

Veit Heinichen

**El peor de los enemigos**

Serie del comisario

Proteo Laurenti

Traducción del alemán  
de Isabel García Adánez

**S**iruela

Nuevos Tiempos Policiaca

# Índice

Caído del cielo	11
Nadie grita sin motivo	16
Gewürztraminer	23
La fiebre del oro	30
El duelo da sed	45
Retirada	58
El ojo	63
A la caza y captura	85
Trazar pistas, borrar huellas	100
Excursión de domingo	114
Luna nueva	150
Guantes	156
Vientos cambiantes	200
Preparados, listos y servidos en bandeja	214
El peor de los enemigos	241

*Si los hombres definen una situación como real,  
será real en sus consecuencias.*

*Dorothy Swaine Thomas,*  
WILLIAM ISAAC THOMAS, 1928

*El vino es un gran peligro, sobre todo, porque no saca la verdad a la su erficie; es más, hace todo lo contrario. Revela del individuo especialmente su historia pasada y ya olvidada y no su presente decisión; saca caprichosamente a la luz todas las ideas de poca entidad con las que en épocas más o menos recientes nos divertimos y que hemos olvidado; no presta atención a las correcciones y lee en cambio todo lo que resulta aún perceptible en nuestro corazón. Ya se sabe que en el corazón no hay manera de borrar nada de forma tan radical como se logra hacer cuando se lleva a cabo un trazo equivocado en una letra de cambio. Toda nuestra historia resulta ahí legible y el vino la grita a los cuatro vientos, sin tener en cuenta todo lo que la vida modificó en ella.*

ITALO SVEVO, 1923<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Se trata de una cita de *La conciencia de Zeno*, recogida aquí en la traducción de Elisa Martínez Garrido; Madrid, Gredos, 2004, p. 295. (*N. de la T.*)

## Caído del cielo

Exceso de alcohol, falta de sueño. A primerísima hora de la mañana, Spechtenhauser bajó de su Mercedes para dirigirse dando tumbos al hangar del aeropuerto deportivo de la pequeña localidad de Prosecco. Si para surcar las alturas hicieran controles de alcoholemia como los del centro de la ciudad los sábados por la noche, sin duda habría tenido que aplazar el vuelo. El hangar era una construcción de uralita de los años cuarenta, hecha aún por los Aliados cuando, después de la guerra, les correspondió administrar el Territorio libre de Trieste, un primer protectorado de las Naciones Unidas. Hacía mucho tiempo que necesitaba una restauración a fondo.

Desconcertado, Spechtenhauser se quedó mirando la cerradura y la llave que sostenía en la mano. ¿Habían forzado la entrada? Desde que el viejo había prometido hacerse cargo de los impuestos correspondientes, los servicios de vigilancia pasaban por allí dos veces cada noche para controlar que todo estaba en orden.

Los portones de metal se abrieron con estrépito y el sol iluminó el barniz de los aviones monomotor que ocupaban la parte delantera. En ninguno de ellos halló Spechtenhauser indicios de que hubiera entrado nadie; igualmente, el banco de trabajo y los cierres de los armarios de las herramientas estaban intactos, como también el depósito de combustible del exterior. Mientras revisaba sus dos aviones Fiat de los años treinta, se tuvo que agarrar varias veces para no caerse de lo borracho que iba, cosa que le hizo cierta gracia. El eco de su risa, oscura y seca, resonó por el hangar. Luego se recompuso y comenzó a inspeccionar el bimotor Reims-Cessna F406 Executive. La máquina estaba perfecta y en ninguna parte se notaba marca de daño alguna. Satisfecho, abrió la portezuela de la cabina, subió por la escalerilla agarrándose bien y, agachándose un poco, pasó entre los seis aparatosos sillones de cuero hasta llegar a la cabina delantera, donde se echó en el asiento izquierdo, dispuesto

a pilotar la máquina. A lo largo de su vida había volado muchas más veces borracho, y eso que los aviones de entonces estaban mucho menos avanzados desde un punto de vista técnico. Así pues, aquel día, no tenía por qué pasarle nada y, en todo caso, era un vuelo bastante corto.

El Cessna, pintado en brillantes colores rojo y blanco Matterhorn, era un avión muy cómodo, construido en 1989 en Reims, en Francia. Spechtenhauser se lo había agenciado a modo de pago por las deudas de un moroso, haciendo así un negocio redondo, si bien únicamente solía utilizarlo para distancias largas o cuando llevaba pasajeros a bordo. Si no fuera obligatorio mantenerse dentro de las rutas de vuelo prescritas, con media hora le bastaría para llegar a la pista de aterrizaje del aeropuerto de Bolzano. No eran más que doscientos kilómetros en línea recta... Claro que ahora hasta entre las nubes había fronteras. Cuando volaba en el Fiat C.R.20 de 1931, cuyas bocas de ametralladoras había mandado cubrir con planchas de soldadura, la regulación del tráfico aéreo le era del todo indiferente. El aparato no tenía ni radio ni radar ni mucho menos ordenador de a bordo. Para pilotarlo, bastaba con tener buena vista, una brújula, un altímetro y un indicador del combustible. Aquel avión era su preferido para viajar, no alcanzaba más que la mitad de la velocidad del Reims-Cessna, pero, mientras pudiera ir viendo el camino, con un mapa en el regazo, uno volaba adonde realmente le venía en gana. Justo por eso, ya años atrás había decidido no recorrer ninguna distancia larga por autopistas abarrotadas sino siempre por el aire.

Era un gran día: en el maletín de Spechtenhauser iban guardados tres pagarés con una determinada fecha de vencimiento que valían un millón de euros. Y esa tarde terminaría de atar el mayor negocio de su vida, en el cual ya llevaba invertidos ochocientos mil euros de prefinanciación. Tenía un auténtico plan maestro. Pondría contra la pared a toda esa gente que llevaba tantos años aprovechándose descaradamente de su generosidad. ¡Iba a ser épico! Y, nada más volver, en el aeropuerto le estarían esperando para hacerle entrega de sus vinos de Eppan. En el compartimento de carga del avión había espacio suficiente para aquellas botellas de las cosechas más exquisitas, cada una en su caja de madera, que ahora al fin podría guardar en su bodega. A su edad no se está para beber cualquier caldo de mala muerte.

Spechtenhauser encendió el motor y comprobó el gigantesco panel de mando. A las seis y cinco minutos, puso en marcha la hélice izquierda, condujo cuidadosamente el Cessna F406 hasta el ex-

terior el hangar, se bajó para cerrar los portones y, de vuelta a la cabina, puso en marcha el segundo motor. Recorrió el aeropuerto con la mirada. Para aquel avión, la pista de hierba que servía tanto para el despegue como para el aterrizaje se quedaba condenadamente corta. Había tenido que recurrir a todos sus contactos políticos para conseguir un permiso especial, y eso que había pasado muchos años sacrificándose y ocupándose de las necesidades del pueblo en calidad de senador en Roma.

Spechtenhauser contactó por radio con la torre de control del aeropuerto regional de Trieste, Ronchi dei Legionari, a treinta kilómetros de distancia, indicó el destino de su vuelo y recibió la información de que, gracias a un anticiclón, el cielo estaba completamente despejado de nubes y libre de turbulencias hasta Bolzano. Volaba de espaldas al sol. Tras un último vistazo de control, llevó la palanca del acelerador hacia delante y soltó el freno. En aquella mañana de domingo, a las seis y doce minutos de la mañana, el Cessna despegó y no tardó en alcanzar gran altura. A toda velocidad, contaba con una potencia de ascenso de quinientos sesenta y cuatro metros por minuto.

Los habitantes de la comunidad de Auristina, en el Carso, despertaron con un gran sobresalto. A las seis y catorce minutos, el estruendo de la explosión rompió la paz de la mañana y una bola de fuego apareció en mitad del cielo. Los humeantes pedazos del avión cayeron como granizo sobre el cementerio militar austro-húngaro, donde una dolina alberga los huesos de los caídos en la Primera Guerra Mundial. Otros pedazos más ligeros del Cessna fueron a parar más lejos todavía, a los tejados o los jardines delanteros de las casas de la linde del pueblo, cuyos vecinos habían salido a la calle en bata y ahora se agolpaban en la calle, pálidos de horror. Acudió un coche patrulla de la Polizia di Stato que pasaba por allí, de regreso a la comisaría de Sistiana, donde los agentes cumplían el turno de noche haciendo el papeleo de rigor. Estaba en aquella zona por pura casualidad y llegó al lugar del siniestro antes que los *carabinieri* del cuartel cercano, quienes sin duda les habrían cedido la investigación muy gustosos. Los dos agentes, echando pestes por la mala suerte que habían tenido, dieron aviso a la comisaría central de Trieste y precintaron los accesos a la zona.

—¿Y a mí qué me cuentan de un avión estrellado? ¡Eso es cosa de la Policía Aérea! —protestó el *vicequestore* Proteo Laurenti cuando le despertó el teléfono a las seis y media de la mañana.

Tenía intención de pasar el domingo en la playa con Laura, quien tras tantos años de matrimonio había aprendido a no inmutarse ante las constantes llamadas de emergencia que sacaban de la cama a su marido, así que ella se dio media vuelta, se tapó la cabeza con la sábana y siguió durmiendo. Al comisario Laurenti, sin embargo, a pesar de que se había acostado tarde la noche anterior, lo pusieron en pie su sentido del deber y una férrea disciplina.

—Es que no sabía a quién llamar si no... —se disculpó la voz masculina de la centralita con cierto apuro—. El reglamento manda que, en los casos de accidente aéreo, hay que tener en cuenta a todas las posibles autoridades.

—Y por eso lo mejor es endosárselos al jefe... —gruñó el comisario—. A ver, deme datos.

Laurenti escuchó la descripción del lugar del siniestro y colgó sin despedirse. Bajo la ducha volvió a sentirse persona. De camino a la comisaría, paró un momento en un bar para tomarse un café y, a las siete, giraba junto al poste indicador que señala la dirección del cementerio militar de Auristina, donde aparcó frente al precinto blanco y rojo con que los policías habían cortado la pequeña carretera. En el arcén había dos coches de bomberos; los agentes no habían considerado que hubiera riesgo de incendio y esperaban instrucciones. Algunos vecinos saludaron al comisario, a quien conocían de la Osteria de Santa Croce. Sin duda, ese día a la hora de comer, frente a la barra del bar, todos se explayarían comentando el incidente; el hecho de que hubiera acudido el mismísimo jefe de la Policía Criminal daba alas a la imaginación.

El número de serie del fuselaje del bimotor aún se leía; los agentes del coche patrulla habían transmitido la noticia a su central, y, desde el aeropuerto, llegó la información de que el contacto por radio se había interrumpido justo a los dos minutos del despegue. A la altura exacta de dos mil doscientos metros. El único ocupante del avión se llamaba Franz Xaver Spechtenhauser, tenía sesenta y siete años y era un piloto experto. Vivía a solo tres kilómetros de allí, en una villa en el Carso. Laurenti lo conocía de vista. Un hombre muy influyente del Tirol del Sur que se había establecido allí hacía más de treinta años. Una de sus hijas vivía en una casa muy lujosa sobre la bahía de Duino; la otra, a cuarenta kilómetros, en el balneario de Grado.

El comisario solicitó que acudieran más agentes criminalistas y de Protección Civil, así como la Policía Científica; y que también trajeran perros. Podría llevarles días reunir todo el escombros des-

perdigado por el lugar. Pero sin todos los restos sería imposible determinar la causa del siniestro. Además, recoger los incontables fragmentos del cuerpo destrozado del piloto era una tarea muy delicada que, a la vista del calor anunciado para aquel día, requería actuar deprisa antes de que se abalanzaran sobre ellos las hormigas, aves rapaces, jabalíes, zorros y chacales. Según colgó el teléfono, llegaron dos coches del Departamento de Seguridad Aérea. Laurenti informó a los agentes en cuatro palabras y dijo que iba a ver a las hijas de la víctima para comunicarles lo sucedido.