Gente Que Pasa

Por MARINO GOMEZ-SANTOS

BALTASAR IBAN

Hace más de diez años, cuando Victor de la Serna pasó por León para seguir la ruta de los foramontanos, dijo que la ciudad le recordaba los territorios situados en las orillas del Rin. «No sé por qué, pero lo parece. ¿Aquisgrán? ¿Tréveris?», se preguntaba el cronista. Luego recapacitaba para formularse otra pregunta. «¿Y si lo que pasa es que Aquisgrán y Tréveris se parecen a León?»

Al final de su crónica afirmaba: «De todos modos, esto es Europa, esto es Occidente; eso que otros pueblos están buscando ser, sin conseguirlo y, por tanto, sin saber defenderlo bien.»

En ese León artístico, tan a la mano en todas las guías, se alude, nada más que de paso, a la ciudad moderna, importantísima en muchos sentidos. Y si en estas descripciones de urgencia se reseñara algo más que las piedras históricas, León aparecería valorada, además, por una baraja de leoneses inteligentes, emprendedores y dinámicos, que son conocidos por el mundo adelante. Comenzaremos por citar al general de los Dominicos, el padre Aniceto Fernández, santo varón, con quien hemos hablado recientemente en Roma. Y, después, los banqueros y hombres de industria: Fierro, los Valle, Fernando Rodríguez, Lorenzana, Pablo Díaz, que, aunque vive en Méjico, donó a León el santuario de la Virgen del Camino; Carlos Roa de la Vega, director de la Renfe. Y los poetas Leopoldo Panero y Cremer, así como nuestro colega Lorenzo López Sancho y el pintor Vela Zanetti, que estos días expone en Madrid.

Todos estos hombres leoneses, y más que podríamos citar, como Antonio Vázquez, cuyos motores son famosos en Europa, han contribuído a impulsar la vida regional con una repercusión muy decisiva y profunda en toda España.

De un leonés excepcional queremos tratar hoy, aunque sea con pincelada rápida. Se trata de Baltasar Ibán, magnánimo emprendedor y vigoroso como un roble. Ahora resulta que su nombre figura en los carteles de toros, porque hace algunos años se ha hecho ganadero y de los buenos por cierto; pero detrás de ese apellido breve existe todo un argumento, al estilo de esas historias que han escrito los hombres de empresa norteamericanos.

Baltasar Ibán, huérfano a los once años, compaginó sus estudios con el trabajo en los negocios modestos de su familia: taquería, panadería, almacén y molino. Y no se conformaba con aportar su esfuerzo rutinariamente, sino que ponía a prueba su intuición para prever el rumbo que iban a tomar los negocios. Por eso se las componía para incorporar a toda prisa los adelantos que ya se usaban en Europa. Por supuesto, la mecánica le enloquecía.

A los dieciocho años inauguró en León el primer local comercial para venta de bicicletas y motocicletas, que luego ampliaría para automóviles y accesorios, hasta llegar a ser el representante de la General Motors.

Su capacidad creadora no conoció inconvenientes jamás, porque los vencía. Así llegó a tener conversaciones en Londres con La Cierva en persona, para estudiar las posibilidades de llevar la correspondencia en el famoso autogiro desde León a Riaño y otros pueblos de la montaña leonesa, pues ocurría que la nieve solía interrumpir con frecuencia la normalidad del servicio, del que Ibán se había responsabilizado.

La labor de Baltasar Ibán como promotor de empresas, todas en marcha con rumbos fantásticos, no cabe en una cuartilla. Fundó constructoras, construyó hoteles de lujo, se hizo importador y hasta sus toros son aplaudidos en las plazas.

Su lema es muy concreto. Diez años antes de que los problemas se nos presenten como angustiosos se lanza a resolverlos con largueza. Como recientemente ha acontecido con la estación de autobuses que ha construído en Madrid —para doscientas unidades—, de la cual se ha afirmado que es la mejor del mundo, exceptuando la de Nueva York.

Ahora tiene puesta su ilusión en una compañía de taxis aéreos, que ha cumplido ya el año. Desde que hizo este descubrimiento en uno de sus viajes a América, no perdió la esperanza de organizar en España este servicio; pero sin escatimar medios.

Los tres primeros aparatos «Beagle» con que cuenta, son bimotores de lujo, de 340 HP Rolls Royce cada uno, ocho plazas, doble sistema de navegación y comunicación, piloto automático, calefacción para todo tipo de temperaturas, grandes ventanas, un pasillo de 40 centímetros...

Luego cuenta la compañía con dos unidades más, fabricadas en Norteamérica: Beechraft y Aero Commander.

Palomo Linares, gracias a esta empresa aérea de Baltasar Ibán, pudo realizar en su «mes loco» de la temporada pasada, cosas tan excepcionales como ésta: torear una tarde en Zamora; por la noche de ese mismo día, en Jerez, y dormir en Madrid.

Antonio Bienvenida, en su último año de torero activo, utilizó estos taxis aéreos de Ibán para atender sus múltiples contratos de despedida.

—¿Y ahora, qué proyecta usted, Ibán?

—Siempre algo para el mundo del futuro, que es lo interesante. Ahora vamos a ver si podemos arreglar el problema de la circulación en Madrid y en España, con aerotaxis para la ciudad, que no estaría mal, y que el tráfico por carretera pudiera ser más fluido. Hay que tener en cuenta que estos aviones de pequeño tonelaje tienen en la península, hasta ahora mismo, 32 aeropuertos.

PUEBLO, 14 FEB. 1967