

UNA INCÓMODA NOCHE

Desde el puesto del navegante, en la popa del hidroavión, se podían ver, entre la bruma, los rompientes del grupo de rocas que afloraban en medio del Atlántico. Era el momento de volver a escuchar la radio. Los *Penedos*, un grupo de rocas en mitad del océano, eran la referencia esperada para indicar la cercanía del paso del Ecuador. Pero el buque de apoyo principal, el *Alsedo* no respondía.

Una hora antes, mientras volaban a trescientos metros del agua, las panzudas nubes negras descargaban densas cortinas de lluvia que el hidroavión esquivaba realizando suaves virajes. Una de esas densas cortinas, que ocupaba todo el horizonte hacia el sur, les atrapó durante doce interminables minutos descargando con fuerza sobre los tres tripulantes que, en vano, trataban de protegerse.

Desde el puesto de radio, con los auriculares puestos, el navegante trataba de obtener respuesta a sus mensajes telegráficos mientras iba cambiando las frecuencias en su receptor radiogoniómetro Marconi AD.4, sin éxito.

En la parte de popa se encontraba el cuarto de derrota, con los mapas y la instrumentación y, justo detrás, una abertura que servía al navegante para tomar marcaciones con el sextante. Hacia proa, un largo y estrecho pasillo flanqueado por grandes depósitos de combustible de trescientos litros cada uno comunicaba el cuarto de derrota con el compartimento de radio, justo detrás de la cabina de mando. En medio del pasillo había una abertura que daba acceso a las barquillas de los motores, situados arriba, en mitad del fuselaje, en una línea en la que la hélice delantera traccionaba y la trasera empujaba. El mecánico usaba esa abertura para acceder a los motores en vuelo y, justo debajo, estaba instalada la bomba manual con la que se alimentaba el tanque nodriza. Desde el compartimento de la radio se accedía por una portezuela abierta a la

cabina de mando y, desde allí, por la proa, hasta el compartimento de operación del ancla, que también se utilizaba para colocar la cámara de fotos cuando había que utilizarla.

Era un avión que se podía utilizar perfectamente como un barco.

De momento, Ruiz de Alda mantenía las marcaciones sobre la carta de navegación, donde había ido registrando todos los datos de navegación a la estima. Estos datos habían sido corregidos mediante mediciones con el sextante, que en 1922 el portugués Gago Coutinho había adaptado a la navegación aérea. Y también por las señales radio recibidas en las primeras horas del vuelo desde algunos barcos, como el buque alemán *Arthus*, al que sobrevolaron cuando estimaban estar a novecientos kilómetros de Pernambuco, con un error de ocho millas náuticas.

De pronto, una de las frecuencias sintonizadas en el radiogoniómetro obtuvo una nítida y potente respuesta. Era Pernambuco y, después de trazar una línea directa con la señal, comprobó que el rumbo era correcto. Tras recibir un nuevo mensaje del *Arthus*, el navegante, con el sextante cuidadosamente sostenido en su mano izquierda, agarrándose a los asideros con su mano derecha, volvió a su puesto de observación en la popa. La bruma se había disipado y, al oeste, el sol lucía su enorme disco de las latitudes ecuatoriales, acercándose cada vez más al océano, que le devolvía un reflejo cegador.

Comenzó a tiritar levemente. El fino jersey de lana que llevaba sobre su camisa militar estaba todavía mojado, no llevaba corbata, y la húmeda brisa oceánica le enfrió de golpe. Tomó dos mediciones de sextante, con gran pericia. Minutos antes, mientras escuchaba la radio de Pernambuco, había consultado la tablilla de navegación astronómica y memorizado el ángulo del disco solar para la marcación del Ecuador. Acababan de pasarlo.

El capitán Julio Ruiz de Alda volvió al interior del hidroavión Dornier Wal, al que habían bautizado *Plus Ultra*, y se ajustó la chaqueta militar sobre el jersey para aliviar en lo posible el frío. Abrió la maleta del botiquín y sacó la botella de coñac. Tomó tres tazas

metálicas del armario junto al termo de café y se dirigió hacia la proa. Por el camino, desde el interior del hidro, sacó la cabeza por la abertura que daba acceso a la barquilla de los motores *Napier Lion* y gritó al mecánico. El sargento Pablo Rada no le oía. Estaba vuelto hacia popa, de pie, descalzo y con su mono empapado. Era imposible que le oyera entre el estruendo de los motores. Ruiz de Alda, que llevaba las tres tazas en la mano izquierda, metió la botella de coñac en el bolsillo derecho de la chaqueta militar y agarró el delgado tobillo del pie derecho de Rada. El mecánico miró abajo. Al ver a Ruiz de Alda mostrándole las tazas, el sargento sonrió y se descolgó hábilmente por el hueco, siguiendo al capitán hacia la proa.

En la cabina descubierta del hidro, el comandante Ramón Franco se aferraba al volante de control del puesto derecho. Llevaba puestas las gafas de vuelo y el uniforme completo, incluida la corbata. Tenía la espalda aún empapada.

El capitán Ruiz de Alda le tocó el hombro, y se sentó en el asiento de la izquierda, mientras le ofrecía una taza metálica. Rada quedó en cuclillas, agarrado al asiento de Ruiz de Alda con la mano derecha, mientras en la mano izquierda sostenía la taza. El capitán sacó una carta de navegación de un bolsillo interior de la chaqueta y señaló el punto del Ecuador. Franco asintió sonriendo. Era imposible oír nada, pero se entendían perfectamente por señas. Ruiz de Alda levantó las manos llevándolas a los oídos con el gesto de ponerse unos auriculares. Señaló al morro y levantó el dedo pulgar.

Les había dicho que acababan de pasar el Ecuador y que tenía contacto radio con Pernambuco. Franco miró a Rada, se guiñaron un ojo y sonrieron. Volaban a veinte metros de altura, y el anemómetro marcaba 170 km/h. Ruiz de Alda sacó la botella de coñac y sirvió media taza al comandante y otra media a Rada, reservando una última ración para él. Guardó la botella en el bolsillo, y los tres levantaron sus tazas a modo de brindis.

El sol incidiendo por la banda derecha, y el coñac bajando por sus gargantas, aliviaron el frío húmedo de la brisa y los chubascos pasados.

Sabían que no podían llegar a Pernambuco porque se les haría de noche, así que el comandante viró tres grados a la izquierda y aceleró hasta los 200 km/h en una carrera frenética para llegar a Fernando de Noronha antes del ocaso.

Los tres permanecieron un buen rato en cabina, saboreando el coñac, privilegio de los oficiales que Rada, el mecánico, había disfrutado de forma excepcional, como no podía ser de otro modo: los tres eran imprescindibles para sacar adelante aquel histórico vuelo que les llevaría de Palos de la Frontera a Buenos Aires en seis etapas.

Habían despegado de *Barrera do Inferno*, cerca de Porto Praia, en las islas de Cabo Verde, a las seis y diez de la mañana. Llevaban diez horas y media de vuelo, en las que ninguno de ellos había tenido el mínimo descanso. La noche anterior se acostaron a las nueve de la noche en el buque Blas de Lezo y durmieron muy mal, solo hasta la una, porque media hora más tarde comenzaron a remolcar el hidro hasta las resguardadas aguas de *Barrera do Inferno*, con muy mala mar.

Ahora les quedaban quinientos kilómetros hasta Fernando de Noronha y unas dos horas de luz solar hasta el ocaso.

El capitán Ruiz de Alda volvió al puesto de navegante con la intención de enviar un mensaje a Fernando de Noronha para interesarse por el estado de la mar y notificar sus intenciones de amarar a resguardo en la isla. Como no recibía respuesta, pidió ayuda al buque *Arthus*. Ahora les esperaban y, aunque la mar estaba picada, no era obstáculo para amerizar con seguridad en la isla. Franco hizo una señal a Rada, llevándose el pulgar a la boca como si estuviera empujando una botella. Inmediatamente, Rada fue a bombear combustible a la nodriza y comprobar cuánto les quedaba entre los depósitos auxiliares y la nodriza.

Con la recalada asegurada después de haber tomado las marcaciones con el radiogoniómetro a la estación de Fernando de Noronha, y con un combustible remanente de más de mil litros, no quedaba nada por hacer. Los tres tripulantes se acomodaron en la cabina de pilotaje a esperar pacientemente la llegada a Fernando de Noronha. Estaban muy cansados, pero muy contentos. Eran las 18:15 horas del 30 de enero de 1926, y Ramón Franco tenía la isla a la vista en el horizonte. Estaban a punto de completar la etapa más difícil. Si lo lograban, habrían superado el mayor obstáculo de su aventura.

* * *

El viernes 22 de enero, una multitud se agolpaba en los alrededores de la Iglesia de San Jorge, en Palos de la Frontera. Sonaban las campanas y la misa había terminado. Los tripulantes se acababan de encomendar a la Virgen de los Milagros, como lo había hecho Cristóbal Colón antes de iniciar su difícil travesía.

Era imposible alcanzar el muelle del río Tinto en coche. Alonso, el fotógrafo de la expedición, había colocado el trípode bajo las escalinatas de la iglesia de San Jorge, y se dedicaba a inmortalizar la despedida del representante de la Aeronáutica Militar, que posaba junto a Ramón Franco, Rada, Ruiz de Alda y el teniente Durán, representante de la Armada española en la travesía del Atlántico. Los cuatro tripulantes intentaron alcanzar a pie el lugar previsto para desayunar camino del muelle, pero la presencia del infante don Carlos, el general Soriano y todas las autoridades de Sevilla, atraían a la multitud, que los dispersó.

Ramón Franco y su compañero, Martínez Merino, se escabulleron por una calle cercana a la iglesia. Merino era el piloto del Dornier Wal W-1 de la base de Atalayón, que les acompañaría desde Palos hasta Larache.

-Vámonos para el centro del pueblo, que conozco un sitio donde podemos desayunar tranquilos -dijo Merino.

-No imaginaba que iba a venir tanta gente de Sevilla, y eso que todavía no hemos hecho nada.

Franco y Merino apuraron el paso al comprobar que habían dado esquinazo a la multitud.

-Buenos días, señora -Merino entró en un bar en la calle Santa María, que estaba desierto. La mujer se quedó mirando los uniformes-. ¿Nos puede preparar algo rápido para desayunar?

-Tengo el café de puchero recién hecho, y acabo de sacar de la sartén una tortilla de patata.

La mujer puso la tortilla en la barra y se fue a buscar la cafetera.

-Eres un artista, Merino -Ramón Franco guiñó un ojo mientras miraba la tortilla.

La mujer sacó una cafetera, una jarra pequeña de leche, un plato con pan caliente, jamón serrano y tomate

-Pueden sentarse aquí, ahora les corto la tortilla.

La señora, de mediana edad y vestida de negro, les dejó todo en una mesa a la que había pasado un paño húmedo, y se fue a por la tortilla.

-Muchas gracias, señora -dijo Ramón Franco-. Huele muy bien todo, especialmente el café.

-No sé por qué no me dejan acompañaros hasta Las Palmas -se quejó Merino dando un trago al café caliente después de ponerle una buena cucharada de azúcar.

-Es normal, hace solo cuatro meses que desembarcamos en Alhucemas, os necesitan en Atalayón.

La rebelión de los rifeños estaba aún reciente, y Franco la había vivido muy de cerca.

-Supongo que sí, pero es una pena. A propósito, ¿sabes algo del Alcione de Casagrande?

La mujer se acercó a la mesa y preguntó si querían más café. Ramón le ofreció su taza.

El 4 de noviembre, cuando estaban en la fábrica de Dornier en Marina di Pisa, Ramón Franco y Ruiz de Alda se enteraron de que Italia preparaba también un raid a Buenos Aires. El hidroavión era un flamante Savoia 55, bautizado *Alcione*, y el viaje estaría comandado por el marqués de Casagrande. Los españoles sospechaban que ese era el principal motivo del retraso en la preparación del Dornier Wal W-12 con los potentes motores *Napier Lion* que iban a utilizar en su viaje, y que bautizarían como *Plus Ultra*.

-Lo último que sé es que está en Casablanca -Franco terminó un buen trozo de tortilla de patata, y dio un sorbo al café- pero, por lo que pude hablar con Casagrande en Los Alcázares, no creo que puedan cruzar el Atlántico. Se han precipitado, y no tienen los equipos a punto. El radiogoniómetro no le funciona en vuelo, no han preparado la navegación astronómica, no llevan derivómetros... -el comandante hizo una pausa y miró el reloj de pared que había detrás de la barra- ¡Tenemos que irnos!

-Señora ¿qué le debemos?- Merino se llevó la mano a la cartera, mientras apuraba el café.

-Son dos reales -la mujer se quedó parada entre la barra y la mesa de los pilotos-. Ustedes vienen por lo del vuelo ese a América ¿Verdad? Pues no los van a ver salir. Esto está lleno de sevillanos de parné. ¡Ya no quedará sitio para verlo!

-Tenga, quédese con la vuelta -Ramón Franco le hizo un gesto a Merino para indicar que pagaba él y le dio una peseta a la mujer-. No se preocupe usted, no se van a ir sin nosotros.

Merino soltó una risotada y los dos salieron del bar con prisas. Faltaba poco para las siete y media.

Bajaron al muelle esquivando a la multitud. Las tripulaciones estaban ya allí. Ruiz de Alda y Durán conversaban animadamente con don Alfonso de Orleáns, mientras el infante don

Carlos de Borbón y el general Soriano reían una ocurrencia de Rada. El infante don Alfonso de Orleans reparó en los dos pilotos y se dirigió a Franco antes de que el comandante subiera al *Plus Ultra*.

- Este no es un raid cualquiera -le dijo- ponemos en sus manos una empresa de vital importancia para el futuro de España y de toda la Hispanidad -el infante observó al resto de los tripulantes y, por un momento, dirigió una mirada a la cámara de fotos con la que Alonso les enfocaba- el alma de todos los españoles viaja en este avión, y no les abandonará en su difícil trayecto. Les deseo cielos claros y una placentera travesía hasta el Plata.

Se saludaron a modo de despedida y subieron inmediatamente a sus aviones. Merino viajaba solo con el mecánico, mientras en el Plus Ultra, Alonso dispuso la torreta de la cámara en la proa, Franco ocupó su puesto en la cabina de mando, Rada se encaramó a los motores y Ruiz de Alda con Durán ocuparon el cuarto de derrota para equilibrar los pesos y favorecer el despegue. El frío amanecer de enero se abría paso en las lagunas al otro lado del río Tinto, donde una multitud de aves despertaban y elevaban el vuelo desde las marismas del Odiel para alimentarse en las limosas orillas de los dos ríos. Miles de garcillas bueyeras, espátulas comunes, moritos comunes y la bellísima garza imperial constituían un público poco habitual, y muy diferente del de la orilla este, para despedir a los bravos aviadores.

Eran las 7:51 cuando los motores del *Plus Ultra* se pusieron en marcha. Los robustos *Napier Lion* de 450 CV se fueron calentando al tiempo que el hidro soltaba las amarras de las cornamusas y se iba deslizando suavemente hasta ocupar el centro del cauce del río Tinto, con su proa apuntando hacia el sur. Julio Ruiz de Alda se acercó a la cabina y le dejó a Ramón Franco una nota con el rumbo calculado de derrota directo a Las Palmas.

-¿Has desayunado? -le gritó al oído para hacerse oír entre el bramar de los motores. Franco no contestó, pero le devolvió una mirada traviesa.

-¡Lo sabía! -exclamó Ruiz de Alda mientras se volvía al cuarto de derrota. Con todo el jaleo, las autoridades, la multitud y la premura de tiempo, ninguno había podido desayunar. Pero Ramón Franco se había tomado dos cafés, dos rebanadas de pan con jamón serrano y media tortilla de patatas recién hecha.

El comandante aceleró los motores a las 7:55 y, un minuto más tarde, Merino enfiló la desembocadura del Tinto con su Dornier Wal W-1. El *Plus Ultra* despegó de las aguas del Tinto después de una carrera de un minuto y veintitrés segundos. Inmediatamente remontó unos metros, y Franco realizó un viraje muy cerrado a la derecha ajustando la punta del plano al monumento a Colón. La multitud acumulada en la punta del Sebo, al otro lado del río, en las inmediaciones del monumento, gritaba enfervorecida.

El hidro continuó su viraje hasta enfilarse el monasterio de La Rábida, con el sol en la cara. Alonso no paraba de tomar fotografías, mientras Merino aprovechaba las maniobras para colocarse cerca del Plus Ultra. En el monasterio, los monjes habían roto su rutina y estaban todos en la explanada al oeste del edificio, saludando a los aviadores que les habían visitado de incógnito el día anterior.

Los dos hidroaviones Dornier Wal volaban ahora en paralelo a cien metros de altura, y a las 8:03 sobrevolaron la isla de Saltes, rumbo a Las Palmas. Franco miró a su izquierda. El sol se reflejaba en el mar calmo y se podía divisar la línea de costa hacia Doñana. Las gaviotas formaban nubes tras los pesqueros que volvían a Isla Cristina. Esas vistas, el mar abajo y los mandos de su hidro entre las manos: ése era el concepto de la felicidad para Ramón Franco, y en su rostro bañado por la brisa de la mañana y en sus ojos cubiertos por las gafas de piloto se reflejaba un estado de completa paz.

El horizonte había ido enrojeciendo mientras el enorme disco solar casi tocaba la línea del océano al oeste. La isla de Fernando de Noronha, que antes era solo una delgada línea en el horizonte, iba adquiriendo tonalidades blanquecinas y verdosas en el morro del hidroavión. Los tres aviadores, cansados y pensativos, mantenían la vista en el horizonte y en el indicador de velocidad. El comandante mantenía los motores al máximo, sabedor de que la luz no duraría mucho, y llegar a la isla con luz solar parecía ya una misión imposible.

Un grupo de cormoranes pescaba lanzándose en picado sobre las rizadas olas. Volaban a poco más de diez metros de las olas. Solo había que reducir la potencia y se posarían sobre el océano en cualquier momento, pero cada metro que avanzaran hacia la isla era un logro enorme.

El comandante miró hacia atrás. El menudo sargento Rada, descalzo y con las manos ennegrecidas, descansaba recostado sobre el panel trasero de la cabina de mando. Ramón Franco pensó que era un buen muchacho. Nueve hermanos, huérfano desde muy joven, ya trabajaba en los talleres de Pamplona cuando era un adolescente. Le conoció en Atalayón, cuando llegó de Los Alcázares en 1924. Le habían dicho que era un joven problemático, detenido en 1920 por agitador en una huelga en las azucareras del Ebro, pero Franco se encontró con un competente mecánico que no rehusaba el peligro: lo mismo lanzaba las bombas que arriesgaba la vida subiendo a la barquilla de motores del hidro en las peores condiciones.

Al volver la mirada a los mandos reparó en Ruiz de Alda. Cuando, en agosto de 1925, su amigo Mariano Barberán, que iba a ser el navegante, quedó fuera del proyecto por motivos un tanto absurdos, Franco tuvo que buscar un sustituto, aunque sabía que Barberán era insustituible porque, además de un excelente piloto y navegante, era el único que dominaba el uso del radiogoniómetro. En ese aspecto, todos los posibles

candidatos partían de cero, y tendrían que ponerse a un nivel mínimo para afrontar la travesía en poco más de tres meses. Ruiz de Alda estaba entusiasmado con aquel viaje, y además era un ingeniero muy competente, amante de la fotografía aérea, piloto y observador, y sobre todo, una cabeza muy bien dotada para las matemáticas, y con una capacidad de trabajo descomunal. Ahora, cuando prácticamente habían superado las dos etapas más difíciles del raid, Julio y Ramón se habían hecho muy amigos. El capitán de ingenieros había realizado un magnífico trabajo con la navegación a estima, con el sextante aéreo y, sobre todo, con el radiogoniómetro, que les había servido para llegar con una precisión asombrosa a Las Palmas, a Porto Praia en Cabo Verde y, ahora, a Fernando de Noronha, donde estaban a punto de recalar, culminando la etapa más difícil. Sin duda, contar con Julio Ruiz de Alda había sido un acierto.

La isla se iba acercando. Ya se podían divisar en el horizonte algunos pesqueros y barcos mercantes que seguían la ruta hacia Brasil. El estado de la mar había empeorado. A pesar de contar con las lámparas de magnesio, el comandante descartó la posibilidad de amerizar de noche. Las aves eran cada vez más numerosas, y el disco solar había comenzado a hundirse en las aguas del Atlántico. Todo indicaba que iban a pasar una incómoda noche.

Con los últimos destellos del astro rey ahogándose en las aguas del Atlántico, Ramón Franco aprovechó la cercanía de un buque mercante y amerizó junto a su costado para que le hiciera de pantalla de la mar rizada, maniobrando el hidro con gran habilidad para dejarlo al paio. Eran las 18:35, hora local, y estaban a 25 millas náuticas de la isla.

* * *

A principios de julio de 1925, en Madrid acababan de dar las ocho de la mañana cuando el capitán Ramón Franco llegó a Cuatro Vientos. Había desayunado en casa de su padre, en la calle Fuencarral, donde se hospedaba. Su hermano mayor, Nicolás, también estaba en Madrid por asuntos de trabajo. A Ramón le dolía un poco la cabeza. Cada vez que

coincidían los dos hermanos en Madrid, la juerga se alargaba hasta altas horas. Ramón se sorprendía de la capacidad que tenía su hermano Nicolás de disfrutar las cosas buenas de la vida.

Pero esa mañana el dolor de cabeza no era muy oportuno. Había quedado con el comandante Emilio Herrera en la biblioteca del “Palace”, que es como familiarmente llamaban al Pabellón de Oficiales de Cuatro Vientos, cuna donde se habían formado la mayoría de los pilotos militares españoles.

El comandante Herrera, profesor de la Escuela Superior de Aerotecnia, era una referencia en tecnología aeronáutica. Había sido el diseñador del túnel de viento que se había instalado en Cuatro Vientos. Pero el motivo por el que Ramón había quedado con él era un proyecto de línea regular a Buenos Aires con dirigibles rígidos en que había trabajado tiempo atrás Herrera, adquiriendo un dominio de las condiciones de viento y meteorología que a Ramón le serían ahora muy útiles para la preparación de su raid por el Atlántico.

Ramón pidió un café en el bar del pabellón. El camarero le dijo que don Emilio estaba en la biblioteca desde las siete, así que apuró su café de un trago y se fue directo a la biblioteca. Desde la puerta pudo ver al comandante imbuido en sus cálculos. Emilio Herrera era también vicepresidente de la Sociedad Matemática Española y, dos años antes, había acompañado a Albert Einstein en su visita a España. Desde entonces mantenían correspondencia, y el comandante se hallaba en ese momento enfrascado en un complejo desarrollo de ecuaciones sobre la relatividad especial donde planteaba algunas dudas al sabio alemán. Concentrado en las ecuaciones, el comandante Herrera no había reparado ni en la hora a la que habían quedado, ni en la presencia de Ramón, que carraspeó tímidamente para llamar su atención.

-Hombre, Ramón -Emilio Herrera levantó el rostro poblado de un espeso bigote, y se levantó de su silla para saludar al capitán-, te estaba esperando, siéntate conmigo por favor. ¿Has desayunado?

-Buenos días, mi comandante. He tomado el desayuno con mi padre esta mañana, y acabo de tomar un café -respondió Ramón, a quién el eminente científico le resultaba una persona entrañable y de trato exquisito.

-Muy bien, muy bien, entonces podemos ir directamente al grano. Permíteme que acabe estos cálculos y enseguida empezamos.

Herrera garabateó unas integrales en la hoja de papel, encuadró el resultado y guardó los folios en una carpetilla, mientras Ramón Franco sacaba de su cartera varios documentos.

-He estudiado el informe del Instituto de Hamburgo -explicó Ramón cuando el comandante le miró en señal de que tenía su atención-. Las conclusiones son las mismas que sostenía usted en su proyecto de ruta con dirigibles: las mejores fechas para realizar el viaje van de enero a abril. Por supuesto, el objetivo de este raid es demostrar que se pueden realizar vuelos comerciales a Sudamérica, y que España debe liderar la implantación de esas rutas.

Los dos se pusieron a examinar las cartas con los vientos alisios que figuraban en el informe alemán.

-Estamos de acuerdo, ya sea con dirigibles, ya sea con hidroaviones, o con otro tipo de aeronaves. España tiene el deber moral de liderar ese proyecto y ponerlo en marcha antes que nadie se adelante ¿Has comprobado si coincide con el “Relatorio” de Cabral y Coutinho?

El comandante Herrera le había dejado en su última visita un ejemplar del informe que los portugueses Gago Coutinho y Sacadura Cabral habían redactado después de su travesía desde Lisboa a Río de Janeiro en 1921.

-Si, Cabral considera que el mejor mes es marzo -Ramón había estudiado concienzudamente el documento y extraído muchas conclusiones-. Estoy trabajando con Barberán para corregir las tablas de deriva.

-He leído parte de la memoria que estás preparando con Barberán, y me ha comentado vuestra intención de utilizar el radiogoniómetro -Herrera hizo una pausa y fijó la vista en la cartografía que había sacado Ramón de su cartera-. Tenéis una etapa sobre el océano de más de 2600 kilómetros, y el alcance de la emisora de Fernando de Noronha es de solo 900 kilómetros. Si no queréis depender de la navegación astronómica y a la estima en un tramo tan largo, necesitaréis buques con emisoras que os marquen la posición exacta durante ese trayecto.

Herrera le había leído el pensamiento.

-Necesitamos que el Ministro de Marina nos ponga algún buque de apoyo, no solo por la navegación, sino porque tampoco podemos llevar encima todo el repuesto -Ramón se sinceró con el comandante Herrera, a sabiendas de su influencia-. Por otro lado, el hidroavión modificado va a tener una autonomía de 3400 kilómetros. Lo difícil va a ser tener suficientes horas de luz.

-La etapa de cabo Verde a Brasil va a ser la más complicada, pero despegar de noche no debería ser problema para ti.

Herrera sabía que Franco era el piloto de hidros más competente de toda la Aeronáutica Militar.

-Eso mismo me ha dicho Mariano.

En la redacción de la memoria se habían dado cuenta de que esa etapa no se podía hacer entera con el número de horas de sol con que contaban, de modo que Barberán también le había recomendado despegar de noche.

Siguieron reunidos hasta el mediodía. El comandante Herrera conocía casi todos los aspectos técnicos del raid que Ramón Franco tenía que resolver, así que contar con él y con Mariano Barberán como navegante era un verdadero lujo. Pero el general Soriano le había pedido la memoria para antes de que finalizara el mes de julio, y Barberán tenía

que mandar su escuadrilla de Breguet XIX en el desembarco de Alhucemas, por lo que tendría que salir pronto hacia Marruecos. Durante la semana siguiente, Franco y Barberán desarrollaron una actividad frenética para terminar el informe.

* * *

El 25 de julio de 1925, Ramón Franco y Mariano Barberán se reunieron con el Jefe de la Aeronáutica. Llevaban con ellos una copia voluminosa de la memoria del Raid a Buenos Aires. El general Soriano estaba visiblemente distraído, y se limitó a decir que todo estaba en marcha en Marina di Pisa, que tendrían el avión a tiempo, y que tendrían tiempo de hacer las pruebas. El general se hallaba cansado. Los preparativos del desembarco de Alhucemas se estaban desarrollando en jornadas agotadoras y tenían que estudiar multitud de documentos de coordinación con las fuerzas francesas para preparar la Orden de Operaciones. Les prometió leer con detenimiento la memoria antes de partir para África, pero leerse un informe de doscientas páginas del que desconocía gran parte de los aspectos técnicos de su contenido no era ahora su prioridad, y tampoco le apetecía. En cuanto los dos capitanes salieron del despacho, la memoria acabó en el fondo del cajón inferior de su escritorio, que solían ocupar los documentos que nunca pensaba leer.

Al día siguiente, dos escuadrillas de Breguet salieron hacia Melilla. Al mando estaban el capitán Arias Salgado y el capitán Barberán. Ramón decidió quedarse unos días más en Madrid, donde tenía que asegurar dos asuntos vitales. El primero eran los motores para el hidroavión: Ramón había conseguido unos Napier Lion de 450CV al precio de los Rolls-Royce que originalmente llevaba el Dornier Wal, y quería comprobar personalmente que los italianos iban a montarlos adecuadamente. Por otro lado, aunque sabía que ambos estarían ocupados con las operaciones militares en el protectorado, especialmente los días del desembarco, Franco quería enviar un radiogoniómetro a Melilla para instalarlo en uno de los Dornier de la Base de Atalayón y así poder hacer pruebas de su uso con Barberán.

Cuando las escuadrillas de Breguet hicieron escala en Granada, la ciudad estaba en fiestas, y el tiempo en el estrecho era bastante malo. Arias Salgado propuso que se quedaran unos días en Granada hasta que el tiempo mejorase. Les vendría bien relajarse y disfrutar de las fiestas antes de enfrentarse a las duras y peligrosas jornadas que les esperaban en África. Pero Barberán no estaba de acuerdo. Quería llegar a Melilla lo antes posible para preparar a conciencia las operaciones de apoyo al desembarco, sobre todo en ese momento en el que sus misiones de reconocimiento iban a ser claves para el éxito de toda la operación. Los dos capitanes discutieron antes de cenar en el pabellón de oficiales de Armilla y, al amanecer, la escuadrilla de Barberán despegó rumbo a Nador. El cabreo de Arias Salgado era monumental y, a riesgo de quedar mal con el mando, decidió partir inmediatamente tras los pasos de Mariano Barberán. A partir de ese día, la relación entre los dos capitanes iba empeorando día a día, y las discusiones y los desplantes eran constantes. Barberán, cuando no estaba volando, se recluía en su habitación para preparar el raid a Buenos Aires, o quedaba con Ramón Franco para probar un Dornier Wal con las antenas del radiogoniómetro.

Aquel día, después de acompañar a Ramón en una misión de reconocimiento, realizarían unas pruebas con la emisora de Málaga, intentando hacer una recalada de precisión sobre el cabo Tres Forcas.

La misión de reconocimiento sobre Axdir, un baluarte de la Kabila de Beni Urriagel a pocos kilómetros al sur de Alhucemas, que dominaba cualquier intento de avance desde la bahía, no era complicada. A Barberán le recordó la jornada en la que un año antes había recibido un balazo en su Breguet XIV, cuando con su observador, Julio Ruiz de Alda, realizaban un suministro de hielo y munición a la posición avanzada de Coba Darsa. La posición había sido cercada y estaba bajo el ataque de los rifeños. Ese día casi pierde la vida Eduardo González-Gallarza, que realizó la segunda misión de suministro, y sufrió dos heridas de gravedad. El mismo día, Ramón Franco, con su Dornier Wal, acompañado

de Pablo Rada, recibió diecinueve impactos y tuvo que amerizar al norte de Melilla, con muy mala mar, sufriendo un aparatoso accidente, y dejándole malherido. Pero en el reconocimiento sobre Axdir no tuvieron mucha dificultad. Barberán se colocó en el puesto del observador con una cámara de reconocimiento mientras Franco sobrevolaba muy bajo la bahía, entrando en la costa entre el Peñón de Alhucemas y la playa de Sfiha. Un viraje sobre Axdir fue suficiente para tomar varias fotos de las posiciones rifeñas y, desde ahí, con rumbo noreste, volvieron a salir a la bahía para internarse en el Mediterráneo. Nada más salir de nuevo a la bahía de Alhucemas, Barberán guardó la cámara, y se situó en el puesto de radio para sintonizar la emisora de Málaga. Ramón seguía los rumbos que Barberán le iba dando hasta comprobar cómo la recalada les dejaba con total precisión sobre el cabo Tres Forcas y de ahí a la Mar Chica de Melilla. Ambos disfrutaron enormemente.

Cuando llegaron a comer al pabellón de oficiales de Atalayón se encontraron con un grupo de oficiales de marina y varios pilotos, entre los que estaba el capitán Arias Salgado. Barberán, que aún discutía alegremente con Franco sobre los pormenores de la magnífica recalada que habían llevado a cabo con el radiogoniómetro, torció el gesto al reparar en él.

-¿Qué dice el parte radiofónico de Málaga? -preguntó Arias Salgado al ver a los recién llegados.

-Pues no han dicho nada de las fiestas de Granada ni los prostíbulos de Nador, que es lo único que te interesa -Barberán contestó sin rehusar el choque dialéctico que se preveía, y Arias se puso en pie, dejando su copa de vino en la mesa, y se acercó a Barberán.

-Vaya, a lo mejor podrías organizar a tus hombres por radio, ya que, a falta de su jefe de escuadrilla, les he tenido que organizar yo -Arias Salgado le acercaba el rostro con gesto desafiante -Les he dicho que su capitán andaba por ahí jugando con los aparatitos electrónicos, mientras los demás nos preparamos para la guerra.

-Eres un borracho y un pendenciero, deja en paz a mis hombres -Ramón Franco tuvo que contenerle agarrándole de ambos brazos mientras tiraba de él hacia atrás.

-Estarían mejor si te vas ya a hacer turismo y les dejas con un oficial mejor.

Dos oficiales de Marina se habían levantado tratando de calmar a ambos. Ramón Franco lanzó una mirada de reproche.

-Te vas a tragar tus palabras, desgraciado -Barberán se zafó de Ramón Franco y, empujando a los marinos, consiguió dar una fuerte bofetada a Arias Salgado. Ambos se engancharon en un forcejeo, mientras varios oficiales trataban de separarlos.

-¡Exijo una reparación, un duelo de caballeros! -Arias Salgado estaba fuera de sí, mientras varios oficiales les retenían.

-¡Que así sea! -Barberán era arrastrado por Franco a otra zona del pabellón mientras le convencía de su error.

Pero ya era tarde. El escándalo trascendió y, a pesar del acoso evidente de Arias Salgado, la reacción de Barberán era inadmisibile. Fueron arrestados los dos y, un mes más tarde, Barberán, que se sentía maltratado por el mando ante un arresto arbitrario, pidió la baja en la Aeronáutica Militar. Ramón Franco perdía así a su navegante, y se acababan de golpe las pruebas para la puesta a punto del radiogoniómetro. Quedaban pocos días para las operaciones militares en Alhucemas, y el capitán Ramón Franco no veía posible realizar el viaje sin Barberán. El general Soriano le dio libertad para buscar un sustituto y, finalmente, con el tiempo justo para ponerse al día, el capitán Julio Ruiz de Alda se incorporó al proyecto. Franco fue ascendido a comandante por méritos, tras las operaciones del desembarco de Alhucemas y la pacificación del Rif.

* * *

El buque mercante cambió el rumbo para acercarse al hidroavión. Franco y Ruiz de Alda se abrazaban, sabían que habían conseguido lo más difícil. Quedaba una etapa corta a

Pernambuco, y luego la ruta siguiendo la costa hasta Buenos Aires. Cuando oyeron la sirena del buque, le hicieron señales. Franco no quería que el buque se acercara con tan mala mar, por el peligro de que dañara el *Plus Ultra*, así que le indicaron mediante señales que estaban bien.

Pusieron rumbo al Puerto de San Antonio navegando en superficie, y la noche se cerró en pocos minutos. La isla de Fernando de Noronha tiene forma de planicie bastante llana en la que solo se había instalado un faro, que se perdía de vista continuamente debido al oleaje.

Ruiz de Alda calculó que tardarían unas dos horas en llegar al puerto de San Antonio, en la costa norte de la isla.

Con el vaivén de las olas, el rumor de los motores a ralentí y la oscuridad, el sueño se estaba apoderando de los tripulantes. Llevaban más de dieciocho horas sin dormir, y lo habían hecho muy poco la noche anterior. Ramón Franco le pidió a Ruiz de Alda que fuera a la bodega y preparara café. Éste entró en el puesto de radio y, desde allí, pasó por el estrecho pasillo que quedaba en la bodega entre los 12 grandes depósitos de combustible de trescientos litros. Pero, al llegar al cuarto de derrota, en la parte trasera del hidroavión, se tropezó con un bulto que a punto estuvo de hacerle caer. Era Rada, que se había quedado dormido en el suelo del cuarto de derrota, con las piernas apoyadas en el último depósito. El mecánico no despertó, simplemente cambió de lado y se acomodó un trapo sucio como improvisada almohada. Daba pena verlo, tan delgado, con el mono mugriento, el rostro demacrado y lleno de grasa, en la oscuridad, iluminado tan solo por una tenue luz roja que lucía en el techo del cuarto de derrota.

Aún quedaba café en uno de los termos, así que, tras comprobar que estaba caliente, tomó dos tazas metálicas del armario del cuarto de derrota.

-He tropezado con un muerto en la bodega -bromeó Ruiz de Alda ofreciendo la taza metálica a Ramón.

-El pobre está demasiado delgado -rió Ramón Franco-. Eso nos viene bien para el peso del avión, pero no tiene mucha energía de sobra.

-¡La anguila! jajaja -a partir de entonces le empezaron a llamar cariñosamente así-. La anguila ahora no tiene ningún trabajo que hacer: con lo que queda en la nodriza llegaremos al Puerto de San Antonio -Ruiz de Alda había comprobado el combustible-. ¿Quieres descansar un poco? Yo estoy bien.

-No hace falta -dijo Ramón-, cuando llegemos a tierra dormiré. Te quería decir que has hecho un buen trabajo con la navegación, amigo. Cuando perdí a Barberán no creí que nadie se pusiera al día en el uso del radiogoniómetro a tiempo. Pero lo has conseguido con creces.

Ramón se detuvo a tomar un sorbo de café.

-Ya sabía que no iba a ser fácil -Ruiz de Alda estaba un poco abrumado, Franco no solía hacer cumplidos-, pero creo que poco a poco voy dominando ese aparato.

-La llegada a Las Palmas, sobre nubes, cuando vimos la Isleta a través de un hueco, fue increíble -Franco tenía el rostro marcado por las gafas de piloto, que se había quitado y colgaban del cuello, y el rostro iluminado por las luces rojas del panel de instrumentos y el brillo de los ojos le daban un aspecto misterioso-. Luego llegamos a Cabo Verde sin problemas, y ahora esta navegación perfecta hasta Noronha. ¡Estamos haciendo historia, Julio!

-Es verdad, pronto tendremos vuelos comerciales cruzando el Atlántico -Julio se limpió el rostro con la palma de la mano, una ola les había salpicado dentro de la cabina mojándoles la cabeza, y llenando las tazas de agua salada-. Tira eso, que te pongo otro café.

-Yo creo que con este avión podemos dar la vuelta al mundo.

Franco le acercaba la taza para que le pusiera más café.

-Yo también lo creo, pero hay que planificarlo bien -contestó Ruiz de Alda.

-Si convencemos al Gobierno de nuestra vuelta por Chile, México y Cuba, por Terranova y las Azores... -Franco miró a Ruiz de Alda con un gesto de complicidad- Una vez en Chile podríamos tratar de que el Alsedo cruzase a Filipinas con todo el repuesto. Hacemos la ruta de la costa oeste hasta Unalaska en las Aleutianas -Ramón Franco hizo una pausa para dar un trago al café-, luego seguimos a Petropavlovsk en Kamchatka, Japón y Manila. Desde allí, con el apoyo del Alsedo, es la ruta inversa de la *Escuadrilla Elcano*.

-Sinceramente, creo que sería una gran idea coincidir en Manila con Esteve, Gallarza y Loriga -se agarró al asiento del copiloto, la mar estaba más gruesa y el hidro daba fuertes cabezadas-. Pero no creo que el gobierno pueda autorizar el plan. Llegar a Buenos Aires es una proeza, no van a querer arriesgar más.

Franco asintió resignadamente y se levantó del asiento para otear el horizonte. Comprobó la posición del Faro: había algunas luces procedentes del Fuerte de Nuestra Señora de los Remedios, pero el puerto de San Antonio estaba totalmente a oscuras. La mar estaba muy picada, y Ramón Franco consideraba peligroso acercarse a los rompientes. Una luz misteriosa flotaba a las afueras del espigón. El comandante acercó el hidro a la luz. Era un farol que flotaba sobre unos maderos que hacían de boya. Comprobaron que los maderos estaban sólidamente anclados al fondo, y fijaron la cornamusa de proa a los maderos. Una incómoda noche les esperaba. Ramón Franco decidió despertar a Rada. Debía acomodarse mejor o, de lo contrario, podía hacerse daño con la humedad y la mala postura. Rada miró el reloj: eran las nueve de la noche.

Cuando se disponían a acomodarse para pasar la noche, llegó un bote de pescadores que se amarró también a la boya. Ramón Franco se entendía bien en portugués (por algo era gallego).

-Tenemos que desembarcar -gritó al que parecía el patrón del bote.

-No es posible, muy mala mar -gritó el patrón.

-Si puede ser en la playa, no nos importa -los tripulantes saltaron al bote.

-No vamos a poder, los rompientes de la bajamar, hay que esperar a que sea de día -el patrón insistió.

-Vamos a intentarlo, por favor, le pagaré -Franco no quería pasar la noche en el *Plus Ultra*.

El bote soltó amarras y se dirigió a la playa, pero, a mitad de trayecto, después de estar a punto de estrellarse contra los rompientes, volvieron a la boya. Pasaron la noche en el hidro mientras los pescadores pescaban en el bote. Pero no pararon de caer fuertes aguaceros, el agua entraba por las aberturas y los empapaba, las rachas de viento eran constantes y el hidro no paraba de bambolear. A pesar del sueño y el cansancio, apenas pudieron dormir en toda la noche.

Al amanecer, la mar se había calmado bastante. Los tripulantes del *Plus Ultra* estaban dormitando, y el bote de pescadores se soltó de la boya y navegó al puerto de San Antonio sin que nadie en el avión se diera cuenta.

Estaban a punto de dar las ocho y media de la mañana de aquel bonito domingo 31 de enero cuando una sirena despertó a Ramón Franco de una intranquila cabezada. Era el *Alsedo*, que había fondeado cerca del *Plus Ultra* y acababa de enviar una barcaza para recoger a los tripulantes.

Ya a bordo del *Alsedo* se encontraron con Durán. El contraste era palpable: el oficial de Marina estaba descansado, impecablemente vestido con un uniforme limpio, había desayunado después de ducharse, y sonreía. Ramón Franco tenía unas visibles ojeras, la cara quemada por el sol, con la marca de las gafas de piloto, y la ropa húmeda y manchada de salitre. Ruiz de Alda llevaba la guerrera desabotonada, con el jersey mugriento a la vista, tenía una incipiente barba y el rostro dejaba entrever la tremenda noche que habían pasado. Pero no había duda de que el peor aspecto era el de Rada. Del bolsillo del mono grasiento colgaba un trapo sucio, tenía los ojos pegados, el delgado rostro transmitía la impresión de haber naufragado hacía semanas, y con la premura

había subido descalzo al bote. Por suerte tenían sus camarotes asignados con sus baúles de equipaje, y podrían tomar una ducha caliente y cambiarse antes de desayunar.

Terminaron el desayuno poco después de las diez, y todos estuvieron de acuerdo en salir lo antes posible con rumbo a Recife. El bote junto al que habían pasado la noche atados a la boya acababa de llegar al costado del Alsedo. En su interior estaba el gobernador de Fernando de Noronha, que subió a bordo y fue recibido por el capitán del destructor. Inmediatamente llamaron a Ramón Franco, y el portugués le transmitió su deseo de agasajarles como era debido en su residencia de la isla, donde les invitaba a pernoctar y se celebraría una fiesta en honor de los bravos aviadores.

-Le ruego a su excelencia que sepa disculparnos -todos los oficiales estaban en el puente del buque. Ramón Franco cruzó una mirada con el capitán de navío y prosiguió-. Nada nos gustaría más que desembarcar en esta maravillosa isla, a la que debemos tanto en este raid, pero espero que sepa comprender que debemos proseguir nuestra ruta sin demora.

-Al menos -respondió el portugués- acepten un brindis con este vino de Madeira, con el que los habitantes de esta pequeña isla queremos desearles el mayor éxito en su empresa.

Se repartieron copas, el gobernador sirvió el vino a los presentes y brindaron. Rada ya estaba preparando el hidroavión, en el que despegarían minutos después del mediodía.

* * *

Todo iba como la seda. Una hora más de vuelo y llegarían, por fin, a la costa de Brasil. Habían superado fuertes aguaceros al noroeste de Fernando de Noronha y mantenían la estación de Pernambuco con ocho grados de deriva según la señal del radiogoniómetro. Una fuerte trepidación seguida de intensas vibraciones sorprendió a los cuatro tripulantes: se había roto la hélice del motor trasero. El comandante reaccionó inmediatamente. Cortó ese motor y aumento la potencia del delantero casi al máximo. La antena de la radio

quedó colgando sesenta metros bajo el avión, y la velocidad disminuyó de 180 a 90 km/h. Ramón Franco ordenó que se tirara toda la carga, y fue perdiendo altura para mantener la velocidad por encima de la de pérdida. Ruiz de Alda, ayudado por el teniente Durán, recogía el cable de la radio mientras Rada lanzaba por la borda todo lo que consideraba prescindible. Aún así, volaban a solo veinte metros del agua. Habían virado a la derecha y apuntaban directamente a la costa. Si tenían que amerizar de emergencia, cuanto más cerca, mejor. Otro piloto no habría conseguido mantenerse en el aire, pero el mejor piloto de hidros de la Aeronáutica Militar aprovechaba cualquier racha de viento para ganar altura. Durán y Rada terminaron de lanzar por la borda todas las herramientas, casi todo el repuesto, toda la comida y bebida, los equipajes e incluso el botiquín. Ruiz de Alda fue a la cabina y preguntó si tiraban también la radio y los magnetos de repuesto, pero el comandante se dio cuenta de que el avión ya mantenía la altura con ese peso y decidió mantener la radio a bordo. Con las indicaciones de Rada, Franco intentó un par de veces volver a poner en marcha el motor trasero, pero las fuertes trepidaciones le obligaban de nuevo a cortarlo.

Volando paralelos a la costa, el espectáculo era maravilloso: los poblados con sus cabañas al lado de playas de arena blanca, barcos de vela triangular que faenaban a pocos metros de la orilla, un frondoso bosque que se adentraba en la inmensidad de la jungla desde el mismo borde del agua... Podían ver iglesias de madera en pequeños poblados, niños corriendo por las playas saludando al avión, riachuelos de aguas cristalinas que serpenteaban perdiéndose entre la exuberante vegetación.

Y así, sobrevolando las olas de playas paradisíacas a la altura de las copas de los cocoteros, los hombres del *Plus Ultra* llegaron al puerto de Recife, en Pernambuco, y amarraron en la boya que tenían reservada. Atrás habían quedado las etapas más complicadas, la recalada en Fernando de Noronha al ocaso, la terrible noche entre golpes

de mar y aguaceros amarrados a unos maderos de pesca, y la accidentada llegada a Recife con la rotura de la hélice trasera.

Eran las 14:48, hora local de Brasil del 31 de enero, cuando llegaron a su destino. Excepto Durán, el resto había podido dormir por última vez la noche del 28 de enero. Solo tuvieron cabezadas de menos de dos horas en condiciones deplorables. Jornadas realmente duras... pero, irónicamente, lo que les esperaba ahora iba a hacer que esas durísimas jornadas fueran recordadas con nostalgia por los aviadores del *Plus Ultra*.

El camino del puerto hasta el consulado español fue un verdadero caos. La multitud les abrazaba, les vapuleaban a un lado y a otro, los periodistas y fotógrafos les acosaban y manejaban como si fueran muñecos de trapo. En la entrada del consulado, un grupo de bellas señoritas brasileñas seleccionadas entre las concursantes de "Miss Pernambuco" les agasajaron con champán frío y flores. El champán les supo a gloria, al igual que los besos de las jóvenes. Pablo Rada, cansado, con el rostro quemado del sol y el pelo alborotado, creía estar en el paraíso. Su expresión era de auténtica felicidad, rodeado de bellas mujeres que le trataban como a un ser superior.

Acompañados por ellas y por el gobernador y el cónsul, dejaron el jardín y se adentraron en el consulado. Allí les esperaba un grupo de representantes de la colonia española, que les entregaron una placa de oro. Los aviadores, especialmente Ruiz de Alda, se emocionaron visiblemente. Entre discursos, y homenajes, Franco comenzó a hablar de sus planes de regreso, cruzar los Andes hasta Chile, luego por la costa del Pacífico hasta México, Cuba, Florida y el Atlántico norte con escala en Azores. Aunque en su mente seguía revoloteando el plan de la vuelta al mundo, todavía no se atrevía a plantearlo.

* * *

Era las nueve de la noche del 8 de febrero de 1926. Ramón Franco y Julio Ruiz de Alda llegaron al hotel Palace de Copacabana, donde se alojaban todos, después de recorrer la ciudad en coche y cenar en un pequeño restaurante de Ipanema, al lado del Fuerte de

Copacabana. El comandante había tenido que retrasar un día la salida del vuelo, porque al mediodía solo había podido localizar a Ruiz de Alda. El teniente Juan Manuel Durán había permanecido desaparecido desde el día 6 de febrero, al igual que Pablo Rada. A las siete de la tarde, Franco había recibido noticias del teniente de la policía brasileña, al que había encargado la búsqueda de Rada, y le había confirmado que, aunque en muy mal estado, el mecánico estaba en su suite del Palace. Lo tenían bajo custodia por orden de Franco. Durán estaba durmiendo desde las seis de la tarde, hora a la que se había presentado en la habitación del comandante Franco. Cuando llegaron al hotel, después de comprobar que el hidroavión estaba listo y repostado para despegar al día siguiente, lo primero que hicieron fue ir a ver a Pablo Rada. Cuando llegaron a la suite número 10 en el cuarto piso del Palace, encontraron un policía de paisano en la puerta. No era de extrañar, Ramón Franco lo había pedido. No podía permitirse perder al mecánico otra vez. El policía saludó con un lacónico "Boa tarde, don Ramón" y Julio y él entraron en la suite. La sorpresa fue enorme cuando encontraron a Rada sentado delante de uno de los grandes ventanales que daba al paseo de Copacabana, junto a una mesita con algunas botellas de champán y aperitivos variados. A su alrededor, sentadas en el reposapiés, en una silla, en el suelo o detrás del sargento, se encontraban cuatro señoritas de la alta sociedad carioca. Las chicas se levantaron y sonrieron amablemente al ver llegar a los aviadores.

-Buenas tardes, señoritas, tienen que dejar dormir a Pablo, necesita descansar -Franco se dirigió entonces a Rada, que estaba realmente cansado-. Se acabó la fiesta, tienes que dormir, mañana despegamos temprano.

-Pero si son solo las nueve -Rada, a pesar del cansancio se lo seguía pasando en grande-, pensaba dormir un poco más tarde.

-Vamos señoritas, tienen que salir de aquí -Julio Ruiz de Alda acompañaba amablemente a las chicas ayudado del policía, mientras Ramón Franco arrastraba al mecánico al dormitorio para que se cambiara y dejarlo acostado.

-Venga Pablo, ya nos queda poco para completar nuestra hazaña, no lo estropeemos ahora -el comandante le hablaba en tono conciliador. Rada se había convertido en un fenómeno de masas, la autoridad militar no iba a servir con él.

-Vale, vale... ya me acuesto -a Rada le costaba articular palabra de puro cansancio.

-Bueno, pues el pájaro está en el nido -Ramón Franco salió del dormitorio cerrando la puerta-. De aquí se irá directo al *Plus Ultra* -dijo, guiñando un ojo a Ruiz de Alda.

-Ya era hora, pero esas chicas van a volver a intentarlo, hay que asegurarse -dijo el capitán Ruiz de Alda.

-Ya sabe usted que el señor Rada no puede recibir visitas ni salir de su habitación -Franco recalcó las instrucciones al policía-. Tiene que descansar hasta que despeguemos mañana.

-Puede estar usted tranquilo, don Ramón -contestó el agente.

-¡Y dale con don Ramón! -exclamó Franco cuando se alejaban a sus habitaciones- No deja de sorprenderme que aquí a todo el mundo le llaman por su nombre de pila, aunque sean perfectos desconocidos -Ruiz de Alda sonreía-. En España soy el comandante, o Franco, pero, desde que llegamos a Río, resulta que soy "don Ramón".

-Buenas noches, don Ramón -se despidió Julio Ruiz de Alda abriendo la puerta de su habitación.

-Buenas noches, don Julio, que duermas bien -se despidió Ramón Franco con una sonora carcajada.

* * *

El sol y la brisa de la sierra entraban por las ventanas de la habitación, una de las cuales estaba abierta para airear la estancia. Teresa, la enfermera, había comprobado que el paciente se había tomado la medicación, y conversaba animadamente mientras le tomaba la tensión. Lo habían trasladado a una cómoda butaca desde la que se podía ver un

amplio horizonte más allá de las estribaciones de las montañas. Josefina, la limpiadora, había recogido la bandeja del desayuno y terminaba de hacer la cama después de haber fregado el suelo.

El paciente, un hombre muy delgado, de amplia nariz y ya mayor, miraba por la ventana y, de vez en cuando, miraba a Teresa siguiendo su agradable conversación.

-Bueno, don Pablo, está usted como una rosa -aseguró Teresa mientras apuntaba en el historial las lecturas de su tensión - el cardiólogo pasará antes de mediodía. Mientras tanto, descanse, que le veo muy débil.

-Cerrad la ventana, que no quiero que se vaya el perfume de las dos flores más bonitas de la Sierra de Madrid -dijo Pablo Rada guiñando un ojo a Josefina, que ya recogía el montón con las sabanas y toallas sucias para meterlas en el carro de la colada.

-¡Ay, que cumplido es usted, don Pablo! -replicó Josefina mientras le daba un beso en la frente y salía de la habitación con Teresa.

El comandante Pablo Rada había sido autorizado a volver a España tres meses antes, en febrero de 1969, después de pasar treinta años en el exilio, la mayor parte de ellos en Caracas. Pero ahora estaba ingresado en el Sanatorio de Los Molinos, un hospital de la Armada en la Sierra de Madrid. Antes de volver, había sufrido varias operaciones quirúrgicas. Su corazón estaba muy débil, y solicitó la vuelta a España. A pesar de algunas voces en contra, fue autorizado.

Mientras miraba por la ventana, pensaba en las dos chicas que le alegraban lo que podrían ser sus últimos días. Teresa y Josefina eran de Cercedilla, y llegaban todos los días al sanatorio en tren de cercanías. La imagen de las chicas saliendo por la puerta, y cerrando, le recordó aquel 8 de febrero de 1926, en el hotel Palace de Copacabana, cuando Ramón Franco le dejó encerrado en su suite para obligarle a dormir, después de haber sacado a todas las admiradoras que no dejaban de ofrecerle atenciones desde que

llegaron a tierras brasileñas. Rada sonrió para sus adentros, y se quedó plácidamente dormido.

A sus sueños volvieron aquellos días maravillosos, cuando se convirtieron en los primeros hombres en cruzar el Atlántico Sur en un solo avión. La dureza de su trabajo de mantenimiento no fue comparable a la dureza que, en otro sentido, le habría de acarrear la fama y la vida pública en Montevideo y Buenos Aires.

Le llegaban las imágenes de las playas de Brasil, los cocoteros, los poblados diseminados por la costa, el olor a mar y el verde intenso de la jungla. El comandante, siempre a los mandos del hidroavión, incansable, horas y horas, el capitán Ruiz de Alda, con sus mapas, ¡que afición a los mapas! Casi la misma afición que él tenía por las tuercas y los motores. Y el simpático teniente Durán, un joven marino andaluz con un desparpajo inigualable. Recordaba a Durán en Río, aquellas recepciones en la Asociación Hispano-Brasileña, las jóvenes de familia bien, con sus propios coches, y sus residencias en Petrópolis. Qué bien lo pasaron los dos, Durán y él, él y Durán...

Durán fue el primero en caer. Recordaba cómo se enteraron, cuando todavía no habían asimilado el éxito de su gran hazaña. En julio de 1926, unos meses después de la vuelta desde Buenos Aires, en unas maniobras navales, en Barcelona, el avión de Durán colisionó con otro aparato y cayó en picado. Rada despertó de golpe, abriendo los ojos en toda su amplitud, y quedó un momento aturdido. Había estado en el entierro de Durán, le habían trasladado desde Barcelona en el buque *Alsedo*... el jerezano fue enterrado en el Panteón de Marineros Ilustres, en San Fernando.

Rada se entristeció. Sin querer había pasado de un sueño en el que estaba celebrando la llegada a Brasil con Durán y unas jovencitas, al trágico accidente mortal del teniente de Marina.

Era comprensible, su estado de salud de extrema gravedad le hacía sentir la proximidad de la muerte. De los cuatro que salieron de Palos de la Frontera en enero de 1926 para cruzar el Atlántico hasta tierras argentinas, él era el único que todavía estaba vivo.

Se volvió a dormir.

En sus sueños volvió aquel viaje, el mejor de su vida. Habían despegado al amanecer de las cercanías de Porto Praia, en las islas de Cabo Verde. Ramón Franco le había pedido que comprobara el combustible y, como en ese momento estaba trabajando en el compartimento de motores y acababa de comprobar el nivel del tanque nodriza, no hacía falta bombear combustible en un par de horas. Entonces notó cómo una mano le agarraba del tobillo descalzo. Era el capitán Ruiz de Alda. Le enseñó la botella de coñac y le hizo un gesto para que bajara. Acababan de pasar el ecuador, se repartieron el coñac en tres tazas y brindaron en la cabina. Ruiz de Alda tenía la marca de los auriculares. Pasaba horas pegado a la radio Marconi, y esos auriculares eran muy incómodos. Rada no tenía ni idea de qué hacía todo el rato sentado apuntando números con los auriculares puestos. Tampoco le interesaba, ya tenía bastante con la mecánica. Estaba solo para mantener el avión a punto, y no podía fallar. Un problema mecánico en medio del Atlántico podía ser mortal. Cada vez que Julio Ruiz de Alda intentaba explicarle cosas de navegación, el sextante, el radiogoniómetro, Rada se escabullía.

Disfrutaron el coñac en cabina, con Fernando de Noronha en el morro del Dornier Wal, y un atardecer esplendoroso por estribor.

A Julio lo mataron en la guerra. Una guerra terrible, que en realidad fueron muchas guerras. No pudo ayudarle. En ese momento estaba volando un Fokker VII en el frente del norte, desde Llanes, con Santiago Sampil y Antonio Rexach. Pero, si hubiera estado en Madrid, tampoco habría podido hacer nada. Aquellos días, Madrid era un caos: las tropas del bando sublevado estaban a las puertas de la capital, en la Ciudad Universitaria. El miedo y el odio afloraban por todas partes. Julio era un dirigente muy conocido de la

Falange de José Antonio Primo de Rivera, uno de sus fundadores, junto a Ramiro Ledesma. Un grupo de milicianos entraron en la Cárcel Modelo y sacaron a un puñado de presos entre los que estaba Ruiz de Alda. Le fusilaron el 13 de agosto de 1936. Era falangista, pero era su amigo. Si hubiera sido al contrario, es muy probable que Julio le hubiera salvado la vida a él. Pero era más amigo de Ramón Franco, y éste, que podía haber hecho más por salvarle, estaba de agregado aéreo en los Estados Unidos.

-Buenos días, señor Rada ¿Cómo se encuentra hoy? - un cardiólogo joven, de la sanidad militar, entró en la habitación sin darse cuenta de que Pablo Rada dormía.

-Buenos días, doctor -Rada estaba débil y un poco aturdido, su enfermedad no tenía remedio e iba avanzando sin pausa-. Me encuentro muy cansado, no paro de dormir.

-Eso es normal, son los efectos de los calmantes y el tratamiento -dijo el doctor con un tono profesional.

-Pues menos mal, hace tiempo que no me encontraba tan cansado -Rada miraba al joven con cierta envidia-. Desde los tiempos de la guerra de África, o desde aquel viaje a América que me hizo tan famoso -sonrió con la mirada perdida a través de la ventana.

-No se preocupe, de aquí saldrá como nuevo.

El médico anotó algo en su carpeta y se despidió.

Pablo Rada quedó absorto en sus pensamientos.

Seguramente Ramón no habría vuelto a España de no haber sido por el fusilamiento de Julio Ruiz de Alda. Sabía de sobra que no era monárquico, y nunca habría luchado del lado de su hermano si no hubiera estado seguro de que éste no iba a restaurar la monarquía. Tampoco le necesitaban, después de su nefasta carrera política en la que había llegado a militar en Esquerra Republicana de Cataluña. Ni siquiera estaba seguro de que su hermano Francisco le recibiera bien. O peor aún, de si su pasado político podría acarrear problemas al liderazgo de su hermano, el ahora “Jefe del Estado y del Gobierno Español”, como le había nombrado en Burgos el directorio del bando sublevado.

Pero Ramón volvió y le pusieron al frente de la Aviación en Baleares. El día que murió, el 28 de octubre de 1938, poco después de despegar de Pollensa con su flamante nuevo hidroavión Cant Z-506, Pablo Rada estaba en Francia. Aquellos días había dejado de volar, y era un agente de la República en París. Cuando le comunicaron la noticia sufrió mucho. Ramón era su hermano mayor, habían pasado tanto juntos... Los días de Marruecos, los miles de peripecias en el Plus Ultra, la fallida vuelta al mundo en el Numancia, un cuatrimotor Dornier Super Wal con el que no pudieron pasar de la costa del Algarve. Todas las aventuras políticas... A punto estuvieron los dos de bombardear el palacio de la Zarzuela, mientras Queipo de Llano trataba de hacerse con el control de los cuarteles de Campamento en 1930. Eso les costó el exilio en Portugal. Ramón murió en un accidente con un hidroavión. La de veces que podían haber muerto los dos en un accidente de hidroavión... Ramón acabó como los grandes aviadores, a los mandos de su avión, como siempre le recordaría.

El sol estaba llegando a su cénit, era mediodía en la Sierra de Madrid. El comandante Pablo Rada no se encontraba muy bien, el corazón se le aceleraba, sufría mareos continuos, se sentía muy débil...

De pronto se desvaneció, su corazón dejó de latir. Era el 18 de mayo de 1969.

Un libro cayó de sus manos. Era un manoseado ejemplar titulado “El Raid Palos-Buenos Aires”, publicado en Madrid en 1926. En un recuadro bajo el título se podía leer:

“Conferencia leída por el capitán aviador don Julio Ruiz de Alda en el solemne acto celebrado en el Teatro de la Princesa, el 22 de abril de 1926.”

El cosido del lomo estaba muy maltratado y varias páginas sueltas quedaron repartidas a los pies del aviador.

En la página 91 podía leerse:

“...es preciso que España sea la cabeza de línea aérea trasatlántica entre Europa y la América del Sur. ¿Es posible establecer hoy una línea comercial regular para el transporte de pasajeros y correspondencia entre España y Sud-América? Categóricamente contestamos que sí. Las dificultades no son insuperables, aunque sí muy serias. “

El 22 de septiembre de 1946, después de las tremendas penurias impuestas por nuestra guerra civil y la segunda guerra mundial, un DC-4 de la compañía Iberia realizó el primer vuelo comercial de pasajeros que unía Europa con Sudamérica. Cuarenta pasajeros realizaron ese vuelo inaugural, que desde Madrid llegó a Buenos Aires en 36 horas, con escalas en Villa Cisneros, Natal, y Río de Janeiro. Desde entonces, se fueron aumentando las frecuencias hasta un vuelo cada diez días, y otras compañías como KLM o Aerolíneas Argentinas comenzaron a competir con Iberia.

El día que murió Rada, Iberia llevaba ocho años volando con el DC-8 a Sudamérica, y además de las rutas a Buenos Aires, tenía frecuencias semanales a Puerto Rico, Lima, Caracas, Bogotá, Méjico y La Habana. El sueño de los pioneros, Emilio Herrera, Soriano, Barberán, Ramón Franco, Ruiz de Alda y Rada, se hizo realidad.