderos. La mayor parte del resto del tiempo se lo pasó limpiándole las gafas de aviador a Alcock, pues este no podía despegar ni un momento las manos de los controles. Al volar entre nubes y niebla, perdieron la orientación. Y en un momento dado, cuando emergieron en una zona de cielo despejado, se asombraron al descubrir que estaban a apenas veinte metros del nivel del mar y volaban ¡de lado!, formando un ángulo de noventa grados con la superficie. En una de las pocas rachas en las que Brown fue capaz de dominar la trayectoria, descubrió que, sin saber cómo, se habían dado la vuelta y se dirigían de nuevo a Canadá. Desde luego, nunca ha habido un vuelo más espeluznante y sobresaltado.

Tras dieciséis horas de caos y saltos descontrolados, Irlanda apareció de forma milagrosa a sus pies, y Alcock realizó un aterrizaje forzoso en un prado cenagoso. Habían volado 1.890 millas, un poco más de la mitad de la distancia entre Nueva York y París, pero aun así, era un logro sorprendente. Salieron ilesos del maltrecho avión, pero les costó Dios y ayuda conseguir que alguien más captara la proeza que habían conseguido. La noticia de su partida de Terranova había llegado con retraso, de modo que en Irlanda nadie esperaba su llegada, cosa que privó de toda emoción y anticipación a la gesta. La telegrafista de Clifden, la ciudad más próxima, al parecer no era muy mañosa y lo único que supo transmitir fueron mensajes cortos y deslavazados, con lo que aumentó la confusión.

Cuando Alcock y Brown consiguieron regresar a Inglaterra, los recibieron como a héroes (les otorgaron medallas, el rey los nombró caballeros), pero no tardaron en recuperar sus tranquilas vidas previas, y el mundo se olvidó por completo de ellos. Seis meses más tarde, Alcock murió en un accidente de aviación en Francia, al cho-

carse contra un árbol por culpa de la niebla. Brown no volvió a volar. En 1927, cuando sobrevolar el océano Atlántico se convirtió en un sueño plausible, casi nadie se acordaba de sus nombres.

Por pura casualidad, casi en las mismas fechas en las que Alcock y Brown emprendían su emblemático viaje, un empresario de Nueva York sin relación alguna con la aviación (le gustaban los aviones, nada más) hizo una oferta que transformó el mundo de la aeronáutica y creó lo que pasó a conocerse como el Gran Derby Aéreo del Atlántico. Se trataba de Raymond Orteig. Aunque había nacido en Francia, en ese momento era un exitoso hotelero de Nueva York. Inspirado por las hazañas de los aviadores de la Primera Guerra Mundial, Orteig ofreció un premio de 25.000 dólares a la primera persona o al primer grupo de personas que lograra volar sin escalas desde Nueva York hasta París, o viceversa, en los siguientes cinco años. Hizo una oferta generosa, aunque segura para él, puesto que quedaba totalmente fuera de las posibilidades de cualquier aeroplano de la época cubrir semejante distancia en un vuelo sin escalas. Tal como habían demostrado Alcock y Brown, el mero hecho de volar la mitad de distancia ya desafiaba los límites de la tecnología y la buena suerte.

Nadie aceptó el reto de Orteig, pero en 1924 el empresario renovó la oferta, y entonces ya empezaba a parecer posible cumplir el reto. El desarrollo de los motores refrigerados por aire (una de las contribuciones más punteras de Estados Unidos a la ingeniería aeronáutica de la época) proporcionó a los aviones una resistencia y una fiabilidad mucho mayores. El mundo también contaba con abundantes ingenieros aeronáuticos y diseñadores industriales, inteligentes y con mucho talento (que en su mayor parte trabajaban en puestos para los que se necesitaba menos preparación), que estaban ansiosos por demostrar su valía. Para muchos, ganar el Premio Orteig no era el mejor reto al que podían aspirar, sino el único.

El primero en intentarlo fue el gran aviador francés René Fonck, asociado con el diseñador ruso emigrado Igor Sikorsky. Nadie necesitaba tanto el éxito como Sikorsky. Había sido uno de los mejores

diseñadores de aeroplanos de Europa, pero en 1917 lo había perdido todo durante la Revolución rusa y había huido a Estados Unidos. En ese momento, en 1926, a los treinta y siete años de edad, se ganaba el sustento dando clases de física y química a otros emigrantes de su país y construyendo aviones cuando podía.

A Sikorsky le encantaban los aviones con comodidades (una de sus maquetas previas a la guerra presentaba cuarto de baño y una «cubierta para pasear», una descripción bastante generosa, hay que decir) y el avión que construyó en 1926 para el vuelo transatlántico era el mejor acabado de todos. Contaba con fundas de piel, sofá y sillas, cocina, incluso una cama... Todo lo que pudiera desear cualquier tripulación de cuatro personas en materia de comodidad y elegancia. La idea era demostrar que no solo era posible cruzar el Atlántico, sino que era posible cruzarlo con estilo. Sikorsky contaba con la financiación de un complejo de inversores que se hacían llamar los Argonautas.

Como piloto eligieron a René Fonck, el mejor piloto de guerra de Francia. Fonck había dejado fuera de combate a 75 aviones alemanes (él aseguraba que a más de 120), un logro todavía más destacado si se tiene en cuenta que solo había pilotado los últimos dos años de la contienda. Se pasó los dos primeros años de la guerra cavando trincheras antes de convencer a la unidad de aviación francesa de que le diera la oportunidad de formarse en la escuela de aeronáutica. Fonck era un crack a la hora de derribar aviones enemigos, pero sus verdaderas dotes se desplegaban a la hora de evitar daños. De todas las batallas en las que participó, el avión de Fonck solo recibió el impacto de una bala enemiga en una ocasión. Por desgracia, las habilidades y el temperamento que se necesitan en el campo de batalla no tienen por qué coincidir con las necesarias para volar con éxito por encima de un inmenso mar vacío.

Por ejemplo, Fonck carecía de sentido común cuando se trataba de realizar los preparativos. En primer lugar, insistió en emprender el viaje antes de que el avión hubiera pasado todas las pruebas de seguridad, para desesperación de Sikorsky. En segundo lugar, algo