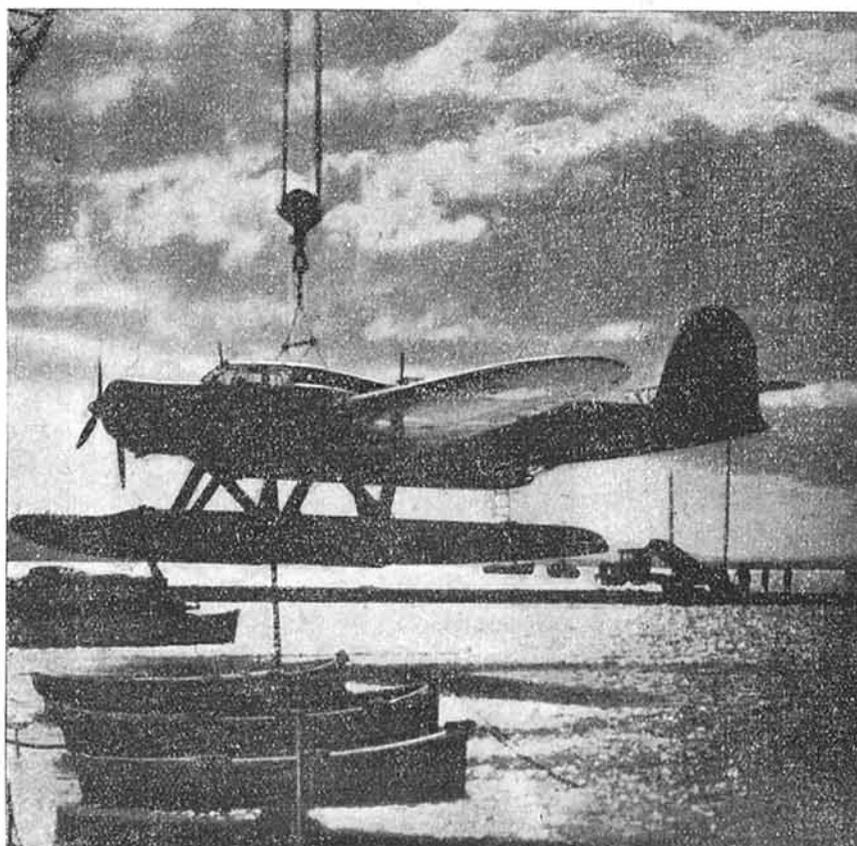


# Temas Generales

## VOLANDO SOBRE LA FLOTA ROJA

Por el Capitán VALCÁRCEL, Ingeniero aeronáutico.



Aquella mañana se levantó con niebla, cosa rara en el mar balear. Apenas si se divisaba el farallón fronterero que oculta el puerto recoleto de Ibiza: la isla de los Ahorcados aparecía fantasmal y desvaída, con la vacía torre del faro como un molino aventando vedijas de nube. En el Espalmador, los conejos triscaban sobre el suelo cubierto de escarcha.

Cuando un Sol pálido se levantó allá en el mar, nosotros —cinco hombres— saltábamos del bote al “hidro”, en cuyo fuselaje ponía una nota traviesa el buzo a caballo de una escoba, que era el emblema de nuestra escuadrilla. Un rato después volábamos ya por encima de la niebla, rumbo a las costas calientes de Argelia. A nuestra popa se elevaba, entre el mar de nubes, el dedo rocoso del Vedrá, imprecatorio y solo. Pasamos por encima de un banco de gaviotas, donde un punto minúsculo en la carta señala el hundimiento antiguo de un cargo francés. La costa roja era una línea sutil, apenas visible en el horizonte; luego, en torno nuestro, una soledad absoluta: ni una vela, ni un penacho de humo.

Domínguez, el piloto—muerto días después frente a las peñas bravas de Mallorca—, se echaba el aliento en las manos, mientras su segundo, un portugués de larguísimo nombre y con más puntas de hidalgo que un hijo de Don Quijote, gobernaba el avión hacia un punto invisible, anhelado en el horizonte. Arriba, en su torreta, el mecánico debía de estar pasando un frío de todos los diablos, rodeado de sus manómetros e indicadores.

Cuando el telegrafista me pasó un radio que nos enviaba Alcudía, algo vibró dentro de mí: “Pongan rumbo Bizerta. Stop. Vigilen movimientos Escuadra roja.”

Por fin, los esfuerzos de tantos y tantos días se veían coronados por el éxito: aquella Flota republicana, tan graciosamente fustigada por las emisoras nacionales, abandonaba su guarida de Cartagena y se ponía en franquía para entregarse a las autoridades francesas; esto era el final, un final cosechado tras de una siembra de esfuerzos y de sangre de com-

bate constante de hostigamiento diario. De entre la neblina que el ruido de los motores nos metía en el cerebro a los aviadores, surgían recuerdos y memorias de aquellos años. El bombardeo del *Jaimé*, los antiaéreos de Mahón—¡aquella batería de Biniencola!—, la nochecita de la C. A. M. P. S. A., de Valencia; la captura del *Riri*; la persecución, felizmente coronada, del *Síster* y del *Dómine*; la muerte de nuestros camaradas... Hechos incógnitos y que apenas si tenían resonancia en los partes oficiales de guerra, pero que de un modo tan eficaz como poco brillante habían contribuido al desmoronamiento total de la resistencia roja.

Quedaban atrás los largos cruceros sobre un mar que la mayoría de las gentes imagina constantemente plácido, sin saber que hay muchos días en que las "golfadas" alborotan la tersa superficie del Mediterráneo y le convierten, no en el lago de Ulises y Anfitrión, sino en un hervidero de espumas rabiosamente revueltas, en las cuales un amaraje forzoso en aquel avión que nos llevaba suponía la muerte segura, dada la fragilidad de su construcción; así murieron tantos y tantos de aquellos magníficos oficiales que formaban en las escuadrillas nacionales de hidroaviones. Los unos, abatidos frente a las costas catalana o valenciana; otros, ahogados en accidentes que en tierra se hubieran calificado de estúpidos, pero que en el mar, en un mar alborotado, eran mortales; aquéllos, desaparecidos sin explicación alguna al regresar de un largo servicio por las costas argelinas o corsas..., y los que quedábamos, no muchos, veíamos ya el fin de aquella guerra atroz, ganada a pulso gracias al sangriento sacrificio de una juventud auténticamente "inasequible al desaliento".

La Flota roja, salida sigilosamente de Cartagena, navegaba ya, a todo trapo, hacia la segura rada de Bizerta: era el fin, y todos lo adivinábamos al pasarnos, de mano en mano, el radiograma.

En la lejanía se dibujó una mancha apenas visible en el redondo horizonte: aquello era cabo Tenez, lugar de recalada de todos los barcos que navegaban en demanda del Estrecho o que, habiendo atravesado éste, llevan el rumbo a puertos italianos, argelinos o griegos. Pronto empezaron a verse pequeños cargos de la P. L. M., abarrotados de los fosfatos de Stax; buques alemanes y suecos con sus sucias cargas del hierro; limpios barcos daneses y noruegos, y ya, metido en las aguas jurisdiccionales francesas, un barco inglés, el *Stanthope*, limpio, bruñido, casi inofensivo en su pausada navegación. Rápidamente izó en el pico de popa la bandera de Su Graciosa Majestad británica, y nos alejamos buscando la costa africana, en la que el Atlas se derrumbaba abruptamente. En las pequeñas calas se divisaban grupos minúsculos de higueras y de naranjos, y predios de un color verde pálido; arriba, en el monte, se veía alguna casa de labor, tan enjalbegada como las andaluzas, y algún morabito donde el santón de la comarca cuidaría sus cabras escualidas y entonarían periódicamente preces por Mahoma.

A ras de agua y al máximo régimen del motor cruzamos frente a Orán, en cuyo magnífico puerto, pleno de movimiento y de colorido a aquella temprana hora, divisamos, con ayuda de los gemelos, el barco rojo *Mar Caribe*, largo tiempo atracado allí para seguridad e inutilidad de su valiosa carga; en el castillo de Santa Cruz ondeaba la bandera tricolor.

En aquel momento el "radio" me mandó un aviso: "Caza francesa por la popa." Eran tres *Nieuport*, que debían haber despegado del inmediato aeropuerto de La Senia; prudentemente, pero a todo gas, nos salimos de las aguas jurisdiccionales en el instante en que la patrulla nos disparaba una in-

útil ráfaga de ametralladora, a la que respondimos con un gesto irónico, hecho con los dedos de la mano derecha.

Poco después, frente a Phillipeville y detrás de una aguja montañosa, aparecía la Flota roja, navegando lentamente y en orden de combate; vimos muy bien al acercarnos cómo los servidores de las piezas antiaéreas de un destructor corrían a sus puestos; pero la orden que habíamos recibido no era la de bombardearlos, sino la de seguirlos, y así, nos salimos por babor y fuimos recorriendo la formación entera a dos o tres millas de distancia. Estaban todos, desde los rápidos cruceros *Libertad*, *Méndez Núñez* y *Cervantes*, hasta el transporte renqueante y asmático, que obligaba a hacer continuas evoluciones a la más veloz cabeza; sucios, apagado el brillo de las piezas por el orín de la desidia, cubierta la toldilla con las prendas puestas a secar, su aspecto era todo un poema y toda una revelación de la disciplina de la Marina republicana, cuya enseña pendía, lacia y mugrienta, de los navíos.

Pasado el primer instante de sorpresa y de júbilo, la navegación se tornaba aburrida y monótona y, lo que es peor, con la contingencia de un posible abandono por nuestra parte, pues las constantes evoluciones que habíamos de hacer agotaban lentamente nuestro combustible. Domínguez me pasó una nota: "Nos falta gasolina para llegar a Bizerta y volver a Pollensa. ¿Qué hacemos?" Mi contestación coincidió con un accidente fortuito que, quisiéramos o no, nos obligaba a adoptar la resolución que yo había ya pensado. La cara, un poco asustada, de Vanrell, el "radio", surgió entre los dos pilotos para decirnos que hacía un instante, al intentar sacar una fotografía de la Escuadra, el viento de la marcha le había arrancado el casco, que al tocar con la antena de la radio se la había llevado; quedábamos incomunicados con Alcudia, y por tanto era forzoso tomar una determinación inmediata. Un simple examen de la carta del Mediterráneo nos indicaba que nuestra única posibilidad era poner rumbo a la base de Elmas, en Cagliari, para arreglar nuestra avería y repostarnos de combustible; pensado y hecho. Con una última evolución sobre el barco almirante, pusimos la proa hacia el sur de Cerdeña, que a los cuarenta minutos justos de vuelo apareció ante nuestros ojos, pantanosa y baja. Poco después tomábamos agua en el sereno lago de Elmas, ante la natural sorpresa de los aviadores italianos. Cogida la boya y apagadas las últimas vibraciones del motor, se abrieron las portezuelas y saltamos al bote auxiliar; del grupo de pilotos y mecánicos que nos esperaban en el muelle se destacó un magnífico tipo de oficial, sobre cuyo uniforme brillaba la nota explosiva de una banda carmesí. Nos hizo un saludo maravillosamente impecable, y se puso a nuestras órdenes para arreglar la pequeña pero importante avería. Y mientras escoltados por nuestros anfitriones íbamos a tomar una "biera" al pabellón de oficiales, los mecánicos y los ayudantes trepaban por el fuselaje de nuestro aparato para reponer la antena y llenar de combustible nuestros exiguos depósitos.

Un rato después, cruzadas las tarjetas de rigor y hechas las consabidas fotografías, volábamos en franquía hacia el Sureste, hacia Bizerta, entre los graznidos de una enorme banda de patos marinos, a quienes el ruido de nuestro motor había despertado de su somnolencia.

Horas más tarde comunicábamos a Alcudia, y ésta a todas las emisoras nacionales, que la Flota roja íntegra se había entregado a las autoridades francesas y quedaba retenida en el puerto de Bizerta, desarmada su tripulación y su oficialidad internada.

Era el principio del fin.