

Evocaciones humanas de dos gestas

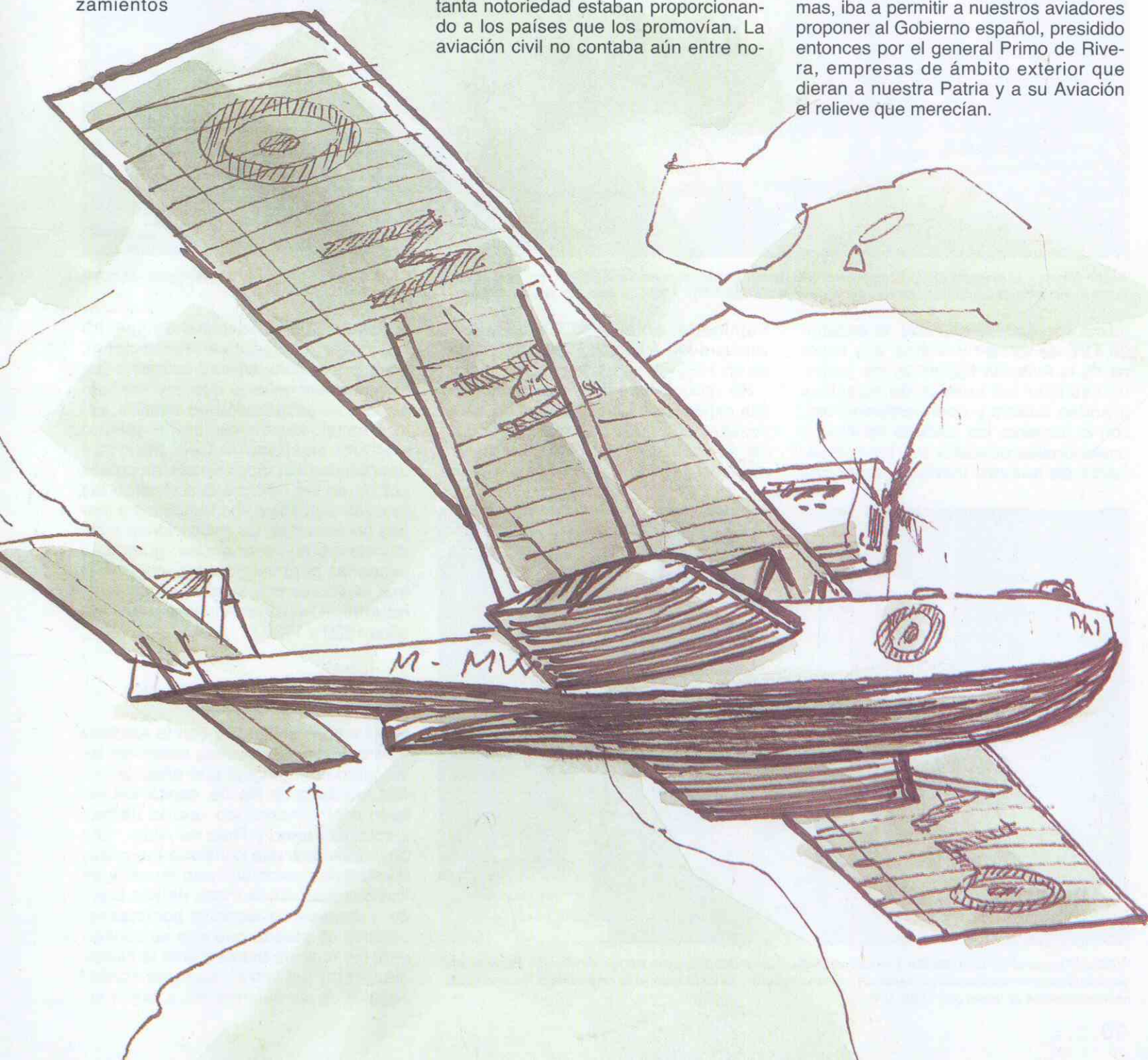
# Los «grandes vuelos»

RICARDO FERNANDEZ DE LA TORRE

La Aviación Española alcanzará la mayoría de edad a escala internacional con los llamados "Grandes Vuelos". Su madurez militar, ampliamente puesta de relieve en los cielos africanos, necesitaba el complemento de una proyección exterior que, al no haber participado en la Gran Guerra, sólo podían proporcionarle los desplazamientos

de sus hombres a lugares lejanos del planeta, como estaban realizando otros países. Ahí figuraban, a modo de brillantes ejemplos, los "raids" de pilotos como Poulet y Read, de 1919, o Coutinho y Cabral, de 1922 y los de Pelletier o De Pinedo, a los que era necesario emular para sumarse a ese "ranking" mundial de estos acontecimientos que tanta notoriedad estaban proporcionando a los países que los promovían. La aviación civil no contaba aún entre no-

sotros con los medios materiales ni con los elementos profesionales necesarios para hacer frente a despliegues aeronáuticos de tan ambicioso nivel como habían logrado Inglaterra o Francia. Sólo el Ejército podía enfrentarse en aquellos días a proyectos de tal magnitud. El cierre de la campaña de Marruecos, iniciado con el desembarco de Alhucemas, iba a permitir a nuestros aviadores proponer al Gobierno español, presidido entonces por el general Primo de Rivera, empresas de ámbito exterior que dieran a nuestra Patria y a su Aviación el relieve que merecían.





*Recife (Brasil), la primera ciudad continental americana que pisaron nuestros aviadores. En este templo, la Basílica de N.S. do Carmo, asistieron los españoles a una misa de acción de gracias, por el feliz arribo del "Plus Ultra" a aquellas lejanas tierras.*

Una oportunidad especial, el encargo de TVE de escribir y realizar una historia de la Aviación Española, me permitió rastrear las huellas de nuestros grandes vuelos y complementar así, con lo humano, las visiones técnicas y profesionales ofrecidas por los compañeros de nuestro Instituto, entonces

Seminario, en el libro "Los Grandes vuelos de la Aviación Española", editado en 1983.

He reducido aquí la transcripción de mis experiencias en relación con estas hazañas a las dos primeras: los "raids" del "Plus Ultra" y de la "Patrulla Elcano", motores de todo lo se produjo a conti-

nuación. 1926, año inicial de nuestra expansión aeronáutica internacional, tiene, por sí sólo, entidad suficiente para llenar este espacio que hoy me brinda, con su generosidad de siempre, esta prestigiosa publicación de nuestro Instituto de Historia. Dejo para otra oportunidad las impresiones recogidas por mí en los lugares que vivieron las proezas siguientes, los recuerdos o rasgos persistentes, las evocaciones testimoniales o las resonancias -grandes y pequeñas pero imborrables- que nuestros aviadores nos legaron en aquellas hermosas historias vividas entre los años 1926 y 1936.

## EL VUELO DEL "PLUS ULTRA"

**M**i primer encuentro con la América visitada por nuestros aviadores tuvo como marco, igual que ellos, la ciudad brasileña de Recife, capital del estado de Pernambuco -así la llaman siempre Franco y Ruiz de Alda-, una bella localidad que conserva marcadas identidades coloniales, en muchos de sus rincones. En la Plaza de Río Branco, y después de ascender por unas escalerilla de piedra, que aun se conservan, fue recibida triunfalmente la tripulación del "Plus Ultra", con una cordial acogida de las autoridades, y, como es-



*Visita al general de la Aviación Uruguaya Tydeo Larre Borges, gran amigo de Ramón Franco, que guardaba un extraordinario recuerdo de nuestro aviador. Al viejo mito se le empañaban los ojos cuando mencionaba al héroe del "Plus Ultra".*



*El coronel Etcheverri, director del Museo Aeronáutico de Montevideo, y su colaborador, el teniente Pérez, me muestran la guerrera de Ramón Franco y las gorras de éste y de Rada, que, entregadas por los aviadores españoles a Uruguay, se conservan hoy en el histórico recinto.*

criben los aviadores, con "los besos de las señoritas de Pernambuco". Un ejemplar de la más famosa publicación periódica local, del 2 de febrero de 1926, que me facilitó el actual director de la misma, decía: "...Con el mayor aprecio, el "Diario de Pernambuco" se asocia a las grandes manifestaciones de júbilo y entusiasmo con que toda la ciudad saludó, en la más justa de las consagraciones, a la figura prestigiosa de D. Ramón Franco y a los otros "raidmen" del "Plus Ultra"...".

En su vuelo hacia el sur, pasó el hidro sobre la célebre ciudad de Bahía, donde sus habitantes disparaban cohetes para saludarlos. "Tuvimos que elevarnos más para que la pirotecnia no nos alcanzara -decía Ramón-; parecía que estábamos en África...". La llegada a Río constituyó un espectáculo inolvidable para los aviadores. Busqué el lugar por donde los del "Plus Ultra" alcanzaron la tierra, en una canoa, después del amerizaje. El punto en el que se hallaba la tribuna erigida para el recibimiento había sido invadido hoy por grandes construcciones. Ramón y Ruiz de Alda cuentan, con mucha gracia, su llegada a aquel lugar: "Frente a la escalera de desembarco -escriben- había una tribuna hacia la cual nos encaminó la masa que nos arrastraba. Llegamos a ella y, en un espacio reducido donde cabrían cincuenta personas, se apiñaban más de trescientas, que no caían fuera de la plataforma porque no había espacio vacío donde caer. Los cuatro escalones que tenía la tribuna, los bajamos y subimos varias veces sin poner los pies en ellos...". Me emocionó comprobar que a Ramón se le recordaba todavía en aquella ciudad. En una calle muy aristocrática, situada entre la Escuela de Guerra Naval y la bahía de Guanabara,

podía leerse aún un rótulo: "Rua Ramón Franco". Enorgullecía contemplar aquello a tantos años del vuelo y a tanta distancia de la Patria.

"As piranhas do asfalto" llamaba nuestro chófer, un castizo carioca, a las mulatas que deambulaban por el paseo de Copacabana en busca de "clientela". "Son descendientes de las, que acapararon a Rada, quitándolo de en medio durante unos días", me dicen unos aviadores militares brasileños muy versados en historia aeronáutica, que conocían todas las incidencias del

vuelo del "Plus Ultra". Fue tal el atractivo que aquellas chicas ejercieron sobre el mecánico, que una tarde desapareció, teniendo Franco que aplazar la continuación del vuelo, prevista para el día siguiente. El piloto se daba a todos los demonios considerando la gravedad del asunto. Al fin, y arrostrando las consecuencias de un pequeño escándalo, que resultó muy divertido para todo el mundo menos para él, Franco pidió ayuda a la policía, que logró encontrar al fogoso Rada, vaya Vd. a saber dónde. Para asegurar la partida el día 9, el comandante hizo encerrar al mecánico, con un hercúleo agente a la puerta, en una habitación del hotel "Palace". Me hablaban los militares brasileños de la seducción que, en todos los órdenes, ejercía Brasil sobre los aviadores extranjeros que lo visitaban. Y uno de ellos citó algo sorprendente, en relación con el vuelo de Italo Balbo. ¿Saben Vds. lo que pasó con aquellos once soberbios "Savoia-Marcchetti" S-55 que trajeron...? Y añadió, con gran regocijo: "Pues..., que nos los cambiaron por café." Es histórico.

La siguiente escala del "Plus Ultra", Montevideo, sólo duró una noche. Luego vendrían desde Buenos Aires para permanecer algún tiempo en la capital uruguaya. Ramón dejó encerrado a Pablo Rada en el camarote de un barco....Eso creía él. Pero, según me dijeron allí, unos jóvenes -chicos y chicas- se las arreglaron para "liberar" al mecánico y llevarse toda la noche de "farrá".

En Montevideo conocí al general de Aviación Tydeo Larre Borges, que ha-



*La gorra y la guerrera de Ramón, que fueron donadas por el aviador español a Ignacio Arcos, tesoro del Comité Nacional de Homenajes, acompañante de Franco durante toda su estancia en Uruguay. Larre Borges consiguió, años más tarde, la cesión de las prendas al Museo.*

bía sido muy amigo de Ramón Franco, y que lloraba recordándolo. "Era contagioso su gran entusiasmo por la aventura -me decía-; él infundió en mí un enorme ánimo para que realizase mi vuelo. Y así lo propuse a mis superiores que aceptaron, muy complacidos, la idea. Pensamos, en principio, en un "raid" alrededor del mundo, pero hubo que reducirlo a un proyecto de cruce del Atlántico. Ramón había ido a esperar a nuestro hidro "Uruguay" en Málaga, la segunda y última de las escalas españolas -Alicante fue, procedente de Marina di Pisa, donde habían adquirido el "Dornier", la primera- antes de enfrentarnos con el Atlántico. El vuelo se malogró al vernos obligados a realizar un amerizaje forzoso cerca de la desembocadura del río Chebeika, en Africa Occidental. Nos apresaron unos indígenas, llevándonos desierto adentro, hasta que nos liberaron gracias a las gestiones de los militares españoles de la guarnición de Cabo Jubu...". Larre recuerda también su segunda visita a España, en diciembre de 1929, cuando iba a emprender, acompañado del francés Leon Challe, su segundo -y felizmente logrado- cruce del Atlántico. "Ramón -decía- fue a visitarme a mi hotel, en Madrid. La policía andaba tras sus pasos. Sólo tuvimos tiempo para abrazarnos, y desearnos suerte. Me entregó su libro "Aguilas y garras", que era la causa de su persecución, y abandonó precipitadamente el hotel donde me hospedaba. No lo vería más...".

En la hermosa ciudad uruguaya tuve la suerte de recibir, de la generosidad del destacado periodista radiofónico Rubén Coppola, de CX 4 Radio Rural, prestigiosa emisora local, una copia del disco de Gardel que contenía el tango "El vuelo del águila", dedicado al "raid", que di a conocer en mi serie de TV y que el Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire hizo reproducir y difundir. Según me contó un simpático gallego, llamado Pepe Gómez y afincado en Montevideo, a quien conocí en mi visita a un centro oficial del que era funcionario, hubo también un importante homenaje musical tributado a nuestros aviadores en el "Club Uruguay", en el que un cantor uruguayo, Juan Pedro López -un fantástico improvisador, de los llamados allí payadores-, dedicó a Ramón Franco y a sus compañeros una de sus creaciones, que empezaba diciendo:

"Quiero elevar con fervor,  
con altura, con vehemencia,  
un himno a la inteligencia,  
a la audacia y al valor.  
Loar quiero a un aviador,  
a un gallego valeroso  
que en su vuelo portentoso  
sobre el "pájaro mecánico"  
venció el pavor transoceánico  
fantásticamente hermoso..."



*El Club de Montevideo, donde los aviadores españoles fueron objeto de un cariñoso homenaje en el que se incluyó la actuación del famoso payador Juan Pedro López, que les dedicaría una de sus más inspiradas improvisaciones.*

Al final de la trova, que tenía varias estrofas, Ramón Franco se levantó de la mesa y abrazó con emoción al payador. A su vuelta a España, el piloto encargó al "luthier" madrileño Santos Hernández una fantástica guitarra española que envió como recuerdo al cantor. Me decía mi informador gallego -también lo leí en uno de los trabajos del magnífico historiador aeronáutico uruguayo Juan Maruri-, que Franco acompañó su ofrenda musical con unas líneas que decían: "Al payador uruguayo Juan Pedro López, poeta cantor de los orientales. Te envío esta guitarra para que cantes con ella las glorias de la raza, al

trabajo, a la industria y a la libertad, pero deseo que se te rompa en las manos el día que cantes a la tiranía del poder. Comandante Franco". Ramón Franco acusaba ya el estado de ánimo gestado por la prohibición de continuar con el "Plus Ultra" el viaje hacia Chile, Perú y otros países hasta llegar a Cuba, que impuso el general Primo de Rivera. ¿No sería éste el comienzo de la rebeldía política del famoso piloto, tan acentuada en los últimos años de su vida?

Otra de mis sorpresas uruguayas tuvo como escenario el Museo Aeronáutico. En este recinto, que guardaba verdaderos tesoros de la historia Aviación, me mostraron la guerrera de Ramón, su gorra y la de Rada. Las prendas de Franco fueron donadas por éste a Ignacio Arcos, tesoro del Comité Nacional de Homenajes, en prueba de gratitud por haber sido su acompañante -mañana, tarde y noche- durante toda su estancia en la capital uruguaya. Arcos cedió más tarde estas prendas al Museo Histórico Nacional cuyo pase al Aeronáutico logró, años después, Larre Borges, como ocurriría también con la gorra de Rada, regalada por el mecánico al personal gráfico del diario de Montevideo "El Imparcial". Siguiendo el rastro de nuestros aviadores, visité el Parque Hotel, alojamiento de Franco y sus hombres durante su estancia en Uruguay. La dirección del recinto me mostró las habitaciones que habían ocupado los tripulantes del "Plus Ultra" y los salones donde recibieron a las numerosas personalidades y comisiones que los visitaron. También conocí allí la habitación en la que murió el gran poeta mejicano Amado Nervo, uno de los poetas favoritos de mi juventud, autor de aquellos hermosos versos:

"¡Cuánto, cuánto la quise!  
Por diez años fue mía  
Pero flores tan bellas  
Nunca pueden durar.  
Era llena de Gracia  
como el Avemaría.  
Y, a la fuente de Gracia  
de donde procedía  
se volvió como gota  
que regresa a la mar..."

El recibimiento que Buenos Aires tributó a los aviadores españoles el día 10 de febrero fue espectacular. "Reduciendo un poco los motores -escriben



*El Palacio Salvo, de Montevideo, en el que fue colgada una bandera española de veinte metros de longitud, en honor a los héroes del "Plus Ultra".*

Franco y Alda- oímos la inmensa algarabía, el sonido de las sirenas, bocinas y campanas atronando el espacio de tal forma, que difícilmente recordará Buenos Aires un momento parecido...". Gracias a los archiveros del diario "La Nación" encontré, en el número correspondiente al 11, un vibrante editorial titulado "Heraldos de España" que, entre otras cosas, proclamaba: "...Han venido para decirnos con su actitud maravillosamente sencilla lo que es el alma profunda y fértil de España. Esa España de la poesía en acción, de la fantasía gigantesca en los propósitos, del don de lo desmesurado, del amor a la inabarcable, de la mirada en lo imposible, para domar así lo inabarcable, lo imposible; esa España que midió la tierra es la que hemos recibido ayer con el corazón estremecido, en los que llegaron del otro lado del Atlántico alucinado de visiones..."

Como hice en Uruguay con el Parque Hotel, visité en la Capital Federal de Argentina la Mansión Noël, alojamiento de los aviadores durante su estancia bonaerense. Se trata de un edificio típico de la Lima virreinal, entonces propiedad de Don Carlos Noël, alcalde de la Ciudad del Plata, y hoy Museo de Arte Hispa-



*Vista parcial de la Avenida Costanera, en Buenos Aires, lugar de amerizaje del hidro español entre las fervientes aclamaciones de millares de habitantes de la Capital Federal.*

noamericano. Aquí recibirían los aviadores a muchas comisiones que los visitaron en nombre de las trescientas asociaciones de españoles residentes en Argentina.

En uno de aquellos días conocí el Centro Gallego de Buenos Aires, del que mucho me habían hablado. Fui presentado allí a un paisano mío, un malagueño, que me rogó omitiera su nombre. Debía tener unos ochenta y cuatro u ochenta y cinco años. Llegó a Argentina al proclamarse la Dictadura de Primo de Rivera, quizá como prófugo. Dijo que había venido huyendo de la guerra de Marruecos, donde habían muerto ya

dos de sus hermanos. La verdad es que me mintió, pues la Ley de Reclutamiento vigente entonces liberaba del servicio militar a quienes tenían un hermano muerto en aquella campaña. Debí escapar de aquí por miedo a tener que tomar parte en aquella guerra tan cruel. Este hombre era un archivo viviente y me contó muchas cosas sobre la estancia en Buenos Aires de los hombres del "Plus Ultra". Entre ellas el encuentro de Ramón Franco con el padre del piloto argentino Fausto Arturo Iglesias, alistado en la Aviación Española y abatido en los cielos africanos, en Issem

Lassam, por la certera puntería de los rifeños, el 13 de agosto de 1925. Decía mi paisano que el encuentro entre Ramón -que conoció mucho a Fausto Arturo Iglesias en Getafe, en 1922- y el padre del héroe en uno de los banquetes de homenaje a los aviadores españoles, fue conmovedor; que se abrazaron estrechamente y que ambos derramaron lágrimas de emoción. El Sr. Iglesias volvió a llorar cuando vio en el pecho de Ramón la Medalla Militar Individual, con la que había sido distinguido su hijo a título póstumo. Al "prófugo" -o desertor, que no quise saberlo- le brillaron también los ojos al relatarme el encuentro.



*La Mansión Noël, precioso palacio de arquitectura inspirada en la Lima Virreynal, alojamiento bonaerense de nuestros compatriotas. A la dcha. el antiguo edificio del diario "La Nación", en el que los aviadores españoles fueron objeto de un homenaje, así como de generosas y constantes atenciones en las páginas de la prestigiosa publicación. En la actualidad el famoso periódico cuenta con un moderno y amplio edificio en cuyos archivos pude encontrar interesante documentación sobre la estancia de los aviadores en Argentina.*

En el Museo del Carruaje, de Luján, pude admirar el hidroavión "Plus Ultra", que allí se conserva después de danzar unos años de alojamiento en alojamiento. Yo conocía una serie de historias sobre la asendereada ubicación de la aeronave, que me contaron en Buenos Aires y Montevideo, que sintetizo aquí. Parece que, tras la absurda donación española -siempre me pareció un despropósito de Don Miguel-, el hidro fue dedicado a un servicio de estafeta que mantenía la Aviación Naval Argentina con la Antártida. Un día -se dice-, un piloto inexperto realizó con él un amerizaje tan violento que dejó la aeronave prácticamente inútil. Enviado a la isla de Maciel, quedó el glorioso aparato a merced del sol y la lluvia que acabaron por destruirlo. Un periodista de relieve, Luis P. Ardizzi, descubrió el hecho y lo hizo público. Los altos mandos de la Armada, viendo lo que se les podía venir encima con la escasa atención prestada a aquella pieza histórica, dispusieron, al parecer, que se le quitasen los motores y se instalaran en uno de los "Dornier" de la Aviación Naval, que contaba con varios de ellos. Así sería trasladado a



*El autor de este trabajo, ante el monumento al "Plus Ultra", levantado en la Avenida Costanera, de Buenos Aires.*

Puerto Belgrano, donde había de permanecer ocho años, a cubierto, pero sin que se le prestase ninguna atención especial. Al cabo de un decenio de su donación a Argentina, en diciembre de 1936, Enrique N. Uraondo, director del Museo de Luján, lo reclamó para su depósito cultural, pero aún había de permanecer el glorioso hidro varios años fuera de su cobijio definitivo. El "Plus Ultra" fue colocado después en un cobertizo de 20 x 25 metros, pero, un año más tarde, al derribar el recinto para construir una carretera, el hidro sería llevado a un corralón municipal, para quedar allí tapado con una lona, sin alas, flotadores ni hélices. En 1940 fue instalado finalmente en Luján, donde se conserva. Como todos saben, el año 1968 Argentina envió el "Plus Ultra" a Madrid para que figurase en la Feria Internacional del Campo, donde fue admirado por miles de madrileños. Dicen que el Jefe del Estado, Francisco Franco, al contemplar la aeronave el día de la inauguración del recinto, dejó ver en sus ojos la intensa emoción que le producía aquel testimonio de la gloria de su hermano menor.



El "Plus Ultra" en su alojamiento definitivo de Luján.

Cuando contemplé el "Plus Ultra" en Luján me vinieron a la mente las historias de la sustitución del hidro tras el accidente del piloto bisoño. ¿Será el verdadero? Y así, sin más, se lo dije al conservador del museo, Jorge Cesar A. Luccioni, una persona encantadora, que me contestó con un rasgo de buen humor: "Si no lo cambiaron Vds. cuando lo mandamos en 1968..."

## EL "RAID" MADRID-MANILA

**P**ara evocar este famoso vuelo de la Aviación Española viajé a algunos de los más importantes puntos alcanzados por los aviadores: Argel, Túnez, El Cairo, Karachi y Bangkok. En Argel recorrí como ellos -y no sin cierta zozobra, lo confieso- la famosa "cashbah". "No se les ocurra a Vds. enfocar de cerca a ninguna mujer -nos advirtió el chofer- sobre todo si viene acompañada de algún hombre...". A uno de mis operadores, Joaquín Hualde, que era muy despistado, se le ocurrió encuadrar a dos damas que se dirigían lentamente hacia donde nos encontrábamos. Al darme cuenta, ordené, con voz potente, a los dos cámaras que apuntasen al cielo. Fue nuestra salvación porque detrás venían los maridos, dos argelinos enormes y muy elegantes, que, al pasar, nos saludaron con una leve inclinación de cabeza y una ligerísima sonrisa, signo de haber comprendido bien mi orden de guardar el debido respeto a las mujeres que los precedían. Respiré tranquilo.

En Túnez busqué, como Esteve, que realizó allí un aterrizaje de emergencia, el consulado español. Había estado, en tiempos del vuelo, en la Plaza de España, lugar muy transitado cuyo rótulo se hallaba ahora borrado con un bróchazo

de pintura negra. La representación consular española no figuraba ya en aquel lugar. Me contaron que, durante nuestra Guerra Civil, el vicecónsul honorario, un sefardí bastante avispado, vendió el inmueble -que era magnífico, por cierto- al gobierno tunecino con el pretexto de que España no le enviaba su sueldo y le debía ya varios años de nómina. Carecía de poderes para efectuar tal enajenación inmobiliaria, pero como era el único representante legal de España y debía ofrecer muy barato el edificio, su propuesta de venta fue aceptada con entusiasmo. Nadie objetó nada a la operación desde Madrid -¡para reclamaciones de este tipo estaban

las cosas en aquellos días!-, y el negocio se cerró sin problemas. Posteriormente quiso nuestra diplomacia recuperar el edificio, pero todos sus esfuerzos fueron inútiles. Túnez argüía que la venta fue realizada por el representante legal de España, y no quiso saber nada más del asunto. También me dirigí a visitar el palacio del Bey, varias veces citado por Esteve en su libro, pero el regío alcázar, depuesta la Monarquía en 1956, era ahora Museo Nacional. Se guardaban allí tesoros arqueológicos de gran valía -Cartago, Roma, arte musulmán...- que el nuevo régimen cuidaba -no era para menos- con enorme celo. Ese régimen, la República encabezada por Habib Burguiba, había confiscado a la familia real todos sus bienes, incluido el palacio, pero había permitido a sus miembros permanecer en el país. Me dijeron -yo no me lo creí del todo- que los hijos del último monarca, Sidi Muhammad Al Amin, son hoy...taxistas.

En El Cairo recorrí los lugares señalados por Gallarza y Loriga en su libro como el Parque Ezbequiye, la Plaza de la Opera y la de Ataba El Kadra, las calles con los bazares y los antros con tremendos olores a fritura. Estuve también ante las pirámides y la esfinge, como los aviadores, buscando los encuadres de las fotos que nos han llegado de su estancia en la capital egipcia. También visité el Hotel Mena House, donde nuestros pilotos habían pasado una alegre velada junto a unos pelotaris vascos, algunos miembros de la colonia española y un tenor, también compatriota, que actuaba en la ópera. Esta iniciativa de nuestros aviadores le cayó muy mal, al parecer, al embajador español, Sr. Vallín, que les censuró su iniciativa de



En este pequeña campo de fútbol de Karachi se hallaba en 1926 el aeródromo de Brisroad, de la RAF, lugar donde aterrizaron los aviadores españoles Gallarza y Loriga, con sus mecánicos Arozamena y Pérez en su vuelo hacia Manila. El autor, junto a Mr.Kandawalla, cónsul honorario de España, que presenció, siendo niño, la llegada de nuestros compatriotas a aquellas instalaciones.



*El Sind-Club, de Karachi, donde se reúnan los oficiales de la guarnición inglesa. Allí fueron invitados a comer nuestros aviadores por sus colegas británicos.*

andar divirtiéndose con gente del espectáculo en uno de los hoteles más elegantes de la ciudad. "Dejarán Vds en mal lugar a España", les recriminó el diplomático, que era un personaje muy poco grato, en la estimación del capitán Esteve, que lo pone como "chupa de dómene" en sus memorias del "raid". En una entrevista concedida a Jesús Salas

para encabezar el libro de "Los Grandes Vuelos", Gallarza, preguntado sobre la personalidad de aquel Sr. Vallín, dijo que era "...un personaje algo extraño", lo que, en el famoso aviador, tan discreto y moderado siempre en sus juicios, suponía una estimación bastante negativa del representante de nuestro país.

En Karachi (Pakistán) conocí al cónsul honorario de España, Mr. Kandawalla, que me llevó al emplazamiento del antiguo aeródromo de la RAF, Brisroad, donde él estuvo con su padre el 14 de abril de 1926, cuando aterrizaron allí Gallarza y Loriga. El lugar se ha convertido en un pequeño campo de fútbol, casi invadido por modernas edificaciónes.



*El Obispo de Tuguegarao, Monseñor Diosdado Talamayán, que ayudó eficazmente al autor a localizar, en Aparri -lugar del aterrizaje en Filipinas de nuestros aviadores-, a las personas que presenciaron su histórica llegada al archipiélago. Junto a él, Consuelo Alvarado, distinguida dama de aquella localidad, que fue, en 1926, una de las niñas comisionadas para entregar flores a nuestros pilotos al momento de su llegada.*



*Don Antonio Mato, en su época de oficial de máquinas de la marina mercante de Filipinas.*



nes. Pakistán es independiente de la India desde 1947, al separarse de ésta los territorios con mayoría musulmana. El nuevo estado formó su nombre con las iniciales de Penjab, Afganistán, Kashmir, Indo y Sind, con la terminación indostánica Tan. Kandawalla, que era un gran señor, propietario de fábricas y comercios, me invitó a comer en el Sind Club, antiguo lugar de reunión de los oficiales ingleses, hoy casino privado, donde estos habían llevado a cenar a nuestros aviadores. Lo hicimos, según él, en la misma mesa en que se sentaron nuestros pilotos. Era un típico edificio indo-británico, ricamente amueblado, como un club inglés, donde tomaban "whisky" socios extranjeros que debían ser diplomáticos o empleados de empresas occidentales allí afincadas. En nuestro intento de rodar el Lee Market, un mercado con numerosos puestos entre los cuales se veían muchas vacas -allí animales sagrados- campando por sus respetos sin que nadie las molestara. Al instalar las cámaras, docenas de hombres y niños se arremolinaron en torno a ellas sin que los operadores consiguieran quitárselos de encima. Avisado un guardia de la circulación, la emprendió a palos con los curiosos despejando en un santiamén el panorama. Las vacas seguían paseándose perezosamente entre nosotros sin que nadie perturbara su deambular.

(No resisto a la tentación de contar a mis lectores una anécdota muy divertida, relacionada con las pacientes y consentidas vacas de Pakistán. En una ocasión en la que los famosos bóvidos no nos dejaban rodar el tráfico de una calle muy interesante, vimos como uno



*Don Antonio Mato y Don Gaudencio Sinon, dos nonagenarios que recordaban con todo detalle el aterrizaje de Gallarza y Loriga en Aparri. El primero era hijo de una bellísima china y de un español, gallego, que llegó a Aparri a fines del XIX, como representante de una empresa de productos de su región; se enamoró, se casó, y allí vivió el resto de su vida. Don Gaudencio era un auténtico chino, hijo de emigrantes del continente, como casi todos los habitantes de Aparri.*

de nuestros chóferes, Nazam, tomaba una vara y empezaba a espantar vacas con la mayor energía. Nos quedamos atónitos ante aquel quebrantamiento de la norma religiosa por parte de nuestro conductor. Más tarde tuve la oportunidad de averiguar el porqué de la incon-

cebible actitud del buen Nazam. Visitábamos la antigua iglesia-convento de los jesuitas, donde nuestros aviadores habían sido obsequiados durante su estancia en Karachi por los hijos de San Ignacio, que eran todos españoles, con una espléndida comida y una sesión discográfica con registros a cargo del inolvidable tenor Miguel Fleeta. Al entrar en la iglesia, el chófer lo hizo con nosotros y vi, no sin sorpresa, que se arrodillaba y santiguaba con toda devoción. Y es que Nazam era uno de los casi medio millón de católicos que viven en aquel país tan marcadamente musulmán. Comprendí enseguida porqué no tuvo inconveniente en atizarle contundentes palos a las vacas que nos estorbaban.)

Sobre la capital de Thailandia -el antiguo reino de Siam-, opinaban nuestros aviadores en su diario: "Ninguna población de Asia cautivó tanto nuestra admiración como la de Bangkok...". Bangkok es una ciudad de una belleza impactante. El asombro de los aviadores ante la pagoda de Wat Cheng o Templo de la Aurora no encuentra comparación posible en toda su descripción del largo viaje. El palacio real tiene una torre cubierta de hojas de oro, y la pagoda de Wat Cheng, otro de los objetos de admiración de los españoles, ostenta un policromado que tiene que ser objeto de un cuidado excepcional, pues data, al parecer, del siglo XVIII. Gallarza me había ponderado mucho el trabajo que llevaban a cabo los elefantes, y quise verlo. En verdad que era algo singular. Constantemente pinchados en la cabeza por los "mahouts", los paquidermos levantaban unos tremendos troncos de



La bahía de Manila, en un lugar próximo al de la batalla donde fue derrotada la escuadra de Montojo



"Al Rey Carlos IV, en gratitud al don benéfico de la vacuna. Los habitantes de Filipinas", reza en este monumento dedicado al Soberano español, que hoy se erige en la plaza de la catedral manilense.



*El barrio de Intramuros, bellissimo testimonio de la arquitectura hispano-filipina, sería destruido por japoneses y norteamericanos durante la Segunda Guerra Mundial. Ahora es un inmenso solar, con praderas y jardines.*

árbol mojados, lo que aumentaba su peso, gracias a un manejo muy esforzado de la trompa y los colmillos. Quise buscar algo -y encontré un monumento dedicado a él- sobre el mítico rey Chulalongkorn I, un monarca de Siam que estuvo en Madrid en 1897, y visitó a la Reina Cristina y sus tres hijos en el Palacio de la Plaza de Oriente. Chulalongkorn (el gran chulapón-pón, como lo llamaban los madrileños) había causado la admiración de todos por tener mil esposas y ciento setenta hijos. Ello dio ocasión a que se multiplicaran los chascarrillos, cuentos y hasta canciones, como una, bastante procaz, que se canta-

ba en algún cabaret o tablado, que aludía a la dilatada descendencia del exótico monarca:

“El rico rey de Siam,  
viste levita y chaqueta,  
pero nunca encuentra tiempo  
de abrocharse la bragueta”

Filipinas me causó una extraordinaria impresión. Aún más había de producirse la a nuestros aviadores, que hallaron a “la perla del mar de oriente” en todo su esplendor, con sus testimonios de la bellísima arquitectura hispano-indígena- que la guerra -tanto por culpa de los japoneses

como de los norteamericanos- había hecho desaparecer casi por completo. Ras- tros del paso de Gallarza y Loriga, al menos físicos, se habían perdido. No existía su alojamiento, en el elegante barrio de Mabini, y el famoso Intramuros, erigido por España a lo largo de siglos, no era ahora más que un solar. Gallarza me había dicho que, cuando regresó en 1951 para la conmemoración del XXV aniversario del vuelo, no reconoció la ciudad.

Los aviadores españoles alcanzaron Aparri, al norte de la isla de Luzón, el día 11 de mayo de 1926. Cuando yo llegué a aquella localidad bañada por el río Cagayán, que, por no haber sufrido los efectos de la guerra, conservaba su extraordinario sabor hispano-filipino, tuve la suerte de encontrar todavía a varias personas que habían presenciado el aterrizaje de los aviadores españoles. Entre ellos figuraban Don Antonio Mato y Don Gaudencio Sinon, dos nonagenarios que hablaban estupendamente español, y recordaban con mucho cariño a Gallarza y Loriga. Eran descendientes de la emigración continental, china, como casi todos los habitantes de aquellas tierras. Mato era hijo de español. Su padre, un representante gallego, de la localidad coruñesa de Santa María de la Piedra -¡que historia!-, llegó a Aparri en la década de los ochenta del XIX con dos maletas llenas de artículos. Se enamoró de una bellísima filipina de origen chino. Y allí se quedó. Se casaron y tuvieron varios hijos, entre ellos Don Antonio Mato y Doneza - así se hacía llamar siempre-, que fue oficial de la marina mercante filipina, y Juan, un ilustre abogado. También conocí a unas señoras octogenarias que, al



*Otro recuerdo a un Monarca español es el dedicado a Isabel II, con motivo de la ayuda prestada por España al archipiélago tras los terremotos de 1863. Fue hallado, después de la Guerra Mundial, por unos españoles allí residentes, en el destruido barrio de Mabini, entre cascotes, y reinstalado -sin contar con nadie, por cierto- a la puerta de la Universidad de San Juan de Letrán, en los restos del barrio de Intramuros.*



Blanquita Danon, una dama filipina casi nonagenaria, que condujo en el coche de sus padres a Gallarza, desde el campo de aviación de Manila hasta la Catedral de la ciudad, donde los pilotos españoles asistieron a una misa de acción de gracias por la feliz culminación del viaje.

Filipinas  
Mayo 17, 1984  
Saludo a Sr. Gallarza:

Consuelo Alvarado

Saludos a Sr. Gallarza!

Ma. Mercedes Ponce Enrile

Saludo de dos de "las niñas de Aparri" para el general Gallarza, al que recordaban con mucho afecto. Son Consuelo Alvarado y Mercedes Ponce Enrile.

oírme hablar de los aviadores, empezaron a gritar: "¡Ah, Gallarza, Loriga..! ¡Qué guapos los dos!" Y empezaron a contarme cosas de los aviadores, sin encontrar puntos en su narración, sobre todo una de ellas, Consuelo Alvarado, que hablaba como una cotorra. Eran, casi a sesenta de años de distancia..., ¡las niñas que entregaron ramos de flores a los aviadores al momento de su aterrizaje!. Resultaba emocionante escuchar con cuanto cariño y admiración recordaban a nuestros compatriotas. En Manila, en su casa de un elegante barrio, conocí a otra señora, Blanquita Danon, que fue, con Marina Raquiza, la conductora de los automóviles familiares, que llevaron a los aviado-



El autor de este trabajo, a su regreso de Filipinas, entrega al general Gallarza el mensaje de Consuelo y Mercedes, que el heroico aviador recibe con auténtica emoción.



Blanquita (A), acompañada de Marina Raquiza, que llevó a Loriga en su automóvil en un triunfal recorrido por las calles de la ciudad, desde el aeródromo de Camp-Nichols hasta la Catedral. Ambas se cubren con gorrillos legionarios.

res en triunfo desde Camp Nichols, el aeródromo norteamericano de la capital, hasta la catedral. "Jamás se vio en Manila -me dijo la anciana- una manifestación de afecto semejante...". Blanquita contó que en el Casino Español -otro edificio desaparecido bajo la metralla- se había celebrado una gran fiesta a la que asistieron más de tres mil personas. "Loriga vino a buscarme para bailar conmigo" -decía con deje nostálgico la dama.

Mudos testigos de la presencia secular de España en aquellos territorios eran los monumentos a Carlos IV y a Isabel II que se levantaban ante la catedral y la Universidad de San Juan de Letrán. En el primero de ellos, rezaba una lápida: "Al Rey Don Carlos IV, en gratitud al beneficio de la vacuna. Los habitantes de Filipinas". La trajeron desde Méjico por deseo expreso del monarca. En la segunda podía leerse que el monumento había sido erigido en gratitud de los isleños a la ayuda prestada por la Reina con motivo de los terremotos de 1863.

Gallarza recordaba muy bien estos entrañables testimonios de la presencia es-

pañola en la capital de la isla cuando hablé con él, a mi vuelta. Su "Breguet", el único que alcanzó el objetivo que los tres aviadores se habían propuesto alcanzar, había hecho realidad los versos de aquel poeta filipino que, años antes, vaticinara su triunfo:

"En el curso del tiempo desenvuelto,  
tu, España, volverás ¡que amor no ha  
vuelto!

Preso en la red del propio bien perdido,  
serás un ave enferma de añoranza  
que va a volar cuando la tarde avanza,  
en dirección al solitario nido..."

Estos son algunos recuerdos de mi paso por Iberoamérica y Filipinas tras las huellas de unos aviadores que supieron llevar el nombre de la Patria a aquellos lejanos lugares nunca olvidados por los españoles. En estas tierras pude constatar, con la vista y el corazón, que, a más de medio siglo de distancia, aún palpaba la presencia de unos hombres que configuraron el comienzo de la historia internacional de nuestra Aviación.