

UNA VIDA EN EL AIRE

(Los cinco días perdidos del mecánico Pedro M. Calvo en el primer vuelo Madrid –Manila (1926))

PRESENTACIÓN DEL MANUSCRITO

¿Se puede vivir por la vida de otra persona la grandeza que no se ha conseguido alcanzar con la tuya propia? Ignoro si tras la muerte podremos ver, como en las páginas finales de los periódicos, la solución al pasatiempo. Desconozco si existe, como afirman algunas venerables tradiciones orientales, una Eterna Biblioteca Universal donde quedarán registradas todas las vidas de quienes hubieran habitado este planeta a lo largo de todos los siglos transcurridos. Tampoco sé qué eterno escriba fuera capaz de anotar los anhelos de los días vividos y las interioridades que poblaran los cerebros de los hombres. Tampoco sé si todos los días de cada persona que vive o ha vivido merecieran la pena de ser registrados en ese supuesto Archivo Colectivo de la Humanidad, para evitar la usurpación de una vida ajena. La verdad es que a veces he pensado que no hubiera quizá mayor justicia eterna, que la de sentarse, al morir, en una cáncana y exponerse a la vergüenza del sufrimiento que nuestros actos provocaron en la vida de otros. Que aparecieran transparentes los torrentes interiores por cuyos lechos corrieron las decisiones más mezquinas, más obscenas, más elevadas o entregadas. Quizá eso evitaría la apropiación de otras vidas. Pero quién sabe nada de nada. Todos somos un poco todos.

Tras esta confesión interesada, perdónenme la ironía de participarles que hay algo de lo que soy bien consciente: mi vida, probablemente la suya, no ocupará ninguna línea en ninguna enciclopedia, por muy completa, digital y muy actualizada que la presenten. Al fin y al cabo, de una vida merece relevancia un descubrimiento valiosísimo, un acto heroico, un hecho fortuito pero trascendente, siquiera una anécdota curiosa, los famosos quince minutos de gloria. O de infamia. No es mi caso.

Ante la duda de la existencia de ese etéreo Archivo General de la Humanidad, y de la identidad intransferible que se derivaría de él, permítaseme rescatar la vida de un hombre que no sospechara nunca que yo reviviría por él; que no imaginara jamás que su aventura de vida, aunque conocida, escasamente, por

otros escritos, fuera recuperada en donde más creo que lo valorase: en la íntima participación en su sufrimiento de otra persona, aunque fuera un absoluto desconocido como yo; y de la mano de su propia voz, transcrita en un manojo de folios. Así sería salvado por segunda vez del desierto, esta vez el del olvido. Permítanme que les hable del mecánico Calvo, Pedro Mariano Calvo Alonso. Entiendo que el nombre no les será familiar. Ejercen algunas líneas de paciencia, por favor. Cuando la vida está en el aire, la precipitación es la única operación que asegura entrar en barrena.

Ya les adelanto que no aportaré más datos históricos que los conocidos por la prensa de la época y los libros oficiales de la expedición. Pero creo sinceramente que la peripecia de Pedro Mariano Calvo, el disciplinado mecánico que no pudo conseguir que su avión Breguet XIX-A2, biplano y biplaza, culminara la gesta de alcanzar Manila desde Madrid, con su capitán Esteve, primavera de 1926, merece los minutos que les ruego.

La grandeza de su empresa se corresponde con la altura de su fracaso. Precisamente porque no hizo de ese fracaso su razón vital. Lo vivió como quien vive una contrariedad, no un duelo. A mis manos ha llegado un testimonio mecanografiado del mecánico Calvo donde queda reflejado su talante. Un texto dictado a una secretaria, para ser leído durante una conmemoración patriótica en el colegio de sus hijos, allá por los años cincuenta del pasado siglo. Apostillaba la eficaz mecanógrafa en la portadilla que "Calvo era de compleción fuerte, ojos claros y rubio. Creo que era inventor de cosas importantes relacionadas con los aviones. Pero recuerdo que se decía de él que estaba un poco loco". ¿Pero quién no lo estaría después de vagar extraviado cinco días en el desierto sirio al albur de fieras nocturnas y mañanas sofocantes, sin más agua que un par de termos?

El documento me llegó, tras el fallecimiento de mi madre, en el interior de una cómoda heredada que estaba destinada al chamarilero. De parecida manera a como me contó mi padre que le había llegado a él, treinta y dos años antes.

Es sorprendente cómo, de manera misteriosa, a veces los días se anudan en lazadas acrobáticas. Me inundó esa sensación al abrir el segundo cajón de la

cómoda que había recogido las pertenencias más íntimas de mi madre hasta sus últimos días. Del cajón superior arrojé directamente a una bolsa de plástico ropa interior, algún par de medias cortas y una manzana de madera impregnada de una intención de aroma. Pero en el segundo cajón, apareció de pronto una carpetita de color azul desvaído, como el de un mono de trabajo desgastado, que también estuve a punto de tirar a la bolsa amarilla de basura. Sin embargo, aunque pensé que ya disponía de toda la documentación oficial de mi madre, la abrí por si en su interior albergara algún recibo o algún contrato doméstico. Eran las cuartillas mecanografiadas y sin grapar del *Primer vuelo Madrid/Manila (1926)*.

En los primeros años cincuenta el Rastro de Madrid no sólo albergaba tratantes, buscavidas, bergantes o chachareros, sino que alojó también a los perdedores de la guerra, a los que se les relegó a la periferia de los trabajos más arduos por sus antecedentes. El sábado era el día en que algunos de ellos ocupaban las aceras de las calles adyacentes a la plaza de Cascorro para, sobre telas de sacos que fueron terreros o sobre el mismo adoquín, colocar sus exiguas mercaderías. Andrade, nunca se me olvidará ese nombre, fue uno de ellos. Quizás el que mejor surtió a mi casa de candelabros, lámparas rinconeras o pequeños bodegones tenebristas enmarcados con madera laminada de pan de oro. Siempre me impresionaron esos blanquísimos huevos sobre tapetes oscuros, que parecía que estaban ahí. O esa destreza para iluminar la cabeza de ajos, tan perfectos, tan violáceos, sobre un fondo siempre negro, sobre un tapete siempre negro, y por tanto con posibilidad ninguna de difuminados, de matices, como la propia época española. Admiraban mis ojos infantiles esos lienzos ultrarrealistas que, ante mi poca maña con los lapiceros, me parecían la sublimación del arte de la pintura.

Andrade fue quien vendió también la cómoda a mis padres. Aficionados a pasear por el Rastro, mis padres bien sabían la casta de personas que mercadeaba los sábados. Y de sobra conocían que la necesidad acucia el desprendimiento de pertenencias con una alegría por su soltura que para sí la hubieran querido tantos ascetas. Y mis padres además pensaban que hacían una obra de caridad. Eso creían. Había que dar una posibilidad a los vencidos;

si no habían sido fusilados es que no habían sido muy rojos. O por lo menos, no muy antiespañoles. Solamente eran gente que se equivocó de bando y ya lo están pagando, Maruja, ya lo están pagando.

Hay que hacer casa, decía mi padre cuando traía un nuevo cuadro, una camarera lacada, alguna figurita de porcelana o cualquier otro objeto de cambalache. Mi padre hacía casa como mi madre hacía capillas. Se puede hacer capilla en cualquier sitio, nos aleccionaba a mi hermana y a mí. En el pupitre de la clase, en la cocina, en la parada del tranvía, hasta en el pisolabis se puede hacer un hueco para hacer capilla...Basta, nos decía, con sacar y mirar cualquier estampa santa consagrada y rezar a la Virgen o al Cristo de la imagen. Y si no podéis en ese momento, aunque nunca hay que avergonzarse de rezar, basta con que recordéis la figura y le dirijáis juntando distraídamente las manos como si fuerais a recoger el agua de una fuente, un padrenuestro y una avemaría en silencio. Mis padres hacían casa y hacían capillas sin que mi hermana ni yo supiéramos bien de qué nos hablaban. Más mayores haríamos bromas al respecto. Sin embargo, ahora, cuando me toca deshacer la vieja casa entiendo perfectamente lo que mi padre nos quería decir. Hacer casa era hacer días acogedores, como mi madre nos hacía jerseys de lana para cada invierno. Hacer casa era sellar con objetos pactos de no agresión con la memoria. Era producir un antídoto contra el desahucio vital.

Mi padre lo llamaba hacer casa y Andrade colaboraba en ese quehacer. Incluso llegó a comer un día en casa, precisamente el sábado en que entregó la cómoda de Doña Esperanza. Como tantos otros sábados se adentraron mis padres en las callejuelas del Rastro con intención de echar una ojeada y degustar unos caracoles en la taberna "Arias". Al acercarse a su puesto, Andrade, con la única dignidad de su traje raído, miró a mi padre y arqueó las cejas como distraídamente. Mi padre leyó la señal de inmediato. Había caza. Esperaron pacientemente a que el anciano que observaba un antiguo "Blanco y Negro" se decidiera. Andrade no cedió un céntimo en un ejemplar de 1918, con la familia real en portada. Mi padre admiró la fortaleza del pobre Andrade.

Estaba claro que, si en su condición de casi indigente podía aguantar el envite al regateo, la caza era mayor.

El anciano pagó a regañadientes, se encajó el sombrero y marchó calle abajo. “Hay días en que todo sale bien. ¡Quién supiera cuándo!”, se dirigió Andrade a mis progenitores.

- ¿Qué pasa Andrade? ¿Qué has encontrado? -le enjaretó mi padre.

-Un dormitorio completo, de caoba de la Guinea. Cama matrimonial, cómoda, espejo y mesillas.

- ¿En dónde está?

-A dos pasos de aquí. En la calle Toledo. La señora murió hace un mes sin que nadie se interesara por ella. El casero es conocido mío y me ha ofrecido un porcentaje si los coloco. Le he vendido ya algunos otros muebles. Pero estos, yo creo, D. Ricardo y señora, que les vendrían a ustedes al pelo. Tengo las llaves para enseñarlo.

-Pues habrá que verlo, Andrade, habrá que verlo-contestó condescendentemente mi padre.

A mi madre la idea de dormir en cama de muerta no le hacía ninguna gracia. Se lo iba murmurando a mi padre mientras subían los estrechos peldaños de madera desgastada del caserón de la calle Toledo. Sin embargo, cuando Andrade les cedió el paso al dormitorio, mi madre quedó impresionada de la belleza de la cómoda. Mi padre siempre lo contaba como uno de los hitos anecdóticos de la familia. Fijaos si le gustó que me llevó a un aparte y me dijo que no volvería a dormir conmigo si tenía que hacerlo en esa cama, pero que tampoco lo haría si no nos llevábamos ahora mismo esa cómoda y el espejo a casa. Trataron un precio de 50 pesetas y mi madre tuvo su cómoda y su espejo.

A casa la llevaron en un carromato que Andrade apalabró a un estufista. Como no cabía en el ascensor, la subieron en volandas entre mi padre, el portero y Andrade. Recuerdo que mi padre no dejaba de advertir:”¡ cuidado con las

esquinas Andrade, que no se rocen contra la pared! Vamos ¡diablo, ¡cómo pesa...!, cuidado con las esquinas, Andrade...”

Andrade se quedó a comer en casa. Lo hacía con avidez, pero con educación. En donde vivíamos, en el barrio de Argüelles, en la calle Aviación Española, no hubiera sido bien visto que un rojo compartiera mantel y viandas en casa de un alto funcionario de Sindicatos. Pero la cómoda bien valía esa comida. La calidez de la caoba, su veteado rojizo y sus tiradores dorados aportaban señorío al dormitorio marital. Una vez anclada contra la pared, frente a la cama, abrió mi madre los cajones para medir su longitud y anchura y calcular el hilo de perlé necesario para forrarlos con un mantelillo a ganchillo. Y aquí tuvimos la primera noticia de la existencia del manuscrito del mecánico Calvo. Sacó mi madre un hatillo, con lo que luego se descubrió que eran cartas de amor, y este texto mecanografiado que narra la aventura en el desierto de aquel mecánico Calvo, por todos olvidado, pero que formó parte de la Escuadra Elcano, en la primera expedición aérea Madrid-Manila.

Evidentemente, el texto nunca me interesó en absoluto, fuera de la anécdota familiar. Ni incluso cuando mi padre aseguraba que lo guardaría por si algún día valiera algo. El se refería a valor económico, claro. Nunca pudo imaginar que su valor era mucho mayor. Que en ese dictado iba cifrada mi propia vida. O lo que le ha dado sentido. Siquiera por cinco días.

Leí el texto en los días lentos que sucedieron al fallecimiento de mi madre. Lo hojeé al principio por sentimentalismo. Y por cierta curiosidad también. Era extraño que aquellas hojas amarillas hubieran acabado en mis manos. Es extraño que algo perdure. Pero es imposible que lo haga nada en mi entorno. He sido, soy, el reverso del rey Midas. Todo lo que toco se pudre. Ni mi matrimonio, ni mi casa, ni mi hijo, qué decir de mis ensoñaciones de negocios... Nada perdura en mí. Sin embargo, esas cuartillas habían resistido firmemente en el fondo del segundo cajón de la cómoda de mi madre. Como aguardando el momento propicio para revelarse, para entregarse en buena hora. Hasta me pareció obligado leerlas tras tanta espera escondida. Hay textos que se

entregan como una mujer: despacio, seduciendo con los silencios, dejando entrever algo que está más allá de las líneas, algo que es más importante pero que necesita de las palabras, de las frases, para destellar. Algo así sentí con la primera lectura. Creo que fue la inocencia de su simplicidad lo que me cautivó.

El Cairo- Bagdad

Día 11 de abril

Fui despertado por los pelotaris vascos que habían venido a despedirnos; los golpes que daban al fuselaje del avión me hicieron despertar, pues yo dormía dentro de mi aparato.

Pongo el motor en marcha e igualmente los de los otros dos aviones, y el capitán me dice:

-Como supongo que no habrás desayunado te traigo algo del hotel para que comas en vuelo.

Y a las siete de la mañana y aunque las noticias meteorológicas eran poco alentadoras, despegamos del aeródromo de Heliópolis.

Perdemos de vista la capital de Egipto y sus pirámides se van confundiendo bajo un sol de fuego. Pronto vemos el aeródromo de GAZZA y el avión del capitán LORIGA que vuela a nuestra vista. Me sorprende un largo y estrecho río que el plano me indica el Canal de SUEZ. Luego volamos por encima de grandes lagunas y picos de mil colores. Se aleja de nosotros el Mediterráneo a nuestra izquierda y unos instantes después el teléfono me dice que se aproxima JERUSALEN y pronto con inmensa emoción veo sobre un alto una original ciudad y volamos unos minutos por encima de ella. Era original pensar que habíamos visto JERUSALEN y no podía decir sin embargo que había pisado tierra SANTA.

El viaje se presenta interesantísimo, pues ya tenemos a nuestros pies el histórico MAR MUERTO. El avión del capitán LORIGA comienza a dar vueltas

y el capitán me dice por teléfono que él ve perfectamente la ruta que debemos seguir en la travesía del desierto portando motor para ver lo que hacía el otro aeroplano. Otra vez los dos aviones juntos y dejamos la preciosa ribera del JORDAN, comenzando a navegar por encima de un inmenso mar de arena hasta llegar a AMMAN LA RABAT, la AMON DE LA BIBLIA, histórica capital de TRANSJORDANIA. Damos dos vueltas sobre su aeródromo y bien orientados empezamos la travesía del desierto DEL NEFUD, que era la parte más peligrosa del vuelo.

El avión del capitán Gallarza no lo vimos desde la salida. Dejamos PALESTINA y TRANSJORDANIA y ahora volamos por MESOPOTAMIA, cuando después de unos momentos muy aburridos nos alegra la vista un campamento de beduinos que el capitán me dice son los pozos de LIMIRIX y tomamos altura porque tres meses hace que, al pasar por este mismo lugar el célebre aviador inglés ALAN-COWAN, perdió su mecánico que falleció a consecuencia de uno de los disparos que hicieron los beduinos de este campamento. Volamos muy aburridos por la tristeza del paisaje, cuando, aproximadamente sobre las doce del día siento que el motor comienza a dar falsas explosiones. Llamo a mi capitán y veo que éste manipula las llaves de la gasolina, corrector de altura y llave de la nodriza auxiliar...El motor funciona sólo con un bloque y mi capitán sólo tiene tiempo de mirarme con un gesto de desesperación. En unos instantes comienza nuestro avión a describir una espiral muy pronunciada sufriendo grandes pérdidas de altura. Veía que se acercaba el inmenso mar de arena a nosotros con velocidad vertiginosa. Miedo no tenía. Era tan grande la pena de no poder terminar el vuelo, que en aquel instante no pensé que podía estrellarme. Veía, sin llegar al suelo, los restos de mi querido BREGGETT y era mayor la pena, la rabia de perderlo que el miedo o temor que podía tener de morirme.

Fue aquí, al doblar esta esquina del texto, donde lo entreví por primera vez. La posibilidad de seguir viviendo. Mi futuro. La intuición, que pertenece a la familia de los alcoholes, se evaporó casi inmediatamente de mi cabeza, pero no sin dejar una influencia sutil, como el aroma de un sueño, en los pensamientos que siguieron. ¡No importaba la muerte, importaba la rabia! Importaba el esfuerzo

que se hacía añicos. ¡Qué más le daba a Calvo morir o no! Lo que le importaba era ¡la pérdida del avión! De su avión. Un escollo técnico le había traicionado. Nada más. El miedo era un derroche de energía sin sentido. Importaba la rabia. Estaba tan claro... No era la soledad. Lo que dolía era la rabia de ver la nota que Carmen me había dejado escrita sobre la mesa del salón: “No es que no te quiera, tú no tienes la culpa, siento el daño que te estoy haciendo, pero no hay otra salida.” *El motor comienza a dar falsas explosiones.* “No mando en mí. Te he querido, aunque ahora no puedas aceptarlo ni entenderlo. Pero no puedo seguir aquí, lo he intentado, pero no puedo. Tengo que irme. Adiós”. Adiós. No manda ella sobre ella. *El motor funciona sólo con un bloque.* Entró en barrena, como la Breguett de Calvo, magnetizada por un nuevo nombre en el que cabían nuevas visiones por inaugurar. Una nueva vida. Tiempos de estreno, los mejores. La rabia mía. Y mi orgullo. En cierta medida mi rival debía su éxito a mí, a mi estúpida forma de ser y de perderla. *Los restos de mi querida Breggett.* Pero por primera vez no me dolía la muerte civil que acarrea un divorcio. Por vez primera atisbé que lo único que merecía la pena era un acto heroico, aunque fuera de cartón piedra, aunque no fuera mío. Una gesta de aviador. Yo también tenía derecho a recuperarme, a no enterrar todos los calendarios, a asirme a cualquier cosa que flotara.

Tomamos tierra. A pesar de las ondulaciones del terreno el aterrizaje fue perfecto. Pasados los momentos de emoción nos tiramos a tierra y mi capitán me advierte el peligro que corremos. Nos hallamos en el inhospitalario desierto de SIRIA, entre JERUSALEN, DAMASCO, BAGDAD y LA MECA. A mí estos nombres me hacían pensar en algo de leyenda.

Lo primero que hicimos fue preparar las armas, pues había fieras y había que prevenirse. Mi capitán me recomendó sangre fría y valor para afrontar la aventura terrible que se nos presentaba, si queríamos continuar el viaje.

El lugar en que tomamos tierra era una sencilla llanura con algo de vegetación seca. En sus alrededores un suelo que formaba un empedrado de una materia como las escorias que se desprenden de los altos hornos y que, al reflejar con el sol, molestaban nuestros ojos. Era un paisaje trágico. Todo el horizonte sin fin era un mar de amarilla arena. Y sin hacer caso del cuadro que teníamos a la

vista me dediqué a preparar las armas que consistían en una pistola ametralladora con bastante munición y un rifle americano con un cuchillo de monte. Luego me dediqué a ver y reparar las averías que consistían en una grieta sobre el remachado del amortiguador de presión de gasolina y un fuelle de una bomba de gasolina A-M agrietado también, que inmediatamente lo reemplazo por las piezas que llevaba de repuesto y quedó mi avión en disposición a volar, pero ¿y la esencia? Esto era lo peor, pues la habíamos perdido por completo. Nuestro avión, por la premura del tiempo al ser preparado y reconstruido en Cuatro Vientos, no pudo ser equipado con la instalación de indicadores de nivel de gasolina y no pudimos saber durante el vuelo ni la gasolina que gastábamos ni de la que disponíamos ni la que pudiera perderse por avería.

Observamos con tristeza desde tierra cómo el avión del capitán Loriga navegaba por encima de nosotros con rumbo a BAGDAD y aunque le hicimos señas, siguió su rumbo.

Con algo de gasolina que quedó en la nodriza auxiliar pongo el motor en marcha unos instantes para demostrar a mi capitán que el motor se hallaba perfectamente reparado y al mismo tiempo orientar el avión en dirección al viento para resguardarlo del temporal. Con cuerdas y anclajes aseguro bien mi aeroplano y con un trozo de lona cubro la hélice con el fin de que no se deteriore con el sol. Mi capitán me pregunta por los víveres de que disponíamos, a lo que respondí que sólo lo que me trajo de desayuno que no lo comí en vuelo. Todo ello consistía en dos manzanas, un plátano, un trozo de pollo, un trozo de pan y dos litros de agua en dos termos que llené en una fuente del aeródromo instantes antes de salir. Preguntándome otra vez por la comida que quedó de las etapas anteriores, le contesté que el día 10 por la noche fue necesario velar (trabajar) para el repaso y preparativos y que sobre la una de la mañana dándonos cuenta de que estábamos sin comer y sin cenar, el sargento Pérez sacó de los otros aviones todo cuanto había en ellos de comer, dándonos un banquete memorable. Conforme mi capitán con estas explicaciones insistió en que no abandonase las armas.

Serían las dos de la tarde cuando mi capitán provisto del rifle, el salakof y yo de la pistola y un termo de agua y también un salakof (es de recordar que el salacot no nos lo quitábamos de la cabeza pues de hacerlo el sol intensísimo nos hubiera abrasado de insolación), nos disponemos a hacer un reconocimiento por los alrededores, cuando a lo lejos nos sorprende un punto negro que después de andar mucho tiempo con la esperanza de que fuese alguna choza habitada, vimos que eran los restos de un avión que sin duda había tenido peor suerte que el nuestro. Cerciorándonos de que no había restos humanos, volvemos a nuestro avión sin hallar la ruta.

Serían las cinco de la tarde, con un sol de fuego, cuando fuimos sorprendidos por el ruido de un avión, miramos por todos los lados, y aunque el sol no nos dejaba mirar al espacio, vemos por encima de nosotros A UNA ALTURA DE UNOS CUATROCIENTOS METROS la silueta plateada de un avión inglés tipo HAVILLAN. No se puede explicar la alegría que sentimos al ver cómo el avión inglés daba varias vueltas alrededor nuestro, tan bajo que creímos no hiciera falta disparar nuestros rifles ni hacerles señas de ninguna clase. Pero con gran extrañeza vemos cómo el avión que pensábamos tomaría tierra, se aleja hasta perderlo de vista. Nosotros pensamos que lo haría para comunicar nuestra presencia, pero no fue así.

Preparamos el material suficiente para poder encender una hoguera por si al día siguiente vinieran, orientarles.

Llegó la noche y pudimos respirar al cambiar la temperatura. Serían las 10 cuando mi capitán cogió una manzana la marcó en ocho partes y una de estas en dos siendo ésta nuestra comida del día con algunos sorbos de agua. Mi capitán dice que debemos hacer guardia relevándonos cada dos horas. La noche comenzaba a enfriarse rápidamente y los dos metidos en nuestras respectivas cabinas no pudimos dormir y sólo nos consolaban las estrellas que pensábamos que otros seres queridos desde otros lugares nos estarían mirando. A mi capitán le extraña que yo le diga el nombre de casi todas ellas, pues sería una buena cosa para nuestra orientación y así por el carro de la Osa Mayor, la Polar, etc. pudimos saber en dónde estábamos.

A medianoche mi capitán me despierta con unos disparos que hace a unos animales y le pregunto a ver cuándo me toca a mi hacer guardia, contestándome que tiempo me quedará. Al fin me quedo dormido pensando en lo que nos traería el nuevo día.

Y ahí me volví a dar cuenta. Otra vez de una forma súbita, como un relámpago. Lo vislumbré como se recibe la luz de la mañana cuando subes rápido la persiana de la ventana. La lucha contra el presente abyecto que martirizaba a Calvo era la misma lucha mía, era también mi propio combate contra días que renunciaban a acogerme, que me negaban. Como si el planeta tuviera todas sus plazas convocadas para esta generación ya cubiertas y yo me hubiera quedado fuera de la lista. Pero Calvo sobrevivió. Vivió para contarlo. Y repentinamente cobró valor en mi pensamiento la teoría del ocho, de mi amigo Luis Altozano, por la cual, idénticos sucesos acaecen a diferentes personas en tiempos distintos, porque son los hechos los que utilizan a las personas para vivirse y no los humanos los que manipulan los acontecimientos. La Historia es la mente consciente; los hombres, marionetas de carne y nervios. Este golpe de estado en mi cerebro me urgió definitivamente a saber con detalle quien fuera verdaderamente el mecánico Calvo. Empezaba a ser algo más que el autor de un manuscrito. Mucho más que un héroe desconocido. Empezaba a ser mi salvoconducto vital. Además, ¿tenía alguna otra cosa que hacer sino lamer mi inhóspita soledad?

Mi trabajo como administrativo en la Facultad de Odontología de la Universidad Complutense me facilitó una carta de presentación para obtener el carné de investigador de la Biblioteca Nacional. Carné de investigador. Nada menos. Yo que sólo he pisado las cafeterías de las facultades por las que he pasado, Derecho y Filosofía. Carné de investigador. Hubiera estado bien que mi padre lo hubiera visto. Con lo que a él le hubiera gustado que yo estudiara. Que hiciera una carrera, la que sea hijo, pero ten un título por lo menos con el que ganarte la vida. Lo máximo que consiguió en su empeño por acercarme al estudio fue una plaza de administrativo, fija y sin oposición en la universidad. Eran otros tiempos. Y otras influencias. Todo el mundo despotrica contra las influencias, sobre todo quien no las tiene. Pero la realidad es que todos nos

servimos de ellas si podemos. Que si el sindicato, que si el partido, que si el colegio de abogados, el de registradores de la propiedad, el de cualquier no sé qué: antiguos alumnos, la parroquia, la arboricultura tirolesa, la tibetana, la comida experimental, la dieta mediterránea, las propiedades del ajo, el club de golf, el *sushi*, los colores del equipo... cualquier excusa es buena para congregarse, amurallarse contra la intemperie de los otros y asegurarse un derecho al favor, al hoy por ti mañana por mí, al me tienes que echar una mano en esto, compañero de lo que sea. ¿Y qué? Siempre he dicho que la única carrera que merece la pena estudiar es la de Relaciones Públicas. Porque todos comerciamos con lo que somos. Con lo poco o mucho que tenemos, mercadeamos. Parece que ando excusando que ejercí mi influencia sobre el catedrático Arizcum para que me sellara la carta de recomendación que presenté en la Biblioteca Nacional, en donde ha de exponerse, ante el mostrador de la entrada, el motivo de la necesidad de consultar los fondos de la biblioteca: me firmó la carta para investigar sobre la ortodoncia pediátrica en niños hiperactivos. Yo le había pedido que me enchufara tan consciente como solemnemente. Como si de él dependiera mi rehabilitación académica, por fin me he dado cuenta de los años perdidos, señor catedrático... etc. Cuánto halaga el hacer creer a alguien que de su actitud, de sus palabras, de sus firmas depende el bienestar de los demás. Y cuánto alimenta pensar que de ti depende el desarrollo de una vida, quizás la misma felicidad. Pero obviedades al margen, cuando leí el motivo de investigación dudé si debía o no rechazar la carta. Yo le había comentado sinceramente mis intenciones: busco información sobre el mecánico Mariano Calvo, del primer vuelo Madrid- Manila. Algo personal. Pero el catedrático Arizcum no podía empeñar su firma en un proyecto que él no dirigiera, entiéndalo. Mi firma vale lo que vale mi prestigio. Agradézcame el favor sin más, sin que yo le examine del motivo que usted aduce y sin que usted me exija que lo comparta y aún lo rubrique.

Bien pensado, era bastante lógico. No por nada llegan a catedráticos, me supongo. Ingenuo de mí, pensaba que podía o debía interesarle mi investigación. O simplemente mi interés por investigar. Pero por qué. ¿A quién le puede importar el mecánico Calvo, si incluso las noticias de la época y libros que encontré sobre él apenas si le mencionaban? De hecho, hasta entonces ni

siquiera sabía su nombre completo. No aparecía en ninguna reseña. En “El País”, ocho de abril de 2001, al mecánico Calvo y a su capitán Esteve los saldaron con tres líneas de una columna: “*De los tres aviones que salieron de Cuatro Vientos sólo llegaría a Manila el Breguett número 30. El 11 de abril, el avión de Esteve y Calvo se averió camino de Amman. Y hasta el día 16 no fueron rescatados los dos tripulantes, tras vivir una dura aventura en el desierto*”.

¡Tres líneas! ¡Yo tenía 16 folios de testimonio mecanografiado directo! Cinco días perdidos en el desierto resueltos en tres líneas... Pero ¿a quién le interesa alguien que no llega a coronar sus proyectos? O la pregunta al revés, ¿qué metas son las interesantes para loar en estos días innobles, en este mundo tan mal compuesto? ¿Las del dinero? ¿Simplemente las del éxito, las que consiguen ser cumplidas? ¿O sólo las que pueden ser televisadas? Yo reivindico el derecho a no culminar ningún proyecto, a no hollar ninguna cima. Pero no porque desprecie a quienes lo hacen, ni mucho menos, sino porque en el empeño, en el darse de cabezazos contra los miles de paredes que hemos heredado y las otras miles que nos hemos inventado, hay una épica que habla de la mayoría, que nos retrata el tuétano, que nos tatúa la memoria. El fracaso es democrático, nos pertenece a la mayoría.

Tres líneas del dominical de “El País” y luego estaba el libro del capitán Rafael M. Esteve: “Una aventura en el desierto (del vuelo Madrid-Manila) Espasa-Calpe, 1926. 205 páginas. Mapas y láminas. Rústica.

De ahí y de otros periódicos de la época obtuve los grandes datos. Que en 1925 tres capitanes aviadores eligieron la meta más difícil para demostrarse a sí mismos y a su dolido pueblo español la grandeza de un empeño. Volar hasta las Islas Filipinas en 1926 era algo más que una gesta personal, era una razón de Patria. Habría que cruzar dilatadas distancias sobre cielos históricos. Atravesar países de leyenda para llegar hasta Manila. El General Primo de Rivera intentaba con estos *raids* aéreos hacer relumbrar el nombre de España en el mundo. La herida del 98 había sido certera y la agonía lenta. El espadón perseguía renombrar España en las Ferias internacionales, en la Exposición Universal de Barcelona, en la Exposición Iberoamericana de Sevilla. Y en las hazañas de los nuevos héroes. El *Plus Ultra* que aterrizó sobre Buenos Aires

desde el colombino Palos resonaba en la cabeza del capitán Estévez. Había que llegar a Manila, el último florón del perdido Imperio Colonial. Llevar hasta allí el nombre de la Madre Patria otra vez. El padre de la idea, capitán Esteve, se lo comentó al capitán Loriga, quien se adhirió entusiasta al plan. Al cabo de unas semanas se incorporaba al proyecto otro capitán, Gallarza. Sobre una mesa de la sala de oficiales aviadores del aeródromo madrileño de Cuatro Vientos ultimaron la apuesta: unidad de vuelo, una patrulla de tres aviones biplaza; itinerario, Madrid-Manila, por el norte de África, el sur de Asia hasta la China y desde allí, a las Filipinas, salvando el mar de la China con apoyo eventual en Formosa. Recorrido, 19.000 kilómetros; duración del viaje, un mes, 130 horas de vuelo.

Los capitanes designaron a sus mecánicos: cabo Joaquín Arozamena Postigo para el capitán Eduardo González Gallarza; sargento Eugenio Pérez Sánchez, para el capitán Joaquín Loriga; soldado Pedro Mariano Calvo Alonso, para ocupar el asiento posterior del avión del jefe de la patrulla, Capitán Rafael Martínez Esteve.

El avión elegido fue un sexquiplano BREGUET XIX-A2, biplano, biplaza equipado con un motor LORRAINE-DIETRICH de 12 cilindros en tres hileras de bloques, refrigerado por agua, con 450 caballos de potencia y hélice bipala, de madera y paso fijo.

El avión era bueno para su tiempo. De estructura metálica, disponía de dos plazas en carlingas descubiertas. Su envergadura era de 14'83 m. y tenía 9'51 m. de longitud. En vacío pesaba 1.160 kg. En vuelo, a plena carga, como máximo, 2.600.

Los dos aviones de los capitanes Gallarza y Loriga fueron preparados con arreglo a la versión llamada "gran raid". Llevaban instalados depósitos con capacidad para más de 1000 litros de gasolina, lo que suponía una autonomía de más de 12 horas de vuelo, o un alcance de 2.000 km. Podía alcanzar una velocidad media de 180 km/h, por lo que calcularon que con 130 horas de vuelo a lo sumo, cubrirían los 19.000 kilómetros de itinerario.

El avión del mecánico Calvo y de su capitán Esteve no ofrecía las mismas garantías. En realidad, se trataba de un aparato corriente. La orden de que este tercer avión se incorporara a los otros dos fue dictada con sólo un mes de anterioridad. De hecho, el trabajo abrumador desarrollado en el aeródromo de Cuatro Vientos finalizó el mismo día de la partida. Allí fue transformado el motor, de 400 a 450 caballos, y modificados el grupo de depósitos e instalaciones: arquitectura del capote, radiadores y refuerzo del tren de aterrizaje mediante nudos de unión de mono-mástil al conjunto de alas.

Pero a pesar del esfuerzo, el avión salió de los hangares de Cuatro Vientos sin indicadores de nivel de gasolina. Esto le preocupó a Calvo sobremanera. No sabrían ni la gasolina gastada ni la disponible. La estación estaba avanzada y la inminencia de tifones impedía siquiera la tentación de barruntar un aplazamiento en la fecha de salida.

El equipo de a bordo se redujo a lo indispensable: repuesto de ruedas, accesorios del motor y avión, una hélice, herramientas, los equipos personales y, como armamento defensivo, un rifle, una pistola ametralladora y un cuchillo de monte. Como únicos instrumentos de navegación, una brújula Hughes y un corrector de deriva.

La medida de la hazaña soñada se calcula mejor si se tiene en cuenta que para intentar dar casi la vuelta al planeta por los cielos, no disponían de tren triciclo ni retráctil, ni frenos en las ruedas, ni hélice de paso variable, ni sextante, ni piloto automático, ni brújula giroscópica, ni instrumentos de vuelo sin visibilidad, ni radio, ni goniómetro, ni radar, ni gasolina de alto octanaje, ni extintor de incendios, ni descongelante, ni cabina cerrada, ni aire acondicionado, ni dispositivos de hipersustentación, ni trajes de altura, ni paracaídas, ni informes meteorológicos, ni localización por satélite, ni siquiera radio faros, apenas aeródromos.

Pioneros. Los pilotos Gallarza, Loriga, Estevez. Los mecánicos Arozamena, Pérez, Calvo. Eran pioneros. Abridores de caminos. Colonos de tiempos nuevos, desconocidos. Hay gente que es pionera por naturaleza. Y luego

estamos los demás. Los Sanchos. La diferencia está en la forma de reaccionar ante los miedos. Ellos perciben el miedo y siguen haciendo lo que creen que tienen que hacer. A los demás el miedo nos derrocha la energía vital. Ellos tienen una razón por la que burlar el dolor. A los demás, por el sumidero de cualquier sufrimiento se nos desagua la razón. Ellos tienen un empeño, una meta y pueden llegar a presumir con orgullo de no haberlos podido cumplir. Los demás no iniciamos nada y aún nos jactamos de nuestra nadería. Sólo creemos en el fracaso. Yo me perdono por ello.

* * *

EL VUELO

Con nombres gloriosos bautizaron los tres aviones: *Legazpi*, el del capitán Gallarza; *Magallanes*, el del capitán Loriga; *Elcano*, el del capitán Esteve. La unidad de vuelo fue llamada Patrulla Elcano.

Parece que las órdenes recibidas consistieron en navegar mientras fuese posible dándose vista los tres aviones, pero tratando siempre de llegar a meta, el que pudiera, sin esperar al que por avería se retrasase o se detuviese. Nadie pronunció nunca la palabra accidente, aunque resaltaba en su diccionario íntimo.

El recorrido se ajustó casi completamente al itinerario previsto, que evitaba el vuelo largo sobre el mar. En sus mapas de vuelo dibujaron rectas sobre Argelia, Tripolitania, Libia, Egipto, Arabia, Transjordania, Siria, Irán, India, Birmania, Siam, Indochina y Filipinas.

Se inició el vuelo en el aeródromo de Cuatro Vientos, a las 8'15 horas del día 5 de abril de 1926 y Gallarza y Loriga terminaron en Manila a las 11,20 h. del 13 de mayo siguiente. Habían cubierto más de 17.000 Km. en las etapas siguientes:

Día 5 de abril: Madrid-Argel, por los Alcázares, el cabo Tenés y la costa. Unos 900 km en cinco horas.

Día 6.- Argel-Túnez, en línea recta unos 600 km Cuatro horas.

Día 7.- Túnez-Trípoli, unos 700 km Cuatro horas y media.

Día 8.- Trípoli-Bengasi, costearon el golfo de la Gran Sirte. Nos 1.100 km Seis horas y media.

Día 9.-Bengasi-El Cairo. Doblaron por Sóllum, 1.500 km Siete horas y media.

Día 11.- Tras un descanso de dos días en Egipto, para revisar los aparatos, continuaron viaje El Cairo-Bagdad. Sobrevolaron los desiertos, costearon el Mediterráneo para buscar Amman y de allí se dirigieron a Bagdad, siguiendo la ruta de la aviación británica. Recorrieron en ocho horas y media 1.450 km. (Fue en esta etapa cuando el avión del mecánico Calvo y el capitán Esteve cayó en mitad del desierto). Los capitales Gallarza y Loriga y sus mecánicos llegaron normalmente a Bagdad, en donde debieron permanecer el día 12, por tempestad.

Día 13.- Bagdad-Bender-Abbas, 1.500 km en nueve horas, con una escala de aprovisionamiento en Bushir, a orillas del Golfo Pérsico.

Día 14.- Bender-Abbas-Karachi. - Cubrieron 1.250 km en siete horas y veinte minutos. Descanso de un día y revisión de aparatos en Karachi.

Día 16.- Karachi-Agra, 1.250 km en seis horas y cincuenta minutos.

Día 18.- Agra-Calcuta, por encima de Allahabad y Benarés. Unos 1.300 km. Dos días en Calcuta.

Día 21.- Calcuta-Rangum. Sobre el Golfo de Bengla y las aguas del ganges. Unos 1.200 km en siete horas y media.

Día 22.- Rangum-Bangkok, 650 Km. Descanso y revisión de aparatos.

Día 24.- Bangkok-Saigon. Etapa muy difícil porque hay montañas muy elevadas. El capitán Gallarza siguió por la costa. Loriga se internó sobre los brazos del Mekong. Un día de descanso.

Día 26.- Saigon-Hanoi. Unos 1.245 km. Al cabo de diez horas y media el capitán Gallarza toma tierra en Hanoi. El capitán Loriga tuvo dificultades y tomó tierra en Hue, donde pernoctó. Llegó a Hanoi al día siguiente. Tanto él como Gallarza descansaron tres días.

Día 1 de mayo. - Hanoi-Macao, 850 Km. en seis horas y cincuenta minutos. El capitán Gallarza aterrizó en un campo pequeñísimo rodeado de árboles en las cercanías de Macao, sin poder evitar que el avión sufriera algunos desperfectos. El capitán Loriga volvió a tener avería de motor y tomó tierra en un arenal de Tenn-Pak, en donde tuvo que abandonar su avión. Allí fue auxiliado por los chinos y rescatado al cuarto día por un cañonero portugués que lo condujo a Macao. Los mecánicos consiguieron reparar el único avión que quedaba, el del capitán Gallarza, quien, junto con el capitán Loriga prosiguieron el empeño, dejando que los mecánicos prosiguieran viaje por vía marítima.

Día 11.- Macao-Aparra. Más de 880 km en seis horas y cincuenta y cinco minutos. Descanso de un día para preparar la jornada triunfal.

Día 13.- Aparra-Manila. Tan sólo 450 km. Sobrevolaron las ciudades de Taguegarao, Hagan y Echagüe. A las 11,20 h. aterrizaron triunfalmente en el aeródromo militar Nichols, dando por terminada la XVI y última etapa.

* * *

Ahora ya sabía el final de la historia. Había ganado el capitán Gallarza. Creo recordar que fue ministro del Ejército del Aire con Franco. De Loriga no descubrí más, excepto que probó el autogiro de De la Cierva y murió en un

accidente. Y del capitán Esteve, lo único que quedó fue el recuerdo emocionado de su mecánico Calvo. Esteve, destinado en la plaza de Melilla, no se sumó al Movimiento Nacional, lo que le acarreó la expulsión del Ejército, el desprecio y el olvido.

Hasta aquí llega la presentación de este manuscrito. Lo que a continuación sigue es la reproducción exacta del original. No sé si debo esperar que sepan disculpar la encriptación de los pasajes personales que he intercalado hasta ahora en el texto original. No haré más explícita la metáfora.

MANUSCRITO DEL PRIMER VUELO MADRID-MANILA (1927)

ABANDONAMOS NUESTRO AVION

Día 12

Venía el día con una ligereza asombrosa y ya el sol nos daba vida con su calor y poco a poco íbamos despojándonos de nuestras ropas de abrigo. Desayunamos con un sorbo de agua del radiador del motor.

Al tomar tierra nos desviamos unos tres kilómetros de la ruta hacia el N. y yo indiqué a mi capitán la dirección donde me parecía se hallaba, pero él me miró con gesto de extrañeza y parece que no me hizo caso.

Como por la noche el capitán no descansó, por la mañana se puso a dormir bajo los planos del avión, y yo, guiado de la idea que tenía de dónde se hallaba la ruta, sin decirle nada y cuando ví que se quedó dormido, llené un termo de agua, cogí la pistola y me puse a caminar en la dirección que yo creía que se hallaba, con el cuidado de formar un rastro bien profundo con mis pies y de no perder de vista el avión.

Llevaría andando una hora cuando estoy pisando dos surcos paralelos marcados en el suelo, (huellas track). No cabía duda de que me hallaba sobre

la ruta. A una pequeña distancia veo la ruta de las caravanas de camellos observando algunas partes correspondientes a animales muertos, etc. En ese mismo instante soy sorprendido por un infeliz animal que al parecer por su aspecto asqueroso, tenía más hambre que yo. Me echo al suelo y dejo que se acerque lo más posible y le hago dos disparos consiguiendo, al menos me pareció, se alejara herido. Me dispongo a volver al avión cuando a lo lejos veo que mi capitán venía en mi dirección y cuando le llevo a la ruta me felicita. En este mismo instante somos sorprendidos por cuatro aviones ingleses, dos en dirección JERUSALEN-BAGDAD y otros dos en dirección contraria que precisamente se cruzaban encima de nosotros y a unos mil metros de altura. Hacemos señales con nuestras camisas, disparamos la pistola y gritamos con todas nuestras fuerzas, pero los aviones siguen su ruta sin el menor gesto de observación y tristes volvemos al lado de nuestro avión...

Mi capitán me indicó que teníamos que preparar la marcha hacia los pozos de LIMIRIX que se encontraban a unos doscientos kilómetros, pues en los dos días que habíamos estado junto al avión habían tenido tiempo de socorrernos. Cuando terminamos estas palabras y yo trataba de ver la manera de llevar el agua en nuestra aventurera travesía me frita: ¡Calvo, cerillas! Y pronto a nuestra vista se presentan dos aviones que en un instante vuelan sobre nosotros. Encendemos la hoguera preparada y una formidable fogata seguida de un intenso humo se eleva verticalmente. Acompañamos a la hoguera el ruido de nuestros disparos, agitamos nuestras camisas y gritamos hasta enloquecer. Pero los aviones parecen reírse de nosotros, no sin antes dar unas vueltas a nuestro alrededor. Y extrañados y llenos de rabia volvemos a pensar en el malísimo recibimiento que los ingleses nos hicieron en El Cairo...

AMMAN era el lugar más cercano y más todavía el campamento beduino que habíamos visto momentos antes de parársenos el motor, pero éstos eran malos. Mi capitán me dice que él habla el árabe y que podrá entenderse con ellos, que seremos recogidos, llevados con alguna caravana de las que van a La Meca y cinco o seis meses después pedirían nuestro rescate. En fin, yo oía a mi capitán y pensaba que la aventura era como para no contarla.

Se me ocurre los neumáticos como envases para llevar el agua del radiador del motor y el capitán me pega en el hombro y me vuelve a felicitar. El capitán

coge un papel de visible tamaño y escribió en inglés, árabe y español lo siguiente:

“Salimos hoy, día 12, a las siete de la tarde, después de haber visto varios aviones ingleses encima de nosotros en los dos días que hemos estado en el avión, al que solo le falta gasolina. Salimos caminando por la ruta hacia AMMAN para hallar los pozos de LIMIRIX”. El jefe de la patrulla española y su mecánico. ESTEVE Y CALVO. - Lo colocó sobre la palanca de mandos y otro igual sobre el montante monomástil.

Inmediatamente después, abandonamos nuestro aeroplano sobre las siete de la tarde de este día 12, y anduvimos hasta bien entrada la noche y cansadísimos pensamos en acampar. Era tan grande el peso que llevábamos sobre nosotros que de treinta en treinta metros teníamos que interrumpir la marcha. Aquellos terribles neumáticos llenos de agua nos molestaban horriblemente y sólo de vez en cuando calmábamos la sed y el hambre con un sorbo de aquella malísima agua. Cuando nos hallábamos sobre el suelo refrescados por el aire, unas lucecitas muy brillantes vienen a interrumpirnos, empuñamos las armas y hacemos escapar a aquellos animales que querían amargarnos la existencia, y así pasé aquella noche sin poder dormir pensando en luchas con fieras y salvajes.

EL ESPEJISMO

Día 13 martes

Este día la voz apagada de mi capitán me hizo despertar de aquel endiablado sueño. Los pies los teníamos hinchados de frío y esperamos al calor del día para poder reanudar la marcha y poder hallar el final de aquel horizonte, desayunamos con unos sorbos de agua y otra vez a caminar.

Al medio día vimos a lo lejos una gran laguna de agua y cambiamos de rumbo hacia ella subiendo y bajando montañas de arena y así anduvimos pensando en refrescar nuestros cuerpos y nuestras gargantas. Anduvimos mucho y al

anochecer nos dimos cuenta de que habíamos sido engañados por el espejismo, pues la laguna no existía por ninguna parte. Seguimos caminando y nuestros pies comenzaban a llagarse; con un cuchillo de monte hacemos varios cortes en nuestros zapatos.

El hambre ya nos avisaba que teníamos parte de mi desayuno, y el capitán me dice que vamos a comer, cuando con sorpresa nos damos cuenta de que lo había perdido todo, pues lo llevaba atado en una bandera española que nos regalaron con ramos de flores y por el camino fue perdiéndolo. Recuerdo que este día y por la tarde dos aviones ingleses volaron a nuestra vista bastante alejados de nosotros.

Mi pobre mecánico. Anduvimos mucho y al anochecer nos dimos cuenta de que habíamos sido engañados por el espejismo. Qué jovencísimo era. Tanto como para no saber que fue ese engaño el que le dio las fuerzas. Tanto como para ignorar que la mentira es vital. Mentir es una forma de cambiar las cosas. De hacerlas más nuestras por más cercanas a nuestra impotencia. Vivimos de espejismos. Espejismos del pasado, en donde nuestra memoria recalca sólo en nuestras pequeñas victorias íntimas. Somos proclives no sólo a olvidar los hechos que fueron desagradables, llegamos a olvidar incluso que nos hemos olvidado. Espejismos del presente, en donde nos inoculamos grandes dosis de mirar hacia otro lado para depurar las toxinas que nos provocan hechos inquietantes, como la muerte de niños, las guerras estúpidas, el diagnóstico cruel, el burofax de los acreedores. Espejismos de futuro, pues claro, si ya sabemos que todo es mentira, pero la ilusión de que todo mejorará hace posible acabar cada día. Porque la verdad no es siempre un lugar habitable. En realidad, casi nunca lo es. El sedienta divisa a lo lejos una gran laguna de agua; el naufrago, tierra seca.

EL SIMUN

Día 14

Al amanecer calmó el viento y nos echamos en la arena como dos desesperados. Mi capitán más animado que yo a seguir, en voz muy baja me dice, ¡valor Calvo, que poco falta! Yo oía con mucha deficiencia lo que me hablaba el capitán y de mi seca boca veo que echo sangre, indicándoselo al capitán que a la vez me demuestra que sufre los mismos efectos.

Recuerdo perfectamente que este día, sobre las doce horas, (los relojes ya no funcionaban, se nos pararon al introducirse arena finísima), en uno de los descansos en que me quedé dormido soñé que los ingleses habían descubierto y tomado tierra junto a nuestro aeroplano. Y que al despertarme sobresaltado se lo dije a mi capitán y le pedí permiso para volver yo a ver si era cierto lo que soñé. Mi capitán me miró con extrañeza y como yo le insistiera en que podía ser cierto me explicó la imposibilidad de volver, diciéndome que nos hallábamos más cerca de los pozos que del avión. Y desde entonces, seguí adelante, no por mi deseo, sino por hacer caso a mi capitán: yo era infinitamente subordinado a él y tenía que obedecerle, pues también debo de aclarar que toda la travesía del desierto la llevaba contra mi voluntad desde el momento mismo en que dejamos nuestro avión, ya que mis pequeños conocimientos me demostraban que nuestra salvación hubiese sido más fácil permaneciendo junto al avión desde donde vimos otros, que sólo se puede pensar que no bajaron porque no quisieron. Pero era necesario seguirle en sus consejos de persona mayor y así lo hice.

Aquel día tiramos, abandonamos nuestras gruesas pellizas de cuero y los monos de vuelo porque nos pesaban exageradamente, ya no pensábamos en el frío de la noche; morir de sed, morir de hambre, de frío o abrasados, todo era morir. Nos era imposible caminar por las heridas que tenían nuestros pies y después de hacer muchos cambios de zapatos optamos por andar descalzos.

Mi capitán enflaquece por momentos y por señas me dice mirando al cielo que no pierda la fe, que nos salvaremos.

El panorama sigue monótono y triste, el recuerdo del agua engaña mi cerebro, haciendo ver alucinaciones espantosas, de vez en cuando llevamos el neumático a la boca y es tal nuestro estado que nos tenemos que quitar el uno

al otro para no dar fin a las últimas gotas de agua que constituyen nuestra corta existencia. El otro ya lo habíamos vaciado y abandonado. Pues como yo era el que lo llevaba sentí cómo al compás de mis desfallecidos pasos se movía el agua diciendo, ¡bébeme!

Somos sorprendidos por otros dos aviones; yo quiero disparar mi rifle, pero mi capitán me agarra y no me deja, pero yo, medio loco me aparto y hago unos disparos y los aviones, como de costumbre, se alejan, mientras nosotros nos tendimos en la arena.

Al atardecer divisamos a lo lejos dos animales que, a pesar de esperar un buen rato a ver si se acercaban, no lo hacen y disparamos contra ellos, huyendo, mas luego unos chacales nos molestan acercándose bastante no consiguiendo más que dejar mal herido a uno que desaparece con los demás.

Llegó la noche y como las demás, aunque un poco más cansados y desesperados, la pasamos defendiéndonos del aire, y de aquellas lucecitas brillantes que parecían adelantarnos el fin de nuestra existencia.

ENTERRADO

Día 15

Después de una noche llena de sufrimientos, el sol vuelve a dar calor a nuestro cuerpo. Nos levantamos haciendo grandes esfuerzos y comenzamos a andar para ver de salvar aquel horizonte que no nos indicaba señales de vida y nos desesperamos al pensar que si para andar lo que veíamos inhabitado no teníamos fuerzas, ¿cómo podíamos andar lo habitado, que estaría mucho más lejos?

Yo, por lo menos, me encontraba como un idiota y cuando intento andar lo hago como un borracho. Mi capitán escarba en la arena con sus manos haciendo agujeros para ver de hallar agua, raíces o lo que fuera, pero ya las tiene ensangrentadas y no le permito seguir.

Yo hacía unos minutos que veía a nuestra izquierda unos montes muy altos indicándole por señas a mi capitán que debíamos de ir, pero él enseñándome la carta me demostraba que eran lugares inhabitados. Este día el capitán, con

movimiento de autómata y animado de algo misterioso hizo un esfuerzo muy brusco, y sacó de su guerrera varios billetes de mil pesetas, y desesperado, por señas, me dice que para qué vale el dinero, y yo pienso que, efectivamente, nos hallábamnos en el siglo XX sobre la tierra y muriéndonos de hambre teniendo en nuestro poder dinero suficiente para, en la vida normal, poder vivir bien. El capitán los tira al suelo y yo, sin darme cuenta, creo, los recojo y los ato a mi cuello en unión de varios escapularios, medallas, un reloj parado, unas tijeras y varios papeles que podían hacernos falta para calentarnos.

El dinero. El parné que se ha dicho toda la vida. La guita. Ya lo he dicho: yo nací en una familia acomodada del Régimen. Quizá sea eso por lo que el dinero me es imprescindible. La gente habla mal del dinero. Pero el dinero no es malo. Y la gente con dinero tampoco es mala. El problema está en que yo no sé cuándo se identificó dinero con salvación. Y si no hay dinero para todos, no todos pueden salvarse. Ese es el motivo de la guerra entre las naciones y entre los pueblos y en el vecindario. Porque la capacidad de mimetizarse que tiene el dinero es misteriosamente enorme. Se transmuta en salud porque permite comer más y mejor; en belleza, porque la seguridad de la bolsa alegra los músculos de la cara; en caridad, porque lava la conciencia; en elegancia, por los trajes y vestidos; en seducción porque vitaliza la mirada... Los adinerados, los hacendistas, los herederos se salvan porque pecan menos de pecados mortales. Por eso tener dinero equivale a salvarse. No es que la riqueza demuestre una vida virtuosa. Es que el dinero te esquiva de tus miserias.

Recuerdo perfectamente que en uno de los descansos y casi de noche, mi capitán se levantó y comenzó a dar vueltas a mi alrededor como buscando algo sobre el terreno, pues he de advertir que mi capitán tenía mucha obsesión por buscar raíces, cosa que ya lo había hecho yo en una ocasión y saqué un puñado de culebritas repugnantes y otros parecidos a lagartos pero solamente tenían sus huesos cubiertos por una piel muy transparente, y tan asquerosos, que jamás pensé que pudieran servir para alimentarnos.

Yo recuerdo que permanecía de espaldas y con las piernas ligeramente flexionadas. Pues he de indicar que esta era la posición que encontraba más

conveniente para descansar. Así pues, permanecía yo hasta que me dormí, confiado en que el capitán permanecía de pie.

Sobre la media noche, una noche muy cerrada, desperté incorporándome, viendo que a mi alrededor no había nadie y como esperé y mi capitán no aparecía me deshice de mis ropas exteriores e hice un montón y lo prendí fuego con el fin de hacerle una orientación, pues así habíamos quedado en hacer si nos extraviábamos. Se apagó el fuego y no me moví del mismo lugar donde me dejó, para el día siguiente podernos ver mejor.

Como los chacales, las hienas, los leopardos, gacelas o lo que sea, los veía muchos y muy cerca, sentí miedo y haciendo un hoyo en la arena que aún guardaba en sus entrañas el calor del día me metí y tapé todo mi cuerpo dejando solamente la cabeza que tapé con el salacot y la pistola empuñada y el cañón para afuera.

Lo que pasé aquella noche no lo sé decir, sólo diré que me encontraba acorralado y enloquecido, me revolví en el hoyo donde estaba enterrado, quería llorar y no podía y a medida que venía la noche la arena se iba formando un bloque con la humedad y mi pecho parecía que se juntaba con la espalda.

Enterrado. ¿Cabe algún estado más contrario al afán de un aviador? Qué frecuentemente la burla acompaña al dolor. Matrimonio de heces. No era sólo que la navegación hubiera dejado de ser observada visualmente y hubiera pasado a ser a la estima, a los sometimientos de vientos de frente o de cola. Es que el ángulo de la ruta no respondía ya al rumbo que alguna vez hubo, Carmen, acuérdate, antes de mi deriva.

También fui y soy un fracasado para mi hijo. Un ser enterrado para él. Un hombre bisagra incapaz de comprometerme firmemente con nada, con ninguna ideología, con el movimiento obrero, con los estudiantes que como él luchaban contra la dictadura del Generalísimo. Pero yo podría hacerte, hijo, el elogio del hombre bisagra, de esas personas tan vilipendiadas, tan despreciadas, tan tibias. Yo definiendo la tibieza. He visto cómo viejas mentiras se convertían en verdades nuevas, que volverán a morir y resucitar en mentes que dicen que

darían la vida por sus ideas. Y el hombre bisagra escuchará con estupor los *vivas* o los *mueran* de turno. Incluso se apuntará al vencedor. Pero el hombre bisagra no se creará nada en el fondo, sino que buscará acomodarse a la situación, y eso es sabio, aunque tú digas que es cobarde. Porque el hombre bisagra está cansado de ser un territorio donde ensayan sus ideas los salvadores de la patria, los de la humanidad, los del proletariado, los ministros de la salvación eterna o la condena..., y sólo quiere que le dejen vivir tranquilo. Para ello actúa discretamente. No se cree nada, o un poco de cada cosa. Pone toda idea en cuarentena porque de la experiencia ha aprendido la verdad relativa de todas las cosas, que nada es verdad nunca del todo. Por eso encaja un poco con todos, pero nunca definitivamente con nadie. Porque es egoísta y por eso nunca cierra todas las puertas. Para que sus hijos coman cada día. Pero los hombres de poder, da igual su mascarada, siempre acaban acudiendo al hombre bisagra para que los defienda, para que los vote, para tener coartada. Porque si no hay hombres bisagra que aceiten los goznes de los bandos contrarios, hay guerras civiles. Por eso no acepté que me acusaras de ser “el continuador de las torturas de tu padre, de ser el pequeño burgués que lo es por herencia...Sólo eres un miserable administrativo y te comportas como un sicario fascista. Estás equivocado de bando, de la corriente de la historia; yo no me siento descendiente de ti, ni del abuelo; me siento descendiente de la gloriosa revolución del proletariado, me siento hijo de Marx y de Lenin, pero a ti, a tus peloteos ante el decano, a tus quinielas de domingo para hacerte rico, os desprecio, os desprecio con todo mi orgullo revolucionario”. *Lo que pasó aquella noche no lo sé decir, sólo diré que me encontraba acorralado y enloquecido, me revolví en el hoyo donde estaba enterrado, quería llorar y no podía y a medida que venía la noche la arena se iba formando un bloque con la humedad y mi pecho parecía que se juntaba con la espalda.*

Pero no me arrepiento de nada. Los ardores de mi hijo Julián se disolvieron como un gas helio en globo pinchado cuando empezó a cobrar un buen sueldo como alto funcionario del nuevo régimen y conoció a Mercedes. Pero ahora te lo quiero decir: yo no te hice como hicieron conmigo. Yo no te llamé José Antonio, o Francisco o Adolfo o Ramiro. Era verdad que yo era- soy- un fracasado. Pero nunca te impuse, como intentaron conmigo, el orgullo familiar.

Porque aquí, cuando uno triunfa primero quiere tener familia. Pero pronto se le queda estrecha esa camisa y busca hacer linaje, proseguir su obra personal en su descendencia, maldita soberbia. Quieren lanzar su obra al infinito. Y ahí nacemos los otros. Quieren que seamos no una persona feliz, cumplida; nos quieren como herencia, como sangre lacrada hacia su futuro soñado, un testamento inquebrantable. Y aún más. Quienes tienen más valor para matar aspiran, no ya al linaje sino a la dinastía. Los rancios apellidos, tantas veces lo he oído, se pintaban con sangre mora o francesa, enemiga siempre, en los escudos y blasones que daban noticia del valor demostrado en las distintas armas. Ahora esas dinastías se perpetúan por el dinero. Banqueros, rentistas, dentistas y otras podredumbres se reparten los clanes. Sólo el dinero pasa de generación en generación como un hilo dorado que engarza las cuentas generacionales. El mensaje era antes de valor en la batalla. El nuevo mensaje es que todo se puede comprar. El dinero es Dios.

LA SEPARACION

Día 16

Yo que estaba enamorado de mi vuelo, de este viaje aventurero en el que pensaba hallar, cambio de ambiente, de idioma, de costumbres, de cielo; ver cambiar el mundo y la humanidad bajo los planos de nuestro avión, y, sin embargo, todo aquello duró poco, fue como un sueño. El mundo ha evolucionado en pocas horas, pero tan sólo para dejarnos en la más desesperada soledad.

Todo esto soñaba más que pensaba, cuando los rayos del sol de aquel nuevo día me despertaban quemándome parte del cuerpo que en mis movimientos había dejado al descubierto de la arena que me cubría.

En un momento, todo en la vida se compensa. ¿Quién hubiera resistido el frío de la noche si no hubiéramos tenido el calor del día? Por consiguiente, aunque todo es intenso, frío y calor, uno nos calma lo otro y llega a compensar

nuestros sufrimientos. Así pues, ahora, de no ser por el calor que vencía al frío seguramente hubiese permanecido helado y dormido en el sueño eterno.

Uno de los sustos más grandes que me llevé en esta aventura fue esta misma mañana, que, al intentar abrir los ojos, por mucho esfuerzo que hacía no podía abrirlos para ver la luz. Los tenía completamente cerrados cubiertos por la suciedad del polvo y el sudor, pues había que tener en cuenta que hacía muchos días que no me lavaba la cara, ni las manos, ni nada y todo esto formó un barrillo que pegó mis pestañas. Intento humedecer los dedos con mi seca boca y no pudiéndolo hacer, pues de lo que se humedecían era de sangre; entonces cojo las tijeras que de mi cuello colgaban y con el cuidado que pueden tener unos brazos colgados de un esqueleto humano, traté de cortar mis pestañas...pudiendo una vez más ver la luz y darme cuenta de que aún conservaba mi vista.

Entonces me di cuenta de que mi capitán se había extraviado dejando a mis pies los planos y un chaleco casi enterrado en la arena. Viéndome solo al fin, de rodillas sobre tierra santa donde caminaron durante cuarenta años los israelitas, clamé al cielo y juré ser creyente. Permanecí largo rato de rodillas pidiendo a Dios su auxilio, pidiendo el milagro.

Cojo las cartas geográficas y el neumático casi vacío y los ato todo juntamente con el reloj a mi cuello, creo anduve unos instantes cuando a media mañana vuelvo a perder el ánimo, ya lo mismo me daba andar que no andar. El fin del camino sigue sin límites a pesar de haber andado casi seis días y seis noches. Me tiro al suelo dispuesto a no levantarme más; de mis brazos y de mi cuerpo desnudo veo que la piel ennegrecida por el sol y sucia por una capa formada por la arena y el sudor, se desprende y las partes heridas al apoyarme en el suelo me hacen mucho daño y como un autómatas, como una fiera más en el desierto del EFFUT, la locura se apodera de mí e intento ingerir parte de mi piel ensangrentada y sucia...

En un instante creí perder la fe, y la gran pistola que empuñaba mi negra mano me hacía pensar en el fin del martirio; entonces fue cuando se produjo el milagro. Mis cansados ojos se fijaron en el chaleco que el capitán había dejado abandonado y al fijarse en la parte que daba al descubierto en la arena, un brillo me sorprendió e hizo que mis pesadas manos lo recogieran y entonces

fue cuando ví que lo que brillaba era una medallita de oro del Perpetuo Socorro, que estaba cosida al chaleco de mi capitán.

Yo creo que llevaba todas las medallas y todos los escapularios menos la de la Virgen del Perpetuo Socorro, y entonces fue cuando entró en todo mi ser el deseo de vivir, pues era joven y tenía que permanecer de pie, con el fin de hallar mi salvación, y pido con palabras de clemencia a la Virgencita encontrada en el desierto, me dé vida, haciendo las promesas y ofrecimientos más terribles.

Con la esperanza ciega y firme de que la Virgen me salvaría, sigo la trágica marcha a través de un mar de arena.

La sed me devora, y el hambre me enloquece y siento que mi cuerpo empieza a hacer cosas raras. Lleno de infinidad de alucinaciones se presenta a mi vista un hermoso río y entonces avanzo muy deprisa y cuando creo estar sobre él, cuando en su orilla con ansia quiero meter mi boca para saciarme, cojo el agua, la veo con mis propios ojos tan real, tan verdad, que quiero llenar mi boca lacerada por aquel inclemente sol y cuando yo creo calmar la sed que me devora, desaparece todo aquel bello paisaje, aquel cristalino arroyuelo que creí me daría la vida, dándome cuenta de que lo que he llevado a la boca no es más que grandes puñados de arena.

Sigo mi marcha forzada, las montañas que desde unos días venía viendo, se iban agrandando cada vez más y me echo en el suelo, despliego el plano, recorro la ruta con mi vista, marcada en la carta geográfica para si, por sus cercanías, indicaba alguna montaña y, efectivamente, hacia el sur veo un pequeño borrón que leo: montañas de ONNEDEBBA y veo que son los montes que tenía cerca de mí. Para cerciorarme por la carrera que describe el sol sitúo aproximadamente los cuatro puntos cardinales, y veo que, efectivamente, sobre la izquierda de la ruta de AMMAN se hallaban los montes. Y sin hacer caso de los soñados pozos de LIMIRIX por creer que jamás los hallaría, abandoné la ruta y me dirigí a dichos montes. ¿Qué hallaría allí?

Seguí andando y andando. Mi deseo era el de poder llegar a lo último de las montañas. Sabía positivamente que me quedaban pocas horas de vida, que tendría que morir y mayor pena era pensar que moriría y que en pocas horas el

trágico SIMUN, el tremendo huracán taparía mi cuerpo y no se sabría nunca de mí; por otro lado, tenía tanta fe que esperaba con seguridad el milagro que le había pedido a mi Virgencita.

Y desde aquel instante caminé incesante y animoso de llegar al fin, a lo más alto de aquellas áridas mesetas donde esperaba hallar mi salvación. Llegó la noche, recuerdo que era una noche clarísima y la silueta oscura de la montaña me daba miedo, pero al fin, después de tanta arena, pude llegar a abrazar una terrible piedra, la cual besé como si hubiese hallado un ser querido y aunque de noche, ayudado por la luz de la luna, comencé la terrible ascensión, trepando por enormes picachos y después de una esforzada tarea sobre las primeras horas de la mañana, quise dar un grito de triunfo antes de caer quizá para no levantarme más...Ya tenía cumplida mi promesa, ya allí, no me taparían las arenas del desierto, ya desde allí esperaría mi salvación o mi muerte, pues no me podía mover.

EL MILAGRO

Día 17

Sobre la piedra más alta de los rocosos montes de OMM-EDEBBA, nuevamente los rayos del sol vuelven a darme vida, con deficiencia podía ver la inmensidad amarilla de la llanura. Ya no podía moverme y tan solo mis gastados ojos miraban a ver si la presencia de algún pajarillo alegrase un poco mi existencia, ya no pensaba en los otros “pájaros” “aves mecánicas”.

Había perdido la esperanza de vivir y con impaciencia esperaba el fin de mi vida que no pasaría de aquel día, de aquel sábado día 17.

Con amargura veo a mi alrededor y entre las peñas abundante vegetación que cuando intentaba ingerirla me era imposible por no tener fuerzas ni agua.

Quiero moverme y mi cuerpo se deshace, pues aparecen por encima de mí una bandada de cuervos que sin duda esperaba el fin de mi vida y yo me quiero colocar por si se acercan ver si tiraba alguno para poder beber su sangre, pero me es imposible hacer nada.

La locura se apodera de mí cuando sobre las diez de la mañana tres aviones vuelven a sorprender mi vista. Espero hasta que vuelan sobre mí para hacerles varios disparos. Volaban muy bajos, a unos cien metros de mí y comprendo que me buscan. Entonces hago un supremo esfuerzo para ponerme bien a la vista de ellos, pero como los demás se alejan después de dar unas vueltas sobre la montaña y, francamente, no sé cómo no dejé de existir, de rabia, desesperación, de pensar que aquellos seres habían estado tan cerca de mí y sin embargo, no pudieron darme la salvación que tanto anhelaba.

Cuando ya desconsolado me dispongo a preparar un lecho con hierbas veo cómo los tres aviones vuelven nuevamente sobre mí, muy bajos, a menos de cincuenta metros, apunté mi pistola ametralladora lo más cerca posible de ellos para que los silbidos se pudiesen oír y veo cómo después de dar varios virajes a mi alrededor toman rumbo bien formados en patrulla y vuelven a alejarse. De rodillas pido al cielo, al Señor, me salvase, cuando mi vista ve unos raros virajes que hace uno de los aviones y cómo después comienza a perder altura, hasta que, cuando va a tomar tierra, lo hace mal y capota. ¿Sería cierto? ¿No sería que el deseo de vivir me hacía ver lo que ansiaba y me engañaría como los muchos ríos que el espejismo me había hecho ver? Todo esto pensaba cuando veo que los otros dos aviones pierden altura y toman tierra cerca del avión averiado. Una gran alegría, una emoción inexplicable se apoderó de mi decaído espíritu y loco de contento vuelvo a pedir a Dios me de fuerzas para llegar hasta el improvisado campamento de los aviadores ingleses.

No sé qué distancia habría, tan solo que a mi pobre vista se presentaba muy lejos y que para mi decaído estado de fuerzas unos metros eran interminables kilómetros.

Comienzo la marcha despeñándome entre aquellos picachos que seguramente nadie más que yo los había tocado. Mi cuerpo iba dejando una ruta de sangre

por donde pasaba, hasta que por fin consigo posar mis heridos pies en el terreno arenoso y caminé como un borracho cayéndome aquí y más allá, haciendo fuego con mi pistola para llamar la atención de los ingleses. Yo, aunque mal, veía que se movían y dado lo extenuado que me encontraba, cada paso que daba me producía un tormento insufrible, hasta que casi agotadas mis fuerzas, tuve que avanzar arrastrándome por el suelo: tardé mucho, no sé qué tiempo, en recorrer los dos o tres kilómetros que me separaban del lugar.

Durante esta penosa marcha sufrí el tormento de ver que algunos aviones se elevaban y otros aterrizaban y volvían a partir, creyendo por un momento que el avión averiado iba a quedar abandonado en la ruta y que nunca sería socorrido; así sin fuerzas, anduve hasta llegar a unos cien metros de ellos donde hice los últimos disparos. El calor del mediodía me abrasaba y el hambre y la sed me agotó y perdí el conocimiento.

Por fin he llorado. He llorado desde una región interior incomprensible para mí, pero desde un dolor del que surgía una esperanza, unos montes lejanos, como ocurre con las heridas cuando empiezan a cicatrizar. “En un momento todo en la vida se compensa” le escuchado internamente al joven aviador.

He llorado en silencio como cuando entonces porque lo he sentido no queriendo, no llamándolo. Tan esquivo siempre, ha llegado mansamente, como el calor cuando te arropas con una manta al meterte en invierno en la cama...Afecto. He sentido afecto por el peleón mecánico Calvo, por el débil a punto de sucumbir, por el joven héroe que ha saldado su apuesta, por su *raid* personal que le cumplió más que cualquier gesta, por su aeródromo de humildad donde aterrizó para contar la historia de su salvación, un día en el colegio de su hijo. He sentido afecto. Sólo por eso merece la pena vivir. Por los afectos. No estamos solos, viejo. Estamos salvados.

VOLVER A LA VIDA

Día 18

La mañana del domingo abrí los ojos. Me hallaba tendido sobre unas mantas en el suelo bajo los planos de un Havillon. Varios oficiales me daban de vez en cuando agua fresca que no podía pasar. No podía mover ninguna parte del cuerpo, no oía y, claro está, tampoco podía hablar. Sólo veía deficientemente que los ingleses discutían acaloradamente con unos árabes que en camellos habían estado buscándonos, ordenados por el Emir jefe supremo de TRANSJORDANIA.

Como he dicho antes, yo no podía pasar nada de alimento por mi boca y un oficial inglés me inyectaba constante, pinchándome en todas las partes de mi cuerpo.

Por lo que luego pude saber, un día después de nuestra separación fue hallado mi capitán por un avión tripulado por el teniente GORGLÉ y cuando curado en el hospital pudo hablar, indicó a los aviadores ingleses el lugar donde yo me hallaría pues sabía que yo siempre le indicaba proponiéndole ir a los montes de OMM-EDEBBA por creer que habría vegetación.

Los ingleses, un día después, salieron a explorar dichos montes y cuando después de no verme se proponían alejarse, una avería por agua en el motor de uno de los aparatos hizo que se tirara al suelo. Al aproximarme yo como he descrito, los aviadores ingleses advirtieron mi presencia por medio de los disparos y me recogieron colocándome bajo los planos del avión, en donde me hallaba. Los árabes que en camellos nos habían estado buscando lo hacían por orden del Jefe Supremo porque la aviación inglesa hacía dos días que dio por terminada la misión de buscarnos al pensar que ya sería inútil.

Los árabes discutían con los ingleses porque querían llevarme con ellos en camellos por creer que iría mejor.

Así permanecí todo el día y toda la noche atendido por los aviadores ingleses que en un principio creyeron me hallaba muerto, pues por lo menos así se recibieron las primeras noticias en España.

HOSPITALIZADO EN AMMAN, (Jerusalén)

QUIEREN SACARME DEL DESIERTO

Día 19

Esta misma mañana me colocan en la cabina posterior, en el regazo de un oficial inglés y despegamos de aquel lugar, y otra vez en el aire navegamos unas horas sin conseguir dejar atrás el desierto. Por mi estado perdí el conocimiento y el avión tomó tierra en pleno desierto donde había varias tiendas que formaban un campamento inglés y sobre una camilla, dentro de una tienda, paso parte del día y la noche atendido por un viejo practicante de la RAF.

Otra noche más en el desierto, y me parece que estaba castigado a no salir del él.

HOSPITALIZADO EN AMMAN (Jerusalén)

Día 20

Muy de mañana y aprovechando el fresco, volvieron a colocarme en otro avión y al fin después de tanta arena, aterrizamos en el aeródromo de AMMAN donde soy conducido en una camilla al hospital y con incalificable alegría veo que mi capitán se halla en una cama. El capitán, en cuanto me ve, salta de ella y se abraza a mí.

Al día siguiente, no sé cuántas horas estuve durmiendo; cuando cesó mi sueño, lo hice como solía hacerlo cuando me despertaba en el desierto sobre la arena; allí no me atrevía a abrir los ojos por temor a volver a ver la llanura sin fin que me hacía enloquecer.

Me parecía que con los ojos cerrados vivía otra vida distinta; así lo hice, con los ojos cerrados, con miedo, llevaba mis manos a la larga barba y como la tocaba

larga aun no estaba seguro de estar salvado. Todo esto llegó a ocurrirme durante muchos días.

En seguida de enterarse vino a visitarnos un padre de Jerusalén de la Orden de San Benito, español, que nos confesó, comulgamos y dijo una misa, la que oímos como es natural desde la misma cama. Fue un acto memorable.

También nos visitó el Reverendo Padre Roque, español y de Vasconia que vino expresamente desde Alejandría a vernos y recuerdo que como este Padre era vasco y sabía que yo también lo era, comenzó a hablarme en eusquera sin darse cuenta de que no entendía, entendía mejor a los ingleses que a él.

Los ingleses calificaban de locura el volver al desierto por nuestro avión. Mi capitán pide que me traigan de Jerusalén un método de inglés-español para que me entienda con un oficial radiotelegrafista que se halla también hospitalizado.

Nos íbamos reponiendo rápidamente, pues nuestro deseo era continuar el viaje. Recuerdo que un día vino un árabe que nos cuidaba, con todo el paquete que yo llevaba sobre mi cuello durante el desierto, y me lo entregó diciéndome en su idioma que era mío, y cuando lo descubro delante del capitán vemos que entre todas las medallas, escapularios y demás elementos que llevaba atado y envuelto en la carta, aparecieron los billetes de mil pesetas, y al verlos el capitán volvió a felicitarme diciéndome que tenían que ser para mí, y con ello demostró que no había perdido la esperanza de ser salvado, pues él los tiró y yo los recogí.

Sería muy largo si tratara de reflejar en estos renglones todo lo que pasó durante nuestra permanencia en el hospital, por eso me limitaré a redactar las partes más interesantes. Un día cuando ya abandoné la cama dijo mi capitán que había pensado ir conmigo si me encontraba con fuerzas, al desierto, a recoger el avión con el fin de prepararlo para continuar el viaje. Y al día siguiente, en un bimotor VICKERNAPIER, cargado de gasolina, lubricante y demás elementos para nuestro avión, y acompañados por dos HAVILLAN, salimos del aeródromo de AMMAN, continuando el vuelo hasta que después de unas monótonas horas nos hallamos casi sobre la vertical de vuestro viejo BREGUET. No pudimos ocultar nuestra extrañeza al ver que nuestro avión

pintado de verde se veía perfectamente desde lejos y a gran altura... Aterrizamos. Una tribu de beduinos acampada cerca del aparato se hallaba dándole original guardia. El capitán se dirige al CHEIK de los beduinos y le comunican éstos que antes de llegar ellos al aparato había sido saqueado por una caravana de rebeldes drusos (he de aclarar que en aquella ocasión los franceses se hallaban en guerra con los drusos).

Yo me dirijo a la cabina y veo que no habían dejado ni una herramienta.

La operación de llenar de gasolina los depósitos es bastante lenta y hasta una hora antes del crepúsculo no está listo mi aparato. Así pues, teníamos que pasar una noche más en el desierto, pues los ingleses que nos acompañaban así lo entendieron.

Los bimotores, después de aprovisionarnos de combustible y agua para la tribu de beduinos, se fueron al aire y se alejaron.

Según nos dijeron los aviadores británicos nuestro avión fue hallado en el desierto por una patrulla, dos días después de haber sido abandonado por nosotros; tomaron tierra, recogieron la nota que dejamos y después de depositar veinte libras de agua, seis latas de carne y pan sobre el asiento del piloto, volvieron a dejarlo abandonado.

Pasamos una noche más en el desierto, sobre la arena y una manta, y a la mañana siguiente desayuno con algo caliente que me da un joven beduino, que el capitán había estado hablando con él. Me fijo en las mujeres beduinas que agrupadas junto a una hoguera próxima me miran con curiosidad y algunas cantan canciones originales.

Un poco después pongo en marcha mi avión y rodamos un instante para perder la tierra y hallarnos nuevamente en el aire con nuestro viejo BREGUET.

No habíamos volado mucho tiempo cuando vemos que uno de los aviones ingleses que nos escoltaba planea y toma tierra capotando. Buscamos sitio apropiado y tomamos tierra sin poder impedir que, tropezando con una gran piedra, se reviente la cámara de la rueda y luego rodando se hunda el tren de aterrizaje en un terreno de arena movediza. Inmediatamente saltamos del aparato y nos dirigimos al avión inglés que, afortunadamente, aunque estaba

casi destrozado, sus ocupantes no sufrieron daño. Ya habían tomado también otros dos aviones ingleses tierra.

Después de un trabajo sin elementos, al anochecer sacamos al fin nuestro aparato del barranco a todo motor.

Otra noche más en el desierto. Acabaremos por familiarizarnos con él, decía mi capitán. Saliendo los primeros rayos del sol emprendemos de nuevo vuelo hacia AMMAN, no sin antes despedirnos de aquellos árabes que, cumpliendo órdenes de su Jefe Supremo el EMIR ABBALLAR, habían estado custodiando nuestro avión, y sin que mi capitán dijera a los ingleses a ver porqué teníamos que volver al aeródromo de AMMAN y no al de BAGDAD, final de la etapa. Los ingleses, a nuestro parecer, tenían órdenes de interrumpir lo más posible nuestro vuelo, pues en conversación con ellos cuando hablamos del vuelo de FRANCO, con gran ironía contestaban que había sido una suerte.

Ya estábamos en el aire y navegábamos de regreso a AMMAN cuando tomamos tierra. Ya teníamos nuestro querido BREGUET salvado, total unos cuantos telegramas a ESPAÑA y en seguida continuaríamos el viaje. Por la tarde un grupo de mecánicos con el oficial radiotelegrafista que ya estaba curado e hice gran amistad, me dicen que si quiero ver JERUSALEN. En el ómnibus vamos, y tengo que hacerlo de incógnito, pues me indicó el capitán que el cónsul español en JERUSALEN se portó tan mal con nosotros que ni siquiera vino a visitarnos al hospital (este cónsul que luego fue trasladado por queja de mi capitán; se trataba de un español que llevaba tantos años con los ingleses, que se había olvidado de que era español). Desgraciadamente hubo muchos españoles antes de que Primo de Rivera, nuestro llorado general, se diera cuenta de ello, de que ESPAÑA tenía que demostrar al mundo el grado de su civilización y su cultura, creó grandiosas exposiciones que atrajeron a los habitantes de todo el mundo y patrocinó viajes aéreos para que sus timones hispanos atravesando el mundo, visitaran las tierras perdidas de nuestro viejo IMPERIO y vieran éstos que la raza no muere.

Gracias a aquella improvisada excursión pude ver la tierra santa, BELEN, EL HUERTO DE LOS OLIVOS, EL SEPULCRO DE RAQUEL Y PERICO, NAZARET Y SAMARIA, GALILEA, etc., etc. todo muy interesante, como es lógico.

De regreso a AMMAN mi capitán me enseña un telegrama en el cual nos invitan desde ESPAÑA a suspender el viaje porque los calores se habían adelantado y el motor no resistiría el trayecto que nos quedaba. Y una mañana con grandísima pena despegamos del Aeródromo de AMMAN siempre escoltados por una patrulla de aviones ingleses y empujados por un suave noroeste, navegamos admirando el precioso paisaje que a nuestra vista se presenta: por debajo de nosotros, a 200 metros, está ahora como un cuadro pintado, SAMARIA; GALILEA...a mi derecha JERUSALEM; también se aprecia el JORDAN. Veo todo esto como si estuviese en un sueño real y maravilloso. Pasamos por GAZA donde SANSON derrotó a los filisteos enemigos del pueblo judío, veo el Aeródromo inglés de la villa de TAMBLETZ, antigua Arimatea cuna de José, a nuestra derecha vemos el mar azul y a nuestra izquierda el desierto de NEFFUD que parece que nos persigue.

Pronto vemos también EL CANAL DE SUEZ, recorriendo con la vista los navíos que lo surcan, mientras esperamos a la patrulla inglesa que la habíamos dejado atrás. Todo va bien a bordo. El motor "pita" maravillosamente expulsando por sus tubos de escape el gas quemado de una combustión perfecta: el avión volaba solo. No era necesario tocar sus mandos para que siguiera el curso de la ruta, como sujeto por una mano invisible.

Pero esta alegría de seguir oyendo el seguro y armonioso ruido de nuestro motor, y disfrutar del perfecto reglaje de nuestra nave, nos duró poco. A las seis horas y treinta minutos de haber salido de AMMAN pasamos por el lago ISMAELIA, teatro actual de una guerra incomprensible. Y minutos después, aterrizamos en el Aeródromo de ABOU-SUEIR, donde dimos por terminada nuestra corta excursión aérea por Oriente.

* * *

Así acaba el manuscrito del mecánico Calvo. He vencido la tentación de interrumpir aún más el original y hablar de la llamada Tierra Santa, porque me pongo de un poético insoportable. Pero no quiero acabar sin referirme a la absoluta entrega de Calvo a su capitán. La del discípulo al gurú. La del trabajador al sindicato. La del alcalde al ministro. La del gobierno al presidente

estadounidense. La del presidente USA a las multinacionales. La de las multinacionales al dinero. Esa cesión de trayectoria es bien cómoda. Lo sé por experiencia. Cuánto más fácil dejar que otros, a ser posible reconocidos, sean quienes marquen cuál ha de ser nuestra diana vital. Tú vales para esto, tú no has estudiado para aquello, todavía no estás preparado, estás fuera del mercado. Eso reduce mucho la culpabilidad. Está bastante bien. Es un mecanismo de excusa de precisión suiza. Te ofrece una medida de compensación suficiente para considerar que, si bien no puedes elegir tu manera de hacer las cosas, sí eliges a quien te susurra que puedes hacer las cosas a su manera. Eliges que te dirijan. Y entonces ya estás en sazón de recibir noticias. Instrucciones. De que tu piloto te indique que él ve perfectamente el camino a seguir. Entrégate. Ríndete. Perdónate. Al fin de cuentas, a Mariano Calvo le salvó su capitán aviador; y para mí, Pedro Mariano Calvo Alonso, que acabó asimilado como comandante del Ejército del Aire, ha sido el mío.

Cinco días he tardado en documentar y redactar estas líneas. En el nuevo salón de lectura de la Biblioteca Nacional doy por cerrado el segundo rescate del mecánico Calvo. Cinco días de búsquedas dolidas, en mi desierto interior, en mi dentro vacío. Perdónenme, otra vez lo pido, la insolencia y la desfachatez de entrelazar mi vida a la de Calvo, pero me fue inevitable, al conocer su aventura, hacerla mía como si fuera mi gran refugio. Ver por sus ojos, percibir por sus sentidos. La manera de vivir que yo no he tenido el valor de hacer. Por eso me disculparán la intercalación de algunos de mis días y opiniones en la hazaña de Calvo. La esencia de sus días heroicos es la misma que la de mis días mezquinos: las mismas soledades desesperanzadas, horizontes como verjas, condenas perpetuas a nada. Discúlpenme que, a una gesta, la suya, se hayan adherido, babosos, mis días moluscos, mis días lapa. Pero la experiencia íntimamente compartida de la desolación y, sobre todo, la lucha contra ella misma hasta la fuerza del último aliento ha conseguido que estos últimos cinco días, que amanecieron tan miserables como tantísimos más, anochezcan, hoy, en pequeña gloria; porque con este texto de

salvamento, su biografía y la mía irán a partir de ahora parejas: los cinco días perdidos del mecánico Pedro Mariano Calvo, recuperados para la historia por mí, José Antonio García Belmonte. Acto heroico, al fin y al cabo. Perdónenme el descaro, pero, como dice mi exmujer, siempre he sido un parásito.

Madrid, 19 de julio de 2021

EPÍLOGO

El manuscrito original en que se inspira este texto está a disposición de cualquier historiador que tuviera interés en él.

