

las posiciones enemigas. Ello quiere decir que el abastecimiento del Santuario no suponía sólo una simple excursión aérea, sino que implicaba un servicio de guerra en toda regla. Apurando los datos que hallé en la publicación del doctor "Astra" y en otra fiel y exacta del capitán don Fernando Medina Benjumea, puedo asegurar que, aparte del centenar y medio de servicios de aprovisionamiento, se llevaron simultáneamente a cabo, por lo menos, treinta y seis más de bombardeo intenso. El peligro siempre era grande porque, además de Andújar, la caza roja tenía aeródromos en Baeza y en otros lugares de la misma provincia de Jaén. De ahí que en algunas ocasiones los aviones nacionales regresaran con numerosos impactos a la base de partida e, incluso, con heridos a bordo. Díganlo, si no, los sargentos Jarem y Ragossin. Asimismo, se perdieron seis "Fiat" a lo largo del asedio.

Aunque sea adelantar los acontecimientos añadiré con respecto a este episodio, que sucedió exactamente el 29 de enero, según he podido debidamente contrastar en documentación oficial del Ministerio del Aire. En efecto, el servicio reseñado con el número 50 entre los 157 prestados al Santuario de la Cabeza, correspondió a aquel día y fue hecho por el teniente Morelli, acompañado de Rodríguez de Cueto y de siete pilotos legionarios más, a cargo de otros tantos cazas. En la columna de Marelli del estadi- llo a que me refiero, una acotación dice así: "No pudieron aprovisionar y se perdieron por el mal tiempo seis aparatos Fiat." En la correspondiente a los otros legionarios añade: "Los aviones números 72, 11, 12, 5, 4 y 6 se perdieron, ignorándose su paradero."

Algunos de aquellos pilotos perecieron y dos, cuando menos, se salvaron lanzándose en paracaídas sobre la zona republicana desorientados por la niebla o tocados sus cazas por la aviación o los antiaéreos enemigos. A los dos les conocí en mi calidad de prisionero de guerra en el común cautiverio de San Miguel de los Reyes, de donde salieron canjeados para Italia algún tiempo después. Eran dos jóvenes alegres y optimistas que en la cárcel vestían aún el "mono" de la aviación legionaria dotado de múltiples bolsillos y cremalleras. De su amistad saqué la impresión de que se trataba de dos muchachos procedentes de alguna formación militar análoga a nuestra Milicia Universitaria del Ejército del Aire, pero dentro del régimen italiano de entonces. A mí, la verdad, como pilotos y aviadores me parecieron que cubrían con intrepidez y arrojo su falta de preparación y entrenamiento en cuanto a navegación aérea se refiere. La desorientación debió ser la causa principal de su fracaso en el "raid".

Finalmente y volviendo al hecho innegable de la intendencia aérea prestada por el Ejército Nacional al campamento de Cortés, concluiré diciendo que unos servicios tan regulares en intensidad, método y riesgo, necesariamente cuentan con otros valientes aviadores —pilotos los unos, observadores, bombarderos, fotógrafos o tripulantes en general los demás— cuyos nombres no se han dado aún. Tales son, entre algunos más que no puedo precisar, los de los comandantes Vives, Carrillo, Souza y Azaola; capitanes Bazán, Muntada, Presa, Pardo, Domenech, Guerrero y Kessel; tenientes

Marchenco, Morelli y Prada; alféreces Carazo, Cadórniga, Vázquez, Carrizosa, Velasco, Romero Noriega, Díaz de Rivera y el brigada Güil, valiente suboficial éste que, atado en el "Douglas" de Haya, para no ser lanzado al exterior con los bultos, empujaba los sacos en la vertical hasta agotar en cinco o seis pasadas la tonelada de pan que, aproximadamente, contenía el trimotor. No he podido averiguar la graduación militar de los pilotos señores Bengoechea, Negrillos, Gil Mendizábal y Ercilla que también intervinieron en algunos de los vuelos.

Esta abundancia de nombres, muchos de ellos de pilotos conocidos, nos dice que no sólo fue el capitán Haya quien acudió en socorro aéreo del Santuario, según versión muy extendida entre los mismos sitiados supervivientes. Haya fue, indudablemente, la personalidad más acusada de la empresa y hasta el más certero lanzador de los suministros sobre el lugar apto de aterrizaje. Pero la verdad es que de los 157 servicios aéreos verificados, él dirigió personalmente la mitad, es decir, setenta con exactitud. Añadiré, finalmente, que la mayor parte de dichos servicios partieron del aeródromo sevillano de Tablada; otros, en menor escala, de Córdoba, y algunos muy contados, desde la misma Salamanca. Los aviones de Sevilla empleaban en el vuelo de ida y vuelta alrededor de dos horas y cuarto; los de Córdoba, hora y media.

Daba igual el punto de partida para el instinto de los perros que habitaban con sus dueños en el campamento, perros que, con sus ladridos, saltos y piruetas, acertaban a anunciar la llegada del socorro aéreo. Aparte de otros varios, yo quiero dar noticia aquí de dos. El llamado "Terry", del guardia Jesús Aranda Malaguilla, y el del cabo Jesús Millán Bracero. Aquél era un animal fuera de serie que ayudaba eficazmente a los hombres en la recogida de los suministros y hasta en los de pan se apropiaba de un panecillo, sólo uno. Dos veces fue herido en la defensa, razón por la cual Aranda Malaguilla le llevó a toque de reconocimiento a curar al botiquín de Liébana. A partir de entonces, en cuanto el perro oía la corneta, marchaba solo hacia la parte alta del Santuario para recibir asistencia facultativa del médico.

El del cabo Millán, cruzado de lobo como el anterior, tenía cualidades parecidas y auxilió también a su amo y a los compañeros de su amo en partidas de caza para acrecer con conejos de monte el siempre escaso yantar. Presentía los ataques republicanos o la presencia cercana de un enemigo con una extraña emisión de aullidos que ponía rápidamente en guardia a los civiles. Murió descabezado por un obús y fue enterrado con gran sentimiento por los defensores del sector correspondiente sobre la calzada que subía a la ermita y muy cerca de Casa Jaén. Estos dos perros y el hijo de un guardia especializado en la observación, eran los heraldos seguros de la llegada de los aviones nacionales.

¡Con qué renovada emoción los veían acercarse por los caminos aéreos del sur los sitiados anhelantes! Allí estaba, sí, el más conocido de todos, el "Douglas" de Haya, con su gallarda estructura contenida apenas en un minúsculo punto negro que se agrandaba sin cesar. Poco a poco, precisábanse sus contornos por el lado derecho de Lugar Nuevo. Era el "panadero",