

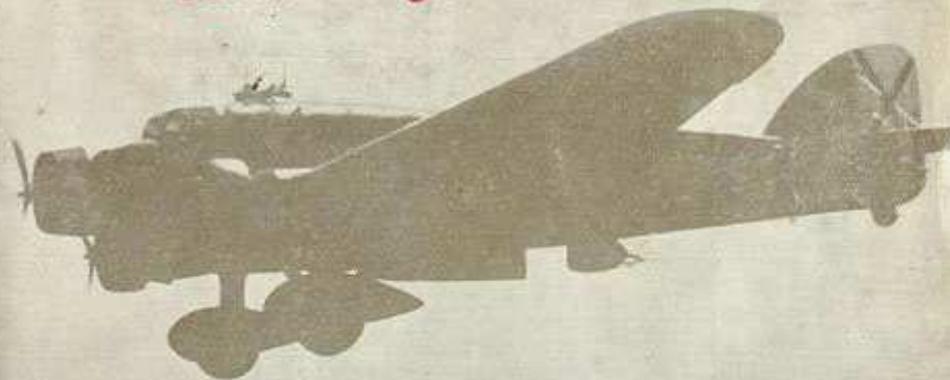
José Rodríguez de Cueto

Los héroes del Santuario de
Santa María de la Cabeza



Carlos de Haya

Con un Prólogo de J. M. Pemán



1938
Ediciones "Rayfe"
Burgos

OBRAS DEL MIS-
MO AUTOR

EN PREPARACIÓN:

*Ideario y aplica-
ciones tácticas para
oficiales provisiona-
les.*

*Los héroes del San-
tuario de la Virgen
de la Cabeza.*

*Del campo ene-
migo.*

Fotografía de la
portada: Editoriale
Aeronautica.— Viale
Libro e Moschetto, 6.
Roma.—Archivo fo-
tográfico.

Propiedad reserva-
da. — Reproducción
autorizada exclusi-
vamente al autor.

400
6

LOS HÉROES DEL SANTUARIO
DE SANTA MARÍA DE LA CABEZA

CARLOS DE HAYA

POR

JOSÉ RODRÍGUEZ DE CUETO

PRÓLOGO DE

JOSÉ M.^o PEMÁN

W

EDICIONES RAYFE

BURGOS / 1938

AL SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS

Señor: No es frecuente que se dediquen a Vos libros, y mucho menos cuando éstos son de materias profanas. Aun los que se compusieron en la tierra para vuestra mayor gloria y norma de edificación y encauzamiento hacia Vos, fueron hechos por santos varones llenos de Vuestra gracia; como el sublime de La Imitación de Cristo, del que tantos Santos fueron aficionados; el libro de La contemplación en Dios, del dulce Raimundo Lulio, o aquel Camino de Perfección, de la excelsa Doctora Santa Teresa.

Pero, Señor, Vuestra Divina Imagen del Corazón de Jesús ha ido jalonando mis pasos, y muy especialmente desde aquel 23 de agosto de 1936, en que, de simple guardia civil, salí del Santuario de la Virgen de la Cabeza. Mi hija, niña entonces de once años, me había entregado, la misma mañana, una medalla de la Virgen Morenita, que por la cara opuesta llevaba Vuestra Santa Efigie. Después, por iniciativa de Haya, también nos acompañaba en la cabina del "Douglas", bordada en una

cinta de los colores nacionales. Luego, es Vuestro Monumento que se alza sobre las Ermitas de Córdoba, nuestro faro y guía; y, finalmente, cuando todo lo creía perdido y, en el paroxismo del dolor, ofrecía los brazos, las piernas, la vista y la vida, por la salvación del Santuario, un buen Sacerdote me dijo, sencillamente:

—¿Y por qué no hace Vd. una promesa al Corazón de Jesús? No hace falta que ofrezca Vd. tanto; basta con esto... Concrete su aspiración a que se salve todo su familia. ¡Quién sabe cuáles son los secretos designios de Dios sobre el Santuario!

De todo corazón hice la oferta, y mi mujer y mis cuatro hijos—acaso sea la única familia que ha salido íntegra del Santuario—, no sólo arrostraron felizmente las penalidades del horroroso sitio, sino que pude pasarla hace unos meses, por nuestro frente, en el curso de un reconocimiento, que aun nos permitió hacer dos prisioneros con armamento.

Es Vuestra mano, Señor, la que me condujo, y justo es que mi primera obra a Vos la dedique. Y así, volviendo sobre la cruz que hice al comenzar a escribir la primera cuartilla, estampo vuestro Sagrado Nombre.

Recuerdo la historia de aquel pobre lego que, durante el Mes de María, cuando los demás de su Orden ofrecían a la Virgen sus más exquisitas

habilidades—unos, versos inspirados; otros, cánticos y música; quién, ramilletes o guirnaldas de flores de papel o de tela, u olorosos ramos de flores, que subía el jardinero—, él andaba triste y cabizbajo. Él no sabía hacer nada. Pero un buen día observaron lo Hermanos que, después de haberse encerrado en la capilla, salía alegre y gozoso cual un niño. Y así un día, y otro, y otro; hasta que, extrañados de aquel inexplicable cambio, pusieronse a observar por una ventana lo que hacía el lego dentro de la capilla.

Llegó delante de la Virgen, se arrodilló, y rezó brevemente. Después se levantó, y remangándose los hábitos, comenzó a dar saltos mortales. Aquello era una irreverencia intolerable—pensaron todos—, y, dispuestos a evitarla, iban a marchar hacia la puerta de la capilla para sacarle. Pero, al mirar a la Virgen, que siempre mostró su rostro impasible ante las mercedes de los demás, la vieron sonreír de un modo inefable, dulce y comprensivo, mirando a aquel desgraciado, que, antiguo titiritero, le ofrendaba lo único que sabía hacer: unas indefinibles piruetas; pero, eso sí, con todo su corazón.

Señor, yo soy otro pobre volatínero que nada sé hacer; mas, sacando fuerzas de flaqueza, compuse este libro, que, a modo de pirueta literaria, os lo ofrezco en reconocimiento y gratitud de Vuestras

mercedes. Sé que Vos apreciáis las cosas, no por su valor, sino por la voluntad con que se os donan, y si por esta sola razón mereciese una ligera sonrisa de tolerancia mi obra, yo he de aprovecharla para, rompiendo mi timidez, caer de hinojos y decir:

¡Sagrado Corazón de Jesús, manantial inagotable de piedad! Acoge en tu Divino recinto a Carlos de Haya, que tan devoto te era; a Cortés, y a cuantos héroes entregaron su vida en defensa del Santuario de la Virgen de la Cabeza, y llegue Tu gracia hasta aquellos pobres que, hechos prisioneros en el asalto, mueren, poco a poco, en trabajos forzados, bajo el látigo rojo.

PRÓLOGO

“No creo que debemos ahora realizar ninguna actividad que no vaya directamente encaminada a salvar a España.” Así dice el autor de estas páginas al razonar, en una breve Introducción, “por qué escribió este libro”. Por eso lo escribí. Por eso escribo yo este prólogo: como he escrito en estos dos años de guerra tantos otros presentando libros que de algún modo se refieran a nuestra cruzada o contribuyan a la memoria de sus héroes y la difusión de sus ideales...

Ya sé a lo que con todo esto me expongo dentro de los viejos cánones del mundillo literario. Escribo de prisa; no “cuido la firma”, me “prodigo”. Pero ¿quién piensa ya en estas viejas cautelas? ¿Quién será capaz de acusarme de prodigar un poco de tinta, cuando media España está prodigando su sangre con tal generosidad?

Conocí al autor y al héroe de este libro, en Granada, en circunstancias propicias, como pocas, a la efusiva comprensión. Acababa de celebrarse un

acto de homenaje y exaltación de los héroes de Santa María de la Cabeza. Había yo hablado de ellos, ante un inmenso gentío que llenaba la severa fábrica destechada del palacio de Carlos V. En un momento de mi oración, al hacer una referencia al heroico suministro del Santuario, estalló en el palacio una ovación delirante, que, por su insistencia y modo, yo comprendí que pasaba sobre mi cabeza e iba buscando algo más atrás. Me volví entonces: y vi, muy cerca de mí, a un aviador que se medio levantaba de la silla, azorado, niño, como queriendo casi disimularse y eludir el homenaje. Era Carlos de Haya. No lo volví a ver más.

Poco después, almorzaba con los organizadores del acto, en un ventorro a las puertas de Granada. Nos duraba a todos la vibración nerviosa del acto de la mañana. A la hora de los postres, siempre en tono íntimo y familiar, hubo algunos brindis. Entre ellos se levantó a hablar un oficial de la Guardia civil. "Ése estuvo en el Santuario de la Cabeza—me dijeron. Nos habló de la Epopeya, con una intensidad humana, directa, que no olvidaré nunca. Contrastaban magníficamente la dureza de su gesto de soldado y las lágrimas que llenaban sus ojos. Le escuchábamos en un silencio absoluto. Los árboles que sombreaban la mesa, al aire libre, estaban llenos de ruiseñores. El orador era el autor de este libro: el Comandante Rodrí-

guez de Cueto. Nos conocimos en una mañana excepcional: en la Granada de Pérez del Pulgar, hablando de héroes, rodeados de héroes. Mil veces, en mi oficio de poeta y dramaturgo, he recorrido y repasado el romancero. Aquel día lo toqué, lo viví en su entraña misma.

Así, todo lo que toca a este libro me fué conocido con exactitud propicia en el ambiente; casi con casual, pero inmejorable, escenografía: el autor, el héroe. Y hasta el libro mismo. Que cuando recibí una carta de Rodríguez de Cueto—ya muerto Haya—, mandándome las cuartillas de esta obra y pidiéndome el prólogo, era en momento que tenía yo también, como nunca, el alma embalada hacia la exaltación, hacia la comprensión profunda de lo heroico. Llevaba un mes largo de retiro en el campo, de labor intensiva, escribiendo, por orden superior, para las escuelas, la *Historia de España contada a los niños*. Había recorrido nuestros viejos siglos, con ánimo lírico e infantil, desposeído de la frialdad crítica a que ayer nos obligaba el ambiente. Había logrado una visión de España, nueva, simple, distinta. Todo el esquema de su Historia lo había visto, de pronto, explicado y metido entre dos polos extremos: una materia humana, vigorosa, fuerte, la mejor del mundo; y unos ideales cimeros, altísimos, de Espíritu de Fe. Cada vez que estos dos polos se encuentran, salta

la chispa: que se llama el Cid, Guzmán, Zumalacáregui, la Reconquista, la Independencia. No hay más filosofía de la Historia de España que ésta. Casi ni tenemos historia política, sino historia poética. Me fué necesario escribir pensando en los niños, para entender en toda su verdad simple y humana nuestra Historia.

Y cuando tenía el pulso, como un motor embañado, disparado hacia estas exaltaciones, aparecieron sobre mi mesa las cuartillas del Comandante Cueto, sobre Carlos de Haya. Con la misma pluma húmeda de Guzmanes y de Cides, salté de cuartilla a cuartilla: de la Historia infantil, a este prólogo. No tuve que frenar ni moderar el ritmo de mi pulso. Era un nuevo capítulo de mi Historia de España: seguía ésta corriendo entre sus dos polos de humanidad recia y altísimo ideal. Seguía ésta, a contrapelo de todos los esquemas lógicos y prudentes, por caminos de gloriosas inverosimilitudes. Un Santuario aislado; unos suministros nocturnos, entre nubes, entre lluvias; unos aterrizajes contra toda prudencia. Seguía la historia del espíritu sobre la técnica: la historia que sólo he logrado comprender del todo cuando añié y purifiqué mi espíritu. Porque también la Historia de España, como Jesús, se abre paso entre críticos, políticos y economistas, y dice: "Dejad que los niños vengan a mí."

Por obra del Comandante Cueto, los niños futuros de España se acercarán, en estas páginas, a esa alta figura españolísima y audaz que es Carlos de Haya. Porque este libro es el "presente" del heroico aviador. No un presente lanzado, en grito perdido, al aire. Sino un "presente" religioso y solemne, donde el héroe se queda con nosotros y con nuestros hijos, hecho busto y modelo, con presencia arrebatadora y ejemplar.

JOSÉ MARÍA PEMÁN

POR QUÉ ESCRIBO ESTE LIBRO

El día 12 del mes de julio pasado recibí una carta de un buen amigo de Aviación, en la que me decía que uno de nuestros compañeros "...recibió la visita de la señorita Carmen Wernez, Delegada Nacional de Organizaciones Juveniles de F. E T. y de las J. O. N. S., pidiéndole anécdotas referentes a Haya, al parecer con objeto de un trabajo literario para escuelas; y como queremos que cuanto a él se refiera sea elegido y nada chabacano, hemos pensado que ese trabajo lo debes hacer tú, que tanto le querías"...

Ellos, sencillos, prefieren la veracidad y el corazón a todas las galanuras del lenguaje. Esa es la única justificación que pueden tener los deseos de que un hombre tan modesto como yo sea quien historicie las hazañas de un héroe. Yo acepto este papel, con el mismo sosiego con que aceptamos cualquier otra misión militar; ni temo el fracaso, ni confío excesivamente en el éxito: cumplo simplemente con cuanto me ordenan, y pongo toda mi alma en llevarlo a feliz término; que orden para mí es la indicación de esos buenos compañeros, que en los momentos más amargos de mi vida me abrieron los brazos y el corazón.

He procurado, en cuanto escribo de Haya, a manera de fondo en que ha de resaltar su figura, pintar el ambiente en que se desenvolvía, para que no aparezcan los hechos de un modo esporádico y haya la debida coordinación con sus actitudes. Así, ha sido preciso añadir algunos capítulos que, aunque no tengan relación directa con él, dan tonalidad al conjunto o señalan proezas de buenos compañeros que colaboraron generosamente en nuestra empresa, adquiriendo merecimientos que no deben separarse de la acción de nuestro héroe, del que pudiera decirse que, a manera de todos los grandes hombres, creó escuela. No pocos de sus discípulos, como él, hicieron ya el holocausto de su vida en el ara de la Patria. Los menos viven; pero pesa siempre sobre ellos el glorioso ejemplo del maestro, con toda la sublimidad de su doctrina de sacrificio pleno.

Yo debo mucho a su benéfica influencia, y creo que, en los momentos en que vivimos, nada más confortador que estos gloriosos ejemplos, llenos, no de vana palabrería, sino de realidades hondas, que pasan desapercibidas para la mayoría y que sólo los que estuvimos cerca de él podemos registrarlos.

Por eso, con un fajo de cuartillas y una estilográfica, escribiendo muchas veces sobre las rodillas, casi siempre al aire, que pretende arrancarme las cuartillas, y al sol, que me ciega y abrasa—mi chavola no tiene ninguna ventana, y el alumbrado con vela es muy molesto; a más de un tufo a ratas que es también poco agradable—, voy a trazar

estas cuartillas, que creo, sinceramente, que deben publicarse ya y no retrasarse por más tiempo; porque son poderoso estímulo, acicate de las virtudes patrias, patrón, norma y ejemplo de los que queremos aspirar al modesto título de buenos españoles y estar libres de avergonzarnos de nuestra miseria moral. Sólo esto justifica mi libro. Si no fuese así, no escribiría. No creo que debamos ahora realizar ninguna actividad que no vaya directamente encaminada a salvar a España. Yo combato con las armas; pero si al mismo tiempo puedo lograr algo con la pluma, mi trabajo no ha de ser óbice ni obstáculo; que tiempos son éstos de caminar a plena carga. Si logré o no mi propósito, vosotros, mis lectores, habéis de decirlo. A mí, sólo me cupo poner los medios, y si éstos han quedado muy por bajo del propósito, no es culpa sino de lo menguado de mis recursos, y estoy seguro que me perdonaréis el exceso de aspiración, como Dios lo habrá hecho, en gracia a mi buena voluntad.

PRIMERA PARTE

CAPITULO I

Sé que no hay víveres en el Santuario de la Virgen de la Cabeza, pero aseguro que no se ha rendido.

Cuando yo salí del Santuario el 23 de agosto, disfrazado de guardia civil, para unirme a los que había en la columna Miaja, y pasarnos a la zona liberada, sabía que tenían víveres para un mes. No obstante, me había dicho Cortés:

—Si podéis retrasar algo el paso, nos vendría muy bien para almacenar alguna harina más y comprar otra piara de cabras. Díselo así a Reparaz y a García del Castillo.

Yo, por consiguiente, sabía bien sus disponibilidades de víveres y, como es natural, contaba los días esperando el comienzo de las operaciones que se iban a efectuar por aquella zona, que creíamos que llegarían a liberar el Santuario. Se habían efectuado las operaciones de Cerro Muriano, y yo, destinado en un principio al Requeté de Córdoba, pasé al de Granada.

Cuando regresé a Granada después de la toma de Montefrío y Algarinejo, pregunté por el Santuario a los amigos que quedaron en Córdoba, y nada logré averiguar de él. Mi compañero, el co-

mandante Palacios, a la sazón en el Cuartel General de Granada, me puso en contacto telefónicamente con el comandante Aguilera, de Sevilla, quien me dió la noticia de que los periódicos rojos habían publicado una información sobre la evacuación del Santuario de Nuestra Señora de la Cabeza, que, al decir de ellos, se había rendido a las fuerzas de la República.

Yo no podía creerlo, y así se lo dije. En efecto, a los pocos días, y cuando nos disponíamos a emprender las operaciones para la toma de Alcalá la Real, me avisó Palacios que se había presentado un evadido que decía ser sargento de Asalto de la 25.ª Compañía, que yo había mandado, y, en efecto, pude comprobar que se trataba de uno de los mejores que tuve en la Compañía, fiel cumplidor de sus obligaciones, y de mi absoluta confianza. Por él supe que el Santuario de la Virgen de la Cabeza no se había rendido, sino que, por el contrario, se defendían tenazmente de sus adversarios, que, pese a sus muchos recursos y a cuantas argucias pusieron en juego, no habían logrado reducirlo.

Así lo hice saber inmediatamente a Aguilera, en tanto que salía para las operaciones de Alcalá.

Tomado Alcalá la Real, encontré allí a un policía que conocí en Jaén, por quien me enteré de más detalles del Santuario, comprobando que continuaban defendiéndose valientemente y que nada había conseguido el Gobernador civil y demás satélites predicadores con su filípicas persuasorias ni sus amenazas fulminantes.

Terminadas las operaciones, yo salí para Sevilla con la ansiedad que el lector puede suponerse. Sabía que los víveres se les tenían que haber terminado hacía ya unos días, y temía que lo que no habían podido lograr las armas y la falacia de los rojos, lo alcanzase el hambre.

Era en los primeros días del mes de octubre de 1936. Todavía no había logrado mi ansiado deseo de que se efectuase un reconocimiento aéreo sobre el Santuario, cuando, al pasar una tarde por la torre de mando hacia el campo de aviación, en un grupo de compañeros que había mirando la situación de nuestras fuerzas sobre un plano, me señaló a Carlos de Haya el que me acompañaba.

Recuerdo que vestía un mono azul y que iba pelado a rape. Era alto, de medianas carnes, cara más bien alargada, y aire reflexivo.

Cuando los demás compañeros que miraban el plano se retiraron, él continuó ensimismado contemplándolo. Poco después me lo presentaron. Me acogió con esa llaneza y sencillez característica del frente, y, como si nos conociésemos de toda la vida, escuchó de mis labios mis andanzas y propósitos, que parecieron interesarle.

Posteriormente, los demás compañeros me contaron que tenía también toda su familia en la zona roja: sus padres, en Bilbao, y su mujer y dos hijos, en Málaga. Yo achacué a esta causa su temperamento taciturno y callado.

CAPÍTULO II

Llegamos a descubrir a los héroes del Santuario de la Virgen de la Cabeza, que, no obstante las noticias propagadas por la prensa roja, continuaban defendiéndose.

Fué el 8 de octubre del mismo año, cuando logré el reconocimiento que tan vivamente deseaba. Al alférez Perico Rojas le cupo la honra de realizarlo, y no ciertamente en un raudo caza bien provisto de ametralladoras, sino en una sencilla y grácil avioneta "Falcó", sin armamento de ninguna clase, con su cabina coquetona tapizada de cuero azul, y más propicia al arrullo de dos tórtolos en viaje nupcial, que para ninguna empresa de guerra.

Con Perico Rojas íbamos el entonces alférez Luis Gallo y yo. Aparecimos sobre el Santuario a más de 2.000 metros. A aquella altura, el escaso relieve que presenta el terreno nos dificultaba el encontrarlo. A nuestra primera observación, el Santuario parecía desierto. No se veía persona alguna, humo en ninguna casa, ni otro indicio de que estuviese habitado. Dimos unas vueltas, y, ante mi insistencia, bajamos un poco. Instantes después apareció, medrosamente y poco a poco, una

estrecha y larga bandera bicolor, en torno de la cual se empezaron a agrupar muchas personas. Yo decía:

—¿Lo veis cómo están ahí? Son los nuestros. No se han rendido.

Pedro Rojas me preguntó:

—¿Nos fiamos?; porque también puede ser una añagaza.

Y ante mi respuesta afirmativa y la seguridad con que yo garantizaba que Cortés y los compañeros que dejé allí no se habrían rendido, empezó a bajar. A medida que descendíamos, el Santuario se iba poblando. De todas partes aparecían hombres, mujeres y chiquillos. Rojas y Gallo me preguntaban:

—¿Cómo es posible que haya ahí tanta gente?

La explanada del Santuario quedó casi llena. Abajo se veían también algunos grupos contemplándonos. Por las calzadas subían otros; sin duda, con la ingenua aspiración de estar más cerca de nosotros. Al lado de la bandera bicolor, sobre una sábana y escrito con negros caracteres se leía: "Auxilio". Había cerca otro lienzo blanco con un letrero que no pudimos leer. El entusiasmo que habíamos despertado era enorme, y el nuestro no menor. Perico Rojas descendía constantemente y el griterío era tanto, que llegó a dominar el ruido del motor, y escuchamos, con lágrimas en los ojos, atronadores vivas.

Con los brazos en alto y la vista hacia arriba, agitaban pañuelos, toallas, tricornios, etc. Aquello era un verdadero delirio, casi locura. Representábamos la libertad y el retorno a la madre

Patria; la liberación de esa terrible pesadilla del dominio rojo, que constantemente se cernía sobre ellos. Nosotros veíamos en aquel islote, en medio del océano rojo y distanciado entonces 76 kilómetros de las costas de redención, un trozo de nuestra alma. Náufragos de nuestro mismo bajel. Españoles puros, que dos meses y medio después de iniciado el Movimiento, y sin apoyo moral ni material nuestro, mantenían enhiesto el pabellón español en aquellos riscos. Colón al escuchar la palabra "¡Tierra!" en las costas de América, no nos aventajó, seguramente, en emoción.

La "Falcó" daba vueltas y más vueltas sobre aquella flor de clásica hispanidad, cual si, como laboriosa abeja de la Nueva España, quisiera recoger todo su polen—de concentrado sabor de espiritualidad y patriotismo—, para llevarlo a la colmena que, asentada en tierra firme, había de dar la clásica miel de los mártires y de los héroes.

Por fin, la razón se impuso y hubimos de emprender el regreso. Allá dejamos el alma. La silueta del Santuario, dominando los demás picos, quedó detrás, tal y como tantas veces la he visto en el transcurso de ocho meses. Su aire recio y sobrio, con la tenue cruz de su espadaña, parecía sellar la promesa que durante tanto tiempo tuvimos encerrada en nuestro corazón.

CAPÍTULO III

Alegria con que es acogida la noticia.—Haya hace el primer aprovisionamiento al Santuario.—Una cinta de nuestra bandera bicolor, en la que va bordado el Corazón de Jesús, queda prendida aquel día en la cabina del "Douglas".

El regreso a Sevilla fué triunfal. Todos los compañeros escuchaban entusiasmados nuestras relaciones. Vimos al General Queipo de Llano, que se interesó mucho por la suerte del Santuario.

Entonces fué cuando verdaderamente conocí a Haya. Me cogió del brazo, y quiso que le contara todos los detalles de nuestro vuelo. Su corazón generoso recogía ávido todas las emociones. Puede decirse que desde aquel momento fué el paladín del Santuario. Aquella noche me acompañó a la División, para ver el medio de resolver el problema del abastecimiento.

Aguilera, que desde el primer momento me había dado facilidades para el reconocimiento, habló con el General Kindelán. Pero como nuestros aviones tenían misiones importantes que cumplir y no era posible hacer el abastecimiento inmediatamente, había que esperar uno o dos días. Enton-

ces, Haya, con esa generosidad suya tan característica, dijo:

—Yo voy con mi avión mañana mismo y les llevaremos víveres.

Su aparato, un "Douglas", era un avión de pasajeros, impropio para tal fin. Muchos le apuntaban las considerables dificultades que tenía la empresa. Él las resolvía todas:

—¿Por dónde iba a arrojar los víveres?

Haya meditó un momento.

—Pues muy sencillo. Quitaremos la puerta y allí colocaremos una pequeña rampa para que, al primer empujón, resbalen los sacos; y para aumentar la capacidad del avión, desalojaremos las butacas y todo lo que estorbe dentro.

Era así; un temperamento esencialmente resolutivo y enérgico.

Finalmente, alguien le apuntó que ese abastecimiento podía ser un obstáculo para que después lo efectuasen los restantes aparatos, que podían ser esperados por cazas en el aerodromo de Andújar, que dista sólo doce kilómetros. Entonces él quedó un poco indeciso y discutimos todos. Mis razones eran éstas:

—Cuando yo salí del Santuario, el 24 de agosto, habían logrado aprovisionamiento para un mes. Suponíamos que en ese tiempo podrían ser liberados, bien por fuerzas del Ejército del Sur, o por los 450 guardias civiles que, con los 200 que había en el Santuario, constituían toda la Guardia civil de la Comandancia de Jaén. Ya ha transcurrido cerca de mes y medio. (Esto era la noche del 8 de octubre de 1936.) Recordad aquel letre-

ro de "Auxilio" y la ansiedad de aquellas pobres gentes. Seguramente tienen hambre. ¿Quién sabe si cuando, dentro de un par de días, vayamos allá, habrá muerto alguno de hambre o se habrá perdido el Santuario! Vosotros aquilatad lo demás.

Cuando a las ocho de la mañana del día siguiente llegué al aerodromo, Haya estaba allí y ya había sacado su aparato. En cuanto me vió, se vino hacia mí y me dijo:

—Vamos de prisa. ¿Cómo no estabas aquí ya?

Y es que, verdaderamente, todavía no había llegado a conocerlo. Quitamos la puerta del avión, movilizó talleres, y en pocos momentos quedó puesta una pequeña rampa, formada por unas chapas de aluminio. Dos refuerzos de madera de pajo, a modo de cuñas, las sostenían inclinadas, como un "tobogán"; sobre él situábamos una cuerda amarrada por uno de los extremos al avión en su parte interior; y el otro lo sujetábamos en la mano, en tanto se colocaban los sacos encima de ella y sobre la rampa. Al soltar la cuerda, los sacos habían de resbalar y caer por su propio peso. Tal fué nuestro primitivo aparato de lanzamiento ideado por Haya. El tiempo estaba espléndido. Nuestro viaje fué feliz. En menos de una hora estuvimos sobre el Santuario. Poco antes había yo abandonado la cabina, y con el bueno del brigada Guil—seguramente el hombre en quien más confianza tenía Haya, valiente y caballero como pocos—comenzamos a arrojar nuestra carga. Guil estaba en la puerta sosteniendo la cuerda que contenía los sacos; los demás los acercábamos a toda prisa, y en unas seis u ocho pasadas descarga-

mos el avión. Les llevamos también una breve clave de paineles, que el inteligente Fernando Medina había previsto, y un mensaje de salutación, que escribí rápidamente en la torre de mando, en tanto se terminaba de cargar el aparato.

Mientras regresábamos del Santuario, y acaso por una sublime inspiración, Carlos de Haya sacó del bolsillo una cinta de nuestra bandera bicolor, que llevaba bordado el Corazón de Jesús, y pretendió colgarla en el aparato, en lugar de otra oscura y ajada. Para él, que pilotaba el avión, era la empresa más difícil. Entonces yo la cogí y, con sincera emoción, la prendí amorosamente en el centro de la cabina. No nos dijimos nada, pero seguramente Haya pensó como yo. Por lo menos, ambos coincidimos en una ligera vibración de labios, oración callada, en la que dábamos gracias a Dios y colocábamos la empresa del suministro del Santuario de la Virgen de la Cabeza bajo el amparo y protección del Corazón de Jesús.

CAPÍTULO IV

Salimos para Salamanca.—Decididamente, Haya se hace paladín de nuestra causa.

Después del primer aprovisionamiento, y aquella misma tarde, salimos para Salamanca. Comimos, y reunidos nuevamente en el aerodromo, emprendimos el vuelo. Mérida, Cáceres, la Sierra de Gredos; y al volcar a la otra vertiente, llevábamos más de 2.000 metros. Cortó motor, y empezamos a entrar en nubes. Durante cerca de un cuarto de hora volamos entre nubes, descendiendo rápidamente. Causaba un poco de sorpresa observar cómo, sin visibilidad ninguna, se lanzaba hacia abajo con aquella seguridad y confianza. A poco, "metió algo de motor", y como si un cierto instinto le hubiese hecho adivinar nuestra proximidad a tierra, perdió velocidad. Parecía sentir el suelo, que en seguida vimos aparecer a unos 50 metros. Otros cuatro o cinco minutos de vuelo bajo las nubes, hasta encontrar el aerodromo, y en un aterrizaje maravilloso (de aquellos tan suyos, en que tan a punto desplomaba el aparato metiendo la cola, que apenas si rodaba), llegamos a Salamanca.

A propósito de aterrizaje, recuerdo que en cierta discusión le preguntaron a él otros compañeros y les contestó: —No se puede decir nada con esa generalidad que pretendéis; según las circunstancias, conviene uno u otro modo. Lo verdaderamente necesario es dominar el aparato para hacer en cada caso lo que se quiera.

En Salamanca, me llevó a ver al General Kindelán; me presentó a muchos compañeros de aviación, que sinceramente se interesaron por mi causa. Y, desde aquel día, puede decirse que fué el más valeroso paladín que tuvo el Santuario de la Virgen de la Cabeza.

Hombre de inteligencia y de corazón, comprendió desde el primer día la honda significación de aquella gesta, su inmenso valor espiritual. Madre de héroes, entendía perfectamente la hazaña de aquellos otros que, encerrados en el Santuario, se obstinaban en mantener su rebeldía contra la horda de asesinos que asolaba nuestra vieja Patria.

Tal fué la impresión del primer día. Volamos más de cuatro horas, y charlamos bastante. Mas, lugar habrá, en el transcurso de este libro, de reflejar unas cuantas de sus ideas. Ahora quiero decir un poco de lo que oí referir a algunos compañeros sobre la actuación de Haya, antes de que yo lo conociera.

CAPITULO V

Un vuelo sobre Madrid.—Haya no quiere dejar caer las bombas sobre la población; lo avisa a los rojos y, generosamente, las arroja en despoblado.—El Monumento del Corazón de Jesús de las Ermitas de Córdoba, como aerofaro.

Creo que fué en Málaga donde le sorprendió el Movimiento; pero no es ocasión de referirse a todos estos primeros vuelos, de los que el General Queipo nos dijo algo por radio. Hay, sin embargo, uno de ellos que merece consignarse aquí; aunque no sea más que por la claridad con que refleja la sublimidad de sus sentimientos. Eran los primeros días del Movimiento, y no había en Sevilla aviones adecuados para una misión de importancia; no obstante, el mando apreció la conveniencia de que cuanto antes se hiciese una acción sobre Madrid.

Haya, para quien no había obstáculos, lo arregló en seguida. Sacó un viejo "Fokers" que estaba arrinconado; le dieron un repaso a los motores, y una noche, como si se tratase de dar una vuelta sobre Triana, se fué a Madrid.

Hay que pensar en las considerables dificulta-

des que tiene un vuelo así, con un aparato agotado, que, por añadidura, haría muy poco más de cien kilómetros por hora. A las dificultades de un vuelo de noche, improvisado, había que sumar las escasas posibilidades de defensa del viejo avión y el riesgo de que dejasen de funcionar los motores. Pero convenía ir a Madrid, y Haya, como siempre, obstinado en su propósito, venció inteligentemente todas las dificultades, y a fuerza de pericia, de valor, derrochando aquella generosidad de su corazón, voló sobre Madrid.

Pasaron sobre él. Nadie esperaba hazaña tan inaudita. ¿Con qué y cómo iban a venir los nacionales a Madrid?... Y la Villa del Oso, con esa despreocupación tan suya, lucía todas las galas de su alumbrado. Acostumbrada al lujo y a los placeres, pretenciosa, casi insultante, sin tino ni medida en sus dispendios, derrochaba también la luz. La Puerta del Sol era un ascua de oro, con irisaciones de todos colores. La amplia avenida de la Gran Vía rasgaba la población con un río de luz que dominaba a las restantes calles.

Guil se le aproximó:

—¿Arrojo las bombas, mi Capitán?

Haya guardó silencio unos momentos.

—Espera—añadió al fin. Y quedó pensativo.

El avión, dócilmente, daba vueltas sobre Madrid, mientras Haya seguía ensimismado en sus reflexiones.

Guil volvió a preguntarle:

—¿Arrojamos ya las bombas?

Entonces, Haya, que en el transcurso de su si-

lencio había fraguado la decisión, respondió categóricamente:

—No. Quiero evitar hasta el último extremo que haya víctimas. Diles, por radio, que estamos sobre Madrid; que podemos bombardearlos impunemente; pero que no lo haremos. Que arrojaremos las bombas en los alrededores, como podrán comprobar mañana.

Otro bravo compañero que le acompañaba, le discutió esta decisión, indicándole la conveniencia de hacerlo en tal o cual lugar; pero Haya, inexorable en sus propósitos, no cedió. Las bombas fueron arrojadas en las proximidades de Madrid, sin que pudiesen hacer daño a nadie.

El formidable esfuerzo de aquella empresa fué solamente un gesto, netamente hispano; al que ofrendó todo.

Al regreso de Madrid, después de cuatro horas de vuelo, se llegó a desorientar. No era posible ver nada. Su sutil instinto de pájaro viajero no le engañaba; él suponía que estaban cerca de Córdoba, pero las interferencias de las estaciones de Getafe y Cuatro Vientos no dejaban al bueno de Guil—radiotelegrafista, bombardero y ametrallador, todo en una pieza—que utilizara el radiogoniómetro. Así anduvo de un lado para otro durante bastante tiempo, buscando alguna referencia. La situación era difícil; quedaba esencia para una hora de vuelo. Volaba bajo, muy bajo, buscando el Guadalquivir; hasta que, de pronto, en un costado, descubrió una mancha blanquecina. Se aproximó, y pudieron reconocer el monumento del Sagrado Corazón de Jesús que se alza en la cumbre

de las Ermitas de Córdoba. Estaban salvados; se hallaban en nuestra zona, y aún tenían gasolina para llegar a Sevilla.

La bendita imagen del Corazón de Jesús le trazaba el camino.

CAPÍTULO VI

Haya colabora eficazmente para rechazar el ataque de los rojos a Córdoba.—El avión que continúa bombardeando cuando anochece.

En el ataque que el día 20 de agosto del 37 hicieron los rojos a Córdoba, y que puede decirse que fué detenido casi exclusivamente por nuestra Aviación, iba parte de la fuerza de la Guardia civil con que hube de pasarme a nuestra zona unos días después. Yo les oí contar las impresiones de aquel primer bombardeo aéreo, que lo reciente de las sensaciones experimentadas, y la circunstancia tragicómica de que una bomba de aviación hubiera quemado el camión de municiones y equipajes con que querían pasarse a nuestra zona, hacía tema obligado de todas las conversaciones.

Cada cual lo describía a su manera, según las incidencias que en él le habían acontecido, y proximidad a que le habían caído las bombas. Para unos, lo más interesante era la explosión rasgante de la trilita, o los cascos de la metralla que habían caído a su alrededor. Para otros, los incendios que produjeron los aviones en los rastros próximos, que enviaban oleadas de humo y de calor

sofocante. Algunos se fijaban en la *traca* de la explosión sucesiva de las municiones, al arder el camión, o referían casos de pánico de aquellos milicianos, que se manifestaban con la más rara sintomatología que darse puede: desde las convulsiones y el escalofrío que les hacía tiritar, a la carrera desenfundada hacia atrás. Los más, independientemente de otros comentarios, entonaban una sentida elegía a sus equipajes, que, con la esperanza de descargarlos en Córdoba, habían colocado amorosamente en aquel empecatado camión. Pero, unánimemente, coincidían todos en que uno de aquellos tres aviones que con tanta furia les bombardearon era terrible. Constantemente estaba encima. Se marchaba después que los demás y venía antes; y cuando todos se habían ido, y aun siendo ya de noche, el aparato aquel, como una maldición, continuaban encima bombardeándolos implacablemente. Era un avión claro, con ventanas a los costados y dos motores.

Cuando, dos meses después, hacíamos los aprovisionamientos al Santuario, Haya me contó las peripecias de aquellos bombardeos, y pude sacar en consecuencia que aquel avión tozudo en el bombardeo era el "Douglas" de Haya. Si entonces lo hubiese conocido, lo habría adivinado. Como siempre, significaba su actuación el mayor esfuerzo.

CAPÍTULO VII

Bombardeo de Toledo.—Las pasadas sobre el Alcázar, y la entrada de nuestras fuerzas.

Hay otra hazaña que me contaron algunos de los compañeros que le acompañaron, y que yo quiero, respetando en lo que sigue el orden cronológico, referir aquí. Fué precisamente el día en que se tomó Toledo, el 27 de septiembre de 1936, si mal no recuerdo. En Toledo fué donde los antiaéreos rojos habían demostrado una eficacia hasta entonces desconocida.

Para evitar el abastecimiento del Alcázar, habían acumulado allí un sinnúmero de antiaéreos que, actuando en masa, hacían poco menos que imposible el vuelo sobre aquella zona.

Entonces Haya pilotaba ya el "Douglas". En sus manos, aquel nuevo pájaro era un arma incomparable. Haya llegó sobre Toledo en aquellos últimos bombardeos precursores de los ataques finales que pusieron en nuestras manos la histórica ciudad. Bombardeó intensamente todas las fuerzas enemigas que por el puente de San Martín comenzaban a retirarse. Con aquella vista portentosa de águila, veía todo; y así, con plena aten-

ción, gastó todas sus bombas, sin prisa, atendiendo principalmente a la eficacia de su misión, entre un apretado haz de trazas de las trayectorias luminosas, que milagrosamente parecían abrirse a su paso, y las nubecillas blancas de los antiaéreos.

Pero aquello no era bastante. Estaban entrando en Toledo nuestras fuerzas. Él quería ver si descubriría a alguien en el patio del Alcázar. Y así, muy bajo, rozando los desgajados muros del palacio imperial, pasó una y otra vez sobre el patio, acosado por las nubecillas de los antiaéreos, y sin preocuparle lo más mínimo la aviación enemiga, que bombardeaba Olías del Rey y Vargas en aquellos momentos. Se hacía de noche, y sabía que uno de los antiaéreos había logrado tocar el "Douglas", y temía, con justa razón, que acaso no pudiese salir el tren de aterrizaje; Pero quién renunciaba al sublime momento de la entrada de nuestras fuerzas al interior del Alcázar! Otra nueva pasada, muy baja, les permitió ver una inmensa bandera bicolor ondeando en aquel hueco, entre los escombros, que fué el hermoso patio del Alcázar, y poco después pudieron apreciar cómo se llenaba de gente y movían frenéticamente sus brazos hacia arriba entre aclamaciones que para ellos resultaban mudas, pero que las sentían profundamente en su corazón.

Bazán y Vara de Rey, que le acompañaban, vivían con él la sublimidad de aquellos momentos, y con los ojos húmedos tornaban orgullosos hacia Sevilla. ¿Podrían aterrizar? El gozo desbordante les hacía creer firmemente que sí.

Haya pudo comprobar que, aunque con cierta resistencia, se desplazaba hacia afuera el tren de aterrizaje. El motor de aquel costado izquierdo también marchaba bien. ¿Sería feliz el aterrizaje? De todos modos, ninguna preocupación podía enturbiar el gozo que les embargaba. El Alcázar toledano era de España. Sus héroes, cubiertos de gloria en aquella enconada lucha de titanes, volvían ufanos al regazo de la madre Patria. ¿Qué importaba lo demás!

CAPÍTULO VIII

Con muy mal tiempo, viene Haya de Salamanca.—Intentos de suministro al Santuario.

Haya estaba entonces en el Cuartel General del Generalísimo. Era el piloto de absoluta confianza que utilizaba nuestro Franco en sus vuelos. Él estaba allí por disciplina y expresivo reconocimiento al Caudillo. Ansiaba vivamente intervenir más activamente en la contienda, aunque realmente, al mismo tiempo que su misión en aquel Cuartel General, aprovechaba el menor resquicio para salir con el "Douglas" y efectuar tal o cual misión. Así, yo ya lo sabía: siempre que, por cualquier circunstancia, pasaba por Sevilla, hacía algún suministro al Santuario. Si sólo eran algunas horas, las quitaba del descanso, para llevar víveres a sus apadrinados del Santuario.

Recuerdo que, en uno de estos viajes fugaces, apareció en Sevilla en un día terrible. El avión correo, pilotado por un excelentísimo piloto, no había llegado. Después supimos que se había estrellado en uno de los picachos de Gredos. El cielo estaba completamente entoldado. Un viento arrachado y muy intenso barría el campo. Sentíamos

sobre nuestras cabezas el ruido de los motores, sin ver el aparato. De pronto, a menos de 200 metros del suelo, apareció el "Douglas". El pájaro de relucientes ojos, todavía conservaba, de costado, su silueta de pez. No había estirado las patas para el aterrizaje. Nos asomamos al exterior de la torre de mando para verlo. Alguien había dicho a mi lado:

—Difícil, muy difícil está hoy.

El "Douglas", conducido por la mano firme de Haya, no vaciló. Sin apenas reducir su tren de marcha, se aproximó al suelo. Le faltaban unos dos metros para llegar a él, cuando una violenta ráfaga de viento le hizo oscilar ligeramente. Un golpe de motor lo rehizo. Un poco más allá, metió cola rápidamente, y quedó sobre el campo. En seguida hubo que anclarlo, ante la posibilidad de que fuese arrastrado por el viento. Aquel día, todavía preguntamos por teléfono si estaba cubierta la sierra de Córdoba, para intentar un suministro.

Al día siguiente, quedamos en que haría un viaje de suministro al Santuario. Yo, desde la mañana, oteaba con verdadera ansiedad el horizonte; leía y releía los pronósticos de tiempo probable, y aunque tenía los víveres preparados en el campo, no me atrevía a cargar el aparato, ante la general apreciación de que con aquel tiempo no se podía volar. Cuando llegó Haya, lo primero que me preguntó fué si había cargado el aparato. Y como le dijese que no, por las razones apuntadas, se dirigió a mí y en tono de reproche me dijo:

—Hay necesidad en el Santuario, y debemos, al

menos, intentar ir. ¿Es que te vas a fijar en el tiempo?

No hay que decir que en un santiamén estuvo cargado el "Douglas", y yo, feliz, plenamente feliz, pude comprobar una vez más la generosidad de su alma, y disfrutar la gozosa perspectiva de que aquellos desgraciados tendrían viveres aquel día, a pesar del mal tiempo.

Cuando empezamos a cargar el aparato, las rachas de viento le zarandeaban y casi le arrastraban, y hubo necesidad de atar las alas y la cola a estacas clavadas en el suelo. Una vez cargado, el riesgo de que le arrastrase el viento había desaparecido, y, en marcha los motores, arrancamos. A menos de 100 metros estábamos, y las rachas de aire sacudían el aparato como una pluma. Había que ir con poca marcha. Las sacudidas eran muy fuertes. A mitad de camino de Córdoba, entramos en nubes. Nuestro vuelo seguía imperturbable. Las sacudidas eran más rápidas y violentas a medida que nos acercábamos a la Sierra. Ganamos altura; subimos a 1.500 metros, pero el viento aumentaba y nos sacudía más fuertemente a medida que ascendíamos. Córdoba no la vimos.

Al cabo de un rato, Haya aseguró que nos hallábamos sobre el Santuario; nadie lo dudó. Estábamos seguros de que no se equivocaba. Marcaba el altímetro 1.500 metros, y empezó a descender en amplio círculo. Bajamos hasta los 1.000 metros, sin salir de la capa de nubes. No era prudente descender más. El Santuario tenía 786 metros de cota. Por fin, un claro de nubes nos permitió ver allá abajo, y a un costado, el cruce de

dos carreteras: la de Villa del Río y Montoro. No se había equivocado cuando, momentos antes, nos aseguró que debíamos de estar sobre el Santuario. Quince minutos estuvimos dando vueltas entre nubes, sin lograr nuestro propósito, hasta que al fin hubimos de emprender el regreso. Después de unos tanteos para encontrar el aerodromo, aterrizamos en Córdoba con el fin de hacer otra intentona. El bueno de Guil nos trajo unos bocadillos. Sabía perfectamente que si él no se ocupaba, Haya estaría en ayunas hasta que lograrse su misión.

CAPITULO IX

En "La Española".—El recuerdo de los que padecen en el Santuario.—Haya piensa aterrizar con el "Douglas" en Lugar Nuevo.

En la época a que me refiero, Haya tenía a su mujer encarcelada en Málaga. Solía comer en el aerodromo, para separarse lo menos posible de su puesto, y, para cenar, irse a Sevilla a la repostería "La Española". Allí fuimos muchas noches juntos. Le gustaba aquel ambiente, que él me había dicho que frecuentó en mejores días. Una noche, mientras nos sentábamos, decía:

—Prefiero las mesas apartadas; puede uno concentrarse más fácilmente y recoger sólo una parte de cuanto nos rodea.

El tema corriente de nuestra conversación era el Santuario. Había que salvarlos. Estrujábamos el magín buscando medios para lograrlo y recursos que les facilitaran su defensa o les hiciese menos amargo su destino. Allí también surgió la idea de organización de unas Milicias de que luego hablaremos. De nuestras familias hablábamos poco; que bastante amargura teníamos las restantes horas del día con pensar en ellas.

Recuerdo que una de aquellas noches, hacia el mes de noviembre, me dijo:

—Creo que en el *A B C* de ayer venía otro artículo tuyo interesante. ¿Tienes ahí el periódico?

—Sí, le contesté.

Lo cogió entre las manos y empezó a leer:

.....

.....

"El Santuario de la Virgen de la Cabeza, que un buen día recibiste la sorpresa de verlo convertido en castillo roquero de esta segunda reconquista, como islote albo en medio del océano rojo que invadió España, sigue enhiesto entre la borrasca que contra él se desencadena. Vive gracias al temple de ese puñado de hombres que lo defienden y que aún cuentan con arrestos para hacer salidas y proveerse de cuanto necesitan, cuando el hambre los acosa. En la última de éstas se llevaron gran parte del ganado de los rojos, y, como era de esperar, dieron lugar a un fuerte ataque de éstos, con aviación, artillería, ametralladoras y fusilería. Para juzgar de su intensidad, baste decir que han recibido 562 bombas, mitad de aviación, y otras tantas granadas rompedoras de artillería. Bajas, han tenido que lamentar varias, entre ellas cinco mujeres. No queremos prodigar lamentaciones sentimentales; aunque se nos desgarré el alma al saber que son mujeres y niños los que aguantan tamañas calamidades. Conocemos el chasquido desgarrador de la rompedora. Hemos presenciado las crisis nerviosas que en muchos hombres produjo el bombardeo de la artille-

ría, y los de la aviación, cuando fueron intensos. Nuestra imaginación nos hace vivir con ellos esas horas interminables, en que la madre, acurrucada en un rincón de la habitación con sus hijos, imploraría a Dios piedad, entre tiritones de miedo y el llanto de sus pequeñuelos, que se estremecerían a cada explosión, como si sus tiernos cuerpecitos fueran a desmembrarse. Al zumbido anunciador de cada granada, les parecería que llegaba "la de ellos", la que había de crujir sobre sus cabezas y lanzar al aire las piltrafas de sus cuerpos. Polvo y escombros lanzados al espacio. Asfixiante humo negro, que hace picar los ojos... Un centenar de disparos de fusil hacen alterar notablemente el pulso a un buen tirador. ¿Os suponéis lo que pueden significar cerca de 600 explosiones en el delicado sistema nervioso de las mujeres y los niños, por añadidura sobrecogidos por el espanto que su amenaza representa?"

.....

.....

Cuando terminó, él, que siempre había permanecido impassible, tenía los ojos llenos de lágrimas. Calló unos momentos y me dijo:

—Hay que aterrizar en Lugar Nuevo. Mañana, cuando salga para Salamanca, mide bien lo que rodamos por el campo.

Los motores en marcha, y yo enfrente; hacia donde me había dicho él, a los 300 metros, esperaba el momento. El "Douglas" emprendió su carrera hacia mí. Le brillaban sus ojos, los faros, como si también alimentase una ilusión, y después de un ligero balanceo longitudinal, fijó su

posición acelerando rápidamente su marcha. Yo me aparté un poco para dejarle pasar, y él cruzó por delante de mí arrollador y ufano. ¿Tendría el remedio de tantas amarguras?

Levanté el brazo para decir adiós a Haya y saludar su majestuoso paso, y salí corriendo detrás para fijar el sitio preciso en donde despegaban las ruedas. Sí, allí, al lado de aquella piedrecita, ha sido. Y medí la distancia. Ha pasado bastante tiempo, pero no he olvidado la cifra: 364 metros.

Al día siguiente se lo dije a Haya, sin que me volviera a hablar de tal cosa. Ni yo tampoco. Tengo la absoluta seguridad de que si hubiese visto un resquicio de posibilidad, lo habría intentado.

CAPITULO X

Las milicias de Sierra Morena.—Charlas con Haya.

Entre las soluciones que afloraron nuestras conversaciones en "La Española", una de ellas consistía en la creación de unas milicias, que íbamos a llamar "de Sierra Morena" y que mandaría yo. Su objeto era crear una zona de influencia nuestra, incluso de propaganda, en los campesinos de toda la zona de la Sierra; de tal modo, que, si las circunstancias lo permitían, pudieran incluso acercarse al Santuario y tantear la evacuación parcial de mujeres y chiquillos mayores. La base pensábamos establecerla en Montoro, y en las correrías a fondo, nos aprovisionaría Haya con su avión. Éste había hablado ya con Manolo Mérito, que nos acompañó en algunas misiones de suministro al Santuario, y contábamos con su ayuda para desenvolver esta idea.

Después de haber hablado detenidamente sobre todo esto, me dejó encargado, cuando se fué a Salamanca, que redactase las bases de la organización de estas milicias y dispusiese todo lo necesario para comenzar la recluta y actuación seguidamente.

Cuando regresó Haya, al cabo de seis u ocho

días, yo le tenía preparado el reglamento, todos los detalles de articulación, y hasta los primeros itinerarios que podíamos intentar en nuestras correrías. Tenía dispuestos planos y un par de brújulas que logré encontrar. Haya aprobó plenamente cuanto había hecho: pero eso no impidió que se dirigiese a mí y en tono de censura me preguntase:

—¿Preparaste la clave de paineles que ha de servirnos de enlace?

Y como yo le dijese que sólo tenía dispuesta la corriente, añadió:

—No, hay que seleccionarla cuidadosamente con arreglo a todas vuestras necesidades. Además, os harán falta gemelos.

Yo le dije que gemelos no había en el comercio, y que, la clave, consideraba que era cosa suya; a lo que respondió:

—No hay disculpa que valga. Si no hay gemelos en el comercio, has podido buscarlos en la División, o ingeniártelas para que te los hubieran traído de cualquier sitio. Y la clave, has debido hacerla también, con arreglo a las necesidades que consideres más necesarias. Lo que no obsta para que yo la hubiese ampliado con las que hubiese juzgado convenientes para facilitar nuestra relación. Hay que prever siempre todo, absolutamente todo, y agotar hasta el límite máximo nuestras posibilidades personales. No puede dejarse ni un solo detalle atrás. Lo que se considera más insignificante, suele ser a veces la causa de un fracaso.

No olvido, no olvidaré nunca, las lecciones de mi buen maestro.

CAPITULO XI

Bombardeo e inutilización de un antiaéreo.—La España nueva y la tradicional.

En una de estas misiones de aprovisionamiento, Haya me dijo:

—¿Has visto cómo nos han tirado con antiaéreo?

—No—le respondí.

Y, en efecto, en otro de los viajes, pude apreciar, detrás, unas ráfagas rojizas que nos seguían. Aquello representaba una serie de dificultades para el aprovisionamiento. Sabía que Haya afrontaba también sin preocuparse este nuevo riesgo, pero no dejaba de ser una contrariedad. ¿Quién sabe lo que hubiera dado yo por suprimir aquel obstáculo! Haya callaba y yo no decía nada. Al segundo viaje—en que, como siempre, llevábamos unas bombas para bombardear los puestos de las proximidades del Santuario—, no bien hubimos arrojado toda la carga, y me acerqué a decirle que se había terminado, me miró fijamente y me dijo:

—¿Vamos a por el antiaéreo?

Y sonriendo al ver mi alegría, añadió:

—Ya lo he visto; está por bajo de la casilla de peones camineros. ¡A tu puesto!

Momentos después, dábamos una pasada a unos 500 metros sobre su emplazamiento, y a la señal de él, que nos daba con la luz, arrojamos por la ventana del "Douglas", dos bombas de once kilos. Pegamos la cara al cristal de la ventana, para ver cómo habían caído. Ambas se habían ido un poco hacia la derecha, y, al parecer, no le habían alcanzado. Me acerqué un momento a la cabina para saber a qué atenerme, y, a mi pregunta, se limitó a girar la cabeza con aire contrariado.

—Vamos a dar otra pasada.

Nueva señal, y otras dos bombas que salieron por la ventanilla. Estas se distanciaron más. Se habían pasado un poco. Entonces me preguntó:

—¿Quedan bombas?

—Sí, dos—le dije.

—Vamos, pues, a dar otra pasada—respondió—. Pero si ahora lo hacemos en el mismo sentido, nos da el antiaéreo. Ya no retrasa el tiro; lo ha colocado delante de nosotros.

Dió una vuelta más amplia, y, descendiendo a unos 300 metros, dejamos caer las dos últimas bombas que teníamos.

Cuando volví a la cabina, su cara estaba radiante.

—¡Creo que le hemos dado! ¡Creo que le hemos dado!—me dijo.

Y, en efecto, hacia abajo y a no poca velocidad, un camión arrastraba la pieza antiaérea para Andújar.

—¡Qué lástima que no tengamos más bombas! añadió.

Mi alegría corría parejas con la suya. Le abracé.

—Así, así se hace. Esto, esto es lo que se necesita. ¡Qué importan los antiaéreos, ni nada! Cuando se sabe afrontar el riesgo cara a cara, sin reservas, se vence siempre—exclamaba yo en mi entusiasmo.

Se comprende perfectamente mi estado de ánimo. Volando constantemente, en una pasividad indignante, y viendo cómo, en tanto, los compañeros que quedaron en el Santuario de la Virgen de la Cabeza se batían, y mi mujer y mis hijos aguantaban los bombardeos de la aviación enemiga y el cañoneo, sin que a mí llegara nada de aquello, sentía verdadera necesidad de combatir. Cuando empuñaba una de las ametralladoras, no me saciaba de lanzar ráfagas.

Habíamos pasado Córdoba, que entonces marcaba el punto de entrada en el frente enemigo. Nuestro vuelo ya era de placer únicamente. Sentado en el puesto del segundo piloto, que no llevábamos aquel día, departía con él.

—Esta guerra es nuestra. Basta ya de encogimientos y de la consideración de peligros absurdos. Hay que afrontar las cosas como son, y nada más—le decía yo.

—Ese, ese es el lenguaje de Falange—me respondió, señalándome su camisa azul.

—No, ese es el lenguaje castizamente español y tradicional—le repuse, señalando la boina que llevaba en la cabeza, y mostrándole con la mano derecha la imagen del Corazón de Jesús que en

el primer viaje él me dió, y que yo había prendido con mis manos en la cabina del "Douglas".

Entonces exclamó riendo:

—Es lo mismo. Nosotros estamos completamente de acuerdo.

CAPÍTULO XII

El mal tiempo los condena al hambre.

Ambulando de un lado para otro, sin salir del aerodromo, había pasado el día. Ya estaban preparados unos cuantos paracaídas para las palomas. El embalaje de la ametralladora, casi concluido.

El cielo plomizo y el viento huracanado no me permitían concebir ninguna esperanza. En la mañana, el anuncio de un ciclón hizo que se anclasen los aparatos, y por la tarde, otro más fuerte sacudía los árboles y desparramaba las hojas y el polvo. Yo esperaba en la torre de mando y observaba desde el interior los rigores del tiempo a través de los cristales; de cuando en cuando me asomaba para ver la veleta, por si cambiaba la dirección del viento. La situación era desesperante. El terrible fantasma del hambre se cernía sobre el Santuario, y el tiempo, implacable, cual si fuese aliado de los rojos, abusaba de su omnímodo poder.

Hemos logrado todo en Aviación: grandes velocidades, transporte de enormes cargas, seguridad de marcha y de maniobra, cruceros inmensos;

pero hoy, como ayer, el tiempo continúa siendo nuestro terrible enemigo.

Ya era de noche. Le dije adiós a Fernando Medina, el infatigable trabajador, que daba su jornada de siete de la mañana a ocho de la noche.

Como otras muchas veces, me propuso le esperase un poco para llevarme en su coche.

—No—le dije—, quiero andar algo, a ver si puedo dormir. Hasta mañana.

Y emprendí mi camino hacia Sevilla. Había comenzado a llover. En la oscuridad de la noche, me servía de guía el blanco bordillo de la carretera. Yo andaba sosegadamente, como el que no tiene prisa de llegar a ninguna parte. La boina en la mano, para que el viento y la lluvia despejasen mi cabeza, que ardía en un torbellino de ideas de la más variada significación.

¡Señor! ¿Cabía un tormento mayor que éste? Yo imaginaba los más terribles, y al cabo, después de unas cuantas horas, encontraba siempre la dulce imagen de la muerte, descanso y paz. Pero aquellos eran meses y meses de pasividad enervante, de intranquilidad, de angustia y agobio. Porque no era sufrir por uno y para uno; era padecer por ellos, y la misma muerte no pondría término y final a mi amargura, que, no dependiendo de mí, dejaba el objeto de mis preocupaciones sobre la tierra para que siguieran padeciendo y aun en ultratumba continuase sobre mí el terrible dolor.

Entonces recordé algo parecido. Hacía ya unos cuantos años leía yo *La Divina Comedia*. Ya llevaba casi mediado el libro, cuando una tarde alcancé a leer aquel canto en que el conde Ugo-

lino refiere "su tremenda catástrofe". No pude terminarlo. Arrojé el libro y me marché a la calle. El tormento de un padre encerrado en una torre con sus hijos y que sucesivamente mueren de hambre, me crispaba los nervios.

No pudo el poeta imaginar nada más terrible; y, sin embargo...

Llegué al puente del Guadalquivir. Llovía cada vez más intensamente. El río había crecido mucho. El agua, negra, alcanzaba ya casi los bordes del muelle. Se oía su murmullo con cierto sosiego; segura de su fuerza, pasaba sin prisa, y en tan gran caudal, que daban ganas de incorporarse a su marcha.

Nuestras vidas son los ríos,
que van a dar a la mar,
que es el morir.

Pasé el puente y seguí hacia el hotel. Las calles, silenciosas en tanto que caía el aguacero, reflejaban la luz de los focos y los destellos que los bares y cafés dejaban escapar por sus vidrieras.

En el hall del hotel, la radio sonaba discretamente en un rincón, y unas muchachas alegres y bulliciosas reían alocadas. Cruzé de prisa hacia las escaleras y subí a mi cuarto.

Sentado en una silla, nuevamente caí en mis cavilaciones. De pronto, me levanté, fui al armario, en donde recordé que debía tener, entre otros libros, *La Divina Comedia*. Quería releer la catástrofe del conde Ugolino.

"Cuando desperté, antes de amanecer, sentía a

mis hijos, que estaban conmigo, llorar entre sueños y pedirme pan. Demasiado cruel serás si no te condues al considerar lo que presagiaba mi corazón; y si esto no te mueve a llanto, ¿qué otra cosa puede hacerte llorar?

"Estaban ya despiertos; iba pasando la hora en que solía traérsenos la comida, y cada cual pensábamos en el sueño que habíamos tenido, cuando sentí clavar la puerta de la horrible torre. Miré al rostro a mis hijos sin hablar palabra. Yo no lloraba, que tenía seco el corazón; pero lloraban ellos, y mi Anselmito dijo: "¿Cómo nos miras, padre! ¿Qué tienes?" No derramé una lágrima, ni respondí en todo aquel día, ni la siguiente noche, hasta que otra vez salió el sol para el mundo. Y como entrase una ráfaga de luz en la dolorosa cárcel, y juzgase yo de mi aspecto por aquellos cuatro semblantes, de pena comencé a mordeme entrambas manos; y creyendo ellos que lo hacía por sentir hambre, levantáronse de pronto, y me dijeron: "Padre, menos será nuestro dolor si comes de nosotros: tú nos vestiste de estas miserables carnes; aprovéchate tú de ellas." Me calmé entonces para no entristecerlos más; y aquel día y el siguiente permanecimos mudos. ¡Ah, dura tierra!, ¿por qué no te abriste?

"Así llegamos al cuarto día, pasado el cual Gaddo cayó tendido a mis pies, diciendo: "Padre mío, ¿por qué no me ayudas?" Allí mismo murió, y como tú me ves a mí, los vi yo a los tres ir agonizando uno tras otro entre el quinto y el sexto día; y después, ciego ya, iba buscando a tientas a cada cual, y dos días estuve llamándolos des-

pués de muertos... ¡y por fin pudo en mí más que el dolor, el hambre!"

Yo antes creí que no podía haber nada más terriblemente doloroso, pero ahora comprendía que mi situación era todavía peor. Aquí era la madre la que moría con ellos. No quitándoles toda su ración, sino reduciéndola cada día más, para que el tormento se prolongase indefinidamente. Mientras, yo vivía satisfaciendo fácilmente mis necesidades; en un ambiente cómodo y sin carecer materialmente de nada. Aquello era desesperante, vergonzoso, aunque llevara aquel inmenso dolor en el alma y hubiese de vivir precisamente en el mismo ambiente que ellos y me preocupase aquella exclusiva idea.

Unos golpes en la puerta de mi cuarto me sacaron de mi ensimismamiento. Al decir "adelante", pasó la camarera. Venía—dijo—a descubrir el embozo y sacar el pijama.

Comprendí que debía ser tarde. Miré el reloj y vi que eran las diez.

Me levanté y me fui al comedor. Empecé a cenar. Necesitaba desalojar de mi mente la imagen fija del Santuario, para poder comer. Cualquiera de los alimentos que yo engullía de mala gana, sería un tesoro para aquellos desgraciados. Me pareció indigno de mí comer, cuando mi mujer y mis hijos no tenían de qué hacerlo. Pero no había más remedio. ¡Quién sabe las consecuencias que podría tener un momento de debilidad!

Buscando algo que me distrajese, paseé la vista por todo el comedor. Ya estaba desierto. El camarero me dijo que no quedaba de tal o cual

plato; que si quería un poco de fiambre o jamón. Opté por este último. Recordaba que era un excelente alimento, de fácil asimilación.

El alma estaba deshecha, pero ¿qué podría acontecer si se derrumbaba el cuerpo?

Terminé de comer, y, temiendo el doloroso encierro de la habitación, salí a dar un paseo. Llovía mucho y, ensimismado, andaba como si mis pasos fueran encaminados a algún fin. Un chicuelo me pidió limosna. Abrí el portamonedas y le di una moneda. El mozalbete me dijo:

—Se ha debido usted equivocar, porque me ha dado un duro.

—Es lo mismo—le dije; y seguí mi camino.

Sin saber cómo, me hallé otra vez en el río, ya camino del aeródromo. El agua ya había rebosado por encima del muelle y, cercando unos montones de carbón, llegaba hasta el mismo pie del pretil que limita la Avenida. ¿Por qué no seguiría creciendo hasta cubrir toda la tierra! Y yo me imaginaba otro Diluvio universal, pero sin Arca, porque juzgaba, en mi delirio, que no había nada en este mundo digno de salvarse.

Para cansarme algo, regresé muy de prisa, y, sin encender la luz, me desnudé rápidamente y me metí en la cama.

CAPITULO XIII

El antiaéreo alcanza a dos aparatos.—Tres intentos de suministro al Santuario, y el pan que se arroja sobre las nubes.

En uno de los últimos aprovisionamientos que hice en el mes de noviembre con los "Negrillos", se pudo apreciar el fuego que nos hacían con un antiaéreo desde las proximidades del Santuario. Pocos días después, en otro servicio que hicimos con los "Negrillos", hacia primeros de diciembre, descubrimos perfectamente el intenso fuego que hacía la artillería enemiga sobre el Santuario. La artillería fué localizada, y se bombardeó, pero no así el antiaéreo, que alcanzó a uno de los "Junkers" en la parte posterior del ala izquierda, haciéndole buena mella. Al siguiente servicio, también volvió otro aparato con un gran boquete en el centro de un ala. Había aparecido otra vez el obstáculo que creíamos barrido.

Haya estaba en Salamanca. Yo le esperaba con verdadera ansiedad. El capitán Presa, buen compañero, que había ido a Sevilla a descansar, al enterarse de la apurada situación del Santuario, se ofreció a efectuar algunos aprovisionamientos; y rehuyendo volar sobre la zona en que se supo-

nía estaba instalado el antiaéreo, logramos regresar sin el más mínimo contratiempo.

Por fin, llegó Haya, hacia últimos de diciembre, con un tiempo malísimo. Fué a aterrizar, y en seguida mandó que aprovisionaran de gasolina y que dispusiéramos la carga de víveres para el Santuario. El pan, que, por su gran volumen, había de ir en sacos y no en los tubos, procurábamos que formase parte de la carga del "Douglas".

Cortés clamaba por un poco de pan, que permitiera a las madres darles algunas sopas a los niños pequeños, ya que no tenían leche en polvo ni condensada. Ante las dificultades del aprovisionamiento, sólo habíamos enviado alimentos concentrados, impropios para los niños, y aquel viaje se cargó solamente con pan.

Cuando llegó, Haya me había dicho:

—Píde el tiempo a Córdoba.

"Sierra cubierta. Visibilidad a 300 metros", me habían contestado...

En aquellas condiciones, era imposible intentar nada. La mañana transcurrió en constantes llamadas telefónicas demandando noticias del tiempo.

Por la tarde había aumentado la visibilidad, pero las nubes continuaban cubriendo completamente la Sierra. Haya no se resignaba a esperar más, y en marcha los motores, salimos. Bajamos sobre Córdoba; pero el techo de nubes que la cubría se enlazaba con las cumbres de la Sierra, y fué en vano que intentásemos adentrarnos en el valle del Guadalquivir. Regresamos a nuestra base sin haber logrado nuestro propósito. Esperábamos ansiosos la llegada de los gráficos de tiempo proba-

ble, y hacíamos cálculos sobre las posibilidades de suministro que tendríamos mañana.

Al día siguiente, el tiempo había empeorado. No nos había engañado el pronóstico anunciado, como consecuencia de una depresión en las Azores. La lluvia azotaba los cristales de las ventanas, impulsada por un fuerte viento; y aun en el claro ambiente de Tablada, desde la torre de mando no llegábamos a ver los chopos que limitaban el otro lado del aerodromo. Haya me hacía repasar los datos que tenía de los anteriores suministros; e indefectiblemente, llegábamos a la consecuencia de que tenían que estar padeciendo hambre; mucha hambre. ¡Hasta el tiempo, Señor, hasta el tiempo se había conjurado contra nosotros!

Pero había que hacer algo; ¿quién sabe si Dios se apiadaría de ellos y dejaría un resquicio que permitiera arrojarles un pedazo de pan! Con esa sola ilusión, remontó su vuelo el "Douglas" hacia el Santuario.

No pudimos llegar. Fué en vano que penetrásemos en la masa de nubes y tanteásemos a distintas alturas la posibilidad de descubrir el Santuario.

Para estar más cerca, aterrizamos en Córdoba y esperamos inútilmente toda la mañana. Teníamos esperanza de que a la tarde abrirían algo las nubes que el viento incesante no se cansaba de amontonar.

Después de comer volvimos a lanzarnos al espacio. Una hora más de vuelo, y tornamos al aerodromo sin poder cumplir la misión. Nueva espera, y otra tentativa que tampoco nos permite llevarla a feliz término. Por tercera vez los motores en

marcha, vagamos entre nubes, sin poder descubrir nada.

Haya, desde que terminó de comer, no se había bajado del aparato. Seguía sentado en su puesto cuando paraban los motores después de cada probatura. Quedaba en silencio, con los ojos cerrados, recostado sobre el asiento o apoyada la cabeza sobre las manos. Decía que esa quietud y reposo de minutos le descansaba mucho. De cuando en cuando, aproximaba la cabeza a los cristales de la carlinga para observar las cumbres de la Sierra y ver el movimiento de las nubes, volviendo a caer en su letargo.

En la cuarta tentativa, volábamos entre nubes a unos 1.500 metros de altura. El agua fluía limpia sobre los cristales de la cabina. De cuando en cuando, el viento sacudía el avión como para despertarnos; y en el monorrítmico zumbir de los motores, que abría silencio para todo otro ruido, callábamos todos. A Haya le molestaba que se hablase a su lado cuando él pilotaba el avión en el curso de una misión. Yo, como casi siempre, detrás de él y recostado en el respaldo de su asiento, miraba por la izquierda el tono monótono y grisáceo de nubes que nos envolvían constantemente y que, impasiblemente, iba cortando el ala con su superficie tersa, que, mojada, parecía bruñida. A la marcha imperturbable del motor, la caperuza del eje de la hélice parecía barrenar las nubes. Seguramente todos pensábamos lo mismo.

¡Señor, Dios Todopoderoso!, ¿no haréis posible que hoy puedan comer algo aquellos desgraciados de allá abajo?

Haya rompió el silencio diciendo:

—Vamos a llegar sobre el Santuario.

Pero nada. Las nubes continuaban envolviendo completamente el aparato.

Y añadió:

—Bajaremos cuanto sea posible.

Y en una amplia espiral, comenzó a descender. Yo veía cómo de cuando en cuando enderezaba el avión para observar el rumbo, volviendo a continuar su giro, imperturbable. El altímetro marcaba ya sólo 1.000 metros. Era tarde; seguramente no sería posible intentar un nuevo suministro. Y nuestras ilusiones se disipaban, y los rostros traslucían nuestra amargura. De pronto, Haya exclamó:

—¡Lugar Nuevo!

En efecto; en un pequeño hueco entre las nubes, habíamos visto, allá abajo, las afiladas torres de Lugar Nuevo. Haya viró rápidamente, y mandó que arrojásemos la carga. Cuando comenzamos a hacerlo, ya se había cerrado aquel providencial boquete, borrándonos la imagen de Lugar Nuevo. Estábamos otra vez entre nubes.

Terminado de tirar el último saco, me fui, como siempre, a la cabina para decírselo a Haya. Él, por toda respuesta, me contestó:

—No podemos hacer más; y mejor que volvernos a Sevilla con esta carga, es lanzarla. Porque te advierto que, a pesar de todo, tengo esperanza de que recojan algo.

Y así fué. Según pudimos comprobar después por los mensajes, recogieron un quince o veinte por ciento del pan arrojado.

CAPITULO XIV

Más arriba de las nubes.—Un día de optimismo

Haya solía estudiar bien las cosas. Lo preveía todo; así que sus viajes al Santuario eran siempre a distintas horas; y sobre todo, prefería los días nublados.

Llegaba hasta el límite que cualquiera pudiera alcanzar; pero hay que reconocer que sabía hacerlo, y que, consciente del riesgo que podía correr, lo reducía cuanto era posible.

Más de una vez, al pasar por Córdoba, cambiamos el rumbo, adentrándonos en la Sierra o en la campiña. Sobre todo, las nubes eran una excelente pantalla, que él utilizaba a maravilla.

Frecuentemente caminábamos sobre un inmenso mar de nubes, blando lecho de vellones blancos, de copos de algodón, que, a la caída de la tarde, tenían tintes rosados de nácar o irisaciones de ópalo, por entre los que, de trecho en trecho, se abría un agujero que nos dejaba ver, allá abajo, un poco de la vega del Guadalquivir con algunas casitas, o los oscuros relieves de Sierra Morena.

¡Qué pequeña y qué pobre parece así la tierra,

mirada desde la altura y a la caricia de un sol espléndido, mientras abajo reinan plenamente nubes y tinieblas! También en aquel soberbio mar se apelotonaban las masas blancas, como olas de un mar embravecido, de las que ascendían penachos deshilachados, cual si de gigantescas olas saltase la espuma. Cruzábamos sobre los desgarrones de las nubes, incluso los pasábamos, experimentando esas sensaciones de estrellamiento inminente, como si fuesen algo corpóreo que nos hubiera de detener en nuestro loco caminar. Las nubes, desgarradas, resbalaban a un lado y a otro del avión, veloces. Pareciera ser ellas las que huían arrastradas por el huracán. ¡Cómo hubiera saboreado todo aquello, si no hubiera llevado tanta amargura en el alma! Siento no haber sido pintor, para ofrecerlo al lector hoy; que el objetivo de una máquina no puede recoger aquellos tonos de luz, panoramas inmensos. Sobre todo, ¿cómo revivir la vibración del espíritu? Porque el cuerpo cabalgaba sobre un avión, pero el alma, inmensamente más alto, galopaba también sobre un sublime ideal.

Recuerdo que una de aquellas tardes, en que después de un vuelo espléndido sobre las nubes, habíamos calado encima del Santuario con una precisión matemática y arrojado los víveres con pleno éxito, volvíamos felices hacia Sevilla. Cortés había celebrado en su último mensaje la eficacia de nuestro anterior bombardeo, y el que habíamos realizado aquella tarde seguramente le había superado. Habíamos visto perfectamente caer dos bombas en la trinchera, y una de cincuenta kilos en el ángulo del parapeto unido a la cha-

vola de un puesto enemigo, hacia donde habíamos visto correr unos cuantos milicianos. Por si esto fuera poco, el Santuario estaba abastecido para unos cuantos días, después del agobio que habíamos padecido los días pasados. Todo marchaba bien, y nosotros tornábamos gozosos; casi orgullosos de ser de los pocos mortales que disfrutábamos aquel espléndido sol en día tan nublado.

Hay que decir que, entre las precauciones que tomaba Haya para dificultar nuestra visibilidad al acercarnos a Andújar, era hacer los viajes en la última hora de la tarde, para que nuestra ruta fuese en dirección al sol, lo que dificultaba que el enemigo descubriese nuestro aparato, y nos daba más facilidad para escapar en caso de un ataque de cazas. Y así, aquella tarde, al regresar en el ocaso del sol, nos daban sus rayos en la cara, de frente. Haya, habitualmente serio y callado, pero que aquella tarde sentía la alegría de todas estas pequeñas satisfacciones, dirigiéndose a mí, que iba detrás, apoyado en el respaldo de su asiento, me dijo sonriendo:

—¿Ves? Marchamos "cara al sol".

A lo que yo le respondí:

—Desde luego, ese será siempre nuestro rumbo; como nos enseña toda la "tradicción" del período más glorioso de nuestra Historia. También iban cara al sol las naves que vencieron en Lepanto.

CAPÍTULO XV

El teniente Muntadas se interesa en el suministro del Santuario.—Haya guía dos aviones al aerodromo de Córdoba.

Pocos días después, Muntadas, como Presa, nos echó una mano en el suministro del Santuario. Muntadas, la segunda vez que nos hizo el aprovisionamiento, coincidió con Haya, quien le dió algunas orientaciones; y seguramente allí apreció sus condiciones de aviador, que le hicieron reclamarlo más tarde para su escuadrilla de vuelo nocturno, que tan importante papel desempeñó en el suministro del Santuario en su última etapa.

Hacia unos días que habíamos comprobado la aparición de otro antiaéreo en el Santuario de la Virgen de la Cabeza. Cuando hicimos el primer viaje con los dos aparatos, el de Muntadas y el de Haya, nos tiraron bastante. Iba en el "Junkers" de Muntadas, porque Haya quería que yo, que tan bien conocía aquello, fuese con el piloto que hubiera hecho menos servicios. Haya rompía la marcha, y detrás Muntadas conmigo. El antiaéreo nos bombardeó bastante.

Cuando regresamos, hablamos con Haya, quien

nos dijo que retrasáramos un poco el segundo viaje, hasta que él volviera. Hizo otro suministro, provisto, como solía, de unas cuantas bombas, y séase porque hubiera desmontado el antiaéreo, o porque éste, ante la inminencia del riesgo, no se atreviera a descubrirse, lo cierto y verdad es que, cuando hicimos otro viaje, el antiaéreo no tiró.

Haya nos dijo que las bombas le habían caído cerca, pero que no había podido precisar el resultado del bombardeo.

Al día siguiente, el aparato de Muntadas, con el de Haya, salieron de Sevilla por la mañana. Intentábamos hacer varios suministros, pero, a medida que nos aproximábamos a Córdoba, las nubes iban bajando y la niebla se alzaba sobre el Guadalquivir, impidiendo ver la tierra. Yo afirmaba que debíamos de estar muy cerca de Córdoba. Muntadas dudaba, hasta que, en la ruta que tantas veces había recorrido, pude apreciar, por un pequeño claro, algo de las Ermitas de Córdoba; de las "casitas blancas sobre las lomas"; el monumento del Sagrado Corazón de Jesús, que una noche—lo hemos relatado ya—fué faro y guía de Haya, y ahora me indicaba nuestra situación, y la cruz cimera que cantó Grilo en aquellos versos tan populares:

Muy alta está la cruz,
la cruz muy alta;
para llegar al cielo
¡cuán poco falta!

Ahora, lo difícil era buscar el aerodromo. Aproximarnos a la Sierra sin ver nada, presentaba gran-

des dificultades. Tres veces intentamos calar, y descubrimos la claridad de las casas de Córdoba. Otra vez nos aproximamos al suelo un poco más abajo, y llegamos a ver el aerodromo; pero la niebla volvía a cerrarse otra vez. Perdimos de vista la tierra, sin que Muntadas se atreviese a bajar decididamente, en esa indeterminación, y sobre un aerodromo que resultaba muy pequeño. De pronto, de entre las nubes vimos surgir un avión. Era el "Douglas" de Haya. Pensamos que fuera a intentar un aprovisionamiento; pero al ver que se dirigía hacia nosotros, supusimos de lo que se trataba. Venía a guiarnos al campo; y, en efecto, después de hacernos una señal, se puso delante, y nos llevó hasta el aerodromo, donde aterrizamos.

En la última vuelta que dimos sobre Córdoba, habíamos visto otro avión que venía de Sevilla y que, sin duda, ante las dificultades del tiempo pretendía también aterrizar en Córdoba. Habíamos bajado del avión y volvimos a sentir sobre nuestras cabezas el runruneo de los motores, que se aproximaban y se alejaban. Era seguro que no encontraba el campo. Entonces Haya volvió a lanzarse al aire, y, análogamente a como hizo con nosotros, lo condujo al aerodromo. Para Haya, la niebla era un obstáculo muy relativo.

CAPÍTULO XVI

Bombardeo de las defensas de Porcuna

Realizamos aquella tarde dos suministros desde Córdoba; y estábamos dispuestos para hacer el viaje de regreso, cuando se enteró Haya de que nuestras fuerzas, en las puertas de Porcuna, habían encontrado gran resistencia, que convenía reducir con un intenso bombardeo.

Haya no vaciló, y en su deseo de realizar el máximo esfuerzo, mandó que cargaran el avión con bombas. Hay que tener en cuenta las dificultades que suponía un bombardeo en el "Douglas", en donde habían de tirarse todas a brazo.

Poco después estábamos en el aire, camino de Porcuna. Al divisar el pueblo, una escuadrilla de "Junkers" estaba bombardeando. Esperamos un poco, y comenzamos a bombardear los emplazamientos de artillería y unos nidos de ametralladoras que él descubrió en seguida, enlazados con unas trincheras que se abrían delante de unos molinos próximos. Bajo la armazón metálica del avión, escuchamos los golpes, un poco desgarrados, como una granizada, de algunas ráfagas de ametralladora.

Volvíamos a Córdoba. Cargamos en seguida con bombas de 50 kilos—no había entonces disponibles otras—y marchamos nuevamente a Porcuna.

Una tras otra, fueron lanzadas todas las bombas. Una de ellas cayó en el centro de una trinchera, y tiró al aire, como peleles, restos de aquellos desgraciados. Observamos cómo corrían, desde la misma trinchera, a cubrirse en la sombra de las tapias de un molino, que otra bomba alcanzó en la misma esquina, y vimos vibrar toda la casa, como si estuviese pintada en un lienzo que agitase el aire. Las fuerzas rojas iniciaban ya la retirada. Por la carretera que va hacia Torredonjimeno, los camiones huían despavoridos, rodando muchas veces los que iban sobre ellos por los efectos de las bombas que caían sobre la carretera, o el miedo que les produjeran sus explosiones próximas.

Para realizar esta empresa con el escaso personal que teníamos para los suministros, había que transportar y arrojar las bombas con toda la tripulación. Sobre todo el segundo bombardeo, con bombas de 50 kilos, exigía un esfuerzo terrible; cada una de ellas tenía que ser conducida entre dos, desde la parte delantera, en donde solía ir la mayor parte de la carga, al final del cuerpo del aparato, en donde se hallaba el hueco de la puerta.

Esto, que parece cosa fácil, y desde luego lo es en el suelo, en el avión significaba un gran esfuerzo, no por la altura a que volábamos—apenas 500 metros sobre el pueblo—, sino por la necesidad de conservar el equilibrio en los frecuentes vaivenes y giros del avión, y tener que soportar sobre las piernas y tronco las oscilaciones de altura del

avión, que se traducían en sacudidas del peso que conducíamos; y lo peor de todo esto, lo más agotante, es la prisa: la premura con que había que disponer cada bomba para que estuviese lista a la siguiente pasada.

La rampa de aluminio de la puerta, que nos servía de tobogán para arrojar los sacos, entonces la utilizábamos para las bombas pesadas, que sostenían entre dos, agachados, y manteniendo la espoleta fuera del avión, hasta que llegaba la señal de lanzamiento.

Regresamos ya directamente a Sevilla. Se habían hecho cuatro servicios. Yo sentía cierta indignación de hallarme tan cansado; pero al salir de la cabina después de comentar brevemente con Haya y el Comandante Vives, que nos acompañaba, las incidencias del bombardeo, encontré al resto de la tripulación sentada en los sillones que llevaba el "Douglas", que habían retrepado todo lo posible para reparar su fatiga. Estábamos todos agotados. Llegamos a Sevilla. Ya era de noche. Divisamos la masa oscura del Parque de María Luisa, limitada por las avenidas, destacándose debilmente con su luz azulada. A nuestra derecha, la plaza de San Fernando, iluminada, despedía una cascada de luz brillante. Percibíamos perfectamente las oscilaciones de aquella fuente luminosa de enfrente del Ayuntamiento, de la que parecía manar a borbotones todo el torrente de luz que, como una aurora boreal, habíamos visto en lontananza sobre Sevilla, y que ahora, en policromo conjunto, invadía las calles próximas. El perfil esbelto y firme de la catedral se destacaba solitario

y austero sobre las luminarias, en tanto que, como los mosquitos, la gente se apiñaba en torno de aquella algarabía de luces, chillona y llamativa. Cruzamos el río. El agua mansa del Guadalquivir reflejaba las luces del muelle y de los puentes. El aerofaro, que habíamos divisado poco después de cruzar Córdoba, nos lanzaba sus ráfagas acompañadas, y, en el aerodromo, distinguimos la línea central de farolillos, dividida en dos partes iguales por el faro que nos indicaba la zona de aterrizaje.

CAPITULO XVII

Haya se dedica completamente al suministro del Santuario.—Un avión dispuesto para el suministro.

El suministro del Santuario sufría una de aquellas difíciles crisis inevitables. Yo había hablado con Haya telefónicamente, y, después, había ido a Salamanca en demanda de medios para asegurar el suministro. Haya comprendió que se hacía preciso resolver el problema de un modo definitivo, y a los pocos días vino a Sevilla, en donde los legionarios le habían ofrecido un avión para que lo tripulase él, y pensaba dedicarlo únicamente al suministro del Santuario de la Virgen de la Cabeza. Y así fué. Después de vencer no pocas dificultades, logró el "Savoia" que, dedicado a este servicio, aseguraría más firmemente el suministro del Santuario. Pero era urgente efectuar un suministro. Aquellos desgraciados del Santuario otra vez padecían el acicate del hambre. El avión no tenía todavía asignada tripulación, ni aun siquiera mecánico. Además, estaba bastante apurado de vuelo y precisaba repasar sus motores y aun cierta reparación en el plano de cola. Todo ello requería varios días, y no sabíamos si los sitiados del Santuario podrían soportarlos.

El tiempo, poco favorable, mostraba cierta tendencia a empeorar, y a nosotros nos interesaba también anticipar algunos suministros que previesen esta eventualidad e hicieran posible la busca de la tripulación y que se efectuasen las reparaciones necesarias. Haya no lo dudó. Buscó un segundo mecánico, que no tenía la menor idea de los motores del "Savoia". Y preguntándome si yo conocía las ametralladoras y el mecanismo de lanzamiento, a lo que yo me había dedicado intensamente durante los pasados días previendo esta posibilidad, nos lanzamos al aire.

La cerrazón del cielo nos hizo subir con la pretensión de atravesar la capa de nubes, que, a los 2.000 metros, continuaba. Volvimos a descender y, a poco más de 50 metros del suelo, pasamos Córdoba. A nuestra derecha se había formado una tormenta, y el agua caía con gran ímpetu. Haya había desviado su ruta hacia la izquierda, pero al subir para volar sobre la Sierra, nuevamente nos habíamos encontrado con la capa infranqueable de nubes. Así volamos algunos minutos, pretendiendo rebasar la tormenta que nos alcanzaba. La oscuridad se hizo más completa. Estábamos ya calando nubarrones negros, y entre ellos, el avión caía bruscamente y era sacudido por un viento fuerte. En el seno de las nubes, a nuestra derecha, los relámpagos se sucedían con frecuencia. La culebrilla de fuego del rayo parecía tener menos importancia vista así, casi al lado. En la oscuridad de nuestro camino, los truenos hacían vibrar el aparato y ponían un redoble de colosal tambor al zumbar rítmico de nuestros motores. El hori-

zonte continuaba completamente cubierto. Una vez pasada la tormenta, allá, hacia el valle, se veían las ráfagas de la lluvia y se distinguía más claridad. Haya miraba constantemente el motor izquierdo, y tanteaba una y otra vez la manivela de gases. No lograba apenas que alcanzara los 200 kilómetros por hora. Yo puse atención y vi que, en efecto, el motor izquierdo tenía cierta pereza para responder al avance. A poco, noté que rateaba algunas veces. Haya miraba el motor de cuando en cuando, y le había dicho al mecánico que prestase atención. Ya estábamos en el valle y volábamos a unos 300 metros sobre Montoro, que aún no era nuestro. Acariciábamos ya la esperanza de poder llegar al Santuario, pero el motor izquierdo cada vez rateaba más. El plano de cola, en unas sacudidas absurdas, llegaba hasta a hacer vibrar todo el aparato. El valle, a medida que remontábamos el Guadalquivir, se cerraba más. De pronto, Haya se volvió a mí, que iba recostado en el respaldo de su asiento, y bruscamente me dijo:

—¿Tú crees que se puede volar así?

A lo que respondí:

—No, desde luego que no. Sé perfectamente que tú sólo eres capaz de aventurarte a hacerlo en estas condiciones.

—No, no es eso—contestó; y guardó silencio.

Arreciaba el viento. Las nubes continuaban, en apretado haz, tapándonos completamente la Sierra. La escasa claridad del valle, que nos hizo emprender esta ruta, había desaparecido. Todo era un inmenso montón de nubes, que, agarradas

a las cumbres, no nos permitían calar para ver el Santuario.

Haya se volvió otra vez a mí, y me dijo:

—¿Lo ves? Es imposible, completamente imposible.

—Desde luego—le repuse—. Lo verdaderamente maravilloso es que hayas llegado hasta aquí.

Y volvimos. El motor izquierdo iba tan mal, que pensó aterrizar en Córdoba, pero el aerodromo no estaba fácilmente franqueable, y antes de comenzar a dar vueltas a ciegas, y con un motor en estas condiciones, prefirió continuar hasta Sevilla.

CAPITULO XVIII

Se organiza la tripulación del "Savoia".—Bazán, segundo de Haya.—Un aprovisionamiento difícil.

Al día siguiente, el tiempo nos permitió hacer algunos suministros, y Haya hubo de marcharse nuevamente, en tanto que en Sevilla intentábamos constituir la tripulación del "Savoia", especialmente un mecánico que tuviese práctica en motor "Savoia".

A los pocos días Haya volvió, y trajo como segundo piloto a Bazán. Yo ya le conocía. Cuando hice el primer viaje a Salamanca, lo vi en el Cuartel General. Había escuchado con atención y cariño la larga historia de los sitiados en el Santuario, y yo había comprendido desde el primer momento que el Santuario tenía en él una ayuda eficaz.

Me alegré mucho de verle dedicado a tal empresa, porque sabía, y no me equivoqué, que, generoso caballero del ideal, pondría en ella toda su alma, como así aconteció.

Empezaron a regularizarse los suministros. Con Haya y Bazán, hicimos unos cuantos viajes. Haya ejercía sobre él una acción de maestro, constante.

Yo le escuchaba siempre, y pude apreciar, por

la meticulosidad de los detalles prácticos que apuntaba y el pleno conocimiento de todos los aparatos orientadores y para el vuelo ciego, la gran profundidad con que había penetrado en esta materia.

Después Haya me explicó que, del aparato que para este fin tenía patentado, llamado "Integral Haya" para vuelos sin visibilidad, habían hecho algunas compras interesantes en el extranjero. Todos sus derechos los había cedido al Estado, y según somero cálculo que me hizo, las ventas efectuadas, deduciendo el precio de coste, habían producido más de 23.000 pesetas.

Bazán debía experimentarse bien en todos los detalles y particularidades del suministro del Santuario, para sustituir circunstancialmente a Haya, en el caso de que éste hubiese de ausentarse con otra misión.

Y en efecto, a los pocos días hubo de efectuar el suministro solo. Pero Haya, que había comprendido que él no podía dedicarse exclusivamente al suministro del Santuario, cuando apareció en Sevilla, llevaba a Marchenco, competentísimo y heroico piloto, que, con Bazán, continuaron el suministro del Santuario.

Marchenco y Bazán hicieron bastantes servicios, hasta que Marchenco, gran piloto, especializado en vuelos sin visibilidad, fué necesario para misiones especiales, y entonces vino Prada, como segundo de Bazán, continuando ambos el suministro del Santuario. Pero éste se hacía más difícilmente, puesto que ninguno de los dos estaba especializado en vuelos ciegos, lo que no obsta

para que, cierto día en que el aguijón del hambre había llegado a hacerse sentir en el Santuario, y el tiempo no abonanzó, se intentase el suministro.

Cuando llegamos a Montoro, el valle del Guadalquivir estaba completamente cerrado por nubes. A la izquierda, hacia la Sierra, se veía alguna más claridad. Seguimos, pues, esta dirección: pero a los pocos momentos el techo de nubes bajaba casi a cien metros sobre las cumbres de la Sierra.

Prada, muy sensatamente, apuntó que en aquellas condiciones, no se debía de intentar el suministro. Un aparato tan pesado como el nuestro, y a plena carga, era una locura internarlo así en la Sierra, y con aquel viento arrachado corría grave riesgo de ser estrellado contra cualquiera de las cumbres. Bazán, entonces, se volvió para preguntarme:

—¿Tú crees que tienen tanta necesidad de víveres en el Santuario?

—Desde luego—afirmé rotundamente—. Hace ya días que están pasando hambre.

Entonces Bazán respondió:

—Pues hemos de intentar llegar al Santuario, aunque nos quedemos allí.

Y, valientemente, rectificó el rumbo y nos metimos en la Sierra.

Rasando las cumbres, y sacudidos por el vendaval, nos aproximamos al Santuario. Tan bajos íbamos, que no tuvimos necesidad de descender sobre él para arrojar la carga. Dios quiso que los víveres cayesen también felizmente. Y tornamos a Sevilla muy alegres. Aquel día tenían ya qué comer en el Santuario.

CAPÍTULO XIX

La protección de la escuadrilla Morato.—Sufrimos el primer ataque de cazas.

Mientras García Morato se hallaba en Córdoba, estuvo, en cierto modo, garantido el riesgo de un ataque de cazas. Aun después de haber efectuado otros servicios, siempre se prestó voluntariamente a protegernos con algunos aparatos. Casi siempre venía él con aquel buen muchacho, muerto gloriosamente, Narciso Bermúdez de Castro, espíritu valeroso y corazón sano, y aun cuando se fué a Sevilla—en período de reorganización y descanso—, más de una vez entré en su cuarto a despertarle para que nos protegiese un suministro con los elementos más dispares. No olvido que, al ocasionarle esta molestia, yo me excusaba, y él me dijo por toda respuesta:

—Tratándose del Santuario de la Virgen de la Cabeza, me llamas a cualquier hora del día o de la noche; incluso si es menester no dormir, no se duerme.

También recuerdo el entusiasmo con que cooperó el Capitán X..., jefe de la escuadrilla de "Heinkel" en que estaba el Teniente Guerrero. In-

cluso aquella argucia que tramábamos de hacerles creer a los rojos que llevábamos cazas, haciéndonos acompañar hasta cerca del Santuario por unos "Romeos".

Pero Morato, con todos los suyos, hubo de emprender la marcha hacia el Norte, donde llevó a cabo una de sus mejores hazañas.

Bazán y Prada continuaron haciendo el servicio sin protección; mas, llevados de su corazón generoso, aceptaban este nuevo riesgo, tomando las únicas precauciones que estaban en sus manos: variar las horas del suministro, y coincidir con la ruta del Sol.

Volábamos casi diariamente sobre el Santuario. Hasta que un día los vaticinios de algunos compañeros se cumplieron.

Fué en los primeros días de marzo. Por la mañana había algunas nubecillas, pero al despegar aquella tarde, ya se habían disipado, y lucía ese sol espléndido de Andalucía en un cielo tan claro y diáfano, que se perdía la vista en su extensión inmensa.

Como todos los días, al llegar a Montoro se alzó la torrecilla superior, y se hicieron descender la posterior y la barquilla del observador. Yo ocupé la torreta superior; y como, en nuestro deseo de llevar la mayor cantidad de víveres, iba muy reducida la tripulación, debía también arrojar los víveres. Mientras Jarén, nuestro mecánico, bueno y valeroso como pocos, subía a la torreta anterior, yo había bajado la barquilla del observador, fijado el torno y repasado la manivela de lanzamiento. Efectuado esto, subí a la torreta.

A medida que remontábamos el vuelo, parecía como si aumentase la diafanidad de la atmósfera. Claramente, a lo lejos, vimos Marmolejo. Su silueta inconfundible, con la torre alzada, en el centro. Más lejos, abriéndose generoso el valle, dejaba ver algunos trozos del río. Allá, entre unos campos verdes, que contrastaban con el tono oscuro de los árboles, estaba Andújar. Yo oteaba el horizonte. Sabía perfectamente el emplazamiento del campo de aviación, y no conseguía ver en él ningún avión. Ya estaba el Santuario a la vista. Rápidamente bajé; coloqué el cojín sobre la rejilla protectora de los cristales inferiores para poderme arrodillar encima y hacer más fuerza, y quité los fiadores, que enganché arriba para que no pudieran estorbar. Volábamos sobre Lugar Nuevo. El Santuario quedaba un poco a nuestra derecha. Al llegar a la primera casa, hice girar la manivela, a la que di dos vueltas sin resistencia. Por la soltura con que giró, comprendí que se había desprendido bien toda la carga. De prisa, di una ojeada para comprobarlo, y ascendí a la torreta. Hice bascular hacia un costado las empuñaduras de las dos ametralladoras, y dócilmente giró la barquilla, hasta permitirme enfilarse otra vez el campo de aviación de Andújar. Pero, más acá, venía hacia nosotros un avión, y detrás otro. Desde la barquilla, alcancé con el pie a Jarén, a quien le dije:

—¡Cazas!

Este fué a avisar a Bazán, que ya los había visto, y a toda la marcha que permitía nuestro viejo cacharro, emprendimos el regreso.

La silueta minúscula de los aviones fué agrandándose. Los puntitos oscilantes que descubrimos en los primeros momentos, tomaron forma. Ambos iban en pos de nosotros, y el de la derecha, en nuestra misma línea, detrás de nosotros y más alto. El otro iba un poco más a la izquierda, y algo retrasado de su compañero. Bazán nos dijo después, que otro cruzó por delante, que yo, fijo en los dos de atrás, no había visto. Todo el viejo artificio de nuestro avión vibraba alocado, y Bazán, picando algo, se obstinaba en ganar velocidad a costa de perder altura, que en aquellos momentos bien poco la habíamos menester, por cuanto, bajando, disminuía el riesgo del ataque por bajo, no dejando más posibilidad que el superior.

Yo llevaba perfectamente enfilado el avión que caminaba detrás de nosotros y más alto; con todo detalle, me fijaba en las posibilidades de tiro, procurando que éste fuera eficaz. De pronto, avanzó rápidamente enfilando la cola de nuestro avión. Indudablemente, su velocidad era mucho mayor que la nuestra, por cuanto en muy pocos segundos ganó la distancia que nos separaba. Le vi agrandarse hasta poder distinguir claramente su motor, de tipo "radial", entre los dos planos; y entonces, considerando que nos convenía anticipar el tiro y que había entrado en zona eficaz de fuego, afiné la puntería al eje del motor y, apretando los dos pulsadores, lancé una doble ráfaga, que fué contestada tímidamente por el avión, que picó hacia un costado y retrasó su marcha. Mientras, el otro inició a su vez un ataque desde más lejos,

que el fuego de nuestras ametralladoras hizo quedarse muy largo. A la torreta inferior debía serle imposible tirar, porque los aviones enemigos iban mas altos que nosotros, pero Jarén, con un schneider, hacía fuego también por la ventana del costado izquierdo. El primero que había atacado fué ganando altura y quedándose retrasado, en tanto que el otro se obstinaba en un ataque de cola; hasta que, habiéndose retirado su compañero, se marchó detrás de él.

Días después se tuvo confidencia en Córdoba de que uno de estos pilotos había sido herido en la parte izquierda y superior del pecho, y que al aterrizar había capotado el aparato. A los dos o tres días, la prensa local roja publicaba su defunción. El nombre, que algunos compañeros me dieron, procuré olvidarlo.

CAPITULO XX

Orden, trabajo y disciplina.—Falta un paracaídas

Haya le daba gran importancia a la determinación de misiones concretas para cada uno. Ya sabíamos cada cual la nuestra, y ni una voz, ni un grito, ni una explosión de mal humor; nada turbaba la marcha imperturbable del servicio que cada cual teníamos asignado. Automáticamente, se hacía cada cosa en su punto y momento oportunos.

La carga del avión requería también ciertas precauciones. Tenía que disponerse adecuadamente según el peso, para evitar que pudiera quedarse atascada y no cayese toda; o que la fuerte corriente de aire que se producía al abrirse las compuertas, arrastrase la parte ligera al interior del avión. Porque hay que decir que el primitivo procedimiento que empleábamos de introducir los víveres en tubos, de dimensiones aproximadas a las bombas, que la capacidad del avión permitía—que, colgados de un asa, caían, como éstas, al soltar los ganchos mandados por el mecanismo de lanzamiento—había sido modificado por Haya. Propuso la construcción de unas compuertas ligeras, que permitían cargar toda la superficie dis-

ponible en el espacio destinado para las bombas en el interior del avión y que, al soltar los ganchos, a donde iban sujetos con cables, giraban, dejando caer la carga. No quiero detenerme en la descripción de estas particularidades y detalles, limitándome a consignar el hecho, lo que prueba hasta qué punto llevaba su estímulo para cuantas empresas acometía, y el detalle con que eran estudiadas.

Cuando se empezó el suministro con el "Savoia", se preocupó de que todo el mundo llevara su paracaídas. Cierta día, no sé por qué circunstancia, pero es el caso que faltaba uno; y al llegar a Córdoba yo iba sin él. Jarén vió que no lo llevaba y me lo recordó. Haya, a quien no agradaba que se hablase en determinados momentos, preguntó lo que ocurría, y al enterarse de que faltaba un paracaídas, no obstante mi obstinación en no aceptarlo, se quitó el suyo y pretendió que yo me lo pusiera.

—;Que te pongas el paracaídas—insistía—. Y no sabiendo ya cómo obligarme, me dijo en tono amenazador: —Si no te pones el paracaídas, me vuelvo ahora mismo y no hago el suministro.

Yo comprendí perfectamente que, para aquel generoso corazón, el hecho de disminuirle su riesgo con relación al de otro, aunque sólo fuese en la insignificante proporción que representa la garantía de un paracaídas, era una mortificación en su amor propio, y, tomándolo de sus manos, lo colgué del hombro como si hubiese sido una escopeta.

También a mí me daba vergüenza aceptarlo; y sobre todo, me indignaba el hecho de restar en mi beneficio seguridad a una vida que valía infinitamente más que la mía.

TERCERA PARTE /

CAPÍTULO XXI

Cuando se tomó Málaga, Haya va a buscar a su familia,
que se la han llevado los rejos

Creo que hemos dicho en otro capítulo, que Haya tenía su mujer y dos hijos en Málaga: dos gemelos que habían nacido recientemente. Su esposa, sabía que estaba detenida; y puede suponerse cuál sería la ansiedad de este hombre cuando nuestro Ejército salvador se aproximaba a Málaga.

Haya continuaba su labor de aprovisionamiento del Santuario de la Virgen de la Cabeza, sin la más pequeña tibieza ni vacilación. Diariamente recibía detalles de la aproximación de nuestras fuerzas, y él esperaba siempre imperturbable. Algunos compañeros habían quedado en avisarle en momento oportuno la toma de Málaga.

Una buena tarde se recibieron noticias. Estábamos preparados para hacer el suministro. Él no hizo sino anticiparlo algo; y cuando regresamos, cogió una avioneta y se fué a Málaga.

Al día siguiente fué reconocido el plano estabilizador de cola del avión, que, arreglado hacía algún tiempo, producía una considerable vibración en marcha. El maestro legionario apreció que, en

aquellas condiciones, no debía volar. Jarén, prudentemente, me había insinuado que el motor llevaba más de 100 horas de vuelo; pero el suministro era muy preciso, y yo sentía la honda preocupación de que aquel día no iba a poder realizarse. En vista de esta situación, no había podido cargarse el aparato. Yo, desanimado, esperaba en el aerodromo solamente la mano de la Providencia.

No hay que decir que había preguntado, con el interés que me merecía cuanto a Haya se refiriese, si había encontrado a los suyos en Málaga. Me habían dicho que no; y yo sentía hondamente la amargura que tenía que pesar sobre él en aquellos momentos. Respetaba su dolor, y por nada del mundo me hubiese atrevido a turbarlo con una nueva petición de suministro.

Callé, pues, y esperé, como tantas otras veces, en aquel aerodromo de Tablada, tan hermoso. Blancos edificios, amplias avenidas orladas de rosales en flor, cuadros de naranjos, bancos y fuentes cubiertas de azulejos. Palacio encantado y mansión de hadas parecía, y, sin embargo, ¡qué amargo me era! Acaso por no volver a él, renuncié a seguir allí, a pesar del afecto que guardo a muchos compañeros.

Desde la torre de mando vi llegar un avión; pregunté, y Medina me dijo:

—Debe de ser Haya, que regresa.

Y salimos a recibirle.

Nos estrechamos las manos, sin que yo quisiera decirle nada. Pero él, sobreponiéndose a todas las preocupaciones, me preguntó:

—¿Qué pasa con el avión?, ¿está cargado ya?

—No—le dije—, porque dicen que tiene demasiado huelgo en la cola, y no debe volar.

—Bueno—me dijo—; ya se arreglará cuando pueda ser. Cargarlo en seguida, que nos vamos.

Aquel hombre, que había salido para Málaga con la enorme esperanza de hallar allí a su mujer y a sus hijos, volvía con el alma deshecha. A su mujer se la habían llevado los rojos en rehenes, y otro de los hijos lo tenía gravemente enfermo, según me dijo después. Terrible era la amargura que traslucía su rostro; pero, sobre todo su dolor, sentía el concepto del deber y los sufrimientos de los sitiados del Santuario.

Media hora después emprendíamos el vuelo.

A poco de salir de Sevilla, soltó los mandos del avión, y le dijo a Bazán:

—Llévalo tú ahora un poco.

Se retrepó y cerró los ojos, quedando adormilado. Al acercarnos a Córdoba se espabiló un poco, miró hacia abajo para ver dónde nos hallábamos y volvió a quedar unos momentos en sopor. Nos acercábamos al Santuario; mas, antes de queuviéramos que avisarle, se incorporó, y al divisar a Montoro, tomó los mandos.

Poco después distinguimos en el horizonte la mancha blancuzca del Santuario, con otras dos más pequeñas por bajo, las casas de las cofradías, particularidad que nos servía para reconocerle desde muy lejos.

CAPÍTULO XXII

Haya tiene a su hijo grave.—Cuarenta y ocho horas sin dormir, y ocho servicios.—Austeridad y sacrificio.

Ya hemos dicho que, al regresar Haya de Málaga, había dejado enfermo uno de sus hijos. Apenas llevaría un par de días en Sevilla, cuando hubo de ir a verlo, por haberse agravado considerablemente. Comprendiendo la imposibilidad de suspender entonces el avituallamiento del Santuario, hizo el viaje de noche y después de haber realizado cuatro aprovisionamientos en aquella jornada.

Al día siguiente apareció en Tablada a media mañana y efectuó un viaje de suministro al Santuario en seguida, y otros dos por la tarde: pero como tampoco se resignaba a dejar de hacer un turno en su escuadrilla, fué a una misión de bombardeo con B..., quien después me contó que volvía tan fatigado, que daba cabezadas a cada momento.

Al regresar, un nuevo aviso de agravación de la dolencia de su hijo le hizo emprender el viaje para Málaga aquella madrugada.

Austero en todo, sobrio, ni fumaba ni bebía, sistemáticamente, y la mayoría de las noches no ce-

naba; hacía una vida verdaderamente ascética, a la que tampoco faltaba una acendrada fe religiosa.

Guardaba casi siempre silencio; ni censuras ni lamentaciones brotaban de sus labios, y, hombre de intensa vida interior, no dejaba traslucir nada de cuanto dentro de él acontecía. Era menester estar muy cerca y conocerle bien, para averiguarlo. Yo lo sabía perfectamente. Buscaba la fatiga y el peligro como únicos paliativos de su dolor. La fatiga entorpece los sentidos, dificulta la reflexión y aletarga la memoria; la muerte no traía la temible guadaña y la faz cadavérica, sino que aparecía con amplia túnica de vestal, rostro sereno y una palma en la mano, brindando sosiego y paz; en una palabra, liberación de todas las amarguras.

Algunas veces rompía su vida habitual haciendo pequeñas concesiones, con el exclusivo objeto de obsequiar o atender al amigo. Recuerdo una vez, que nos ofrecieron una copa de jerez y yo la había rehusado. Él, instintivamente, iba a rechazarla también, cuando, al fijarse en mi aire de desesperación y de tristeza, debió de suponer que me vendría bien una copa de jerez, y dirigiéndose a mí, me dijo:

—Vamos a beberla.

Otro día, recuerdo que, al pasar por una confitería, interrumpió mi queja dura y agria, diciéndome:

Te invito a tomar un dulce.

Y no tuve más remedio que aceptarlo.

Rodando hacia Sevilla, nos decía a Fernando Medina y a mí:

—Yo, con mi sueldo, tengo bastante para vivir, y no necesito más. Lo único que ansío es mando. Mandar, sí; cuanto más, mejor; es decir, hasta el límite que alcancen mis fuerzas.

Se indignaba, otro día, contra los antiguos modos, y exclamaba:

—¡Que se mueran los viejos!

Después guardó silencio. Sin duda, pensó que, en la guerra, los que mueren son jóvenes.

CAPÍTULO XXIII

Otros dos ataques de cazas.—Los rojos dan por derribado nuestro avión.

Después del ataque de cazas, el suministro del Santuario volvió a sufrir una intensa crisis. Aprovechando ocasiones propicias, algunos buenos compañeros se prestaron a realizar servicios. Salíamos en las últimas horas de la tarde, para llegar al Santuario a punto de oscurecer.

No obstante esta precaución, salieron una tarde en nuestro avión de aprovisionamiento, Marchenco con Bazán; y yo quedé con un piloto para realizar otro servicio de aprovisionamiento a continuación.

El "Savoia" había salido con bastante anticipación a nosotros. Cuando pasamos por Montoro, lo vimos cruzar rápidamente a nuestro costado izquierdo, y algo desviado de su rumbo normal. Nos pareció que nos hacía señas, que no entendimos, porque nos separaba bastante distancia, y estaba declinando el día.

Llegamos al Santuario poco antes de oscurecer. A nosotros nos correspondía hacer aquel día el suministro de Lugar Nuevo. Y, en efecto, en un

verdadero alarde de pericia, nuestro piloto "cortó motor", y se metió decididamente en el valle, descendiendo tanto, que no parecía sino que íbamos a aterrizar en Lugar Nuevo. Baste decir que algunas de las posiciones que rodeaban al Santuario, nos tiraban por encima. Pero, de pronto, a los impactos que nos hacían las ametralladoras de tierra, hubimos de añadir las granizadas de unas ráfagas que nos vinieron de más arriba. Como chinas lanzadas sobre las cubiertas de chapa de zinc, sonaban las balas en la superficie metálica del avión. La radio, alcanzada por dos balazos, saltó hecha pedazos.

—¡Cazas, cazas!—vino a decirme el mecánico cuando yo estaba en el importante y especial menester de arrojar los víveres por la puerta del avión.

Hay que decir que aquel "Junkers" no estaba dispuesto como nuestro "Savoia" para el lanzamiento de víveres, y, análogamente a como lo hacíamos en el "Douglas", precisaba arrojar su suplemento de carga por el hueco de la puerta, que previsoriamente habíamos quitado. Esta labor exigía cierta costumbre, y cuando no estaba el bueno de Guil, que la hacía a maravilla, la realizaba yo personalmente. La improvisación de estos servicios no permitía la instalación del dispositivo de lanzamiento de que hacíamos uso en el "Douglas". No disponía, por consiguiente, de rampa, y holgaba la cuerda de sostén. Al aproximarnos al lugar donde iban a ser arrojados los víveres, establecía una especie de parapeto con los sacos terreros que contenían los alimentos—era lo más adecuado pa-

ra manejarlos en el interior del avión—que me iban aproximando, y en el momento de dar la señal, cogido por ambos lados a los pasamanos de la puerta, empujaba violentamente con el cuerpo a los sacos, y completaba con los pies y la mano izquierda el lanzamiento de los sacos que quedaban en los bordes de la puerta. En seguida comenzaba a formar el segundo parapeto con los sacos que rápidamente habían de traerme, y se volvía a repetir lo mismo en la otra pasada.

La alarma de los cazas surgió en los preciosos instantes en que yo ultimaba el segundo parapeto lanzable. Detrás de él, me afianzaba con la mano derecha al pasamanos, en tanto que con el cuerpo y el brazo izquierdo intentaba sostenerlo para que no cayese abajo o se derrumbase en el interior del avión, en el violento giro y vaivenes que habían seguido a la alarma de los cazas. Como el parapeto no podía cubrir la puerta hasta arriba, yo veía por encima la silueta de los cazas en sus evoluciones.

El ametrallador de la torreta superior, con una perfección de tiro insuperable, hacía estrellar los dardos luminosos de las trazadoras sobre la cabezota chata de los aviones enemigos. Parecía como si, al darles en la cara, dudasen de seguir adelante, porque disminuían su marcha y procuraban zafarse hacia uno u otro lado. Sus ráfagas daban una sensación de fuegos artificiales. El tiro del ametrallador no cabía mejorarlo. El piloto también hacía cuanto estaba en su mano. Yo, pues, no tenía más que llenar plenamente mi misión; y lanzando abajo unos cuantos sacos para poder aso-

marme bien, esperaba sólo el momento oportuno para poder arrojarles el resto de la carga. Pasábamos un poco descentrados, pero de todos modos la carga podría ser recogida, y empujé los sacos. Creo recordar que fué hacia el pequeño campo de aviación de Lugar Nuevo, en donde debió caer.

Nuestro avión, volando muy bajo por lo hondo del valle, salió el Guadalquivir, y, metido en la misma caja del río, emprendió el regreso. Marmolejo quedó mucho más alto que nosotros. Un poco más abajo, rasando la cumbre de los olivos, entramos en nuestra zona.

Fuí a la cabina para ver si habían herido a alguno. Felizmente, todos estábamos ilesos. Los motores y mandos del avión marchaban bien; únicamente el timón de dirección padecía cierta limitación de giro en un sentido, que el piloto no le dió ninguna importancia.

Cuando regresamos, Marchenco y Bazán nos estaban esperando. Ellos también habían sufrido otro ataque. Nuestro pobre "Savoia" estaba acribillado a balazos; sobre todo, en la cola; pero, felizmente, también se habían librado.

Los rojos señalaron en el parte de aquella noche la pérdida del avión que efectuaba el suministro al Santuario de la Virgen de la Cabeza. Aseguraban que lo habían visto caer un poco más abajo de Marmolejo. Tan bajo habíamos volado, que no podían suponer sino que habíamos llegado a caer al suelo.

CAPITULO XXIV

Se nos incendia el tubo de escape del motor izquierdo, al arrojar los víveres.—Haya, por fin, decide meter en reparación el avión.

Jarén me lo había dicho varias veces:

—Mi capitán, yo no puedo cuidar como hace falta los motores. Precisa una reparación completa, cambiarle los motores; repararlos bien; la cola vuelve a vibrar otra vez, y lo que le hace falta es un ajuste completo. Estos motores no pueden estar así. Un día vamos a quedarnos allí.

El problema era difícil. Los suministros, después de estos tres ataques de cazas, era completamente imposible hacerlos de día. Algunas circunstancias nos habían impedido lograr tener en el Santuario la reserva de víveres que deseábamos, y en estas condiciones, una vez más, forzamos nuestras posibilidades. Había que intentar meter algunos viajes más, para dar tiempo a la reparación. El suministro lo hacíamos de noche. Recuerdo que, como otras veces, dispuse todo al llegar a Montoro; yo iba en la barquilla del observador. Faltaba poco para amanecer. En esa indecisión del

día, la luna se nos había ocultado. Cada vez se veía menos. Las luces de Montoro estaban apagadas. Un poco más arriba, medrosamente, vimos unas lucecillas que, al acercarnos, resultaron ser tímidas hogueras que, para que les descubriéramos, nos encendían en Lugar Nuevo.

En el Santuario no habían llegado a encender ninguna luz. Haya, no obstante, con una fijeza absoluta, lo halló en seguida. Llevaríamos unos 1.000 metros, cuando cortó motor y empezó a descender. Yo estaba perfectamente preparado, y dispuesto a hacer girar la manivela. En aquel momento surgió una llamarada intensa, que nos cegó por algunos momentos.

Yo tuve la sensación de que se había prendido fuego al motor izquierdo, y que no teníamos remedio. Pero esta claridad no me impidió ver algo de las primeras casas, e hice girar la manivela, diciéndome:

—Que tengan, al menos, víveres para hoy.

Después de unos diez segundos de sostenerse aquella intensa llama en el tubo de escape del motor izquierdo, se apagó rápidamente, y todos los motores volvieron a runrunear normalmente.

Volvimos para Sevilla con un poco de claridad del nuevo día. Después de asegurar a Haya que había caído bien la carga, me preguntó si había visto el sitio exacto en donde había aparecido la llamarada. Le dije que sí: en el tubo de escape del motor izquierdo; y que la llama apareció al cortar gases, y se apagó al meter motor, una vez arrojados los víveres.

Por toda respuesta, añadió:

—Hay que poner en reparación el aparato.

Sin este aviso, hubiese continuado indefinidamente sus servicios.

CAPÍTULO XXV

Los rojos encienden hogueras para desorientarnos en nuestros aprovisionamientos nocturnos.—Volamos por encima del infierno.

Los últimos acontecimientos habían obligado, de un modo rotundo, a efectuar todos los aprovisionamientos del Santuario de noche. Ya no cabía despegar de día para llegar al Santuario al punto de oscurecer y regresar de noche; y así, efectuábamos el servicio a distintas horas de la noche y aprovechando la luna.

Mientras tanto, no pocas veces, ante el apremio de la falta de víveres en el Santuario, hubimos de volar no sólo de noche, sino además con tiempo nuboso. Obstáculo difícil de vencer, pero que Haya y Marchenco sabían hacerlo magistralmente.

Yo recuerdo algunas de estas noches, que desde la torreta inferior del "Junkers" me empeñaba en descubrir el Santuario, que las sombras de la noche atenazaban, y no había medio de encontrarlo. Teníamos convenido con ellos que, cuando sintieran el ruido del avión, encendieran hogueras que nos determinasen el área de lanzamiento; pero los rojos, con el fin de desorientarnos, encendían fue-

go en distintos sitios, que, para castigo y lección de aquellos miserables, más de una vez bombardeamos.

Algunas veces, si la luna se encapotaba o si habíamos salido demasiado tarde y la neblina o vaho de la madrugada empañaban la tierra, era muy difícil dar con él. Más de una vez hubimos de volvernos ante la imposibilidad de descubrir el Santuario.

Las noches de luna eran para nosotros las más preciosas, y en algunas de ellas metimos dos o tres viajes al Santuario. ¡Qué lástima que el alma, presa de dolor y amargura, no pudiera saborear la dulzura de aquellas noches andaluzas!

Yo recuerdo de modo imborrable la triste imagen del Santuario a la luz de la luna, con pqueadas en los muros, cuencas vacías de su calavera, y derribadas paredes alzándose hacia el cielo como un grito de dolor, sobre el alto cabezo a cuyo pie se extendían las ruinas de las casas, que acentuaban aquella desoladora impresión de acabamiento y de ruina.

Cuando retrasábamos el viaje, era frecuente que no les diera tiempo a encender las hogueras, y pues que nosotros en días claros de luna llena no las necesitábamos, dejábamos caer la carga sin detenernos.

Pero lo más impresionante, lo más duro y amargo—aguafuerte de Goya, visión dantesca—, es el paso sobre el Santuario en las noches brumosas, en que el agua azotaba el aparato, y las nubes, en desconcertado movimiento, lo envolvían. Las hogueras de Lugar Nuevo quedaban bajas, muy ba-

jas, mientras nosotros apenas si descubríamos las del Santuario. Pero al volcar el cabezo en vuelo muy bajo, aparecían a nuestra vista varias fogatas llameantes, que en la oscuridad de la noche, ponían un tinte rojizo al cerro. Las oscilaciones de su luz hacían vivir las sombras de las casas derruidas y de los desgraciados que en torno de ellas, como almas en pena, se movían a nuestro paso. Aquello, realmente, era el infierno. El infierno auténtico. Todo tenía la negrura de su visión trágica.

Yo puedo aseguraros que he visto el infierno. Sufrir un día tras otro en serie interminable, pasando por encima de aquel caos, sin poder tenderles una mano, ni prestarles ninguna ayuda; sabiendo que aquella inmensa hoguera roja había de consumirlos sin salvación posible: eso es el infierno.

Dolor implacable; ansia infinita de lograr lo que no está en nuestra mano; perder toda esperanza de redención... Tales amarguras no pueden ser otra cosa que el infierno.

Y, sin embargo, Dios en su infinita bondad, hizo el milagro de limitarlo a purgatorio para los míos.

CAPITULO XXVI

"La Gorrion" nos ayuda poderosamente en la empresa del suministro del Santuario.—Haya me confiesa el secreto de ser buen piloto.

En esta última etapa, Haya había conseguido venir a prestar sus servicios con su escuadrilla en el Ejército del Sur, con motivo de las operaciones de Pozo Blanco. Porque hay que decir que había formado una escuadrilla de vuelo nocturno, para la que escogió pilotos de su confianza, mirando antes a su valor y decisión que a otras prendas.

Así, figuraban en esta primera escuadrilla, como pilotos, Marchenco, B... y Muntadas. Haya y Marchenco, plenamente especializados en vuelos nocturnos, y B... con Muntadas, dispuestos a la práctica de estos vuelos, en que hay que reconocer que, en poco tiempo, hicieron grandes progresos. Esta primera escuadrilla, a la que el espíritu travieso de B... había bautizado con el título de "La Gorrion", realizaba todas las noches su misión de bombardeo, y alguno de los tres aparatos solía hacer otro viaje, cuando las circunstancias exigían un incremento del aprovisionamiento del Santuario.

Cuando hubo necesidad de cambiarle los motores al "Savoia", uno de los aparatos de esta escuadrilla realizaba la empresa de su abastecimiento. Así, puede decirse que nuestro "Savoia" formaba parte de "La Gorrion" y que conjuntamente estaba en manos de Haya. Éste, frecuentemente, después de realizar el suministro del Santuario en el "Savoia", marchaba, en la misma noche, sobre un "Junkers" a efectuar alguna misión de bombardeo.

El servicio de suministro cada día se hacía más difícil, no obstante efectuarse todos los aprovisionamientos de noche. Sin duda por el reflejo del escape, nuestro aparato recibía siempre algunos impactos en cada servicio. Es indudable que había gran número de ametralladoras que establecían cortinas de fuego en la ruta obligada del avión. Una noche, el mecánico Jarén y el sargento ametrallador Ragosín fueron heridos levemente.

En los suministros que efectuaba Haya, se podía contar con un elevado porcentaje de aprovechamiento de los víveres. El 80 %, hasta el 100 %. De noche, sobre todo, la diferencia era todavía mayor. Indudablemente, el riesgo de descender aumentaba; pero para Haya no había tal diferencia.

A fuerza de realizar la misma misión durante días y días, había llegado yo a aquilatar los menores detalles, que me hacían estimar sus condiciones más cada vez.

Nos aproximábamos al Santuario a unos 1.200 metros; y en el momento de arrojar los víveres, casi siempre, solía marcar el altímetro de la barquilla 900, o sea que pasábamos a poco más de 100 metros del Santuario.

Celebrándole esta precisión y seguridad, me dijo un día:

—El secreto no es más que tener una afición, y dedicarse plenamente a ella. Yo no tengo más mérito que ese. Doce años llevo en Aviación, y no me he dedicado más que a volar. Naturalmente, tengo que saber hacerlo. Claro que eso exige vocación. Yo, sinceramente, he de confesarte que sacrificué todo a mi profesión, incluso la familia.

CAPITULO XXVII

Se organiza "La Gorrion".—Haya no quiere aterrizar en tanto no estén las luces del campo bien colocadas.—Una experiencia con reflectores.

"La Gorrion" hacía constantes progresos, aumentando su capacidad de vuelo nocturno y organizándose hasta en los menores detalles. Haya continuamente realizaba una labor de selección de personal, ofreciendo al mando los objetivos que consideraba más adecuados, y exigiendo que todos y cada uno de nosotros llenásemos nuestro deber plenamente. ¡Cuántas veces le he oído decir lo mismo!:

—El que esté conmigo, tiene que dar el ciento por ciento de su capacidad de trabajo, Ni siquiera con el ochenta por ciento me conformo.

Y aquel hombre, de un corazón que no le cabía en el pecho, era duro en ese aspecto y exigía plenamente, no sólo el cumplimiento de la labor a cada cual asignada, sino estímulo, interés por llevar a cabo otras más importantes, ansia de mejoramiento, de ascender, de superar, en cualquier forma que fuese, sus conocimientos y su capacidad.

Los aparatos salían de noche, escaionadamente, y de tal modo, que su acción fuese correlativa, evitando la simultaneidad sobre el mismo objetivo, y, sucesivamente también, iban aterrizando después. Se disponían los rumbos y antecedentes de los objetivos, escrupulosamente, para cada misión. Exigía con todo detalle que el establecimiento de las luces del campo fuesen correcto. No pasaba por ninguna tibieza, y predicaba con el ejemplo la necesidad de que cada cual cumpliera su deber, insistiendo siempre en que, aunque la experiencia pudiese prescindir de algunas medidas y precauciones, no debía hacerlo sino excepcionalmente.

Yo recuerdo una noche bastante clara en que llegamos a Sevilla y las luces del campo no, estaban bien colocadas. ¡Cuántas veces, en peores condiciones, le vi tomar tierra en un campo tan limitado como el de Córdoba! Llegamos sobre el aerodromo, y durante cerca de media hora, sin inmutarse, tranquila y sosegadamente, después de haber hecho dos suministros al Santuario, estuvo dando vueltas sobre él. A ratos, encendía los faros para denotar su presencia; luego los apagaba dejando sólo las luces, y así, hasta que modificaron algunas luces y tomó tierra. No se molestó por eso, pero tomó sus medidas para que no pudiera repetirse. En lo sucesivo, tenía que ser uno de su escuadrilla el que quedase encargado de las luces del campo y le respondiera de su perfecta colocación.

Pasábamos casi toda la noche en el aerodromo, pero al día siguiente teníamos que estar en él para las diez u once de la mañana, en que se reali-

zaba la labor de oficina, en una que rápidamente había montado allí. Se contrastaban todos los antecedentes del vuelo efectuado la noche anterior. Se fijaba en superponible la situación de los objetivos descubiertos; se buscaban planos y antecedentes sobre los lugares a bombardear o que posiblemente pudieran merecer la atención del Mando; y finalmente, se anotaban escrupulosamente todas las particularidades del servicio. En una palabra: que, a más de la misión que habitualmente se cree suficiente en cualquier Unidad, prestaba una labor personal y característica suya, que forzosamente significaba facilidades para el Mando.

Su labor docente no se limitaba a eso. Cuando quisieron probar unos reflectores, se ofreció voluntariamente a que hiciesen la experiencia sobre su aparato; y durante algunos días, cuando regresábamos del Santuario, los reflectores nos apuntaban su cono iluminado. Haya utilizó esta experiencia también para sus fines. Me dijo:

—Llega el haz luminoso, de frente, a imposibilitar la visión, y es molesto el vuelo en estas condiciones. ¿Te has fijado tú en las posibilidades de tiro?

Hablamos brevemente de esto, y fijó nuestras ideas.

En esta empresa de organización, tenía un poderoso auxiliar en B..., que le facilitaba y aportaba también iniciativas felices.

CAPITULO XXVIII

La situación del Santuario se agrava.—Fuego de día y de noche.

Habíamos entrado ya en el mes de abril. Los rojos parecían decididos a acabar de una vez con el Santuario. Sus ataques tenían una virulencia extraordinaria. No les bastaba ya la artillería, que tiraba sobre el Santuario, y habían acumulado a su alrededor un cañón de 15 mm., que con otro de 10'50 y dos de 7'50, tiraban desde la casilla Ortiz; tres baterías de 7'50, y una de 10'50 y otra de 12'40.

Además, habían establecido en el cerro de los Madroñales 10 morteros de 81 mm., y cuatro lanzaminas de 100 mm., que lanzaban minas de unos 70 cm. de longitud, cuyos efectos eran terribles.

Acumularon, igualmente, 5.000 hombres, con 50 a 70 ametralladoras, y para realizar los ataques que determinaron su caída, hubieron de emplear en reponer bajas unos 1.500 hombres, bajas que les habían hecho en algo menos de un mes. Por si esto era poco, llevaron además ocho tanques.

Apretaron el cerco estableciendo nuevas posiciones para impedir toda comunicación entre el

Santuario y Lugar Nuevo. No obstante, hacia el 7 de abril, utilizando una noche brumosa, los sitiados de Lugar Nuevo, antes que entregarse a los rojos, decidieron refugiarse en el Santuario.

Después de inutilizar las armas que habíamos dejado allí depositadas, de las entregadas a los puestos de la Guardia civil de toda la provincia, arrojar al río la dinamita de que disponían, e inutilizar con gas-oil los alimentos que no pudieron transportar, emprendieron la evacuación, logrando llegar al Santuario.

Tanto el puente de Lugar Nuevo, como el del Camino Viejo, estaban bajo la vigilancia del enemigo, que había colocado varios puestos de ametralladoras con esta misión. Tuvieron, pues, que pasar el río, vadeándolo con agua a la cintura; y todo esto, con los heridos, ancianos, mujeres y niños.

Empezaron a llegar sobre las tres de la mañana, y para las diez estaban en el Santuario la mayor parte. Hubo que movilizar un pelotón que saliera a buscar a los que aún faltaban. La última en llegar fué la esposa del teniente Ruano, a quien felizmente encontró próxima una patrulla nuestra, pero cerca de las cuatro de la tarde.

La situación aumentó considerablemente en gravedad. La evacuación de Lugar Nuevo animó mucho a los rojos, que establecieron nuevos puestos, apretando sin cesar el cerco. Hasta entonces, las direcciones en que la artillería había bombardeado eran Este-Oeste y Norte-Sur, pero el establecimiento de la artillería en la casilla de Ortiz y pro-

ximidades de los Madroñales no dejaba sin batir el más ligero espacio del Santuario.

Los últimos muros fueron desmoronados. Los morteros, con su tiro callado y artero, contribuían también poderosamente a la inicua labor de aniquilar a aquellos desgraciados. Las ametralladoras cruzaban sus fuegos, y también mantenían de noche fuego constante. La recogida de los víveres se hacía casi imposible; porque después de venir el avión de suministro, intensificaban considerablemente sus fuegos, concentrándolos sobre la zona donde los arrojábamos. Incluso el problema de distribuir la ración individual, era muy difícil. Aunque esto se hiciera de noche, y a hora bastante espaciada de la del suministro, las balas se oían silbar en todas direcciones; y las granadas de los cañones y morteros explotaban sin interrupción. Entre otros muchos casos, una pobre niña de diez años, que fué a recoger la ración de su familia, con su madre, fué materialmente deshecha de un mortero. Su padre también había muerto en el Santuario.

Los partes que daba Cortés me demostraban plenamente que aquello no podía prolongarse. Las 45 bajas que dió en los primeros días, se habían reducido a 10 o 15 diarias; pero aquellas fuerzas no podían ser reforzadas, e indefectiblemente tenía que llegar el momento en que no hubiese bastantes hombres para cubrir la línea de defensa. Cortés había dicho:

“Como continuación al mensaje que acompaño —que en en el día de hoy se empezó a cursar por heliógrafo, sin que la artillería roja permitiera

transmitir, por batir todos los frentes—participo a Vucencia que en el día de hoy ha sido tan tenaz y mortífera la actuación de dicha arma, que no existe un solo rincón en el Santuario fuera del alcance de la misma. Las escenas que aquí se han desarrollado no son para describirlas. Heridos de días anteriores, muertos en los rincones en que se hallaban, familias casi desaparecidas; unos, por la acción de la metralla; los más, sepultados entre escombros. Los que se han sacado con vida, sin poder curarse por haber destruido la metralla la parte destinada a botiquín. También se hallan inaprovechables los pocos víveres de que disponíamos; en las escasas cuevas que hay y entre las piedras, van a pasar la noche estas pobres mujeres y niños aguantando la lluvia y el viento de esta tormentosa noche y el constante paqueo, que no cesa. Aun así, rehuyen la idea de una rendición, y yo, mi General, pese al espíritu de todos, comprendo lo insostenible de la situación... Esto, más que odisea, es ya locura."

Nuestro "Savoia" estaba reparándose, y "La Gorrión", acabadas las operaciones del sector de Peñarroya, se dedicó plenamente al Santuario. Uno de los tres aparatos hacía el suministro, y los otros dos bombardeaban las baterías que habíamos localizado, auxiliándonos con las indicaciones que nos hacía el heliógrafo del Santuario, que comunicaba con Porcuna.

Haya había logrado, por fin, localizar los morteros, que tanto daño hacían. El turno de suministro al Santuario lo hacía generalmente Haya, y cuando no, Marchenco. Yo le acompañaba siempre.

¡Cuántas veces me acerqué al Santuario, en la barquilla colgante de los "Junkers, pensando en que aquella noche sería el asalto definitivo! No lo olvidaré nunca. La superficie tersa y oscura de las alas tenía un extraño brillo a la luz de la luna. El avión semejaba un enorme coleóptero: el cuerpo, su caparazón oscuro y pulido; las alas, los élitros; y el runrún de los motores, el zumbido de las alas del gigantesco insecto, Pajarraco terrible, alado dragón, monstruo agorero, cuervo inmenso, que, en vez de llevarles pan como otras veces, cual aquel bíblico que alimentaba a Elías, fuese a engullir los despojos de aquellos desgraciados.

En los cursos de agua, la luna se reflejaba como en un espejo; parecía heliógrafo estacionado y perplejo, temeroso de darnos la triste noticia. Después, Montoro, y antes de llegar a Lugar Nuevo, con su techumbre agujereada por las bombas, su aspecto de desolación y de ruina—ya no se veían allá abajo aquellas hogueras que demarcaban la zona donde habíamos de arrojar los víveres—, y más lejos, a un costado del Santuario, a modo de pequeños relámpagos, se veían fogonazos intermitentes, que nos denotaban que la artillería y los morteros estaban tirando. Cuando llegábamos, interrumpían su repugnante labor para que no pudiéramos localizarlos. Asesinos que mataban mujeres y niños, necesitaban la nocturnidad y el encubrimiento.

A poco de alejarnos, cuando llegábamos otra vez a la altura de Lugar Nuevo, volvían a distinguirse nuevamente los fogonazos, chispas de do-

lor que nos quemaban el alma. Y así una noche y otra.

Yo hacía el servicio en el turno que me tocaba, y sentado, cansino y soñoliento, en la torre de mando, esperaba la llegada de los restantes aviones, y siempre les hacía la misma pregunta:

—¿Estaban tirando? ¿Tiraban todavía?

Claro que algunos compañeros lo callaban piadosamente; pero yo tenía medios, y sabía siempre lo que pasaba en el Santuario. Después Haya me dejaba en mi casa.

CAPÍTULO XXIX

Una de tantas noches de espera.—Haya se entretiene imaginando reformas en los aviones.—Los egoístas indiferentes.

Ya he dicho en otro capítulo, que Haya no se retiraba del aerodromo hasta que llegaba el último aparato de su escuadrilla. Aquella noche habíamos hecho juntos el primer servicio, aprovisionando el Santuario. Yo también, como siempre, me quedé hasta última hora para que me informasen los demás compañeros de si continuaba el bombardeo del Santuario, perenne durante el día y la noche en aquellos tristes días de abril de 1937.

Hasta la llegada de B... y Muntadas, a quienes aquella noche correspondió el segundo turno, estuvimos charlando de aviones. Haya me hablaba de las dificultades del enlace entre el piloto, observador y ametralladores; de la inconmensurable ventaja que se lograba coordinando su acción, y que hasta ahora los medios empleados eran poco eficaces, viendo él la solución en aproximar sus emplazamientos; así, diseñaba con la pluma, y por puro pasatiempo, disposiciones especiales, que demostraban cómo sentía las innovaciones necesari-

rias, que, por cierto, pudimos comprobar realizadas en alguno de los últimos tipos "Dornier".

Se levantó Marchenco, que hojeaba una revista de Aviación, y mirando su reloj, dijo:

—Voy a ordenar que pongan los motores en marcha.

Haya comprobó la hora y dijo:

—Más vale esperar un poco, a ver si nos dan el paso por Córdoba del otro aparato. Conviene evitar que puedan concurrir en el objetivo los dos aparatos al mismo tiempo, con riesgo de dar lugar a lamentables errores. De noche, debemos prever siempre la posibilidad de un retraso, originado por la dificultad o imposibilidad de encontrar el objetivo.

A poco sonó el teléfono, acusando el paso por Córdoba del avión, y Marchenco marchó hacia el campo. Le acompañamos hasta la terraza, en donde estuvimos esperando su salida.

Era una de esas noches andaluzas de plenilunio. Hasta nosotros llegaba, suave, el olor del azahar que florecía en los naranjos de aquellos encantados jardines del aeródromo. Veíamos perfectamente las manecillas del reloj, que nos indicaban la hora sin más luz que la de la luna. Los motores trepidaban hacía unos instantes, rompiendo el silencio de aquella noche, digna de ser nupcial. A poco vimos los focos del avión resbalar sobre el campo, al mismo tiempo que crecía el ruido, y después, apagarse las ráfagas de luz que iluminaban el suelo y quedar sólo, flotando en el aire, tres lucecitas: roja, verde y blanca, a medida que se amortiguaba el ruido de los motores, que cada vez sonaban

más lejanos. Ya sólo se veía una lucecilla, tan semejante a una estrella, que más de una vez, en estas tristes esperas, discutíamos si era avión o estrella la luz que flotaba sobre nuestras cabezas; que bastaba que nos fijásemos en alguna, para que nos pareciese que andaba.

Se perdió en el ámbito del espacio inmenso, la luz, y dejamos de oír el ruido de los motores. La noche volvía a enviarnos oleadas de azahar en brisa acariciadora, enervante; ecos de una ligera musiquilla llegaban hasta allí. Y todo aquello lo recibía mi alma como una blasfemia. ¡Pobres héroes del Santuario! ¡Habrían caído ya entre las garras de sus opresores? Allí olerían a muerto, porque no habrían podido enterrar los del último ataque. La brisa, allí, sería viento frío. Acaso agonizaban en aquellos momentos algunos heridos de los que se amontonaban en los pasillos bajos del Santuario, de aquellos gangrenados de que Cortés nos hablaba en el último mensaje. ¡¡Quién sabe si mi mujer, o algunos de mis hijos!... Y yo deseaba agua, viento, frío. Borrasca que estuviese en consonancia con la que agitaba el fondo de mi alma.

Reinaba un silencio muy frecuente en nosotros. Cada cual pensaba en sus propias amarguras. Haya, de pronto, dijo:

—Por allí viene ya el otro avión.

En efecto, una lucecita se veía en lontananza; a su lado apareció otra verde; después se perdió la blanca y surgió una roja: el avión viraba sobre el campo. Los motores volvían a atronar el ambiente. Unas ráfagas de la luz potente de los faros, y el avión se aproximó rápidamente a tierra

Todavía surge una detonación, que lanza al aire una bengala, y su efímera pero potente luz nos permite ver la silueta del avión en el momento que toca tierra. Rueda por el suelo a la luz de los faros. Se detiene, y siguiendo las indicaciones de la linterna, torna nuevamente a rodar, hasta quedar en su sitio. Reina otra vez el silencio, y a los pocos momentos sentimos el coche que trae a la tripulación. B... y Muntadas entran. Continúan bombardeando el Santuario la batería norte y los morteros emplazados a NO. Se retiran todos a descansar. Queda Haya, como jefe, para esperar el regreso de Marchenco, y yo, por si puedo saber algo del Santuario. Nueva pausa de silencio. Yo no puedo soportar por más tiempo la dulzura de aquella noche, y me voy al interior.

A poco, entra Haya, que debe acontecerle algo parecido, y comienza a hojear un libro con las características de nuestros barcos. Poco a poco, surge una conversación sugestiva. Estamos de acuerdo: los rojos merecen más respeto que esos espíritus materializados y egoístas. Los que antes afirmaban, incapaces de toda rebeldía y como supremo argumento, que ellos no se metieron nunca en nada.

Haya exclama:

—Esa es la masa que nos trajo la guerra y hoy nos traiciona. Nada más que con que todos los que han sido asesinados, hubiesen comprendido el final que les esperaba. Aprestados a la lucha en su tiempo, habríamos vencido hace muchos días, añadí yo.

Surgieron, sangrantes, algunos ejemplos. Pero Haya me dijo:

—Dejémoslos. No merecen que se hable de ellos.

Marchenco regresó. Seguían bombardeando el Santuario aquellos miserables. Haya me dejó en mi domicilio.

Había que dormir algo para continuar el mismo calvario al día siguiente. Pero ¿cómo? He ahí otra nueva dificultad a vencer.

Sobre mi mesilla de noche siempre había algún libro dispuesto para cogerlo desde la cama; y cuando el sueño huía de mí, antes que la imaginación volase al Santuario y reconstruyese las inmensas amarguras que padecían los míos, leía hasta que se me cerraban los ojos.

Aquella noche, ante la imposibilidad de dormir, tomé *La Divina Comedia*. La comencé días atrás, y me proponía volverla a leer.

Había traspuesto, en pos de Virgilio y Dante, las puertas del infierno, después de haber leído el rótulo escrito sobre la puerta. Yo estaba ya en "la ciudad del dolor", y lo que es peor, había perdido también "toda esperanza". No cabía duda. A mi vez, como habíamos hablado Haya y yo, lo primero que encontré fué, antes de entrar en los círculos del infierno, a los indiferentes egoístas que pululaban por todas partes:

"Bajo un cielo sin estrellas, se oían allí quejas, suspiros y sollozos. La compasión arrancó de mis ojos copiosas lágrimas. Mil diversos lenguajes, gritos de rabia y de desesperación, blasfemias, voces roncadas o estridentes, acompañados de un tumultuoso chocar de manos, levantaban un impe-

tuoso rumor que agitaba aquellas perpetuas tinieblas lo mismo que el aire huracanado forma torbellinos en las arenas de la playa. Horrorizado, exclamé: —Maestro, ¿qué es esto que oigo y quiénes son estas gentes vencidas por el dolor? —He aquí—me replicó—la suerte miserable que les está reservada a aquellos que vivieron sin cometer infamias, pero sin hacer méritos. Se confunden con el coro odioso de los ángeles indignos que, no rebelándose contra Dios, tampoco le fueron fieles, sino que se dejaron dominar por su egoísmo; el cielo los arrojó de sí para no perder nada de su belleza, y no son admitidos en el fondo de los infiernos porque los condenados recibirían con su contacto alguna parte de gloria.

—Yo pregunté: —Maestro, ¿cuál es la honda pena que les hace lamentarse de ese modo? —Te lo diré brevemente—repuso—. Esos espíritus no tienen la esperanza de morir, y tal es la ceguera de su existencia, que llegan a envidiar un destino más cruel que el suyo. No dejaron recuerdo alguno de su vida; la misericordia y la justicia los desdennan... Pero no nos ocupemos más de ellos; míralos y sigue adelante.”

Haya también me había dicho algo parecido, cuando yo los señalaba con el dedo en la conversación que sostuvimos una hora antes.

“Entonces vi un estandarte que, arrebatado, giraba y corría sin darse un punto de reposo y detrás del cual se precipitaba un inmenso tropel de almas, tantas, que nunca imaginé que la muerte pudiera causar tal número de víctimas. Después de haber reconocido a algunos, me fijé en la som-

bra de aquel que cobardemente cometió la grave renuncia. Los que yo conocía, ni siquiera tenían la disculpa de haber renunciado a la gloria, por los encantos de Margarita, como Fausto; sino, cual Esaú, les había bastado un plato de lentejas. Supuse, y estaba en lo cierto, que formaban aquella multitud, las almas de los que desagradaron a Dios y a sus enemigos. Aquellos desdichados, que por su inutilidad puede decirse que no vivieron nunca, se mostraban desnudos y eran constantemente agujoneados por las avispas y los insectos que pululaban en torno de ellos, de tal modo, que la sangre, mezclada con sus lágrimas, les corría por el rostro, y al resbalar hasta sus pies, servía de pasto a repugnantes gusanos.”

Yo pensé que Dios, infinitamente justiciero, no les impondría en la otra vida menor castigo que este, tan terrible, que el sublime poeta había imaginado, superior, sin duda, a muchos de los que concibió para los que definitivamente colocó dentro de los círculos del infierno.

Los párpados comenzaban a pesarme. Yo estaba de bruces sobre el lecho, los dos brazos por bajo de la almohada, en que apoyaba la barbilla, y el libro delante. Saqué despacio el brazo izquierdo para apagar la luz, y, sin retirar el libro ni hacer movimiento alguno que pudiera despabilarme, quedé durmiendo por unas pocas horas.

CAPÍTULO XXX

Las cosas tienen un límite: pero el espíritu siempre puede rebasarlo

La situación se agravaba por momentos. La capacidad de carga de los "Junkers" era muy inferior a la del "Savoia", que, merced a los artificios que había descubierto Haya, la duplicaba. Los sitiados ya no pedían más que chorizo o higos secos; es decir, algo que pudieran comer crudo sin necesidad de guisar, porque les era completamente imposible encender fuego. La más pequeña nubecilla de humo atraía una terrible tormenta de granadas de artillería y ráfagas de ametralladora, que durante bastante tiempo barrían los sitios donde caían las granadas, para impedir la retirada de heridos o rematar a los que hubiesen alcanzado. El "Savoia" no estaba todavía disponible. Yo veía y comprendía perfectamente cuánto era el esfuerzo que tenía que realizar Haya para sostener aquella situación.

Una mañana, a poco de haber llegado al Santuario, se acercó Haya y me dijo:

—Las cosas tienen un límite, y a mí no me es posible hacer ya más. Comprendo tu situación y

la de aquellos desgraciados, pero yo debo decirte. Ha llegado el momento en que, si el mando no nos provee de otros medios, no podremos seguir adelante.

Yo lo conocía perfectamente. Sus palabras no eran sino la explosión ante el cúmulo de dificultades que se abrían a su paso, y le contesté:

—El límite que tenía el suministro del Santuario de la Virgen de la Cabeza, hace mucho tiempo que lo sobrepasaste. No sólo no cabe hacer más, sino que has ido mucho más allá de lo que alcanzaban tus fuerzas. Yo también me hago perfecto cargo de todo, y sinceramente te digo que acepto lo que Dios disponga.

La sencillez de mis palabras le conmovió. Vi que sentía haberme hablado así.

Cuando, por la tarde, me aproximé a mi avión, lo estaban cargando con víveres, y al preguntar que quién lo había dispuesto, me dijeron que el capitán Haya. El suministro al Santuario seguía. No había dificultades capaces de vencer su valeroso espíritu; y así, hasta el último momento, hasta después de haber caído en poder de los rojos el Santuario, el generoso corazón de aquel hombre, su voluntad firme y decidida, llevó hasta allí, con los víveres, el hálito de la madre Patria, como rezo o suspiro que los animó en el martirio, ya que no pudo ser la imposición de nuestra fuerza y poderío.

¡Inmensa gratitud, verdadera devoción, y laurel inmarcesible para los que escribieron la gloriosa epopeya!

El mismo día en que cayó el Santuario en poder

de los rojos, a las ocho y media de la noche estaba yo sobre él en el "Junkers" de Marchenco. La neblina de la tarde no había desaparecido todavía, y muy difícilmente se distinguía el suelo. Se veían muchos faros de automóviles, y un rosario de luces acusaba la carretera de Andújar. Algunos pequeños reflectores lanzaban ráfagas al espacio. Aquello parecía una feria, y lo verdaderamente extraño es que no apagasen las luces al sentir los motores del avión.

Llegué a creer que nos habíamos desorientado, y que volábamos sobre la estación de Espelúy. ¡Se veía tan poco! En aquellas condiciones, no debíamos aprovisionar.

Cuando regresamos, Haya, que había ido a bombardear poco antes que nosotros, me dijo piadosamente que se había desorientado y no le había sido posible encontrar el Santuario. Como es natural, no le creí.

El Santuario de la Virgen de la Cabeza había caído en poder de los rojos a las tres y media de la tarde de aquel 1.º de mayo, de triste recordación.

¡Bien habían celebrado aquellos asesinos su fiesta! Únicamente les faltó, para que su dicha fuera completa, que nosotros hubiésemos bombardeado los camiones en que, como piara humana, se hacinaban las mujeres y los niños que aún vivían cuando entraron en el Santuario. Por eso no apagaron los faros de los camiones.

CUARTA PARTE

CAPITULO XXXI

Un reconocimiento diurno sobre el Santuario.—¿Qué habrá sido de ellos?—El compañero.

Al día siguiente efectuamos, en un "Rayo", un reconocimiento diurno sobre el Santuario. Cuando llegamos, una ambulancia escapaba hacia Andújar. Allí no parecía haber nadie: sólo desolación y ruinas. A la plena luz del día, pude apreciar muchos detalles que en los vuelos nocturnos habían escapado a mi vista.

Al Santuario no le quedaba nada de la cubierta. Sobre los montones de escombros, sólo se conservaba en pie parte de la fachada principal, con una gran mella en su costado Este, donde tan intensamente había actuado la artillería. Parecía como si una terrible y poderosa mano lo hubiese arrancado a flor de tierra, y únicamente en la pared Oeste quedaban partes de muro, con huecos de ventanas, ya cerca a la fachada Norte. Los restantes, no solamente habían sido hundidos, sino machacados, pulverizados.

La tierra de los alrededores del Santuario presentaba el aspecto granujiento que veíamos en las fotografías de la Gran Guerra, de las zonas de

fortificación que habían sido atacadas intensamente. Parecía como si el terreno hubiese sufrido una terrible viruela. Cosidos los embudos unos con otros, le daban ese aspecto tan característico de desolación y esterilidad.

Las casas de abajo, ninguna tenía cubierta; hundidas, quemadas, subrayaban la nota desgarradora del escenario de aquella tragedia. Hasta las calzadas, obra que parecía de cíclopes, en que inmensas piezas de granito se habían ido acumulando para formar la amplia vía por que ascendían los romeros hacia la Virgen, también estaban quebrantadas y presentaban mellas y cortaduras.

¿Señor!, ¿se habría salvado alguien? Pero ¿cómo? ¿Dónde podrían guarecerse, cuando la artillería removía los escombros, un día y otro, complaciéndose en aniquilar aquel canto de fe y de espiritualidad, que desde lo alto de tan menguada cumbre hacía oír su voz a España entera? No, no era posible. De allí no había podido salir nadie. Seguramente que todos estaban enterrados entre aquellos escombros. Cortés, Rueda, Ruano, Rodríguez Ramírez, Carbonell... ¿Y mi pobre mujer y los cuatro chiquillos? O estaría muerta, o habría perdido la razón. ¿Quedaría alguno de los chiquillos? Si tal cosa hubiese acontecido, irían camino de Rusia, para dejar sobre mí la eterna interrogante de cuál sería su suerte, y la amargura indescriptible de que un hijo mío creciese allá lejos, en el repulsivo comunismo, sin el cariño y vela de sus padres, sin fe en Dios. ¿Los recobraría alguna vez? ¿Se acordarían de su padre? ¿Podría reconocerlos? ¿Mantendrían su espíritu sano, o lle-

garían a ser contaminados por el ambiente mefítico del comunismo, ruineza, mezquindad y podredumbre? Lo probable es que no pudieran adaptarse a aquel clima. Y además, ¡Dios mío!, ¡en qué estado saldrían del Santuario!: ¡hambrientos, débiles, anémicos, agotados física y moralmente! ¡Seguramente, enfermos para todo la vida!

Yo recordaba aquellas escenas repulsivas de *Juventudes podridas*, viendo a mis hijos de actores en ellas. Los veía viviendo en viejos vagones de ferrocarril, o en aquella oscura guarida en promiscuidad de sexos, en donde todos los vicios y malas pasiones habían arraigado, con el terrible horror de florecer en niños.

Se me figuraba la más pequeña de mis chicuelos, como aquel desgraciado niño, pálido y demacrado, que, habiendo perdido a sus padres, sólo sabía jugar en la arena haciendo cementerios. ¡Pequeño Hamlet, que a tan tierna edad había aprendido toda la miseria de la vida!

Cuando regresamos a Sevilla, Haya me estaba esperando. Parecía, desde luego, que había sido ocupado el Santuario, si bien no podía asegurarse de un modo rotundo.

Haya quiso retenerme algún tiempo en el aerodromo. Procuró distraerme. Quiso interesarme en futuros proyectos para la escuadrilla, y finalmente, llegó a tocar el recuerdo de su mujer, presa y amenazada con represalias.

Haya no sólo era el héroe; era también el compañero, el amigo noble y generoso, que, olvidando sus propias amarguras, intentaba paliar el dolor de los demás.

Le desorientaba un poco mi absoluta serenidad. Yo noté que le inquietaba ver mi sosiego y calma y actitud segura. Y es que yo hacía mucho tiempo que contaba con este desenlace, y había llorado al Santuario en lo más hondo de mi corazón.

Para que no abrigase la menor duda, quise tranquilizarle, y le dije:

—Este final estaba descontado. Ni me desespero, ni me salgo de mi cauce. Tu ejemplo me ha valido mucho en este calvario. ¡Cuántas cosas podrían haber ocurrido, sin la estrecha relación que he tenido con un espíritu tan sereno y tranquilo como el tuyo! Y, respecto al futuro, dondequiera que vaya, puedes estar seguro que seguiré trabajando por España y para España, intensamente y sin desmayos de ninguna clase. Mi carácter, quizás un poco rebelde o violento, está bien sujeto.

Creo que he cumplido lo que le ofrecí.

CAPITULO XXXII

Me entero de la muerte de Haya

Cuando la radio dió la noticia de la muerte de Haya, yo estaba en el frente, y un compañero vino aquella noche a contármelo. Entonces, hice un artículo, que publicó *Domingo* poco después, y como refleja perfectamente la impresión del momento, lo reproduzco a continuación:

"Anoche, en la crónica radiada del Tebib Arrumi, vino la noticia. Carlos de Haya ha caído también. La impresión no puede ser más dolorosa. Sobre la mesa de mi cuarto está aún su última carta. Cuatro letras, que son incitación exaltada para el esfuerzo y fervoroso testimonio de fe y confianza en Dios:

"Me alegra mucho saber de ti, que tienes trabajo y ánimo para ello; lo demás, hay que tener confianza en Dios, que ya vendrá por sus pasos. Fíjate: hace tres días que ha pasado el frente, por Huesca, con fusil y todo, el último hermano que tenía en lo otra parte. Peor no podía tener la familia, y, ya ves, salvo mi hermano Juan José, muerto gloriosamente en un barco, poco a poco he recobrado toda la familia. Espero, si Dios quie-

"re, que pronto pueda felicitarte porque tengas "contigo a los tuyos."

Después me habla de él, de su nuevo rumbo, dejando en discreto silencio algunos de los motivos que tuvo para variarlo, porque sabía que iban a contrariarme.

La contestación quedó pendiente; pero yo me creo en el deber de recoger su ejemplo y señalarlo claramente, en tanto llega el final de la guerra y, al hacer el recuento de los que cayeron, recobra todo el relieve que merece su memoria.

No deben ser mera necrología mis cuartillas. Tampoco quiero, dejándome arrastrar por la impresión de estos dolorosos momentos, glosar una oración fúnebre e imprecisa, lírico recuerdo que responda más al sentimiento que al juicio de su obra. Lo que mejor fija la calidad de un hombre son sus hechos, y no los elogios que puedan prodigársele. Así, hoy bastará con referir algunas de sus anécdotas para que pueda apreciarse el valor de su acción, siquiera no sea más que en una faceta.

Mi voz angustiada había llegado hasta Salamanca.

¡Haya, Haya! ¡El Santuario de la Virgen de la Cabeza!

Era uno de tantos momentos difíciles en que aquellos desgraciados carecían completamente de víveres. Haya me había dicho: "Voy." Yo esperaba ansioso ver surgir en el horizonte aquel puntito oscuro que, agrandándose, llegara a convertirse en la esbelta silueta del "Douglas", que, como los pájaros en vuelo, llevaba las patas encogidas y el

cuello alargado, semejando ojos los dos faros que brillaban en la punta anterior del fuselaje.

Haya, por fin, llegó. Inmediatamente se comenzó a cargar el aparato, y recuerdo que mis primeras frases fueron de gratitud para su obra.

—Te lo agradezco con toda mi alma. Dios te lo pague.

Entonces, no pareciéndole justo que yo agradeciera lo que no hacía por mí, me dijo:

—Pues no me lo agradezcas.

A lo que yo respondí:

—Por eso, precisamente por eso, porque no es mero favor de compañero, sino servicio noble y generoso a la Causa de España, te lo agradezco más todavía.

El, con esa intuición que da el corazón para apreciar la realidad, había comprendido y apreciaba la empresa de la salvación del Santuario en su hondo valor espiritual y patriótico. Por eso fué su paladín y le sacrificó tantas cosas, no vacilando al jugarse la vida cuantas veces fué menester para que aquellos desgraciados tuviesen víveres y no les faltaran armas y municiones para defenderse.

La gloria del suministro del Santuario de la Virgen de la Cabeza, le corresponde íntegra. Yo tengo el deber de decirlo. "Nuestro aviador" le llamaban los cercados del Santuario. "El gran Haya" le llamábamos nosotros.

Lo que significaba Haya en el sostenimiento del Santuario de la Virgen de la Cabeza, queda bien demostrado con este otro hecho.

Después del suministro, solíamos cumplir algu-

na pequeña misión de bombardeo, reconocimiento y ametrallar los puestos enemigos de las cercanías del Santuario. Haya, en el deseo de dar siempre colmada la medida de su esfuerzo, bajaba tanto, que invariablemente volvíamos siempre con unos cuantos impactos en el avión. Aceptábamos aquello como normal, hasta que un día, entre los dos o tres impactos que acribillaron la cabina del piloto, entró uno por el costado derecho y después de rebotar en la armadura del fuselaje, no alcanzó milagrosamente al bueno de Bazán. Entonces pensé en la posibilidad de que pudieran herir a Haya, y, decidido a alejarla, cuando bajé del avión me enfrenté con él y le dije:

—Me vas a hacer el favor de volar más alto y de tener un poco de precaución. Que nos den a cualquiera de nosotros, no tiene importancia; pero si te matan a ti, ¿qué va a ser de aquellos pobres del Santuario!

Haya no me contestó; pero al día siguiente voló más alto.

Me comprendía perfectamente y sabía que el generoso sacrificio de la vida que ofrecía no era bastante; y, sabiendo prescindir de su orgullo de caballero, moderaba las ansias de gloria, para lograr el máximo de rendimiento en su servicio.

Él fué quien, en un día, sin protección alguna, hizo cuatro viajes al Santuario; él, quien, cuando todos consideraban que era imposible volar, con todos los pronósticos de tiempo desfavorables, se lanzaba al aire una y otra vez, repitiendo sus tentativas de aprovisionar el Santuario, hasta que un

claro entre las nubes le permitía arrojar la carga desde lo alto o picar hasta raspar las cumbres y dejarla caer entre remolinos de viento y de nubes. Eran estos días, incapaces para el vuelo, los que prefería para el abastecimiento. Estábamos bastante seguros de no encontrar cazas, y aun cuando algunas veces le costaba tres o cuatro tentativas, casi siempre lograba su propósito. Con frecuencia, ni siquiera comía.

García Sanchíz, que tan hondamente sabe sentir a España, con ese espíritu sutil e inteligente que le caracteriza, comprendió el magno valor de la epopeya del Santuario y le dedicó varias charlas. Sánchez del Arco, hombre de exquisita sensibilidad y de genuina prosapia española, lo abordó magistralmente en sus crónicas. Siurot supo ofrecer al público algo de lo que representaba. Después, pocos serán de nuestros publicistas los que no le hayan dedicado unas líneas. Carlos de Haya ha muerto. Sabed todos que, al mismo tiempo que se dibujaba la gloriosa figura del Capitán Cortés, surgía esta otra, en digna y justa correspondencia: la de Carlos de Haya, el héroe que acaba de rendir su último tributo a España.

Aquí, cerca de nosotros, en silencio, vivía consagrado a su valerosa misión. Ha muerto, ya no hay riesgo de quebrantar la tradición española, de que nuestros hombres, para alcanzar la gloria necesitan morir—atavismo, acaso, de nuestro espíritu, esencialmente cristiano—; ahora podemos y debemos hablar de él, y, colocándole en su verdadero lugar, fijar con mano firme esos rasgos suyos que constituyen en su límite insuperable la

perfección de las virtudes que son raíz y motivo de nuestra Santa Cruzada.

A la par que una oración por su alma, hacedle unas cuartillas, dedicadle algunas palabras en el círculo de vuestras amistades, fijad lo más concretamente posible las características de su espíritu, que para todos es norma y ejemplo. España os lo agradecerá."

CAPITULO XXXIII

Cómo murió Haya.—Otros juicios sobre él.

Haya murió, precisamente, el día en que regresó de Bilbao, después de haber enterrado a su madre. Ya lo apunta García Morato en la carta que después transcribiré: "Puede ser que esto influyese en su ánimo, en el combate aquel." Y yo, que le conocía bien, puedo asegurarlo.

Sé bien que el dolor era para él un acicate para afrontar más riesgo. Es la natural reacción del espíritu fuerte, que no se siente amilanado por la desgracia. Me consta, por tanto, que aquel día buscaría más que otro cualquiera el peligro, y se aventuraría quizás excesivamente. Desde el primer momento comprendí que iría a derribar, a derribar a toda costa; como quiera que fuese. Y para que el lector forme idea del fundamento de mis apreciaciones, voy a narrar otros dos hechos que prueban bien mi aserto.

Volvíamos una tarde del Santuario; y poco antes de llegar a Córdoba, se dirigió a mí, que llevaba mi puesto de siempre en la cabina, y, señalándome Córdoba, me dijo:

—¿Qué serán aquellas explosiones?—Y añadió

en seguida: —Ah, sí; son los aviones enemigos, que bombardean Córdoba.

Y, en efecto: un poco a la derecha, casi sobre la Sierra, marchaban, ya de retorno, tres aviones que parecían "Martín Bomberg". Se prepararon inmediatamente las ametralladoras, dos viejas "Vickers" que tiraban cuando Dios quería; y como si estuviésemos en posesión del rayo de Júpiter para destruirlos, emprendimos alocada carrera en su persecución, durante quince o veinte minutos. Los aviones andaban bastante más que nosotros, y aumentaban constantemente la distancia que nos separaba; hasta que, convencido de la inutilidad de nuestro esfuerzo, puso rumbo a Sevilla.

Otro día, hallándonos en el aerodromo de Tablada, aparecieron unos aviones enemigos; y como no había otro avión disponible que un viejo "Niuport", no obstante las observaciones que le hacían de que estaba averiado, subió a la carlinga e intentó que se lo pusieran en marcha.

El comandante Nobili, Jefe del 13.º "Grupo de Cazas", ha tenido la gentileza de facilitarnos referencia autorizada de cómo acaeció la muerte de Carlos de Haya, y en el deseo de que el lector lo perciba directamente, la transcribimos a continuación:

"Hace poco más o menos tres meses, el Capitán Haya, como Oficial agregado al Grupo para un período de adiestramiento y práctica de mando, había participado en casi toda la acción del Reparto con un entusiasmo juvenil y un empeño que le captaron la simpatía y la estimación de sus cama-

radas legionarios, entre los que él gozaba de una preponderancia y admiración ilimitadas, por su legendario valor en el bombardeo y por el difícil aprovisionamiento que ejecutó durante el famoso asedio del Santuario de la Virgen de la Cabeza.

Era un Oficial dotado de una profunda preparación técnica y de un intenso conocimiento de las necesidades y del empleo de nuestra Arma. Era un admirador entusiasta de Italia y de su Jefe.

Desde el punto de vista ideológico, era un ferviente fascista, y en la práctica de su vida, un verdadero fascista.

En todas las circunstancias fué nuestro sincero amigo; bien lo prueban el silencio y firmeza del gesto con que sacrificó su vida.

El 21 de febrero de 1938, una formación de veinticuatro aparatos del 23.º Grupo de caza encontró en el cielo de Teruel una masa de cerca de cuarenta aparatos enemigos, con los que se entabló un combate que, durante diez minutos, se desarrolló sobre Puebla de Valverde.

La masa enemiga estaba dividida en tres formaciones escalonadas en porción. La primera y segunda ("Curtis"), entre los 3.000 y 4.000 metros; la tercera, cerca de quince "Ratas", a 4.500 metros, un poco distante hacia el interior del campo enemigo.

Nuestra formación volaba a cerca de 4.000 metros. Después del primer ataque llevado a cabo enfrente de los "Curtis" del primer escalón de nuestra formación, el combate viene a fraccionarse en un volumen más bien vasto. El enemigo, sorprendido y desorientado de nuestra inesperada

llegada, buscaba sólo el momento y dirección propicia para la fuga.

Los "Ratas" que estaban retrasados de nuestro segundo escalón, intervinieron temerosamente, con mucho retraso, y retiráronse súbitamente después de la primera escaramuza, muy al Sur de Puebla de Valverde.

En la primera fase del combate, el Capitán Haya, que, agregado a la 19.ª Escuadrilla (Capitán Foschini), había participado en el primer ataque contra los "Curtis", fué visto por el Teniente Pezze (19.ª Escuadrilla), que lo siguió poco distante, ejecutar una decidida ofensiva contra el grupo desorientado de "Curtis" y apuntar a uno que seguía a un "Fiat" nuestro, y embestirlo por la cola.

Durante este combate fueron derribados tres "Curtis".

De los nuestros, todo se reintegraron a su base, a excepción del Capitán Haya."

Así tenía que acontecer. Él inició un violento ataque contra un grupo de "Curtis", y en pos de uno de ellos, que había fijado bien un ataque de cola sobre un "Fiat", quizás interrumpidas sus ametralladoras, optó por abordarlo antes de dejarlo escapar y que derribase al compañero. Y así murió; ofrendando plenamente su vida a la Patria, y salvando al compañero, que, seguramente sin esta inopinada y generosa ayuda que le libró de su rival, hubiese sido derribado.

No resistimos la tentación de aportar algunos testimonios más: la carta que nos dirige el que fué su último jefe, Comandante Guido Nobili,

acompañando a la relación anteriormente transcrita, que dice así:

"... 31 agosto 1938.

Distinguido señor:

Le transmito copia de la relación de la heroica muerte del Capitán Piloto don Carlos de Haya, relación que no puede expresar todo el valor del acto, que sólo podemos comprender nosotros, que lo queríamos como amigo y lo admirábamos como combatiente.

Durante cerca de tres meses que convivió con nosotros, voló siempre en mi formación, enseñándome ciertos recursos del combate con aparato de caza. El día en que cayó, le rogué inútilmente que no volase, porque lo noté fatigado y abatido por haber perdido hacía tres días a su adorada madre. De otra parte, no pude evitarlo, porque, encargado de ejecutar un importante reconocimiento sobre la línea, no me fué posible participar en la acción del Grupo.

No quiso permanecer en tierra para reposar en su habitación; así sentía la voluntad de anular la propia personalidad física, herida en el afecto más caro, para dar a la Causa el máximo tributo de la propia fuerza.

Cayó como él sólo podía caer.

Nosotros, que le tuvimos próximo en los últimos días de su vida, lo recordaremos siempre como la más fulgida expresión del heroísmo.

Le agradecería infinito, señor Rodríguez, si me

quisiese indicar dónde podré encontrar la publicación, cuando ella esté terminada.

Le doy las gracias anticipadamente, y le ruego acepte, con mi deseo, la expresión más viva de mi estimación y amistad.—Firmado: *Guido Nobili*."

Y ahora quiero unir una carta de García Morato, en que, con esa sencillez tan suya, deja hablar a su corazón dirigiéndose al compañero; rompiendo su habitual silencio, que es delicadeza, para referirse a aquel a quien le unen lazos familiares. Como cuando sustentó aquella demanda que nos emocionó pidiendo el cuerpo del compañero muerto y que la insensibilidad de los rojos no supo recoger:

"Magallón, 8-3-38. II Año Triunfal.

Sr. Comandante Rodríguez de Cueto.—Navafria.

Mi querido amigo y compañero: Recibo tu sentida carta, unida al artículo de afecto y homenaje al pobre Carlos.

De corazón te lo agradezco, pues de sobra sabes los lazos que a él me unían. Carta y artículo se los envío a su viuda, pues será la mejor forma de expresarle tu pésame más íntegramente.

A más del guerrero y el amigo y noble compañero, hemos perdido, como tú sabes, un puntal de la Aviación para la reconstrucción de la Nueva España. Indudablemente que ha alcanzado la máxima aspiración del buen Militar español, pero le necesitábamos tanto, que Dios nos ha hecho un destrozo grande en nuestras filas llevándose.

Posteriormente a su última carta, o sea dos días antes de caer tan gloriosamente, tuvo la desgracia de perder a su madre. El mismo día que regresaba de Bilbao, entregaba generosamente su vida a la Patria. Puede ser que esto influyese en su ánimo en el combate aquel que terminaba con él como hermoso tributo por la resonante victoria de Teruel.

Yo, como él, te recomiendo confianza en el destino; pronto tendrás a los tuyos cerca, y el tiempo poco a poco transformará en paz y calma, con amarguras suaves, todo cuanto llevas de sufrimiento en esta campaña cruel, pero de resurgimiento de la débil y caída Patria. Caro es el precio de la obra, por la sangre joven que inunda el campo, pero es semilla que fecunda poderosamente, y, como en las buenas cosechas, un grano se convertirá en espiga pletórica de vida y con la savia de quien la engendró.

Recibe el intenso deseo de que sigas triunfando, y con un fuerte abrazo se despide tu buen amigo y compañero.—Firmado: *Joaquín G. Morato*."

EPÍLOGO

La señorita Funcio, con ese especialísimo afecto que tiene por mis compañeros de Aviación, puso a mi disposición su álbum, del que extraigo, a manera de epílogo, este fragmento de "Romance de los trimotores", de Paco Vives:

Haya, el incansable,
con la espuela clavada en el "Douglas",
perfiles de galgo,
cubrió con sus alas
todos los rincones del solar hispano;
dejó en todos ellos
mensajes de Franco;
en unos, metralla; en otros, pan blanco.
Luego se fué al cielo, donde se ha quedado,
porque San Ignacio, que era su paisano,
a su mano diestra le tiene sentado.

	Págs.
AL SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS	3
PRÓLOGO	7
POR QUÉ ESCRIBO ESTE LIBRO	13

PRIMERA PARTE

CAPÍTULO I.—Sé que no hay viveres en el Santuario de la Virgen de la Cabeza, pero aseguro que no se han rendido	19
CAPÍTULO II.—Llegamos a descubrir a los héroes del Santuario de la Virgen de la Cabeza, que, no obstante las noticias propaladas por la Prensa roja, continuaban defendiéndose	22
CAPÍTULO III.—Alegría con que es acogida la noticia. Haya hace el primer aprovisionamiento al Santuario.—Una cinta de nuestra bandera bicolor, en la que va bordado el Corazón de Jesús, queda prendida aquel día en la cabina del "Douglas"	25
CAPÍTULO IV.—Salimos para Salamanca.—Decididamente, Haya se hace paladín de nuestra causa	29
CAPÍTULO V.—Un vuelo sobre Madrid.—Haya no quiere dejar caer las bombas sobre la población; lo avisa a los rojos y, generosamente, las arroja en despoblado.—El Monumento del Corazón de Jesús de las Ermitas de Córdoba, como aerofaro	31
CAPÍTULO VI.—Haya colabora eficazmente para rechazar el ataque de los rojos a Córdoba.—El avión que continúa bombardeando cuando anochece	35
CAPÍTULO VII.—Bombardeo de Toledo.—Las pasadas sobre el Alcázar, y la entrada de nuestras fuerzas.	37

	Págs.
CAPÍTULO VIII.—Con muy mal tiempo, viene Haya de Salamanca.—Intentos de suministro al Santuario.	40
CAPÍTULO IX.—En "La Española".—El recuerdo de los que padecen en el Santuario.—Haya piensa aterrizar con el "Douglas" en Lugar Nuevo	44
CAPÍTULO X.—Las milicias de Sierra Morena.—Charlas con Haya	48
SEGUNDA PARTE	
CAPÍTULO XI.—Bombardeo e inutilización de un anti-aéreo.—La España nueva y la tradicional	53
CAPÍTULO XII.—El mal tiempo los condena al hambre.	57
CAPÍTULO XIII.—El anti-aéreo alcanza a dos aparatos. Tres intentos de suministro al Santuario, y el pan que se arroja sobre las nubes	63
CAPÍTULO XIV.—Más arriba de las nubes.—Un día de optimismo	68
CAPÍTULO XV.—El teniente Muntadas se interesa en el suministro del Santuario.—Haya guía dos aviones al aerodromo de Córdoba	71
CAPÍTULO XVI.—Bombardeo de las defensas de Porcuna	74
CAPÍTULO XVII.—Haya se dedica completamente al suministro del Santuario.—Un avión dispuesto para el suministro	78
CAPÍTULO XVIII.—Se organiza la tripulación del "Savoia".—Bazán, segundo de Haya.—Un aprovisionamiento difícil	82
CAPÍTULO XIX.—La protección de la escuadrilla Morato.—Sufrimos el primer ataque de cazas	85
CAPÍTULO XX.—Orden, trabajo y disciplina.—Falta un paracaídas	90
TERCERA PARTE	
CAPÍTULO XXI.—Cuando se tomó Málaga, Haya va a buscar a su familia, que se la han llevado los rojos	95

	Págs.
CAPÍTULO XXII.—Haya tiene a su hijo grave.—Cuarenta y ocho horas sin dormir, y ocho servicios. Austeridad y sacrificio	98
CAPÍTULO XXIII.—Otros dos ataques de cazas.—Los rojos dan por derribado nuestro avión	101
CAPÍTULO XXIV.—Se nos incendia el tubo de escape del motor izquierdo, al arrojar los viveres.—Haya, por fin, decide meter en reparación el avión	105
CAPÍTULO XXV.—Los rojos encienden hogueras para desorientarnos en nuestros aprovisionamientos nocturnos.—Volamos por encima del infierno	108
CAPÍTULO XXVI.—"La Gorrion" nos ayuda poderosamente en la empresa del suministro del Santuario. Haya me confiesa el secreto de ser buen piloto	111
CAPÍTULO XXVII.—Se organiza "La Gorrion".—Haya no quiere aterrizar en tanto no estén las luces del campo bien colocadas.—Una experiencia con reflectores	114
CAPÍTULO XXVIII.—La situación del Santuario se agrava.—Fuego de día y de noche	117
CAPÍTULO XXIX.—Una de tantas noches de espera. Haya se entretiene imaginando reformas en los aviones.—Los egoistas indiferentes	123
CAPÍTULO XXX.—Las cosas tienen un límite: pero el espíritu siempre puede rebasarlo	130
CUARTA PARTE	
CAPÍTULO XXXI.—Un reconocimiento diurno sobre el Santuario.—¿Qué habrá sido de ellos?—El compañero	135
CAPÍTULO XXXII.—Me entero de la muerte de Haya.	139
CAPÍTULO XXXIII.—Cómo murió Haya.—Otros juicios sobre él	145
EPILOGO	155