

Carlos de Haya y el "Junkers-52"

Por MANUEL G. DE ALEDO
Capitán de la Escala del Aire.

Imaginad la escena. Estamos en pleno aeródromo de Sahia Ramel, rezumante de arabesca eufonía marroquí, y el campo de vuelo, más que otra cosa, parece un inquieto hormiguero desde los aires. A medida que el pesado trimotor *Junkers-52*, cuyas alas aún vienen perfumadas por los aromas salinos que acaba de hendir, pierde altura para efectuar su aterrizaje, le es posible al piloto distinguir la pintoresca policromía de los que allí abajo aguardan su llegada. El rojo de los tarbusch resalta el negror de la tez musulmana; las multicolores chilabas se agitan en los brazos de quienes saben que en la guerra nunca estorba ni la cobija, ni la cantimplora, ni la "fusila"; las amarillentas candoras se separan de las pardas camisas legionarias para formar en su tabor, y las metálicas estrellas que brillan en las gorras de enrojecidos platos o en los gorrillos cuarteleros del Tercio o en alguna que otra rezagada teresiana, dan las órdenes pertinentes para organizar el embarco.

El piloto, aún no dijimos quién es, Carlos de Haya, toma tierra con maquinaal seguridad. Corta contactos y los motores se silencian en un último jadeo. Todos quieren trepar al "pájaro tontón" que no "estar rojo"; pero antes que nadie sube un ordenanza... con comida. Cuando llega a la cabina de pilotaje, el aviador duerme, reclinada la cabeza sobre el volante de mandos. Son ya muchas las horas, desde antes de la amanecida, que lleva transportando esas fuerzas que llevarán moral y vigor a la España que renace y cuya vida puede ser apagada como un soplo. El ordenanza deja allí los alimentos y se aleja quedo. Entre tanto un enjambre de mecánicos y personal de tierra se ocupan de la máquina, el *Ju-52*, que también precisa repostar sus fuerzas. Unos le cargan de gasolina y aceite; otros ponen a punto sus magnetos, mientras aquél repara una fuga de gasolina. El hombre y la máquina recuperan las fuerzas que tan generosamente están entregando.

Los Regulares suben a la aeronave hasta henchir materialmente el fuselaje. Cada uno cuesta un dialogar interminable. Hay orden terminante

de no dejar subir los corderos, ¿y cómo separar al moro de su cordero? Tampoco podrán transportar sus rudimentarios instrumentos musicales con que discurren sus interminables veladas, con la interminable monotonía de sus sonos. También habrán de desprenderse del fusil. ¿Desprenderse de la "fusila"? Imposible. "Tiniente coronel nunca dice esto". Por fin, todo instalado, y cuando ya se han cerrado las portezuelas y se ha despertado al piloto y éste ha puesto el avión cara al viento; cuando rugen los motores para el despegue, se escucha un balido medroso que habla elocuentemente de la astucia y de la terquedad moruna.

El hombre y la máquina de nuevo en los aires, por los anchos caminos de la Gloria y del Triunfo. Una mano en la palanca y la otra en el alimento; los ojos ensoñecidos todavía y la voluntad más despierta que nunca. Allí abajo la Escuadra roja, que se ve una y otra vez defraudada por el hombre y por la máquina, en íntima cooperación. La llegada, Tablada, Jerez de la Frontera; puntos de partida, modernos Covadonga para una nueva reconquista, esta vez de un enemigo harto peor que aquellos de hace siglos, y que en la hora presente coordinan sus anhelos con nuestros propios anhelos. La tenacidad y la constancia de la máquina y del hombre dieron el primer paso del éxito.

Algo más tarde de la primera epopeya surge otra tan admirable y hermosa. En tierras andaluzas, en un Santuario, el de la Virgen de la Cabeza, donde Nuestra Señora manifestara deseos de que se la venerase, se han encerrado un puñado de valientes, oprimidos por asfixiante cingulo de rencores, de amenazas, de odios. Ningún soplo de España llega hasta ellos; su fervor es enteléquico. Hasta que un día unas alas de pájaro acerado se ciernen sobre el montículo donde se halla enclavado el Santuario. Pirueta ágil sin temor de la metralla marxista, y arroja pesados fardos para los sitiados. Estos recelan; todo lo esperan de la calaña de los que les combaten. Lo abren y encuentran municiones, alimentos, medicinas... y unas líneas de puño y le-

tra del elegido por la Providencia para acaudillar la idea que ellos sustentan y defienden. Explosiones de júbilo; saltos de alegría; las desmayadas mujeres lanzan besos a quien tanto les ayuda y reconforta, y allá, en los aires, los motores de la máquina parecen dibujar una sonrisa agradecida.

Prosiguieron con su tenacidad proverbial su humanitaria tarea el hombre y la máquina, hasta que un día... en lugar de saludos y sonrisas, encontraron puños que se elevaban sobre rostros mal encarados, mientras que allá, en la ladera, los brazos inmóviles de los mártires les dedicaban su último saludo y su postrer sonrisa. La vuelta de aquella jornada fué triste, acongojada...; el Guadalquivir no reflejó aquel atardecer las pesadas cabriolas con que el hombre ordenaba en la máquina para pública demostración de su júbilo por la belleza de su deber, sobradamente cumplido.

Y otro día el amargor de la separación, plasmado en tristezas de despedida. La máquina quedó allí, en el cielo andaluz, al cuidado de

otras manos, que si expertas, no eran como las otras paternas. El hombre corrió a caer en cielos aragoneses, ante una considerable masa de enrabados enemigos, que se ensañaron incluso con sus restos mortales. García Morato pidió a los antiguos compañeros la devolución del cadáver, prometiéndoles que, en caso de acceder, les saludaría caballerescamente antes de iniciar los combates. No lo devolvieron, acaso porque no les seducía aquella caballería medieval que les sugería, que seguramente iba contra sus taimadas intenciones...; pero ignoraban que los restos de Haya no podían guardarlos, ni menos ocultarlos..., porque, sencillamente, están en el aire, flotando perennemente con su ejemplo, con su enseñanza. No le vemos, pero le palpamos, le sentimos en nuestro íntimo, y en algunos atardeceres, cuando la máquina que le sobrevive regresa de cumplir su pacífico cometido; cuando se enfila su proa al aeropuerto, el sol semi se oculta tras una nube y el *Ju-52* se tiñe de luto, y se tiñe porque le palpa, porque le siente en sus adentros, y acaso, fruto maravilloso de su penetración en vida, porque le ve...

El sentido aeronáutico en Goya

Por el Capitán ARBELLOA

(En el centenario del insigne pintor.)

En Francisco de Goya y Lucientes, incluso al margen de su obra—si ello es posible—, despierta nuestro interés, nos impresiona su vida misma. Nos cautiva su recia personalidad: inquieta, cruda, apasionada, vulgar a veces para ser más humana. Nos atrae desde el primer momento su “alto nivel de vida”, en el sentido “vitalista” de la expresión. Porque Goya fué un vitalista.

El vitalismo—prioridad del valor “vida” sobre otro cualquiera—representa una subversión de valores. Hay dos maneras de caer en él y una segura de curarse. Una—centrípeta, pudiéramos llamarla; nos viene de fuera; obra el ambiente—, según la cual se es vitalista porque hallándose en un medio favorable a la propia existencia, ofreciéndose fáciles mil posibilidades, sintiéndose asegurado contra el riesgo y el dolor, la vida—esta vida—, eso que llamamos “vida”, al-

canza un alto valor, el “máximo valor”. Esta es la manera decadente; es precisamente como ha sido “vitalista” (igual que hablar mucho de salud es sospechoso de enfermedad, hablar mucho de vitalismo ya hace pensar en decadencia) la generación de Europa que ha ido a la guerra, y que ya se había hecho notar estaba siendo deslumbrada por el salto que sobre las generaciones anteriores, en el fácil vivir, le habían proporcionado la higiene y la medicina, alejando el dolor corporal, los seguros anulando el riesgo del porvenir, la ciencia y la técnica apoyadas en la industrialización y en la propia organización social, haciendo asequibles a todos los placeres en un orden como nunca hasta ahora se había disfrutado.

Hay la otra manera, la centrífuga—de dentro hacia afuera, contra el ambiente, dominan-