



La Batalla del Estrecho

Por el Capitán LOPEZ MAYO

Antes de que toque a su fin este año de 1946, en el cual se cumple el décimo aniversario de nuestra Cruzada, queremos recordar un episodio que influyó poderosamente en el triunfo de la Causa Nacional. Nos referimos a aquellos primeros días del Alzamiento, en que se jugaba la suerte de España, y ésta se ganó en la Batalla del Estrecho. Y ahora, comencemos nuestro relato.

Al caer la tarde del día 18 de julio comenzaron a embarcar las primeras tropas de Africa para la Península, integradas por el Primer Tabor del Grupo de Regulares de Ceuta, número 3, y el Segundo Escuadrón del mismo Grupo.

Poco antes de media noche, el destructor "Churruca" y la motonave mercante "Ciudad de Algeciras" abandonaban el puerto de Ceuta y ponían rumbo a Cádiz, transportando el primer engranaje del que había de ser formidable Ejército por virtud del genio del General Franco.

Con los albores del día 19 pisaban tierra un total de 220 hombres, a la vez que de Ceuta salía el mercante "Cabo Espartel" con el Segundo Tabor del Grupo de Regulares de Ceuta, número 3, escoltado por el cañonero "Dato", poniendo proa a Algeciras; pocas horas después, sobre las nueve de la mañana, desembarcaban las fuerzas en dicho puerto.

Esto, expuesto tan sencillamente, parecería un tranquilo paseo marítimo. Y la realidad estaba muy lejos de ello. Muchas eran las dificultades que había que vencer. La Flota era totalmente roja, y constantemente se recibían radiogramas invitando a los marineros a la rebelión contra sus Jefes y Oficiales. El "Churruca", a su regreso para Ceuta, fué presa de los rebeldes; sólo permanecía fiel el cañonero "Dato", gracias a la actividad desplegada por su Comandante al entorpecer los designios de algunos revoltosos.

Ante tal situación, el traslado de tropas a España quedaba virtualmente bloqueado; sólo había un camino: el aire; pero ¿con qué medios se contaba para tan temeraria empresa? Muy deficientes, por cierto. Siete viejos "Bréguet" había el día 17 en el Aeródromo de Tetuán, que fueron inutilizados por los rojos durante su breve período de resistencia en el campo marroquí; pero el espíritu que dominaba en los hombres de Franco no conocía flaquezas ni desalientos, y febrilmente se pusieron a dar vida a aquellos aviones, en los que tenían puestas sus esperanzas, y no fueron suficientes a menguar su ánimo los bombardeos que la Aviación roja llevó a efecto sobre el Aeródromo de Sania Ramel, huérfano de toda defensa antiaérea.

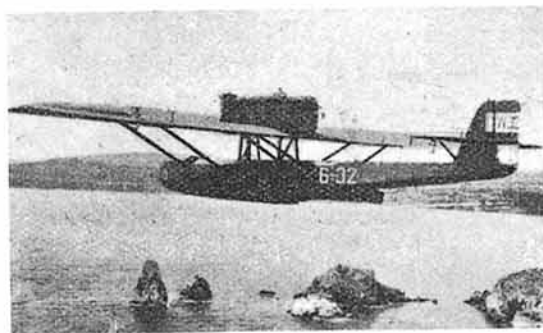
Y para dar sensación de fuerza, tres "Bréguet", trasladados de Larache, se multipli-

caban, haciendo constantemente servicios de bombardeo y reconocimiento sobre el Estrecho. Estos viejos mosqueteros fueron los primeros que pudieron organizarse en la naciente Aviación Nacional.

Al Ejército de Africa le nacen alas. El día 19, el General Franco, con clara visión, considera que es el aire por donde había de transportarse el Ejército de Africa. Los viejos "Bréguet" hay que descartarlos para este fin; sólo pueden ser útiles tres trimotores que hay en Cabo Juby; pero se desconocía si se podía contar con ellos. De los tres, sólo uno podía incorporarse a las filas nacionales; los otros dos fueron retenidos en Sevilla cuando iban en viaje hacia Madrid llamados por el Gobierno.

Mientras se madura el plan propuesto, la exigua Aviación Nacional hostiga incesantemente a las fuerzas navales rojas: el acorazado "Jaime I", el destructor "Churrucá", el crucero "Libertad" y los submarinos hacen gala de su pánico cuando divisan en el espacio la silueta de los viejos e incansables sexquiplanos, buscando refugio a sus desdichadas andanzas en el puerto más próximo.

Llega el día 20, día que había de marcar un jalón en la historia de la Aviación. Nuevamente le cabe a España la gloria de ser la precursora en una nueva modalidad de empleo de esta joven y poderosa arma que es la Aviación: el transporte de un Ejército por vía aérea. El comienzo de la obra fué así: tres aparatos reparados y un trimotor "Fokker" empezaron a alternar infatigablemente, multiplicándose en forma prodigiosa los servicios de vigilancia y transporte de tropas. Tetuán fué el punto de par-



Un "Dornier Val" de los que cooperaron en las operaciones del Estrecho.

tida, y su destino, Sevilla y Jerez. La mirada vigilante de Franco otea en los secretos de la guerra moderna. El General escucha, ordena y derrama entre todos el optimismo del que tiene fe en el triunfo.

A los legionarios de la Quinta Bandera y a los Regulares de Larache les cupo la gloria de ser las primeras tropas transportadas por vía aérea.

Durante estos tres primeros días llegaron a España 200 soldados de las anteriores unidades. Pero ellos decían que valían por 2.000.

El prestigio de nuestra Aviación iba en aumento de día en día, a la vez que la demoralización cundía entre los rojos.

El Aeródromo de Sania Ramel presenta una actividad inusitada. La policromía de los más heterogéneos uniformes y los cantos bulliciosos de legionarios y regulares infunden al ambiente gran belleza emotiva. Y como marco de este cuadro, bullicioso en su amalgamamiento de colores y gestos, en el término más remoto: el mar. Todos porfían por ser los primeros en subir a los aviones; los que momentáneamente han de quedarse protestan de su mala suerte. Una y otra vez llegan y salen estos nuevos caballos de Troya, y mientras sus vientres se van llenando de guerreros, pilotos y mecánicos revisan rápidamente las partes vitales de la máquina, porque el tiempo apremia y la labor es larga y dura.

Los Regulares pretenden llevar consigo los más diversos objetos y utensilios; ellos no conciben la necesidad de despojarse de aquellas cosas; las consideran como parte integrante de sus personas: ¡cómo han de privarse de su té verde y su *gnehbri*! Hay que convencerles unas veces, y otras, transigir con sus deseos. Y con tales bagajes trepan, más que suben, en el pájaro, llevando en desordenado tropel panderos, cojines y hasta el cordero para celebrar la Pascua Grande.

Dos hidros "Savoia" y otros dos "Dornier" cooperan con los "Bréguet" en los servicios de vigilancia sobre el Estrecho. Su escasa capacidad no les hace aptos para el traslado de tropas. El día 26 llega un "Douglas" a Tetuán, procedente de Sevilla.

Y así, día tras día, tocó a su fin el mes.

de julio. En esta ingente labor se habían transportado a España un total de 817 hombres, en su mayoría legionarios y regulares, con su correspondiente dotación de armas y equipo. Los viajes de los aviones llegaron a alcanzar la cifra de doce diarios, sin contar los 102 servicios de bombardeo efectuados en el transcurso de estos días.

Pero el problema no estaba resuelto. Estas fuerzas eran insuficientes para la reconquista de España, cuya mayor parte estaba en poder del Gobierno de Madrid. Sobre todo, en Andalucía la situación era delicadísima para los que seguían la Causa Nacional; era necesario socorrerlos rápidamente, so pena de exponerse a que los rojos acabaran por reducir los focos que ofrecían resistencia.

Franco comprendió lo crítico de la situación, y proyecta el paso de un convoy por vía marítima. Para ello contaba con un cañonero, el fiel "Dato"; el guardacostas "Uad Kert" y el torpedero "Número 19". A estas fuerzas podían oponer los rojos un acorazado, tres cruceros, trece destructores, un cañonero, seis torpederos, doce submarinos y dos guardacostas.

"Pero yo tengo que pasar, y pasaré", había dicho el General al terminar la reunión que tuvo con sus colaboradores para tratar de su plan. Todo parecía imposible para lograr el éxito; pero su intuición le decía que era realizable la empresa. Era necesario dar un golpe de audacia; él sabía que éste es un factor que ha resuelto muchas situaciones difíciles. Por otra parte, sabía de la ineptitud y de la poca moral del enemigo; la presentía, y los hechos vinieron a darle la razón.

Primero planteó el paso del convoy por la noche; pero se desistió de ello, en vista de los muchos factores en contra que presentaba. El secreto y la sorpresa quedaban descartados, toda vez que el embarque de tropas y material es operación que exige desplegar tiempo y actividad difíciles de pasar inadvertidos al enemigo. Cada vez más se tenía el convencimiento de la necesidad de un derroche de audacia y de valor: el convoy ha de pasar durante el día. Esperar y aprovechar el momento oportuno, sorprender a la Escuadra roja, he aquí la clave del problema. Mientras tanto, la



Uno de los aviones que se emplearon como transporte de tropas para trasladar a la Península los primeros refuerzos de Africa.

Aviación realizaría constantemente reconocimientos sobre el Estrecho para localizar las unidades de la Flota enemiga, y el Mando aéreo elaboraba el plan para obtener el dominio del aire durante el tiempo necesario para que pasara el convoy; entretanto, continuaba el transporte de tropas por vía aérea.

El embrión de la Aviación Nacional iba adquiriendo forma: el día 30 aterrizan en Nador nueve trimotores "Savoia 81", y en días sucesivos fueron llegando escuadrillas de material adquirido en Alemania. Con las nuevas unidades prestaban también servicio los hidros "Dornier" de la base de Melilla y el "Douglas" venido de Sevilla. La actividad era cada día mayor, tanto en lo que se refiere al traslado de tropas como de material, consiguiéndose llegar primero a la cifra de 241 soldados, cifra que logró alcanzar la de 500 soldados y 15 toneladas de material. La cuarta, quinta y sexta Bandera del Segundo Tercio y la primera del Primero, además de varios miles de Regulares, dos baterías de Artillería de Montaña, abastecimientos de municiones, fueron transportados a España por vía aérea.

Durante los tres primeros meses del Movimiento se llevaron a cabo 821 vuelos, portándose en ellos 13.926 hombres y 216 kilos de material de guerra. Todo un Ejército, con su armamento e impedimenta, fue aerotransportado por primera vez en la historia militar, merced a genio y audacia de los hombres de nuestra raza. A pesar de estos éxitos, era necesario que pasara el Estrecho un convoy marítimo.

Los bombardeos de la escuadra roja no fueron suficientes para que se desistiese de tal empeño, y el 1 de agosto se dió la orden de que los barcos estuviesen listos para hacerse a la mar en cualquier momento, a la vez que las fuerzas de Legionarios y Regulares, con su material necesario, recibían instrucciones de encontrarse preparados para embarcar. El torpedero "Número 19" zarpó rumbo a Algeciras en misión exploradora, escoltado por dos hidros, llegando a él sin haber divisado unidad alguna de la Escuadra republicana; sin embargo, esto sirvió para que el enemigo estrechase la vigilancia en el mar. Forzosamente hubo de ser aplazada la salida del convoy para el día siguiente, y posteriormente lo fué para el día 3, y por último, para la mañana del día 5. Las tropas, impacientes ante estos contratiempos, ansiaban embarcarse cuanto antes. Entonces la esperanza del mar iba dejando paso a otra nueva y se miraba al cielo como tierra de promisión: era que Franco había planeado una magistral operación con las nascentes fuerzas del aire. Esta nueva Arma tampoco tenía secretos para él; los hechos iban a confirmarlo.

Noche del 4 de agosto. A bordo del cañonero "Dato" iba a tener lugar una reunión de los Comandantes de nuestras fuerzas del mar para concretar las medidas y ultimar los preparativos sobre la misión de cada uno de ellos. Formarían el convoy las motonaves "Ciudad de Algeciras" y "Ciudad de Ceuta", el mercante "Arango" y el remolcador "Benot", que irían escoltados por el cañonero "Dato" y el guardacostas "Uad Kert", únicas unidades de guerra con que se podía contar.

Por su parte, la Aviación recibía la siguiente orden:

"Ejército Nacional. Secreto. Orden a las fuerzas aéreas de Africa, comunicada a las veintitrés horas: Al Excmo. Sr. General del Ejército Nacional para su conocimiento; al Excmo. Sr. General Jefe del Aire, para su conocimiento; al señor Coronel de las fuerzas de la Legión, para su conocimiento; al jefe de las fuerzas aéreas de Africa, para su cumplimiento:

I. *Situación del enemigo.* — Las unidades de la Escuadra roja ejercen una vigilancia muy activa en el Estrecho de Gibraltar, con

objeto de impedir el paso de nuestras fuerzas a la Península y bloquearlas en Africa.

II. *Situación de nuestras fuerzas.* — En el puerto de Ceuta hay varios barcos cargados con abundantes municiones, seis baterías y unos 3.000 hombres preparados para pasar el Estrecho tan pronto Aviación les dé la señal convenida sobre el puerto de Ceuta, la cual se dará una vez se haya limpiado el Estrecho de submarinos y demás unidades rojas.

III. *Misiones.*—1.º Limpiar el Estrecho de submarinos y demás unidades rojas.

2.º Mantener bloqueadas a las unidades de la Escuadra roja en Málaga desde la altura de Estepona.

3.º Proteger a toda costa el paso del convoy.

IV. *Fuerzas que la realizan.*—1.º Dos hidros de la base de Ceuta.

2.º Dos patrullas de tres "Breguet" cada una.

3.º Dos "Newport".

4.º Tres trimotores "Fokker".

5.º Tres trimotores "Savoia".

6.º El resto del material permanecerá durante todo el día en el Aeródromo de Tetuán cargado y en alerta. Acudirá a la llamada por radio a reforzar las unidades en servicio.

Constituyen estas reservas tres trimotores "Savoia" y tres "Breguet XIX".

V. *Zonas de actuación.* — El eje que une Ceuta con Algeciras separa dos zonas en las que el dispositivo de vigilancia y ataque es idéntico:

1.º Los dos hidros, uno a cada lado del eje, vigilarán una elipse cuyo eje mayor es la distancia entre Ceuta y aguas jurisdiccionales de Gibraltar, el de la derecha. Y entre las costas de Africa y España, el de la izquierda.

2.º Las dos patrullas de "Breguet XIX", una a cada lado del eje, vigilarán una elipse de seis millas de eje menor, y el eje mayor, el que permitan las aguas jurisdiccionales de Gibraltar y Tánger y la distancia entre las costas.

3.º Los dos "Newport" harán su servicio en la zona descrita.



Llegada a Sevilla de las primeras tropas de la Legión.

4.º Los tres trimotores "Fokker" actuarán a la derecha del eje y en una zona comprendida entre Estepona a Río Martín y Punta Europa desde las aguas jurisdiccionales de Gibraltar a Punta de La Almina.

5.º Los tres trimotores "Savoia" actuarán a la izquierda del eje y en una zona comprendida entre el cabo Trafalgar y el cabo Espartel, desde las aguas jurisdiccionales de Tánger y Punta Carnero a Punta Leona.

VI. *Altura de vuelo.* — 1.º Los hidros actuarán con una altura inferior a 200 metros sobre el nivel del mar, dedicándose especialmente a impedir que ningún submarino enemigo pueda atacar el convoy.

2.º Los "Breguet XIX" y los "Newport", altura máxima 500 metros sobre el nivel del mar.

3.º Los "Savoia" y "Fokker", altura máxima 1.500 metros sobre el nivel del mar.

VII. *Hora de despegue.* — 1.º A las seis horas despegarán las dos patrullas de "Breguet XIX", haciendo rumbo a sus zonas de actuación.

2.º A las seis horas cinco minutos despegarán los tres "Fokker".

3.º A las seis horas diez minutos, los tres "Savoia", y por Anyera irán a ocupar su puesto de vigilancia.

4.º A las seis horas quince minutos despegarán los dos "Newport".

5.º A las seis horas veinte minutos despegarán del puerto de Ceuta los dos hidros.

VIII. *Señales radiotelegráficas convenidas.*—

1.º Las estaciones radiotelegráficas de los apa-

ratos estarán a la escucha, sin transmitir, salvo los casos excepcionales que se marcan, o caso de avería, que harán la llamada S. O. S.

2.º El aparato que descubra la presencia de cualquier unidad de la Escuadra roja hará una serie de A; dirá el número y dirección y dará por una demora y distancia aproximada a la costa la situación del mismo. Terminada la transmisión, los atacará.

3.º Caso de salir al mar todas las unidades rojas refugiadas en Tánger o de presentarse las que tiene en Málaga, el aparato que las divise hará una serie de F; dirá el número y dirección y dará por una alineación y distancia aproximada a la costa la situación del mismo. Terminada la transmisión, los atacará.

El aeródromo contestará con una serie de B; e inmediatamente el jefe más antiguo dará la orden de salida de todo el material en alerta.

IX. *Longitud de onda.* — Novecientos metros.

X. *Puesto de mando.* — A bordo del "Savoia núm. 3".

Tetuán, 4 de agosto de 1936."

Vemos que este plan se ceñía a la idea primitiva de formar barreras a los dos lados de la parte más angosta del Estrecho. Pero de lo anterior podemos deducir que el éxito dependía de la protección del convoy por encima de todo.

Amanece el día 5 de agosto, día de Nuestra Señora de Africa. Temporal del Levante en el Estrecho; viento y niebla. Pero es necesario ir adelante. Muy de mañana, los aviones van a ocupar su puesto de combate. Las tropas están alerta y los transportes prestos a zarpar. El ronco tronar de sus hélices se confunde con el de las alas azules, y los buques emprenden la marcha hacia su nuevo destino, que es el destino de España. Los rostros curtidos de legionarios y regulares rebosan de satisfacción porque ha llegado el ansiado momento. Pero cuando el patrullero "Uad Kert" salía del puerto y el cañonero "Dato" avanzaba hacia la boca de aquél, se recibe una orden suspendiendo la marcha. Nuestros aviones habían descubierto unidades de la Escuadra enemiga, una de ellas, el destructor "Lepanto", con rumbo a Ceuta; pero fieles a la consigna, los "Bre-

guet" y el "Dornier" les atacan con energía, obligando este último, con un certero bombardeo sobre el "Lepanto", a que éste busque, a toda máquina, refugio en Gibraltar; el pánico en el otro destructor fué aún mayor, y prefirió dirigirse hacia Málaga para estar más lejos del alcance de nuestras fuerzas del aire.

Por su parte, los tres "Fokker" obligan a otras unidades de la Flota roja a virar en redondo a la altura de Punta Europa y poner rumbo nuevamente a Málaga, de donde habían salido. Los "Savoia" bloquean a la Escuadra roja, refugiada en Tánger.

Eran las siete horas y veinte minutos cuando el "Savoia núm. 3" hacía la señal convenida para la puesta en marcha del convoy. El Estrecho había quedado limpio de buques enemigos.

Diez minutos más tarde, el hidro, volando nuevamente sobre Ceuta, repite la misma señal. Media hora después puede apreciar que el convoy continúa en la misma posición. Y poco a poco van retornando a sus bases las distintas unidades aéreas. ¿Cuál es su causa? A las diez de la mañana el Mando aclara su decisión: la presencia del "Lepanto" en Gibraltar, inmediato al punto en el cual habían de desembarcar nuestras tropas, obligaba a ser prudentes y retrasar la marcha de las operaciones hasta que aquella unidad abandonase su refugio. Pero no tardó mucho tiempo el barco rojo en zarpar de Gibraltar a invitación de las autoridades inglesas, a las cuales no debió hacerle mucha gracia la inesperada y atropellada visita del "Lepanto".

Otra vez hay que poner en marcha la idea y añadir un nuevo engranaje para que la máquina de guerra prosiga su camino. La Aviación lleva a cabo un amplio y minucioso reconocimiento sobre el Estrecho buscando las guaridas de la Escuadra roja.

A las diez horas quince minutos todas las unidades de aviación reciben orden de cargar y permanecer en alerta. Quince minutos más tarde despegan una patrulla de "Breguet XIX" hacia el Estrecho en servicio de vigilancia. A mediodía vuelve a su base sin haber divisado buques enemigos en él. La tercera patrulla regresa a las dieciséis horas cuarenta y cinco minutos, sin haber observado unidades rojas en el Estrecho, confir-

mando la presencia de las otras en la rada de Tánger; tan sólo algunas de Málaga llegan a Estepona, no atreviéndose a pasar de este punto.

El General Kindelán comunica que está todo listo para comenzar la operación. Franco ordena la salida del convoy. De nuevo las alas de España cruzan el cielo, y desde su atalaya otean las azules aguas del Mare Nostrum, prestas a caer sobre su presa.

Eran las cinco de la tarde cuando dos patrullas de "Breguet" van a ocupar de nuevo sus puestos de vigilancia hacia Ceuta, siguiéndoles cinco minutos más tarde los tres "Fokker" rumbo al Norte, haciéndolo a continuación los tres "Savoia" con rumbo a Anyera. A éstos siguen los "Newport", dirigiéndose a Ceuta, y, por último, a las cinco horas veinte minutos, los dos hidros de Ceuta se dirigen también a vigilar la zona que se les había asignado.

Transcurre el tiempo, no mucho, que parece inacabable, y ¡por fin!, a las diecisiete horas quince minutos, el "Savoia núm. 3" hace la señal, por todos esperada, de que el convoy puede salir. A las seis de la tarde salía el Convoy de la Victoria del puerto de Ceuta. Rompen la marcha el patrullero "Uad Kert" y el cañonero "Dato", seguidos por este orden por el vapor "Arango", el remolcador "Benot" y las dos motonaves el "Ciudad de Algeciras" y el "Ciudad de Ceuta". La marcha era penosa y la distancia entre los barcos desigual, debido a sus diferencias de velocidades. Poco tiempo después el remolcador "Benot" se vió obligado a volver a Ceuta; la excesiva carga que llevaba, una batería, le impedía hacer frente a la fuerte marejada que reinaba en el Estrecho. Las dos motonaves pasan a ocupar los dos puestos de cabeza, y el "Dato" se colocó detrás para proteger mejor el convoy; más atrás seguían el patrullero "Uad Kert" y el vapor "Arango".

Cuarenta y cinco minutos después, ya próximo el convoy a Punta Carnero, se divisó entre la bruma una masa grisácea, amenazadora. El "Ciudad de Algeciras" da la señal de peligro. El destructor rojo "Alcalá Galiano" se aproximaba rápidamente, y sin variar la velocidad abrió fuego contra los buques de cabeza. La andanada de su poderosa artillería y su rapidez podían destro-

zar el convoy y truncar las esperanzas de aquel puñado de valientes; pero otra vez iba a repetirse la historia de la desigual lucha entre David y Goliat. El cañonero "Dato", consciente del peligro, corre presuroso a presentar combate y a ofrecer su sacrificio en holocausto de una España mejor. Para hacer resaltar más la enorme desproporción entre los contendientes, vamos a citar, aunque sólo sea de pasada, sus características principales:

"Dato":

- 1.700 caballos de fuerza.
- Doce nudos de velocidad.
- Cuatro cañones de 101, con un alcance de 7.500 m.
- Dos antiaéreos de 47 mm.
- Dos ametralladoras ligeras.
- Carece de tubos lanzatorpedos y no tiene dirección de tiro.
- No puede disparar más de tres cañones por banda.

"Alcalá Galiano":

- 42.000 caballos de fuerza.
- Treinta y seis nudos de velocidad.
- Cinco cañones de 120 con un alcance de 15 kms.
- Un antiaéreo de 76 mm.
- Seis tubos lanzatorpedos.

El "Dato" sale de la ruta del convoy y se coloca entre el destructor rojo y dos motonaves; atrae sobre sí el fuego del enemigo, que ya había horquillado sobre los mercantes, y se dispone a vender caro su sacrificio; de esta forma las motonaves podían escapar del peligro y llegar a su destino.

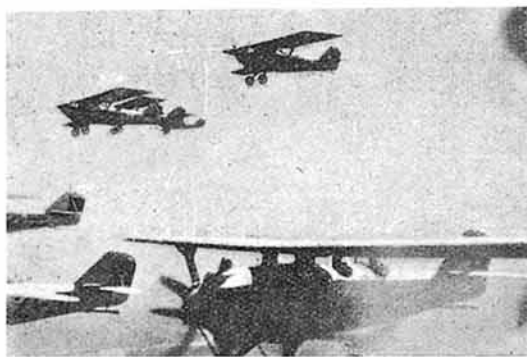
A poco de comenzar la lucha un cañonazo destruyó el ascensor de proyectiles del "Dato" y éstos debían ser transportados a brazo; pero aquella continuaba, disparándose ambos buques incesantemente.

La superior velocidad del destructor rojo le obligó a dirigirse a la cola del convoy, que era la más vulnerable. Allí estaban el "Uad Kert" y el "Arango", y con igual coraje que el "Dato" se aprestaron a la lucha. El patrullero disparaba su cañoncito de 7,6, y el "Arango" abría fuego con las ametra-

lladoras colocadas sobre cubierta y los fusiles de los soldados. Como una ráfaga pasó el "Alcalá Galiano", a unos 1.500 metros por detrás de estas dos pequeñas unidades, disparando sin cesar. En el cielo se perciben las gráciles siluetas de los aviones, que atacan con saña al barco rojo con sus bombas y armas de a bordo. Sus rápidos y caprichosos giros, el subir y bajar sembrando el pánico entre la tripulación del destructor enemigo, hacía que se fuera esfumando la idea de lo que ellos creían iba a ser una fácil victoria.

Mientras tanto, el pequeño, pero grande, "Dato" no dejaba seguir al "Alcalá Galiano", maniobraba para acortar la distancia que le separaba de él, a la vez que sus disparos iban siendo más certeros, y adivinando los deseos de su enemigo de colocarse delante del convoy y taponar la entrada de la bahía de Algeciras, le ataca con mayor coraje. Sus esfuerzos se ven acrecentados con la intervención de la Aviación, que, en verdadero torbellino, se lanza sobre el enemigo desafiando los disparos de sus cañones; como cóndores gigantescos llegan hasta la misma cubierta, y parece que con sus garras quieren arrebatar de las entrañas del buque la carroña que ha corrompido el espíritu de aquellos otros hijos de España. Ante su acoso constante, no saben hacer otra cosa que huir; corren veloces hacia Levante a refugiarse en cualquier puerto. El convoy puede seguir tranquilo su ruta hacia Algeciras.

Hasta entonces, los nervios tensos, la inteligencia despierta y el corazón vibrante, dejan paso a la alegre euforia del triunfo y exteriorizan éste en graciosas piruetas que



Los "Breguet XIX", activísimos participantes en los primeros días de nuestra guerra.

enloquecen de júbilo a las tropas de los barcos, que han apreciado cuánto deben a las alas de España. La Aviación había ganado la primera gran batalla de la Cruzada, prólogo de otros cien combates, donde seguirían cubriéndose de gloria la juventud heroica de los "balillas", unida a la experiencia de los viejos cóndores. En aquellos treinta minutos que había durado el combate se jugó la suerte de España; el éxito de la empresa fué el remedio que yuguló el colapso en que se encontraba; el corazón empezó a latir rítmicamente: la Patria se había salvado.

El parte de nuestra Aviación compendió así los hechos:

"A las 19, avisa por radio la patrulla "Savoia" que un destructor rojo se encuentra entre el cabo de Trafalgar y Punta Marroquí, a unas ocho millas de la costa, que lleva mucha marcha y dirección al Estrecho."

"A las 19 h. 15 m. se ordena del Aeródromo de Tetuán las reservas, consistente en una patrulla de tres trimotores "Savoia" y una patrulla de tres "Bréguet XIX".

"A las 19 h. 20 m., el destructor rojo es atacado por la Aviación en vigilancia del lado izquierdo del dispositivo, a la altura de Punta Marroquí y a unas diez millas de la costa. Este va a todo motor y haciendo virajes de más de 90°.

"A las 19 h. 30 m., todo el dispositivo de la Aviación ataca intensamente al destructor rojo, el cual, en su desesperada fuga, pierde toda su moral y su poder de agresión, y haciendo constantemente zigzags, se cruza con el convoy, sin atreverse a lanzar un torpedo, y sí sólo algún disparo suelto, muy mal dirigido, contestados por el cañonero "Dato".

"A las 19 h. 40 m. se retiran las dos patrullas de "Bréguet XIX" y los dos "New-

port". A las 19 h. 45 m. se retira la patrulla de "Bréguet" que salió de refuerzo. A las 20, se recibe noticia del Aeródromo de Tetuán, por radio, de que el convoy ha llegado felizmente a Algeciras. A las 20 horas 5 m. se retiran los tres "Fokker". A las 20 h. 10 m. se retiran los dos hidros al puerto de Ceuta. A las 20 h. 15 m. se retiran los seis "Savoia". A las 20 h. 30 m. ha regresado todo el material a su base, sin novedad.

Tetuán, 5 de agosto de 1936."

En Algeciras desembarcaron más de 2.000 hombres, seis baterías, dos millones de cartuchos, doce toneladas de dinamita, 3.000 proyectiles de cañón y otros pertrechos y material. Con ello, los núcleos de resistencia del Sur iban a recibir un magnífico refuerzo, y se les presentaba un porvenir halagüeño.

Una vez más en la Historia le estaba reservado a España mostrar al mundo que no se había borrado su signo de precursora. Por primera vez en los anales de la historia militar había sido transportado todo un Ejército por vía aérea y sentado las bases de combate aeronaval moderno: el camino quedó abierto para empresas de mayor estilo, y la pasada contienda puso de relieve la experiencia de España.

El azul del cielo meridional se mezcló con las aguas del legendario Estrecho, y nuestras alas se unieron, en cordial abrazo de esfuerzo, con nuestras naves, herederas de aquellas otras que pasearon por todos los mares del mundo la enseña de España. Abila y Calpe fueron testigos de tan singular combate, y observaron cómo un hombre, con sus plantas bien sentadas en el suelo, seguía inmóvil, escudriñando en la bruma y adivinando con su mente lo que sus ojos no podían ver, pero que su corazón le dictaba: la Victoria. Aquel hombre era Franco.