

EL SILENCIO DEL AVIADOR

I

EL PEQUEÑO BIPLANO HIZO UN VIRAJE demasiado amplio, se enderezó sólo cuando se hallaba en el centro del llano y, si bien estaba claro que volaba demasiado alto para poder aterrizar, pareció vacilar en dar de nuevo una vuelta. Era el tercer intento. El ligero ruido del motor se hizo imperceptible, las alas zozobraron y el morro pareció esbozar un picado. Parecía como si el piloto, descorazonado y con tal de acabar como fuese, tanteara la posibilidad de precipitarse a la vertical, suicidarse o algo parecido. La impresión se veía reforzada por una ilusión óptica. Atrier, a quien el avión se le había encarrado bruscamente, situándose a su nivel, ya no lo veía avanzar por más que se acercase a todo gas para retomar altura.

De repente, surgió de detrás de las alas el estrecho fuselaje, rígido como un cocodrilo disecado y recubierto con su lona

de color verde pálido. El avión tomó altura. Su vientre de saurio cobraba volumen a ojos vista, se hizo enorme, ocupando un instante todo el ventanal, y rozó el tejado del edificio a un par de metros de Atrier. Pero incluso a esa distancia el ruido del motor resultaba moderado. La voz iracunda de Ivanov estalló, muy exagerada:

—¡Cada cosa a su tiempo, camarada!

El antiguo bar panorámico del aeródromo de Barajas, transformado en sala de lectura educativa por el «Comité Anarquista de los Mecánicos», durante las horas muertas servía de oficina de reclutamiento para los brigadistas internacionales. Ivanov, políglota y antiguo suboficial del ejército Wrangel, se ocupaba de hacer rellenar los cuestionarios. Llevaba una chaqueta negra de cuero, tipo cheka, comprada en París.

—Se lo ruego, camarada, se lo ruego —insistía con un tono más sosegado.

Estaban solos en la sala. Atrier no se movió del reborde de la ventana de guillotina sobre el que estaba sentado, pero dio media vuelta. Con su oído izquierdo seguía acechando los ruidos exteriores.

—Así que le estaba diciendo, camarada, que el gobierno español ofrece a los aviadores extranjeros un seguro de vida de un millón de pesetas. Lo pone claramente en el cuestionario. ¿Es que no lo ha leído?

Atrier levantó la mano para indicar que había oído perfectamente la pregunta, pero que pedía tan sólo un poco más de tiempo para reflexionar. Aguzó el oído. Pero no era todavía «la avioneta» que regresaba. Respondió:

—Lo he hecho, sí; por encima...

Había visto muchos aterrizajes fallidos. Y no sólo en los aeródromos improvisados de Venezuela... Sin embargo (al menos en aeródromos normales, como éste), la serie entera, desde los clásicos tres tumbos del alumno en prácticas hasta el «pilón» del presuntuoso reservista, se debía, por lo general, a un entrenamiento insuficiente, algo que podía corregirse con bastante facilidad. Sólo cuando fallaba la maniobra de tomar tierra la cosa dejaba de tener remedio. Su experiencia al respecto era terminante: si al aproximarse a la pista el piloto yerra seriamente en la apreciación de la altitud, está acabado.

—¿Y no le interesa, camarada? —inquirió Ivanov, desde lejos.

Al escuchar estas palabras, Atrier sonrió. En parte, porque había tomado la decisión de sonreír ante cualquier pregunta de ese tipo; y en parte, también, porque ya no sabía exactamente de qué le estaba hablando su interlocutor. Lo que se estaba preguntando a sí mismo en ese instante no era si el piloto, allí afuera, estaba o no «acabado», sino si ante sus propios ojos iba a...

Precisamente el frágil ruido del motor resonó una vez más. Atrier escudriñó el cielo. Tardó un poco en dar con lo que buscaba. ¡Al dar la vuelta el pequeño avión apenas había tomado altura! Casi en el horizonte estaba sobrevolando la llanura muy bajo a una distancia prudencial. En esa posición volaba perpendicular al viento y aparecía de perfil como si fuera un gran saltamontes. Viró luego noventa grados en dirección al viento, asemejándose entonces a un pájaro: al superponerse, los dos planos sustentadores se confundían en uno solo. Atrier dedujo que el avión estaba realmente lejos, pero también... ¡que ya estaba iniciando el descenso! ¡A más de un kilómetro de la pista! Y a menos de veinte metros del suelo: pura locura... Sin duda, después de los anteriores intentos, era comprensible la obsesión del piloto por no volver a fallar en la toma de tierra y aterrizar a cualquier precio... Pero el vacío de su estómago le hizo sentir a Atrier lo que iba a suceder. En balde sus reflejos gritaban: «Afloja la mano, da gas»; sabía que ya nada podía hacerse. El avión allí, y este ruso aquí, pensó. Cada uno de nosotros sordo respecto a los demás, inalcanzable. Cada uno, inexorablemente, dejándose llevar por sus propias inclinaciones. Hasta el día en que...

Al llegar casi al suelo —¡demasiado corto, demasiado corto, oh, sí!—, el piloto quiso enderezar el rumbo (los planos sustentadores se diferenciaron por un instante), y el

avión se engarabitó. Diez segundos más y vendría la pérdida de velocidad...

Ivanov apareció junto a la ventana, aunque en absoluto por curiosidad: juzgaba indigno de su «sangre fría bolchevique» prestar la más mínima atención al hecho de que el avión en prácticas estuviera una vez más en apuros. Pero como no se atrevía directamente a llamar al orden a Atrier, quiso al menos avergonzarlo, y se colocó ostensiblemente de espaldas al ventanal; el que toda esta maniobra le pasara inadvertida a Atrier lo enfureció.

—¿Es usted quizá supersticioso? —le espetó el ruso.

Unos gritos fueron la respuesta; venían del piso de abajo. El accidente se había producido. Atrier permaneció con la frente pegada al cristal, e Ivanov se permitió a sí mismo mirar hacia afuera. El pequeño avión estaba clavado en el suelo, casi vertical, a unos pocos metros de la pista. Demasiado lejos para que pudieran distinguir si el piloto se movía o no en la carlinga. En cualquier caso, no se había caído ni había bajado tampoco. Probablemente llevaría puesto el cinturón. Si el depósito se incendiaba antes de que los equipos de socorro llegaran...

A pesar del caos, la ayuda se improvisó de manera rápida y, hecho curioso, de manera eficaz. Desde todas partes del campo acudían hombres presurosos; dos coches, como salidos de debajo de la tierra, se precipitaron traqueteando

hacia el lugar del accidente. Se vio la tela blanca de una camilla desplegada. Ivanov, lamentando su incipiente emoción, murmuró:

—¡Qué indisciplina más terrible!

Atrier se apartó de la ventana. La continuación ya no le interesaba. Le bastaba que el piloto desconocido, vivo o muerto, no se hubiera carbonizado...

—Sí, sí, ocupémonos primero de lo nuestro —se apresuró a decir el ruso con tono aprobador, abandonando a su vez el espectáculo y sentándose en la mesa del bar, que usaba como despacho—. ¡El servicio es lo primero!

Con aire administrativo, extendió ante Atrier el cuestionario y cogió la pluma.

—Veamos, camarada, el beneficiario de su seguro de vida... ¡Y ya ve que la cosa no es asunto superfluo!... ¿A quién quiere designar? Nombre, apellido...

—A nadie.

A pesar del tono más bien ligero que acababa de adoptar el ruso, Atrier había olvidado de pronto su decisión de sonreír. Sintió un principio de escalofrío recorrerle la espalda, como si fuera a temblar. Se esforzó en no pensar más que en el accidente, no en lo que éste le recordaba. ¿Cómo se podía ser tan torpe?, pensó indignado. ¡Una avioneta aterrizando en un palmo de terreno! ¿Y desde cuándo se obliga a un alumno a hacer una primera salida sin un monitor con doble

mando? ¡Qué desastre de escuadrilla! ¡Vaya manera de conservar los aparatos!

Esas silenciosas inyectivas traslucían en su rostro un aire de feroz hostilidad, que Ivanov, enfrente de él, no dejaba de observar. El ruso estaba encantado, pues cada día esperaba que un «Sin Partido» le diera una respuesta como aquélla. Pero ninguno, hasta la fecha, lo había hecho; nadie le había brindado la ocasión de exclamar, como ahora:

—¡Comprendo, camarada, comprendo...!

Comentó que a él tampoco le gustaba aquel seguro de vida de un millón. De entrada, el principio mismo era ya malo. Y luego, ¿a quién designar? Sus familiares eran todos contrarrevolucionarios. No iba por añadidura «engordar a todos esos cabrones con una muerte al servicio de la Revolución» (al decirlo Ivanov soltó una risa metálica de lo más desagradable). Por eso él también estaba dispuesto a poner «Nadie», pero un camarada le había aconsejado que designara una organización antifascista, un sindicato, un partido. Había seguido el consejo.

Era verdad. Había ido a España para redimirse de su pasado de guardia blanco (¡ay! la esperanza de volver a Rusia entre los vencedores... Adoraba su patria, pero más aún la fuerza), y había escogido como beneficiario de su seguro de vida —haciendo todo lo necesario para que se supiera— al Partido Comunista Español. Pero no pretendía de ningún

modo que Atrier lo imitara en la elección. En realidad, su confidencia era una trampa. Por fin conocería las preferencias políticas del candidato reticente. Proclamarse «Sin Partido» era demasiado cómodo. Puesto que Atrier no tenía pinta de persona interesada, había venido a combatir por un ideal. ¿Pero cuál? ¿Democrataburgués, socialista, o anarquista? Siempre va bien saberlo. Con el fin de informar al Partido Ivanov llevaba un fichero.

En voz alta, precisó:

—Así el millón no se perderá.

—Tampoco se perderá quedándose en las arcas del gobierno —ironizó Atrier—. Yo creía que el gobierno de la República, los partidos, los sindicatos, las organizaciones antifascistas formaban un todo. ¡Mire si no por encima de usted!

En la pared, a la espalda de Ivanov, justo encima de su cabeza, colgaba un cartel con un enorme puño victorioso en el que se leía «UNIDAD» en letras rojas.

Pero el ruso no lo comprendió. Creyó que «por encima de usted» tenía un sentido moral, que Atrier lo estaba aleccionando. Y todas las partes de su ser, tanto las conscientes como las otras, las que pertenecían todavía al guardia blanco, las que se pretendían bolcheviques, las del hombre del pueblo, emigrado sin blanca, taxista, humillado, todas ellas se alzaron con pasión frente a aquel «intelectual» tan burlón.

Lo habría estrangulado gustosamente. Pero los años de desgracia lo habían instruido. Acentuó la astucia:

—Tiene razón, camarada —concedió, abriendo las dos manos, con aire ingenuo—. Sin embargo, no sólo hay que mirar «por encima». También hay que hacerlo más lejos. Más lejos, ¿comprende? En el Frente Popular cada uno conserva su propia tendencia. Es una cuestión del futuro. El pueblo decidirá...

Sobre la base de este grotesco malentendido siguió un discurso enrevesado. Antes que ofender al ruso poniéndolo en evidencia, Atrier estaba dispuesto a sufrirlo hasta el final. Desde que había estado en Venezuela detestaba ofender a la gente. Pero bruscamente Ivanov se calló. Mientras hablaba había notado el ruido de unos pasos que debían de resultarle familiares, ya que en el instante mismo en que se abrió la puerta, se alzó enérgicamente de su silla y, en posición de firmes, anunció:

—¡El camarada Réaux, comandante de la escuadrilla!

Como no estaba sentado, Atrier no tuvo que levantarse. No obstante, rectificó su postura. El recién llegado vestía de civil. Iba con la cabeza descubierta y con una pistola-ame-tralladora en una funda de madera, colgada del hombro con una larga correa. Tan pronto se detuvo, con aire ensimis-mado, sacó una cajetilla de cigarrillos, y poniéndose uno en la boca, ofreció a los presentes, echando sólo un rápido vis-

tazo a Ivanov y a Atrier. Luego, sin mirarlos apenas, les tendió la llama del encendedor. Finalmente, habló. Su tono era lacónico:

—¿Cuestionario? —dijo dirigiéndose a Ivanov.

—Precisamente, camarada comandante —se apresuró en contestar el ruso, dándose importancia—; se lo estaba diciendo al camarada... No quiere rellenarlo...

—Perdone —cortó rápidamente Atrier—. Está todo relleno. Todos los puntos profesionales. En cuanto a mis referencias políticas, es muy sencillo: no tengo.

La mirada de Réaux se volvió hacia él, intrigada, intensa, pero asimismo soñadora.

—Quizá le parezca que es una lástima —siguió Atrier, acalorado (aquella especie de inspección distante lo irritaba)—. Soy piloto y nada más que piloto. Lo que al menos le previene a uno contra las pérdidas de velocidad. El «otro» —dijo con sarcasmo señalando con el índice la ventana— seguro que tenía referencias excelentes, ¿verdad?

La mirada de Réaux pareció todavía más melancólica. Súbitamente, respondió:

—Seis victorias homologadas. En el 17 formaba parte de la escuadrilla Richthofen.

—Pues desde entonces, ¡un rajado! Porque como es lógico...

—No: dos años en un campo de concentración.

Réaux no había forzado en absoluto la voz. Un observador superficial hubiera podido creer que no daba todos esos detalles más que a título informativo. Pero Atrier acusó el golpe. Cobró conciencia, no de su propio problema —le era ya suficientemente conocido—, sino de hasta qué punto todo aquello (exacerbado aún más por la conversación con Ivanov) lo había puesto fuera de sí y lo había rebajado.

—Afortunadamente, sólo tiene heridas leves —añadió enseguida Réaux como si adivinara algo—. Unas cuantas semanas y podrá enrolarse en la infantería. Es un tipo duro de pelar... Y usted, ¿cuánto tiempo hace que no pilota?

—Mes y medio.

Un tic nervioso crispó violentamente el rostro de Réaux. Ninguno de los candidatos que había visto hasta entonces había seguido un entrenamiento reciente. Aplastó el cigarrillo entre sus dedos y dio un paso hacia Ivanov.

—El cuestionario —ordenó.

Cuando se le hablaba a Ivanov con voz de mando, éste obedecía, por acto reflejo. Automáticamente, tendió la hoja.

—«Venezuela... tres años... vuelos diarios» —leyó Réaux—. ¿Qué tipo de avión?

—Todo tipo salvo transporte pesado.

—Anteriormente: formación de piloto militar en Bélgica, y dos años de caza y observación. Bien.

Sostuvo un instante la hoja en mano, como si la relejera, y a continuación se la devolvió a Ivanov.

—Venga conmigo —le dijo a Atrier—. Le voy a enseñar los hangares. —Encendió otro cigarrillo y se subió hasta el hombro la correa del subfusil, que se le había deslizado un poco—. Despegaremos dentro de una media hora.

Una hora y cuarto más tarde —habían tenido que cambiarse las bujías de uno de los motores— el Douglas dejaba atrás la pista de aterrizaje en dirección al Oeste. Era uno de los tres grandes aparatos de las líneas comerciales españolas que quedaban al servicio del gobierno. A la carlinga la habían vaciado de sus asientos y de los dispositivos de enganche de las sacas postales. Se le habían pintado unas marcas rojas en las alas. Pero su «conversión» en avión de guerra no iba más allá. No había ni trampilla para las bombas, ni visor, ni tronera para las ametralladoras de defensa (por lo que se prescindía de cualquier defensa). Se colocaron las bombas apiladas como leños, detrás del puesto del piloto, estibándolas someramente a fin de que el desplazamiento de su peso no causara desequilibrios. Para mayor seguridad, el comandante Réaux y el mecánico de abordó se sentaban encima de ellas. De vez en cuando volvían a enroscar los protectores del percutor de aleta aflojados por las sacudidas. Tenían que

andar ojo avizor y moverse con precaución, pues un choque casual sobre un percutor desprotegido habría hecho explotar el avión. Atrier ocupaba el asiento del copiloto. El piloto era español, un veterano de la línea, que fingía no verle y manejaba los mandos con aire de suficiencia.

Cuando se aproximaron a la zona del objetivo —una columna que avanzaba por la carretera de Badajoz a Talavera—, Réaux sugirió, con el máximo de tacto posible y dadas las circunstancias, que convendría bajar a una altitud de mil metros. El español obedeció con desidia. No le gustaba recibir órdenes —aunque fuesen amistosas— en su propio avión. Si bien era un enemigo resuelto del alzamiento franquista, sentía como una humillación la ayuda indispensable de los voluntarios extranjeros. Además, en su fuero interno y a pesar de sus ideas liberales, hubiera preferido participar en otra guerra del Rif en la que la gente que debía liquidarse no fuera de su propia raza. La suma de todas esas razones hizo que el altímetro apenas bajase. Marcaba mil ochocientos metros cuando apareció la columna como una hilera de hormigas en la blanca carretera. Demasiado tarde. Sin protección de caza, había que darse prisa. Réaux se resignó.

Atrier dejó su asiento y se puso a hacer una cadena con Réaux y el mecánico. Por la puerta lateral, que una cuerda mantenía abierta, una tras otra fueron lanzando a mano las

bombas al vacío. Éstas, al caer, daban vueltas y revueltas, indecisas, formando un largo y serpenteante rosario. Una vez largadas todas, Atrier se tumbó en el suelo de la carlinga, cerca de la puerta, y miró hacia atrás. El rosario se había convertido en un mantel que parecía caer paralelo a la carretera, pero muy por debajo. De pronto, la carretera se deslizó debajo del mantel, quedando atrás en no menos de cien metros. Surgió entonces la primera llamarada. Las otras explosiones se sucedieron, cada vez más alejadas...

El avión viró ciento ochenta grados. Atrier ocupó nuevamente su asiento. Ahora se veía enfrente el resultado del bombardeo. Una fantasmagórica e insignificante línea de humaredas que caracoleaba por los campos de labranza. La carretera estaba intacta. Las hormigas, detenidas un instante, volvían a desplazarse y se aprestaban a reanudar la marcha.

El piloto español renegó. El fracaso, que lo afectaba tanto como a los demás (quizá más...), hizo que se sintiera más próximo a ellos. Por amabilidad, le cedió a Atrier los mandos. Se los dejó durante todo el trayecto de regreso a la base. Incluso permitió, a la hora de aterrizar, que fuera él solo quien posara el pesado aparato sobre la pista.

II

UNO TRAS OTRO, Y SIN MEDIAR PALABRA, fueron bajando de la carlinga. El primero, Réaux. Tan pronto hubo encendido un cigarrillo se encaminó presuroso hacia el hangar de la escuadrilla, donde estaba el teléfono. La oficina de operaciones del Ministerio de la Guerra esperaba con impaciencia noticias del ataque. Aparte de los oficiales de dicha oficina y los miembros del gobierno y él mismo, todavía nadie en Madrid sabía, en aquel atardecer de agosto, que el frente Oeste estaba desguarnecido. No había ya ninguna fuerza terrestre que defendiese la carretera de Talavera. Aquella misma mañana, el relevo de milicianos enviado contra la columna mora que se acercaba a Talavera se dispersó presa del pánico, después de una breve refriega. Fue entonces cuando la oficina de operaciones pidió ayuda a la aviación.

El Ministerio del Aire, sin embargo, sentía gran apego por su escasísimo material. ¿Qué se podía hacer con los viejos Breguet de reconocimiento, los únicos aparatos de combate disponibles? No podían transportar más que dos bombas de veinticinco kilos cada uno. En cuanto a los tres Douglas de la LAPE, eran demasiado vulnerables. Desde la reciente aparición de cazas modernos en el bando rebelde, servían sólo para sobrevolar las ciudades en la retaguardia, a fin de tranquilizar a la población. El Ministerio de la Guerra, con todo, había insistido en que la columna mora se encontraba a tres etapas de Madrid. Si no se la detenía urgentemente, pronto no habría más ciudades leales que sobrevolar. Por fin, el Ministro del Aire en persona accedió al empleo de un Douglas.

Eso sí, con todo tipo de recomendaciones: dar media vuelta si se avistaban cazas, no entretenerse con el objetivo, no descender demasiado bajo, etc.

¿Por qué no, ya puestos, abstenerse también de lanzar en ningún caso las bombas?, pensó Réaux. Así nos ahorramos seiscientos kilos. Cerró tras de sí la puerta del pequeño refugio, el embrión de despacho que se había hecho acondicionar, a base de dos tabiques y un techo de chapa, en un rincón del hangar. El lugar estaba desierto. Sobre la mesa, el teléfono parecía esperar... Pero Réaux miró primero su reloj de pulsera. La columna mora ya habría avanzado sus buenos dos

kilómetros. Al anochecer no estaría muy lejos de Talavera. Y mañana... Suponiendo que los nuevos refuerzos mandados desde Madrid llegasen a destino, no podrían organizar una resistencia sería antes del día siguiente por la tarde. En ese momento la columna ya estaría en... No tenía necesidad de examinar ningún mapa para saberlo. Con la gran carretera del Oeste pasaba como con los demás objetos en los cuales se fijaba su voluntad: con el fin de tener un dominio sobre las cosas no había descuidado ningún detalle. Había estudiado la fisonomía, las curvas, el kilometraje, los accidentes topográficos; había aprendido a situar de memoria las localidades, grandes y pequeñas, por las que pasaba; y sobre todo, había aprovechado cualquier ocasión para sobrevolar la zona. Aunque era un hombre con mil ideas en la cabeza, no se proponía nunca más que una acción a la vez. Desde su llegada a España, tres semanas antes, había previsto (Franco no había pasado aún de Algeciras) que el ataque principal a Madrid llegaría por Badajoz. Y que ese ataque, que disponía en principio de una excelente carretera con sus flancos protegidos por las montañas, tendería a no desbordar la carretera, incluso una vez alcanzado el valle del Tajo. Pero para atacar semejante ataque en flecha, bastaría con algunos aviones de bombardeo modernos y una tripulación adecuada. España no los había tenido nunca. Por lo tanto, había que proporcionárselos... Era así como había nacido en la mente de

Réaux la escuadrilla internacional. Pero la columna mora de la carretera avanzaba más deprisa que la materialización de su proyecto. Los seis bombarderos que había conseguido comprar por cuenta del gobierno español en sus viajes relámpago a Europa central seguían retenidos en la frontera, debido a misteriosas formalidades. En cuanto al personal...

Sólo al tender el brazo hacia el teléfono vio encima de la mesa un sobre, en el que ponía: «Para el camarada comandante. Confidencial». Lo cogió, se dispuso a abrirlo pero de pronto con gesto brusco se lo metió en el bolsillo. Buscaba tal vez pretextos para postergarlo, pero estaba claro que no tenía ganas de leer la prosa de Ivanov. En cualquier caso, no tenía ningún interés inmediato; en aquel momento lo exasperaba. Se le antojaba que Ivanov representaba bastante bien el tipo de militante que los partidos comunistas europeos, decididos por fin a ayudar a España, iban a mandarles los próximos días: valientes y útiles... pero insoportables. Y tampoco, en realidad, tan útiles. Útiles secundariamente. Buenos ametralladores, pero no buenos pilotos.

Buenos pilotos, se repetía como si tuviera que convencerse de ello, sólo los hay en los ejércitos activos y en las líneas comerciales. O sea que no son revolucionarios. Lo mejor que podía esperar sería puros aventureros, desertores... ¿Quizá como el de hoy?

Se dio cuenta de que estaba demorando la notificación del parte. Alargó por segunda vez el brazo hacia el teléfono. Justo en aquel momento llamaron a la puerta. Era Atrier.

Réaux fue brutal:

—¿Tiene algo muy urgente que decirme?

Su mano estrechaba el auricular, dispuesta a descolgarlo enseguida. Su mirada petrificó al piloto a distancia. El rostro de éste estaba pálido y nervioso.

—Sí. ¿Por qué no volvemos allí enseguida, mi comandante?

Atrier estaba en uno de esos «estados» de semiceguera en el que los obstáculos ya no existen, no porque se esté seguro de vencerlos, sino porque su mera idea resulta intolerable.

—Queda bastante gasolina en los depósitos —farfulló Atrier en tono vehemente—. Cargar las bombas no llevará más de media hora. En una hora podemos estar encima de ellos, totalmente de improviso... Y el español se ha vuelto a Madrid, mi comandante. Le he visto subir al autobús.

—¿Ha esperado a que se marchara? —preguntó Réaux, con ganas repentinas de sonreír.

Su mano desasíó el auricular. Fijando su mirada hacia abajo, sopesó rápidamente las circunstancias.

—No crea que es por el placer de pilotar yo mismo el Douglas, mi comandante. —Atrier hizo un movimiento de hombros que significaba la evidencia y casi la fatalidad. Más

tranquilo, añadió—: simplemente resulta imposible aceptarlo, ¿verdad?

En efecto, pensó Réaux. Conocía esa voz. Sabía incluso que era para permitirle hacerse oír por lo que había retrasado el momento de telefonar. Pero ahora debía responder. Y responder como un jefe, no como un alegre inconsciente. Si se repetía el bombardeo y volvían a fallar... En el Ministerio del Aire, cuyas órdenes habría infringido, como mínimo se lo reprocharían. Su indisciplina traería consecuencias. Podrían dejarle sin medios para actuar; no proporcionándole, por ejemplo, el material prometido. Y sin material, ¿qué queda de la aviación? Estaba en juego la misma plasmación de su proyecto de escuadrilla internacional... Pero, por otro lado, ¡había que aceptar!

—OK —dijo en voz alta—. Vamos a intentarlo.

La decisión, que una vez formulada iba a acarrear durante la siguiente media hora toda una serie de actos, no tuvo tiempo de asombrarlos. Estibar las bombas, contrariamente a todos los precedentes, se hizo muy deprisa. Pudieron incluso cargar más, gracias al peso de la gasolina consumida en el curso en el primer vuelo. Enfilaron la pista sin dificultades.

Pero una vez en el aire, para Atrier la desaparición de los obstáculos, y para Réaux la irreversibilidad de la decisión, así como para ambos el silencio ensordecedor, los sumió en una especie de modorra. Ya no comprendían lo que les había

hecho actuar. ¿Por qué esa rabia absolutamente gratuita?, se preguntaba Atrier. No tengo nada contra los moros; que su columna avance no me molesta. ¿Son acaso enemigos míos? A Réaux su gesto impulsivo le parecía altamente insensato. El resultado final no tenía ninguna posibilidad de mejorar la anterior tentativa. El fracaso de antes se debía a la ausencia en el Douglas del más mínimo dispositivo para apuntar y poder lanzar bien las bombas. Las mismas causas producen los mismos efectos... No, no deberían haber vuelto a salir. La reacción inteligente, en lugar de ponerse a malas con el Ministerio, hubiera sido anunciar inmediatamente la noticia, usándola como argumento en favor del acondicionamiento de los tres aparatos. Unas pocas horas de trabajo habrían bastado para dotarlos de un cargador con alvéolos, una trampilla y troneras para las ametralladoras; se convertirían así en máquinas de mucha mayor eficacia. Y esa transformación, que los «despachos» rechazaban, quizás hoy Réaux habría podido obtenerla. La ocasión se la brindaba la intervención directa del Ministro en el asunto de los Douglas. ¡Demasiado tarde! Su segunda salida ya debía haber sido comunicada a «las altas esferas» y las acusaciones de indisciplina estarían ya fraguándose, así como, seguramente, las represalias... Con fastidio, Réaux pensaba en la mezquina inercia de toda aquella gente a la que había que tratar siempre con miramientos y a la que hablarle de la gue-

rra parecía casi una indecencia. Así pues, incluso ahí, en pleno cielo, en el zumbante cubículo de la carlinga, no conseguía olvidarlo. ¡Y pensar que dependía también de ellos! Pensar que los ministros, los generales, los jefes del partido dependían de ellos... Y con la creciente importancia que tomaba el material, los combatientes estarían, inevitablemente, cada vez más bajo el control de los funcionarios. Era esto lo que amenazaba con triturar al ser humano... No las bombas...

Había llegado a ese punto de estupor en su «razonamiento» cuando recordó la situación y recobró conciencia de sí como también del más profundo deseo de su corazón; y entonces, su última reflexión le pareció no tanto trivial como irresistiblemente cómica. Al igual que en el vuelo anterior, se situó detrás del puesto de pilotaje, sentado sobre la pila de bombas. Con ellas iba a intentar diezmar al mayor número posible de hombres de la columna enemiga; y él mismo corría el riesgo de reventar en cualquier momento si chocaba contra uno de los percutores... Naturalmente, una cosa era triturar cuerpos y otra cosa, almas. ¡Mira que reírse de todo eso! ¿Qué significaba aquella sutil distinción sino una diferencia de valentía? Cada uno trituraba lo que se atrevía a triturar.

Réaux se sintió de nuevo dispuesto a todo. Para acercarse a Atrier, a quien daba la espalda y que ocupaba en solitario el doble puesto de mando (en lugar de un segundo piloto

habían llevado a otro mecánico más; lo importante era ser varios para el lanzamiento de las bombas), se apoyó con las dos manos sobre las rugosas culatas y, cuidando mucho de que sus piernas no tropezaran con ninguna aleta, se desplazó lateralmente. Alcanzado un punto óptimo, se medio tumbó sobre las bombas como en un diván, y miró hacia adelante. La ausencia de copiloto le permitía ver a través del morro acristalado del avión tan perfectamente como a Atrier. Sobre las rodillas de éste, un mapa a gran escala, fijado sobre una tablilla con dos gomas elásticas, parecía una imagen precisa pero daltónica del panorama sobrevolado. Gracias a una curva en la línea blanca de la carretera, Réaux localizó con exactitud, allá abajo, la curva correspondiente en el mapa en forma de línea roja. La indicó con su índice tenso. Atrier asintió y, dando la vuelta a la tablilla, contó el número de cuadrados que separaban el lugar señalado del objetivo; calculó que quedaban todavía cincuenta kilómetros. Réaux confirmó la distancia. Pero apenas un minuto después el piloto dejó de dar gas y empezó a descender. Fue inesperado, impresionante. El ruido de los motores se limitaba a un suave ronroneo. La carlinga mostraba lo pesada que era. Se hundía escalonada, gradualmente en un aire que, al mismo tiempo que el silencio, parecía haberse vaciado de repente. Cada uno de ellos, sin pensarlo siquiera, se agarró a alguna cosa. Atrier, presionando el volante, lo iba enderezando a

intervalos regulares. Por lo demás, a pesar de la aparente brutalidad, la maniobra se estaba ejecutando con suma destreza. Réaux se dio cuenta de ello por la sorprendente estabilidad de la pila de bombas sobre la que estaba sentado. Y al poco comprendió que el piloto había escogido «el método del ascensor» en lugar del descenso en pendiente suave, a fin de evitar el menor deslizamiento de las bombas. Demostraba un dominio poco común. De ahí que Réaux no dijera nada cuando la aguja del altímetro no se detuvo en los 1000 metro sino que siguió bajando a 800, 600, 400... El paisaje había dejado de ser un mero paisaje. La línea roja del mapa ya no servía de nada. Entre dos hileras de árboles que aparecían ya con sus hojas, la carretera blanca se veía en toda su anchura. Se la habría podido tomar por un canal por el cual se deslizasen unas gabarras. Éstas se encarnaban ahora en forma de carretas y de caballos; luego se distinguieron también los conductores. Lo que desde las alturas se percibía como hormigas uniformes eran en realidad hombres, mujeres, niños y, por último, pollos. Todos estos seres vivos, primero inmóviles, ahora corrían a refugiarse en una cuneta o en una casa. El avión parecía rozar los tejados. La aguja alcanzó los 100 metros y continuaba bajando... Sólo cuando alcanzó los 50, dio Atrier otra vez gas.

La caída quedó amortiguada de inmediato. Una profunda vibración elevó al aparato. Las hélices se atascaron. Las alas

parecieron tomar apoyo en el aire oscilante. Y poco a poco, con el funcionamiento a fondo de los motores, el balanceo se fue estabilizando. La carlinga volvió a ser una barquilla suspendida, y dio un brinco hacia adelante. Para evitar que se elevara, Atrier hacía fuerza sobre el volante. La carretera, algunos metros más abajo, empezó a desfilarse a una velocidad tremenda. Árboles, casas, gentes, todo lo que se veía en ella, era tragado al instante. Réaux, que había hecho el trayecto varias veces en coche, era incapaz de orientarse. Dirigió su mirada al contador: trescientos diez kilómetros por hora. El más mínimo error del piloto, un cuarto de segundo de distracción y se estrellarían contra el suelo: muerte instantánea. ¿A qué venía tanta imprudencia inútil? ¿A un mero virtuosismo? Estaba claro que a esa altura la columna no los vería llegar, y la sorpresa sería total. «Podemos estar encima de ellos», había dicho Atrier. ¡Y cumplía su palabra! Pero, ¿podrían apuntar desde el avión? ¿Les daría siquiera tiempo a lanzar las bombas? Además, ¿dónde estaban en aquel mismo momento? Súbitamente, sobrevolaron un cruce fantasmal y luego un pueblo. Réaux reconoció el lugar. Talavera no debía de andar lejos. Dos minutos después la carretera entraba en la ciudad, juntándose con el Tajo. La fábrica de gas, la de cerámica, el mercado, la estación. Calles claramente menos pobladas que antes... Y la circulación en un sólo sentido, yendo a su encuentro. Gente a pie, en coche...

Talavera ya fuera de la vista y eclipsado el Tajo, la carretera proseguía su trazado, desierta. Completamente desierta. Ni un burro, ni un niño. Pero entre las dos hileras de árboles se colaban unas inmensas estelas rojas. Era la puesta de sol que tapaba el horizonte.

Este sol nos perjudica, pensó Réaux. Saltó del montón de bombas e hizo abrir la puerta lateral. ¡Más valía estar preparados! La columna podía haber progresado considerablemente, y la ausencia del menor signo de vida en la carretera era un mal presagio. La espera, además, resultaba insoportable...

De repente —sin subirse de nuevo a la pila, estaba otra vez detrás de Atrier escrutando el horizonte—, una masa oscura se movió en la polvareda del sol.

—¡Preparados! —gritó.

Levantó el brazo; cuando lo bajara sería la señal. Los dos mecánicos cargaron unas bombas con gestos sumamente delicados y se apostaron ante la puerta que daba al vacío. La masa oscura se hizo más grande, confusa y movediza, extrañamente pegada al suelo. Réaux agitó frenéticamente el brazo por encima de la cabeza en un ademán que significaba: «¡Esperad, todavía no!».

No era la columna. Era un rebaño de ovejas.

Lo dejaron atrás. Agrupadas por el pánico, las bestias, sin pastor que las acompañase, se atropellaban entre sí en una

nube de polvo gris. A la vertical, durante medio segundo, no percibieron más que la superficie lanuda de todo aquel enca-balgamiento, pero tan cerca que les cortó el resuello. ¡Desde Talavera Atrier había reducido aún más la altitud!

La carretera desfiló de nuevo. Réaux intercambió con los mecánicos nerviosas sonrisas. Éstos, cargados con sus bombas —dos debajo de cada brazo—, oscilaban en un precario equilibrio sobre el suelo huidizo, como pingüinos en la banquisa. Réaux se sorprendió a sí mismo murmurando: «¡Que llegue...! ¡Por Dios!». Estuvo a punto de ordenar a Atrier que tomara altura para tener una visión más amplia. La dificultad de expresarse sin hacer el ridículo, debido al estruendo de los motores, fue lo que lo retuvo.

¡La columna!

¡Esta vez era ella sin lugar a dudas! Detrás de una cortina de polvo, que neutralizaban los rayos de sol hasta la altura de los árboles, como sombras chinescas, se destacaban los perfiles de los camiones. Aquí y allí surgían destellos: ¡eran los faros!

Réaux se inclinó sobre la pila de bombas, cargó con cuatro de diez kilos y se acercó a los mecánicos. A la altitud a la que estaban no era necesario hacer ningún cálculo; y la señal era una ceremonia superflua. Lo que importaba era alcanzar masivamente a los primeros vehículos. ¡Machacarle la cabeza

a la columna! Después ya se vería. «Después» no existía todavía.

Se aproximó lo más que pudo al hueco lateral, con sus bombas apiladas las unas sobre las otras en dos pisos contra su pecho, como si transportara leños y, con los ojos dilatados, miró hacia abajo. El viento lo cegaba empujándolo hacia atrás, pero con un esfuerzo tremendo logró mantenerse en pie. El asfalto de la carretera y la hojarasca de los árboles se convirtieron en su retina en un par de manchas que, siendo siempre las mismas, por su misma continuidad, deshacían en parte la sensación de abismo que había notado en un primer momento. La tregua duró veinte segundos.

Lo que ocurrió a continuación duró apenas diez. Diez segundos durante los cuales, abriendo los brazos, dejó caer otras tantas veces las bombas sobre el alucinante tiovivo de camiones que daba vueltas allá abajo. Cuando volvió a verse el asfalto desnudo, Réaux retrocedió titubeante en dirección a los mecánicos que lo habían ido aprovisionando y que ahora, precipitándose, le entregaban más bombas. Las explosiones cesaron. Comprendió que si se habían librado del fuego no era más que por la velocidad del avión, que había iniciado un viraje inclinándose sobre el ala izquierda. Réaux y los mecánicos se abalanzaron sobre lo que quedaba del montón de bombas y se acostaron encima. Atrier lo observaba todo por el retrovisor. Con la retaguardia cubierta,

acentuó el viraje tirando del volante hacia sí mismo. El morro acristalado repuntó hacia arriba, como si girase sobre un pivote, y la carretera y las dos hileras de árboles se colocaron de nuevo en el eje de la marcha. A lo lejos —e invertida— reapareció la columna. Estaba jalonada de humareda a lo largo de toda su longitud, como una zanja que hubiera sido desbrozada. Era evidente que la columna ya no progresaba. Atrier lanzó un grito gutural, y Réaux, incorporándose, estalló en una carcajada;

—¡Les vamos a echar una segunda rociada! —le gritó el piloto al oído.

Réaux se acercó de nuevo a la zona de los mecánicos para contarles lo que había visto. Les habría abrazado, si abrazar no se le hubiera antojado algo «flojo» y falto de intensidad vital. Recordó sus recientes reflexiones... Sí, el peligro de muerte y la voluntad mortífera... Pero eso lo compartía con otros hombres, y a eso se le llama fraternidad.

Atrier gritó de nuevo.

—¿Qué? —respondió gritando, a su vez, Réaux, que ya no temía hacer el ridículo.

—¿Que si lo intentamos en picado?

El altímetro marcaba 300 metros y la columna, sin parecer mucho más grande, se veía cada vez mejor. Casi la sobrevolvaban. Todos los camiones estaban parados; algunos estaban volcados sobre el costado; otros ardían. Sus ocupantes

corrían por la carretera en las más contradictorias direcciones; Réaux comprendió que buscaban no tanto un refugio sino una explicación.

—No nos ven... ¡Es por el sol! —vociferó Atrier.

—¡De acuerdo, hago desplazar las bombas! —bramó Réaux.

Pero primero fue a cerrar la puerta lateral. Acto seguido hizo que rehicieran la pila de bombas apoyándola contra la puerta; quedaban unas treinta. Entre los tres, formando una cadena y sin preocuparse en absoluto de las aletas ni del contacto de los percutores, efectuaron el desplazamiento en cinco segundos.

Los motores se detuvieron y el avión picó en un silbido cada vez más agudo. El morro acristalado apuntaba hacia abajo como una ventana de submarino. De pie y sin inclinarse, junto a los mecánicos apoyados que sujetaban las bombas, Réaux miraba cómo la columna se hacía más grande; se volvía real. Ya no tenía la menor semejanza con una serpiente seccionada alrededor de la cual se agitara un enjambre de ratas. En efecto, eran camiones y hombres lo que la componía. Era una serie de incendios lo que allí había, y nadie intentaba apagarlos. Por todas partes, los movimientos desordenados aumentaban el caos. ¿Pero dónde estaban los jefes? Réaux no tardó en distinguirlos en medio de pequeños corros: gesticulaban de un modo distinto...

Visto así, a la vertical, de manera cada vez más precisa, y con la indiscreción propia del que hubiera levantado una tapadera, el espectáculo de toda aquella impotencia le pareció insoportable. Dios no existe, pensó; ¿cómo podría soportar la contemplación del mundo? Sin embargo, sintió al mismo tiempo que su avión invisible y silencioso, con su carga mortífera, era una imagen perfecta de la divinidad por el mero hecho de estar él en su interior y de poder en todo momento modificar su curso y perdonar a las víctimas. Hay que estar dentro —resumió la situación—, hay que estar en el interior del destino. A través del morro acristalado ya sólo aparecían unos cuantos camiones. Empezó a poder distinguir a los hombres: los detalles de sus ropas, sus caras... De repente, algunos miraron hacia arriba y los brazos alzados se replegaron en signo de terror... Réaux se dio la vuelta brutalmente, tiró de la puerta haciéndola deslizar sobre sus guías, y de rodillas ayudó a los mecánicos a empujar las bombas fuera, a mansalva, como si se tratara de echarle carbón a un horno.

Surgió una llamarada de la carretera, mientras el avión, que subía verticalmente, se escapaba de la masacre que acababa de provocar. Durante unos instantes prolongados el ruido de las explosiones contrapunteaba el ruido de los motores. Luego, cuando estallaron las bombas saltaron por los aires los depósitos de los camiones. Cuando estuvieron

totalmente fuera de alcance y el aparato hubo alcanzado gradualmente los 500 metros de altitud, Atrier hizo ejecutar lo que un jinete satisfecho le concede a su caballo después de una gesta: un volteo completo sobre sí mismo.

Pudieron así, al pasar por encima, admirar a través del morro acristalado el resultado de su acción. La columna quedaba lejos detrás; reducida a las dimensiones de un blanco. Ardía. Subía una espesa humareda en volutas desde un foco central, que se extendía por los campos circundantes. Por debajo de ella, teóricamente, unos hombres, pequeños como hormigas, salían huyendo como podían. Los últimos rayos del sol teñían el horizonte con una alargada franja carmesí.

Una vez hubo completado la vuelta, Atrier puso inmediatamente rumbo al Este. Quedaba justo gasolina para llegar a Madrid.

Se inició el trayecto de vuelta en un estado de regocijo. Los mecánicos, ambos franceses, no paraban de hablar a voz en grito, como muchachos que abuchearan a un profesor a la salida de clase:

—¿Has oído eso?

—¿Y tú lo has oído?

Entonces, de golpe, se quedaron como suspendidos en su hilaridad, prestos a volver a ella si la alarma resultaba ser falsa. ¡Pero no lo era! Habían oído bien. Un auténtico haz de balas confirmaba, centuplicándolo, el primer ruido aislado;

los proyectiles pasaban silbando a través de la carlinga (horizontalmente: pues eran cazas los que disparaban). Para hurtarse a su trayectoria el avión zigzagueó en picado... Réaux pensó que podían alcanzar al piloto: sin ni siquiera agacharse se fue para adelante. Se sentía invulnerable, lo que le hizo pensar que iba a morir. Le sorprendía que tras un primer intento no los hubieran atacado antes... Los mecánicos permanecían también de pie. Por nada en el mundo en aquel momento se habrían tumbado boca abajo (uno es un vencedor o no lo es); aun cuando era lo único que cabía hacer, puesto que no sólo carecían de armamento defensivo sino que ni siquiera tenían un puesto de observación. Si el contrincante venía por detrás, resultaba invisible. Sólo quedaba maniobrar: ¡Atrier! Llegar hasta él no era sencillo. Centellearon más crepitaciones. Diminutas astillas cayeron revoloteando sobre la frente de Réaux. Tuvo casi ganas de levantar la mano para interceptar las balas, como en un juego. Sintió entonces, literalmente, una quemadura rozarle una oreja. Dio un brinco hasta el asiento. Ahora Atrier hacía oscilar el avión en todos los sentidos, como si quisiera descoyuntarlo, descoyuntarlo. Intentaba hacerle perder altura lo más rápidamente posible (volaban ya demasiado bajo para poder hacer un picado). La tierra...

Sin embargo, la protectora anochecida vino a su encuentro. Confundidos con el ocre de los campos, el avión se salvó.

Atrier tomó de nuevo algo de altura, en dirección al aeródromo... Y como dándose cuenta de que habían escapado a la muerte, una vez pasada la desconcertante alarma (ninguno de ellos había resultado herido ni había visto a los cazas), su alegría hasta Madrid se tornó silenciosa. Réaux estaba eufórico. ¡Los hemos machacado!, pensaba; y todo su ser se relajaba. De vez en cuando, intercambiaba miradas triunfales con Atrier. Daba gusto estar al lado de aquel hombre, de quien no sabía nada salvo el peligro y la victoria que acababan de vivir juntos; y todo aquello en un estrépito de motores que impedía la menor conversación.

El aterrizaje se efectuó con faros. Ivanov encabezaba a los brigadistas internacionales que esperaban a la puerta del avión. Apenas Réaux hubo puesto los pies en el suelo se pegó a su lado y le preguntó:

—¿Todo ha ido bien, camarada comandante?

Su tono expresaba un gran alivio, mezclado de incompreensión y de reproche.

Réaux esbozó una ligera sonrisa.

—Muy bien. Ya no hay columna. ¿Cigarrillo?

El entusiasmo fue general. Hizo que circulara la cajetilla. Redobló el entusiasmo. A gritos se pidieron detalles. Pero Atrier, que se había quedado dentro del aparato, ya reactivaba los motores. Réaux se excusó con un gesto y se abrió paso. Tenía que telefonar urgentemente.

Una vez a sus anchas, se puso casi a correr. El suelo era firme y amistoso. La penumbra reinante, deliciosa. Caminó sin darse una sola vez la vuelta. Detrás de él el avión había pivotado prudentemente fuera del haz luminoso de los faros, y circulando, precedido por un portador de linterna, empezaba a «hacer la tartana» en dirección al hangar. Las direcciones de ambos —aparato y hombre— convergían. Y como a cada pocos metros Atrier dejaba de dar gas, las pulsaciones de los motores envolvían a Réaux alternativamente en ruido y en calma. En uno de esos momentos de sosiego llegó a sus oídos una voz sofocada. Era el ruso que salía a su encuentro:

—Lo que le decía en la carta, camarada comandante, se ha confirmado... He hablado con un camarada muy responsable... Este hombre es un fascista... Hay que detenerle enseguida.

Réaux no aminoró su marcha. Dejó pasar un intervalo de ruido y luego, medio irónico, medio irritado, le lanzó por encima del hombro:

—¿Qué carta? ¿No podría dejarme cinco minutos en paz? ¿De quién me habla?

Se reanudó el estrépito. El avión les seguía a distancia, con un balanceo como de barco, tal como sugería el perfil de las oscuras velas recortadas sobre el horizonte.

—¡Pues del nuevo! ¡Atrier! —exclamó Ivanov, estupefacto; cuando la calma volvió de nuevo, añadió—: He hablado con

el delegado de Venezuela, una persona muy responsable. Resulta que allí este hombre era un fascista, un enemigo del pueblo...

Esta vez Réaux se detuvo. Dejó incluso de oír las potentes pulsaciones, aun cuando éstas se iban aproximando. La negra pared del hangar se alzaba ante él. Sintió en sus entrañas un dolor que se hacía rápidamente nauseabundo, como el de una herida pasado el primer impacto. Con voz sorda dejó caer:

—Venga a mi despacho.

Pero al dirigirle la palabra al ruso, de pronto vio su rostro elevado y recortado en la penumbra y pensó en aquellos otros rostros que habría podido salvar, aquellos rostros, ya tocados por la muerte, de los soldados de hacía un rato... Él, en cambio, siguiendo su marcha hacia adelante, penetraba en el hangar iluminado. El estrépito allí detrás aumentaba, ensordecedor. Se dio la vuelta. Con un último sobresalto de los motores el pesado aparato se puso en fila dócilmente a lo largo de las puertas correderas. El odio invadió a Réaux. Pálido de rabia, se encaró a un apabullado Ivanov:

—No. Mañana. Pero entre tanto le ordeno —y Réaux se puso de repente a gritar como jamás lo había hecho en su vida—, ¿me oye usted?, ¡le ORDENO que no diga nada!

Se diría que los motores quedaron impresionados, como obedeciendo. Se apagaron del todo. Reinó una inmensa

calma. Réaux, algo desconcertado por su propia conducta, se acercó apresuradamente al avión para hablar con Atrier antes de que éste se marchara.