

Los vuelos de devolución de visita (1934-1936)

Entre 1926 y 1933 toda una serie de aviadores españoles llevaron a cabo toda una serie de, para su época, proezas que hoy consideramos bajo el epígrafe general de "Los grandes vuelos".

Entre otros, a los efectos del tema que hoy nos ocupa, tendríamos que mencionar los vuelos a Filipinas de la "Patrulla Elcano", en 1926, con los Breguet XIX de Martínez Esteve, Loriga y González Gallarza despegando de Cuatro Vientos para dirigirse hacia Manila, a donde solamente llegó el "Legazpi" tripulado por Loriga y González Gallarza. Vuelo que sería repetido, en solitario, por Fernando Rein Loring en 1932, con una avioneta Loring E-II y de nuevo al año siguiente, 1933, con una Comper Swift. También tendríamos que mencionar el vuelo del Jiménez e Iglesias, en 1929, a bordo del "Jesús del Gran Poder", entre Sevilla y La Habana, pero pasando previamente por Bahía (Brasil), Río de Janeiro (Brasil), Montevideo (Uruguay), Buenos Aires (Argentina), Santiago (Chile), Arica (Chile), Lima (Perú), Paria (Ecuador), Colón (Panamá), Managua (Nicaragua) y Guatemala (Guatemala). Vuelo que sería seguido, en 1933, por la magnífica travesía desde Sevilla a Camagüey y La Habana del "Cuatro Vientos" de Barberán y Collar, con su trágica frustrada extensión hasta la Ciudad de México, y en 1935 por el vuelo del "Santander" de Juan Ignacio Pombo entre su Santander natal y la Ciudad de México.

La repercusión de estos grandes vuelos en los países antaño vinculados a España fue siempre extraordinaria, dando lugar, en México, Cuba y Filipinas, a la puesta en marcha de una serie de proyectos de vuelos que cabría denominar como "Vuelos de devolución de visita".

Vamos a referirnos a los tres vuelos que, con ese ánimo, se llevaron a cabo antes de que la trágica fecha del 18 de Julio de 1936 y, después, la II Guerra Mundial, impidiesen cualquier nueva muestra de "vuelos de buena voluntad".

Hablaremos, pues, del frustrado proyecto del mexicano Francisco Sarabia, en 1934.

Del vuelo del cubano Antonio Menéndez en 1936

Y del vuelo de los filipinos Arnáiz y Calvo, también en 1936.

El proyecto de Francisco Sarabia

Cronológicamente, el primero de estos proyectos fue el puesto en marcha por el aviador mexicano Francisco Sarabia Tinoco, en julio de 1933 y apenas un mes después de la trágica desaparición del "Cuatro Vientos" de Mariano Barberán y Joaquín Collar.

"Pancho" Sarabia, como era conocido, había nacido en la ciudad de Lerdo, Durango, el 3 de julio de 1900, en el seno de una familia de poderosos hacendados y siendo el 5º de ocho hermanos.

Cuando, en 1910 estalla la Revolución Mexicana uno de los entretenimientos infantiles de "Pancho" es presenciar el bombardeo de Torreón por los cañones de Felipe Ángeles.

Huérfano de padre poco después de iniciarse la Revolución, será su tío materno, Miguel Tinoco, quien se encargará de la educación de los niños Sarabia.

Tras realizar sus estudios primarios y medios en su ciudad natal, su tío le envía a los Estados Unidos para estudiar agricultura en la "New Mexico State College", siendo enviado, tras su graduación, a la ciudad texana de El Paso para estudiar allí economía y contabilidad, regresando después a Torreón donde comienza a trabajar en un banco. No obstante, su creciente afición a la tecnología le llevará a dejar su trabajo y, en 1918, trasladarse de nuevo a los Estados Unidos para ingresar en la "Sweeney Automobile School" de Kansas City donde se gradúa como ingeniero mecánico de automoción, regresando entonces a México y montando, en 1920, un taller mecánico en Torreón, siendo Pancho Villa uno de sus primeros clientes.

Además del taller mecánico, explotará gasolineras y será concesionario de la Willys Overland y de las motocicletas Harley Davidson e Indian.

Con sus hermanos será el organizador de las primeras carreras de motocicletas y automóviles celebradas en la zona metropolitana de La Laguna, un área urbanizada del Noroeste de México que reúne a las ciudades de Torreón, Lerdo de Tejada, Matamoros y Gómez Palacio.

En 1926 contrae matrimonio con Agripina Díaz, conocida como Blondina, con la que tendrá cuatro hijos.

Un domingo de 1927 realiza, como pasajero, su primer vuelo a bordo de un Curtiss JN-4 "Jenny". Esta experiencia, junto con la importancia que en todo México se da al vuelo que, en 1928, lleva a cabo Emilio Carranza entre la Ciudad de México y Nueva York, le llevará a apasionarse por la aviación.

Los negocios de los Sarabia entran en bancarrota en 1928 debido a la escasa demanda en una comarca en la que no abundaban los automóviles. Ello llevará a la familia Sarabia-Díaz a trasladarse a los Estados Unidos, estableciéndose en Chicago, donde Francisco Sarabia ejercerá como mecánico, trabajando primero en una lavandería y después en un taller de reparación de automóviles.

Poco después, sin embargo, su esposa Agripina obtendrá de su familia los fondos suficientes para financiar la formación como pilotos de aeroplano de Francisco y de su hermano Alfonso en la "Chicago Aeronautical School", Licencia que obtienen pocos meses después, habiendo demostrado ser unos piloto realmente excepcionales, al extremo de ser contratados como instructores de vuelo y mecánicos en la misma escuela en la que acababan de formarse como pilotos.

En 1929 los hermanos Sarabia conocen al matrimonio formado por Henry y Rita Wichard, que tenían uno de los Circos Aéreos que, en aquella época, recorrían las ferias rurales del Medio Oeste de los Estados Unidos y que William Faulkner reflejaría en su extraordinaria novela Pylon. Henry era piloto acrobático y Lita completaba las exhibiciones lanzándose, ligera de ropa, en paracaídas. Incorporados al Circo de los Wichard, los hermanos Sarabia, con un biplano Waco 10, actuarán como pilotos acrobáticos en distintos lugares de los Estados Unidos y del Norte de México, por los Estados de Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas, Durango y Chihuahua. Parece ser que uno de los ejercicios que solía practicar Francisco Sarabia era el de pasar en vuelo por debajo de los puentes.

En 1930, Francisco Sanabria colaboró con el Ing. Fernando González Fariño, que construyó y probó con éxito un avión en Torreón, al que llamaron afectuosamente "El Moyote". En ese año de 1930, Sarabia se fue a Monterrey donde creó una escuela de pilotos, siendo también fue contratado entonces por la empresa constructora "Anáhuac", trasladando a los ingenieros y topógrafos que trazaban la carretera Monterrey-Salttillo-Torreón, realizando valiosas observaciones aéreas. El éxito de los Sanabria molestó a otras escuelas de pilotos y a otros instructores que, con la complicidad de las autoridades locales, presionaban constantemente a los Sarabia. Por otra parte, un

desgraciado accidente que les hizo perder su avión los puso al borde de la bancarrota, por lo que tomaron la decisión de abandonar Monterrey y establecerse en Michoacán, donde Francisco conoce y se ganará la amistad del General Lázaro Cárdenas, uno de los héroes de la Revolución Mexicana que entonces era gobernador del Estado de Michoacán y que llegaría a ser Presidente de México. Esta amistad resultará crucial para Francisco Sarabia, que comenzará a contar desde entonces con la protección del poder político.

Los años finales de la década de los '20 y los comienzos de la década de los '30 constituyeron la época dorada de la aviación y México no estuvo ausente de ello. Serían aquellos años los que verían las hazañas de muchos de los héroes históricos de la aviación mexicana, como Pablo L. Sidar, Roberto Fierro, Emilio Carranza y otros muchos. Sus hazañas incluyeron vuelos alrededor de su país y otros de buena voluntad a otros países Centro y Sudamericanos. Estos vuelos sirvieron para la difusión del transporte aéreo, el fortalecimiento de las relaciones diplomáticas, y desde luego, tratar de imponer récords de aviación. Todos estos célebres pilotos tenían algo en común, se trataba de pilotos militares, cuyos logros habían sido posibles gracias a la infraestructura del Arma Aérea del Ejército Mexicano (el término Fuerza Aérea Mexicana no se aplicaría oficialmente hasta 1944). No había un solo piloto civil que destacara por México, y es probable, que la sed de aventura que tanto caracterizó a "Pancho" Sarabia tuviera sus orígenes en estos años.

En Michoacán, los hermanos Sanabria crearon una empresa bajo el nombre de "Hermanos Sanabria" dedicada al transporte aéreo, tanto en Michoacán como en Tabasco y en la Península de Yucatán, tanto de personas como de los productos entonces más importantes, el café y el chicle (entiéndase la resina y no la goma de mascar), además de tabaco, y cargas diversas desde la selva, un negocio rentable en aquellos años, para ello, en 1931 tuvieron que establecerse en Villahermosa, Tabasco, llegando a establecer una importante red de rutas aéreas.

En uno de sus vuelos, Sarabia aterrizó en Pichucalco, un pequeño pueblo de Chiapas enclavado en medio de la selva para embarcar un cargamento de cerdos y llevarlo a Villahermosa. En esa circunstancia contactó con él un individuo llamado Manuel Paz Contreras y le pidió que lo llevara a Tuxtla Gutiérrez, la capital del Estado de Chiapas, donde tenía que resolver un asunto urgente. Sarabia le respondió que jamás había aterrizado en Tuxtla Gutiérrez y que desconocía la

comarca, pero, ante la insistencia de Paz Contreras, accedió a intentar aquel vuelo.

Aunque con algunas dificultades, Sarabia logró aterrizar en Tuxtla Gutiérrez para asombro de los locales. El acontecimiento causó tal revuelo entre los ciudadanos, que hasta el propio gobernador del Estado, Raimundo Enríquez, oyó hablar de "aquel fuereño que vuela".

Chiapas, como hoy en día, era un Estado con grandes accidentes geográficos cubiertos por la selva que limitaba la construcción de comunicaciones terrestres seguras. El transporte aéreo podría, sin duda, resolver en buena parte los problemas de comunicación, de modo que el gobernador Raimundo Enríquez se puso en contacto con "Pancho" Sarabia a fin de crear una compañía estatal de transporte aéreo. Así, a partir de la empresa "Hermanos Sarabia", se constituiría la compañía "Transportes Aéreos de Chiapas, S.A." (TACSA), que operó inicialmente una ruta entre la costa del Soconusco y la zona de los "Altos" (Tuxtla - San Cristobal), y ampliándose al año siguiente hacia Tabasco y Yucatán. Esta empresa transportaba productos agrícolas de alta densidad económica, como café del Soconusco o chicle de Tabasco, cuyo comercio se encontraba seriamente limitado por la inaccesibilidad de la región. Sarabia, por ser un piloto muy destacado y uno de los pocos empresarios mexicanos de la época, logró el apoyo del entonces Presidente de la República, Lázaro Cárdenas, para expandir sus rutas y alcanzar un rápido éxito con su empresa de transporte. Francisco Sarabia dirigía la empresa junto a su esposa Agripina. Sus hermanos José y Alfonso Sarabia fueron sus primeros pilotos. No he podido encontrar información sobre las aeronaves que empleó Transportes Aéreos de Chiapas, salvo el caso de un raro avión EMSCO B-3, de cuya operatividad en Chiapas tengo serias dudas. Sarabia tuvo también que crear una escuela de pilotos, debido a la escasez de pilotos, y al hecho de que en aquellos años eran las propias aerolíneas las propietarias de las escuelas que formaban a sus profesionales aéreos.

La compañía era concesionaria de la ruta Tapachula-Tuxtla Gutiérrez-Oaxaca-Ciudad de México, pero, además, estuvo operando cuatro rutas en el Estado de Chiapas: la Ruta A: Tuxtla-San Cristóbal y Tuxtla-Arriaga, con escalas en Villaflores, Cintalapa y Tonalá. La Ruta B era Tuxtla-Comitán-Tapachula, con escalas en Ocosingo, Motozintla y Venustiano Carranza. La Ruta C iba de Tuxtla a Pichucalco con escala en Copainalá, mientras que la Ruta D recorría Tuxtla-Salto de Agua-Yajalón-Simojovel, haciendo escalas en Sabanilla, Bochil y Palenque. Todas las escalas podían variar según la demanda.

Otra línea se establecería en Baja California, en ese tiempo un territorio y no un estado, con la idea de conectar esa zona con el resto del país.

Pero la sed de aventura de Francisco Sarabia seguía ahí, muy latente, no se iba a quedar en la monotonía de administrar una línea aérea. En 1933, dos aviadores militares españoles, Mariano Barberán y Joaquín Collar, se aventuraron en un vuelo sobre el Atlántico Central a bordo del avión "Cuatro Vientos". Mariano Barberán y Joaquín Collar salieron de Sevilla el 10 de junio de 1933, para llegar Cuba, llegando a Camagüey tras más de 40 horas de vuelo sin escalas. Continuando su viaje, el día 20 de junio salieron de La Habana hacia la Ciudad de México, pero en los alrededores de Villahermosa se perdió el contacto con ellos en medio de una tormenta. Nunca más se supo del Cuatro Vientos, ni de Mariano Barberán ni de Joaquín Collar, y ni siquiera hoy en día se han localizado los restos del aparato.

Entre los pilotos mexicanos surgió la idea de realizar un vuelo México-La Habana-Sevilla como homenaje al valor y sacrificio de los aviadores españoles. Francisco Sarabia fue el piloto elegido para llevar a cabo el vuelo.

Se consiguió el apoyo de Carlos Real, gobernador del Estado de Durango y Sarabia movió sus influencias con el gobernador del Estado de Chiapas, ahora Victórico Grajales, a fin de que financiaran el vuelo. Consiguiéndose también el apoyo del Presidente de la República, Abelardo L. Rodríguez, que se entusiasmó con la idea de ver a un mexicano cruzando el Atlántico, pero que exigió que el avión a emplear fuese de diseño y construcción mexicana. Sarabia sería el primer piloto civil que lograría en México una hazaña de esa categoría, pues, como ya se dijo, hasta el momento todos los héroes de la aviación mexicana habían sido militares. "Pancho" Sarabia contó con el apoyo del gobierno e incluso se organizó incluso una colecta pública. El proyecto se vería notablemente reforzado cuando, el 1º de Enero de 1934, tomó posesión de la Presidencia de la República Lázaro Cárdenas, que mantenía una buena relación de amistad con Francisco Sarabia.

La ejecución del proyecto arrancó en julio de 1933, apenas unos días después del accidente del Cuatro Vientos, el avión de Sarabia sería construido en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas (TNCA) y en el mes de octubre ya se tenían terminados los planos. Se hizo una maqueta y se había probado el perfil del ala en un túnel de viento. Este desarrollo tan rápido del proyecto no dejó de despertar algunas sospechas, que se vieron reflejadas en la prensa.

El avión, recibió la extraña designación, no concordante con las utilizadas normalmente en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas (TNCA), de MTW-1, algo que no concordaba con las denominaciones de los aviones de la TNCA (las imágenes del avión muestran en su deriva la denominación MWT-1), y con la matrícula XA-EX5, era un avión monomotor, equipado con un motor Pratt & Whitney Hornet B de 575 hp de potencia, con ala alta arriostrada con montantes en V de casi 19 metros de envergadura, biplaza, donde el piloto iba adelante, mientras que el copiloto iba en su propia cabina detrás del ala, entre ambos se situaba el gigantesco depósito de combustible con una capacidad de 5.000 litros. La comunicación entre ambos tripulantes se hacía mediante un teléfono y un cable con poleas para enviarse mensajes. El tren de aterrizaje era retráctil, un diseño todavía poco común en aquella época, aunque su operación era meramente manual.

Se dio al avión el nombre de "Barberán y Collar", en homenaje a los dos aviadores españoles desaparecidos. Se había previsto, sobre el fuselaje del avión, pintado de blanco con líneas rojas, al igual que lo había estado el "Cuatro Vientos", el pintar los retratos de Mariano Barberán y de Joaquín Collar, cosa que al final no se llegaría a hacer. La tripulación prevista para el vuelo incluía como piloto a "Pancho" Sarabia y, como navegante, al capitán de corbeta Arnulfo Cortés y Cortés, cuya experiencia como marino sería de vital importancia para el vuelo. Se había previsto salir desde Mérida, en la Península de Yucatán, por ser el lugar ideal para las prestaciones del avión, dado que la altura de la Ciudad de México planteaba dificultades para un despegue a plena carga.

Finalmente, el 16 de junio de 1934, un año después de iniciado el proyecto, el MTW-1 salió de los TNCA y fue llevado al campo de Balbuena en la Ciudad de México, Sarabia lo probó con éxito días después en un par de vuelos. El avión era muy pesado y estaba inframotorizado. Parece ser que, en Balbuena, tuvieron que cortar las copas de los árboles que había situados junto a la cabecera de pista y aún así, el avión, debido a su carga de combustible y a la escasa densidad, debida a la altura, del aire de la capital mexicana, necesitó dos mil metros de pista (algo insólito en aquella época) para poder despegar, y aún así, solamente superó las recortadas copas de los árboles por dos o tres metros. Por otra parte, durante el vuelo mostró el avión una tendencia a escorar a la izquierda.

Mientras la prensa oficialista celebraba con entusiasmo la obra del ingenio mexicano, Sarabia comenzaba a tener

diferencias con Michael T. Watters, un ingeniero americano de la Vought que aparecía como "consultor" del proyecto y que en realidad, como se supo después, era el autor del diseño del avión, como lo delataban sus iniciales en la designación del mismo. Ello suponía un incumplimiento, por parte de Sarabia, de su acuerdo con los patrocinadores del proyecto, puesto que el diseño no era mexicano, y también un incumplimiento de sus acuerdos con Watters, que quería se reconociese su autoría y que no se le hiciese aparecer como un simple "consultor", exigiendo que no se cambiase la designación MTW-1 del avión.

La enemistad entre Watters y Sarabia se debió, fundamentalmente, a que durante los vuelos de prueba Sarabia denunció toda una serie de defectos de diseño que Watters se negaba a admitir. La hostilidad entre ambos iría aumentando, hasta que finalmente, en uno de tantos vuelos de prueba, el 9 de Junio de 1934, el MTW-1 resultó dañado durante uno de los ensayos en los que el avión fue pilotado por Sarabia. Al dirigirse carreteando al extremo de la pista para iniciar la carrera de despegue, el avión inició un viraje a la izquierda al fallarle el tren de aterrizaje, inclinándose hacia ese lado hasta que el extremo del ala tocó el suelo, siguiéndose el correspondiente caballito y un capotaje que dio lugar a graves daños en el avión. Watters acusó a Sarabia de ser un piloto inexperto, falto de pericia y cobarde, Sarabia dijo que el diseño de Watters era defectuoso e inseguro, con un tren de aterrizaje mal diseñado, y que, en definitiva, el avión era un auténtico "ataúd volador".

Este incidente provocó un gran escándalo en todo México. Los "engaños" de Sarabia y el fracaso de su proyecto serían considerados como una vergüenza nacional, por lo que dejó de hablarse del proyecto de vuelo trasatlántico y los restos del avión fueron ocultados. Con su orgullo herido, "Pancho" Sarabia volvió a las actividades de su compañía de Transportes Aéreos de Chiapas, tratando de olvidar el incidente.

En 1938, tratando de recuperar el prestigio perdido, "Pancho" Sarabia comprará un avión de carreras, el Gee Bee RH-6 bautizado "Q.E.D." (Quod Erat Demonstrandum) que había participado, en 1934, en la carrera por el "Bendix Trophy", entre Los Ángeles (California) y Cleveland (Ohio) y después, pilotado por Jacqueline Cochrane, en la famosa carrera Robertson, entre Londres y Melbourne. En 1935, el "Q.E.D." participaría de nuevo en la carrera por el "Bendix Trophy" y también en la carrera por el "Thompson Trophy", comprándolo en 1937 el piloto y broker californiano Charlie Babb, que lo utilizó para tomar parte por tercera vez en la carrera de 1938 por el "Bendix Trophy".

Como hemos dicho antes, "Pancho" Sarabia compró el avión a Charlie Babb en diciembre de 1938. Apenas hubo tomado posesión del mismo, Sarabia voló con él desde Los Ángeles a la capital mexicana, sin incidentes, en el tiempo récord de 6 horas y media. En México, el avión recibiría la matrícula XB-AKM, siendo puesto a punto y bautizado "El Conquistador del Cielo", pintando este título sobre ambos costados del fuselaje.

Mientras éstas adaptaciones se llevaban a cabo, Francisco Sarabia continuaría dirigiendo su compañía de transporte aéreo, sin desdeñar otros trabajos menores, como en de actuar, en febrero de 1939, como doble del actor Ramón Vallariño en la película "Hombres del Aire"

En marzo de 1939 voló Sarabia desde el aeródromo de Balbuena, en la Ciudad de México, a Chetumal, luego a Mérida, y de Mérida a Ciudad de México, sin ninguna clase de problemas y logrando tiempos récord en los tramos Chetumal-Mérida y Mérida-Ciudad de México. Un mes después, en abril, volaría sin escalas entre Ciudad de México y la capital de Guatemala.

Cuando en mayo de 1939 se celebró, por segunda vez, la Feria Mundial de Nueva York, "Pancho" Sarabia vio su oportunidad de recuperar entre sus compatriotas su perdido prestigio proyectando un vuelo sin escalas entre la Ciudad de México y Nueva York para batir el récord de velocidad en aquel trayecto que, en aquel momento, se hallaba en posesión de la famosa Amelia Earhart, con un vuelo de 14 hrs y 17 minutos.

El 24 de Mayo de 1939, a las 06:39 horas, Sarabia despegó del aeródromo de Balbuena, en la Ciudad de México, y tras sobrevolar Nueva Orleans (Louisiana), Montgomery (Alabama) y Atlanta (Georgia), aterrizó en Nueva York a las 18:19, batiendo el récord de Amelia Earhart y dejándolo establecido en 10 horas y 48 minutos.

El 27 de mayo, Sarabia se trasladó en vuelo a Washington para hacer entrega al Presidente Franklin Delano Roosevelt de una carta del Presidente de México, Lázaro Cárdenas, de la que era portador.

En su vuelo de regreso iniciado en Washington, el 7 de junio de 1939, el "Conquistador del Cielo" se desplomó, apenas cinco minutos después del despegue, sobre el río Anacostia, afluente del Potomac, siendo su esposa y uno de sus hijos, que habían acudido a despedirle, testigos directos del accidente. Todos los esfuerzos por salvar la vida del atrevido piloto fueron inútiles, estuvo más de 10 minutos sumergido en las heladas

aguas del río Anacostia. El análisis del accidente reveló que una estopa había tapado el carburador del motor y éste se paró. No obstante, en México circuló el rumor de que el avión había sido sabotado, como una venganza de los siempre odiados "gringos" al ver que un piloto mexicano había derribado del pedestal a su mítica heroína nacional Amelia Earhart, también desaparecida en 1937.

Sus restos fueron trasladados en vuelo a México, a bordo del prototipo del bombardero cuatrimotor Boeing B-15 del USAAC, antecedente directo de las "Fortalezas Volantes" B-17. Tras tributársele un funeral de Estado que paralizó totalmente al país, los restos mortales de Sarabia fueron inhumados en la "Rotonda de las Personas Ilustres" de la Ciudad de México. En su honor, se daría su nombre a los Aeropuertos de Torreón, Tuxtla Gutiérrez, Coahuila, a numerosas escuelas, calles y avenidas en diferentes ciudades mexicanas y en su ciudad natal, Lerdo, se erigió un monumento en su honor y, además, se creó un Museo donde se conserva, perfectamente restaurado, el avión en el que perdió la vida: el "Conquistador del Cielo".

El vuelo de Antonio Menéndez Peláez

Antonio Menéndez Peláez había nacido el 4 de Diciembre de 1898 en Santa Eulalia de Riveras, una de las aldeas del municipio asturiano de Soto del Barco, a 15 kilómetros de Avilés, en el seno de una familia de campesinos pobres. A los 13 años de edad el joven Antonio emigró para reunirse con su tío José, que regentaba en Cienfuegos una bodega llamada "Las Brisas del Prado". Comenzará trabajando como mandadero y mozo de almacén en la bodega que regentaba su tío, pero todavía joven, en 1927, encuentra empleo como patrón de un barco lechero. El trabajo era duro, con pocas horas de descanso, pero ganaba para guardar algún dinero. La embarcación a su cargo acopiaba la producción de leche de varias fincas del litoral sur, río Arimao arriba y otros puntos, para luego bajar hasta el Muelle Real y comercializar este producto en la ciudad.

Pese a que este trabajo le resultaba, realmente, bastante rentable, lo que realmente le atraía era la aviación. Asistía con delectación y entusiasmo a los Festivales y Exhibiciones aéreas que con frecuencia se celebraban en Cienfuegos y, en alguna ocasión, voló como pasajero de alguno de los pilotos que intervenían en los mismos.

En 1929, con sus ahorros y la ayuda económica de su tío José, se trasladó a Chicago para seguir los cursos de la Chicago Lincoln Greer School of Aviation, compaginando éstos con trabajos externos que le permitieran ahorrar algún dinero. Apenas graduado como piloto civil, compró un viejo biplano Waco y, con él, llevó a cabo su primer gran vuelo desde Chicago a Miami y de allí a Cienfuegos, con numerosas escalas técnicas intermedias. Con ese avión creará en Cienfuegos un servicio de aero-taxi y transporte de pequeñas cargas que le permitiría recorrer toda la isla e introducirse en el reducido mundillo de la aviación cubana.

Su regreso a Cienfuegos coincide con la llegada a La Habana del "Jesús del Gran Poder" pilotado por los capitanes Jiménez e Iglesias. Menéndez piensa ya entonces en realizar un vuelo para devolver la visita y, para ello, realiza gestiones con algunas sociedades españolas para que le patrocinen el viaje, gestiones que resultan infructuosas, pero el 11 de junio de 1933 cuando llega a Camaguey el avión 'Cuatro Vientos' procedente de Sevilla con el Capitán Mariano Barberán y el teniente Joaquín Collar, de nuevo Menéndez se entusiasma con la idea de llevar a cabo un vuelo de respuesta, entre Cuba y España.

Dos meses después del vuelo de Barberán y Collar, fue derrocado el régimen tiránico de Machado y los nuevos gobernantes buscaban el modo de estabilizar la nación, unificar los movimientos revolucionarios y solucionar los graves problemas políticos, sociales y económicos que se debatían en la agitada república. Por otro lado, el 4 de septiembre de 1933, un Movimiento Cívico-Militar dio un golpe de Estado y estableció una Junta de Gobierno, la llamada Pentarquía (constaba de 5 miembros) que procedió a nombrar al Sargento taquígrafo Fulgencio Batista, con el grado de Coronel, Jefe del Ejército cubano.

El nuevo Jefe de la Marina de Guerra, Angel A. González, sargento ascendido a Teniente Coronel, se encontró que sus fuerzas no contaban con ningún avión. Según le informaron, en 1927 habían asignado a la Marina un hidroplano para la vigilancia de las costas pero era pilotado por los aviadores del Ejército; la dualidad de mando ocasionó serias fricciones y en definitiva la maquina quedó en manos de la aviación militar. Como era necesaria la vigilancia costera para impedir el contrabando y auxiliar a las embarcaciones en peligro, el Gobierno autorizó, el 27 de febrero de 1934, la creación del Cuerpo de Aviación de la Marina de Guerra Constitucional y le asignó tres aviones De Havilland DH-60 Gypsy Moth. El Teniente Coronel González nombró al piloto civil Ernesto J. Usatorres

Uvieta como Jefe del Cuerpo de Aviación con el grado de teniente y le dio la orden de organizar el departamento y buscar aviadores experimentados. Días después se alistaban sus amigos Gustavo Novo Saborido, René Basarrate Miró, Abelardo Torres Odriozola y Antonio Menéndez Peláez todos con el grado de subteniente.

Menéndez volverá ahora sobre su viejo sueño de llevar a cabo el vuelo entre Cuba y España y su amigo y superior, el Teniente Ernesto J. Usatorres elevó y recomendó con mucho entusiasmo a la jefatura la ejecución del proyecto de vuelo Camagüey-Sevilla, no sólo por la amistad que le unía a Menéndez sino por el prestigio que indudablemente daría a Cuba, a la Marina de Guerra y muy especialmente al flamante cuerpo de aviación naval que dirigía

Semanas antes, Menéndez había localizado, cerca de Varadero, en la Ciénaga de Zapata, un avión Lockheed Sirius 8A , el número 10, ex-NC-16W, c/n 146., averiado que, aparentemente, había sido abandonado allí por su propietario, el millonario norteamericano Dupont y que no se hallaba en mal estado. Menéndez se entrevistó con el propietario del avión para preguntarle si tenía la intención de repararlo. Al ser negativa la respuesta, Menéndez le ofreció comprárselo, a lo que Mr. Dupont accedió. Con el dinero que obtuvo al vender su viejo WACO, Menéndez compró el avión por 1.000 dólares y lo regaló al Cuerpo de Aviación Naval, gesto éste que facilitaría, sin duda, el que el entonces Presidente de la República de Cuba, Carlos Mendieta, diese su Visto Bueno al proyecto de vuelo.

A mediados de marzo el avión fue trasladado en una barcaza de la Marina desde Varadero hasta los talleres de la base de aeroplanos de Mariel. Menéndez, que era mecánico graduado en la escuela de aviación de Chicago, dirigió los trabajos de la reparación del avión. Su jefe logró la autorización para comprar el tren de aterrizaje y la hélice que estaban totalmente destrozados y de un equipo de navegación nocturna que permitía el vuelo sin visibilidad. Para aligerar el peso de la nave se descartó el equipo de radio y como el vuelo lo realizaría Menéndez en solitario, en el espacio del copiloto se colocó un depósito adicional de gasolina que sumado a los depósitos originales del avión daba a éste una capacidad total de 1.700 litros de combustible. Ello suponía, para el motor radial Pratt & Whitney "Wasp" de 535 caballos, disponer de una autonomía de 4.500 kilómetros, suficiente para cruzar el Océano Atlántico entre el extremo oriental de América del Sur y el extremo occidental de África.

El avión quedaría pintado de color gris claro, con el carenado del motor en color azul y una banda azul recorriendo, a lo largo, ambos costados del fuselaje. En el timón de dirección la bandera cubana y sobre y debajo de las alas la escarapela distintiva de la aviación cubana: una estrella blanca sobre un triángulo rojo que, a su vez, quedaba inscrito en un círculo azul. Sobre la banda azul, a ambos costados del fuselaje, figuraba el nombre del avión "4 DE SEPTIEMBRE" escrito con letras blancas y por encima de la banda azul, al final del fuselaje y escrita con letras negras en dos líneas, la leyenda "MARINA DE GUERRA CONSTITUCIONAL". Sobre la deriva, finalmente, en negro, aparecía el logotipo de la Lockheed Aircraft.

Ya con el avión a punto y con el apoyo oficial del gobierno cubano, Antonio Menéndez puede iniciar su vuelo, trasladándose en vuelo, el día 10 de enero de 1936, desde el aeródromo habanero de Rancho Boyeros hasta el aeropuerto civil de Camagüey, desde donde, el día 12 de enero de 1936 iniciaría su vuelo hacia Sevilla. En la cabina de su Lockheed Sirius llevaba, como celestial protección para su vuelo, dos medallas que le habían sido entregada por la esposa del Teniente Coronel D. Ángel A. González, Jefe de la Marina de Guerra Constitucional cubana.

Como se había previsto, el día 12 de enero de 1936, Antonio Menéndez despegó del aeropuerto de Camagüey rumbo a Puerto Cabello, en Venezuela, a cuyo aeródromo de Campo Alegre llegó sin incidente alguno, aunque algo más tarde, considerando que sus pistas eran demasiado cortas para poder despegar de ellas a plena carga, se trasladó en vuelo al aeropuerto que la Pan American Airways tenía en Maiquetía, donde también tendría que modificar su plan de vuelo pues las pistas tampoco le permitían embarcar el combustible necesario para poder llegar a Natal, en Brasil.

Tras despegar el 13 de enero de Maiquetía con destino a Belém de Pará, una fuga de combustible le obligó a tomar tierra en un prado cercano a Georgetown, en la Guayana entonces británica, y tras cuatro días de intentos frustrados, al no ser posible reparar allí la pérdida de combustible, se trasladó a Port of Spain, en la isla de Trinidad, donde se procedería a una reparación que tardó trece días en llevarse a cabo.

El 1º de febrero pudo, finalmente, salir de Port of Spain y volar a Nieuw Amsterdam, en la entonces Guayana Británica. Al día siguiente volaría desde Nieuw Amsterdam a Amapa, en Corentyns, ya en Brasil, y finalmente, el 3 de febrero, llegaría a Belém de Pará donde se vio obligado a esperar varios días hasta

que recibió su pasaporte, que había dejado olvidado en Nieuw Amsterdam. Realizó otras escalas técnicas en São Luís de Maranhão (4 de febrero) y Fortaleza (5 de febrero), antes de llegar a Natal el 6 de febrero. Allí hizo revisar su avión y, con los depósitos totalmente llenos, a las 02:06 GMT del 9 de febrero despegó para su etapa más comprometida, la travesía oceánica. Tras sobrevolar la isla brasileña de Fernando de Noronha se lanzó hacia el Archipiélago de Cabo Verde en una jornada en la que tuvo que enfrentarse a fuertes vientos contrarios y a una terrible tormenta que le obligó a un desvío para contornearla. Sobrevolando las Islas de Cabo Verde y ya anocheciendo pudo ver el faro de Bathurst, en Gambia, que le sirvió de guía en la última hora de su travesía. Tras haber recorrido 3.160 kilómetros sobre las aguas del Atlántico en 18 horas y 54 minutos tomó tierra finalmente en Bathurst a las 21:00 horas GMT.

Tras hacer revisar su avión en Bathurst, el 11 de febrero voló de Bathurst a Cabo Juby, en el entonces Sahara español, llegando allí a las 15:50 horas GMT en medio de una serie de tormentas de arena que le hicieron detenerse allí durante tres días en espera de que mejorase el tiempo. Finalmente, a las 10:30 horas del 14 de febrero despegó de Cabo Juby para dirigirse a Sevilla, sobrevolando Casablanca a las 15:00 horas y estimándose su llegada a la base aérea sevillana de Tablada para las 17.30 horas.

A las 17:25 horas, las numerosas personas que esperan al avión en el aeródromo de Tablada divisan, a lo lejos, el aparato de Menéndez que, antes de tomar tierra, sobrevuela el aeródromo y el centro de Sevilla, tomando tierra finalmente a las 17:45 entre aplausos y vítores, mientras que la Banda Municipal de Música interpreta los himnos nacionales de Cuba y de España. En total, el Lockheed Sirius 8A de Antonio Menéndez había recorrido 14,454 kilómetros para devolver el abrazo que, tres años antes, Barberán y Collar habían llevado a Cuba desde España a bordo del 'Cuatro Vientos'.

En Sevilla sería recibido por el Encargado de Negocios de la Embajada de Cuba, Sr. Pichardo; por el General Jefe de la II División Orgánica, General Villa Abrille; por el Teniente de Navío Solís Núñez de Prado en representación del Ministro de Marina; Por el Teniente Coronel Rueda, Jefe de la Base Aérea de Tablada, en nombre del Director General de la Aviación Militar; por el Gobernador Civil, el Alcalde de Sevilla, Sr. Contreras y por el Presidente del Aero Club de Andalucía en representación de la Federación Aeronáutica Española.

Tras pasar revista a la Compañía de Tropas de Aviación que le rindió honores, presenció el desfile de la misma desde la plataforma situada ante la Torre de Mando de la Base Aérea, pasando después al Pabellón de Oficiales donde tendría lugar la recepción oficial, con discursos de bienvenida por parte del General Villa Abille y del Teniente Coronel Rueda a los que dio respuesta el aviador cubano con unas sentidas palabras de agradecimiento y saludo al pueblo español en las que dijo: "*La República de Cuba tenía una deuda de gratitud con España y me cupo el honor de saldarla por designación de mi gobierno. Eso es todo. Brindo por España y por Sevilla*". A continuación se serviría un vino de honor.

En la mañana del día siguiente, Antonio Menéndez, acompañado por el Teniente de Navío Blanco, que había sido nombrado como su ayudante, se trasladó por carretera a San Fernando, donde, además de los Astilleros de la Constructora Naval, visitaría la Escuela Naval, donde les sería servido un almuerzo. Por la tarde visitaría el Ayuntamiento, donde les sería servido un champán de honor, regresando a Sevilla a las 21:30 horas, momento en el que dirigió un saludo a todos los españoles a través de los micrófonos de Unión Radio.

El 17 de Febrero, a las 16:00 horas, tendría lugar la recepción oficial en el Ayuntamiento de Sevilla, mientras que el 18, a mediodía, se trasladaría a Huelva donde visitaría, además del Ayuntamiento, los lugares colombinos (Monasterio de la Rábida y Palos de Moguer).

Finalmente, el día 20 de febrero a las 09:00 horas el avión de Menéndez despegó de Sevilla para dirigirse a Madrid, acompañado por el trimotor Fokker F-VIIb de LAPE pilotado por Francisco Coterillo. A las 09:30 se señala el paso de los dos aviones sobre Córdoba y, a partir de ese momento, comienzan a disponerse en el Aeródromo de Cuatro Vientos los preparativos para recibir al Lockheed de Menéndez.

A partir de las 10:00 comenzaron a llegar a Cuatro Vientos las autoridades y los representantes designados por instituciones y entidades públicas y privadas para recibir al aviador cubano. Entre ellos estaba el Ministro Consejero de la Embajada de Cuba, Sr. Pichardo; el Sr. Aguinaga, en representación del Ministro de Estado; el Inspector General del Ejército, General Rodríguez del Barrio; el Director General de Aeronáutica, General Núñez de Prado; el Contralmirante Jefe de la Aviación Naval; el Director General de Aviación Civil, Sr. Rodríguez de Lecea; el Comandante Pío Fernández Mulero, Jefe

de la Base Aérea de Cuatro Vientos y el Teniente Coronel Sáenz de Buruaga, Jefe de la Base Aérea de Getafe y Juan de la Cierva.

Poco después de las 11:00 apareció el avión y tomó tierra en medio de la lluvia, acercándose a saludar al piloto el Teniente Coronel Fernández Mulero, Jefe de la base Aérea de Cuatro Vientos. En cuanto Menéndez puso pie en tierra fue arrebatado por un grupo de soldados de aviación que, llevándole a hombros como si fuese un torero, y en medio del entusiasmo de todos los asistentes, le llevó en vilo hasta el hangar de la Escuela de Observadores, donde se hallaban todas las autoridades e invitados, resguardándose de la lluvia y donde, tras los discursos de Núñez de Prado, de Fernández Mulero y del propio Menéndez, se sirvió un lunch, llegando al final del mismo un mensaje del Ayuntamiento de Madrid en el que se comunicaba el nombramiento de Antonio Menéndez como huésped de honor de la Villa de Madrid. También en aquella ocasión fue efusivamente felicitado por Juan de la Cierva.

Terminado el acto, Menéndez se trasladó a Madrid en automóvil y aquella misma tarde, a las 18:30 horas, visitaría al Ministro de Estado, Sr. Urzáiz, quien le impuso la Medalla de Caballero de la Orden de la República, tras de lo cual se sirvió un té.

Al mediodía siguiente, 21 de febrero, sería recibido por el Presidente de la República, D. Niceto Alcalá Zamora, con quien departiría unos minutos y que le felicitaría por su hazaña aeronáutica, encargándole transmitiese sus mejores deseos para el gobierno y el pueblo de Cuba. Por la tarde visitaría el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo.

El domingo 22 de febrero, a las 18:00 horas, tuvo lugar la recepción oficial en el Ayuntamiento de Madrid. El Alcalde, D. Pedro Rico, le hizo entrega del acta de nombramiento de huésped oficial de la villa, sirviéndose a continuación un refrigerio. Desde allí, se trasladaría a la Presidencia del Gobierno donde, a las 20:00 horas, sería recibido y cumplimentado por el Presidente del Consejo, D. Manuel Azaña. Después de lo cual, a las 21:30 horas asistiría al Banquete que, en su honor, había organizado el Aero Club de España.

Al mediodía del lunes, 23 de febrero, se celebraría una recepción en honor del aviador en la Embajada de Cuba, donde se serviría un lunch.

El martes 24 de febrero sería el día de las condecoraciones. Por la mañana, el Ministro de la Guerra,

General Masquelet, le impondría la Cruz al Mérito Militar con distintivo blanco, después, en el Museo Naval, el Ministro de Marina, José Giral, hizo lo propio con la Cruz al Mérito Naval, también con distintivo blanco.

Seguirían toda una serie de homenajes y agasajos en una España convulsa que había visto triunfar, en las elecciones generales del 19 de febrero, al Frente Popular.

En Madrid recibirá homenajes los días 28 y 29 de Febrero, el primero organizado por la Casa Charra y el segundo por la Sociedad Cubana de Beneficencia. Después, el domingo 1º de Marzo asistirá al baile de máscaras organizado por la Asociación de la Prensa, el 5 de Marzo al banquete organizado en su honor por la Asociación de Españoles de Ultramar y el 7 de Marzo asistió al recital poético organizado por el Liceo Andaluz con motivo de conmemorarse el Centenario del nacimiento de Gustavo Adolfo Becquer.

Menéndez iniciaría todo un periplo de recepciones, bailes en su honor, banquetes... El 23 de Marzo llega a Barcelona, en viaje privado, y se traslada de inmediato a Gerona para visitar allí a un amigo, regresando el día 26 a Madrid. en Salamanca. El 5 de Abril viaja a Las Palmas en el avión de LAPE. Allí es objeto también de homenajes y fiestas, regresando a Madrid el día 8. El 10 de Abril de 1936 le vemos en Asturias, en su pueblo natal de Santolaya de Riveras, donde visitará a sus padres, a sus hermanos y a sus abuelos, todavía vivos. Después, a mediados de Abril y en Madrid, recibe un cable del gobierno cubano ordenándole el regreso a su país.

Siguiendo sus instrucciones, su avión sería desmontado en Madrid, cargado en un camión y trasladado a Santander. Allí acudirá también el aviador, tras despedirse del Alcalde de Madrid y del Presidente del Gobierno, y allí, en la capital cántabra, el día 27 de Abril de 1936 Antonio Menéndez Peláez y su Lockheed Sirius 8A embarcarán en el trasatlántico 'Cristobal Colón' de la Compañía Trasatlántica Española, para dirigirse a La Habana tras las programadas escalas en Gijón y La Coruña.

En la capital cubana sería recibido como un héroe nacional. El Centro Asturiano organizó en su honor un acto multitudinario en el que el propio Presidente de la República le impondría la Medalla de la Orden Carlos Manuel de Céspedes, la más alta condecoración cubana de aquel tiempo, al tiempo que se le notificaba su ascenso al grado de Primer Teniente.

Se repetirían homenajes en su honor por toda la isla, y en uno de ellos, en Cumanayagua, será recibido y agasajado por el rico hacendado Don Evaristo García, propietario de muchas tierras en la región del Escambray. Allí conocerá a Ofelia, hija del hacendado, con la que establece una relación que finalizará pocos meses después, el 3 de Abril de 1937, en matrimonio. Con Ofelia tendría un hijo que, como su padre, recibiría el nombre de Antonio.

Tratemos ahora de dar marcha atrás en el tiempo. En la Conferencia Internacional Pan-Americana reunida en Santiago de Chile en 1923, donde se acordó pedir a los gobiernos del continente que contribuyesen a perpetuar la memoria de Colón con la construcción de un Faro que llevara su nombre, en las costas de República Dominicana, lugar donde Colón estableció el primer enclave en su primer viaje al entonces llamado Nuevo Mundo.

El Consejo Directivo de la Unión Panamericana designó una Comisión Permanente que convocó un concurso para el proyectado Faro a Colón al que presentaron proyectos unos 455 arquitectos de 48 países. En octubre de 1931, se reunió en Río de Janeiro, Brasil, el Jurado Internacional que adjudicó el primer premio al arquitecto escocés Joseph Lea Gleave, acompañado de una compensación por 10 mil dólares.

Para la ejecución del proyecto se requería financiación y, a este fin, en 1937 los gobiernos de Cuba y República Dominicana a instancia de la Sociedad Colombista Panamericana, constituyeron una escuadrilla de aviones para realizar un vuelo de buena voluntad por la mayoría de los países del continente, en busca del apoyo financiero necesario.

El gobierno cubano puso a disposición del vuelo tres aviones Stinson Reliant que representaron a la Isla. Los aparatos fueron adquiridos en los Estados Unidos, y aunque el fabricante recomendó esos modelos, aconsejó ponerles motores de mayor potencia. Las naves cubanas fueron bautizadas como los barcos de Colón: 'La Pinta', 'La Niña' y La 'Santa María'. Un cuarto avión, el 'Colón', un Curtiss Wright CR-19R, integró la escuadrilla, en representación del Cuerpo de Aviación del Ejército Nacional Dominicano.

El Primer Teniente Antonio Menéndez pilota el avión 'Santa María' acompañado por el mecánico Manuel Naranjo y por el periodista Ruy de Lugo Viñas, representante de la Sociedad Colombista Panamericana y encargado de redactar la crónica del vuelo. La 'Niña' y La 'Pinta' eran piloteadas por los tenientes

aviadores Feliciano Risech Amat y Alfredo Jiménez Alum, respectivamente, acompañados por los mecánicos Pedro Castillo y Roberto Medina. El mando de la que ya era llamada 'Escuadrilla Panamericana' era ostentado por el mayor Frank Félix Miranda, jefe del Cuerpo de Aviación dominicano, que pilotaba la aeronave Colón y que iba acompañado por el mecánico Ernesto Tejada.

El 10 de octubre de 1937 los aviones cubanos se trasladan en vuelo al aeródromo dominicano de Miraflores, desde donde se ha previsto que el vuelo, planificado para recorrer 26 países en 53 etapas, se inicie el 12 de octubre, aniversario del Descubrimiento. Sin embargo, éste no se iniciará hasta las 10 de la mañana del día 11 de noviembre, un mes más tarde de lo previsto.

La ruta inicial seguida fue Santo Domingo; San Juan de Puerto Rico; Caracas; Port of Spain (Trinidad), Paramaribo (Surinam) y, en Brasil: Belem, Fortaleza, Natal, Recife, Bahía y Río de Janeiro.

El 29 de Noviembre abandonaron tierra brasileña hacia Montevideo (Uruguay) con la intención de volar de Montevideo a Asunción, Paraguay; pero el Presidente de Uruguay les informó que en ese país se habían reportado casos de fiebre amarilla, y decidieron continuar el 3 de diciembre hacia Buenos Aires. El día 8 de Diciembre, los cuatro aviones despegaron de la capital argentina hacia Santiago de Chile, en un periplo ahora de sur a norte por la costa del Océano Pacífico. Entonces, la escuadrilla visita Bolivia, a donde llegó el día 13. Posteriormente fueron a Perú y Ecuador, donde fueron homenajeados con el mismo calor por la población y las autoridades de esas naciones.

Más tarde continuaron viaje hacia Colombia, donde aterrizaron en Cali el 26 de diciembre, y siguieron hasta Bogotá en un avión puesto a su disposición, ya que los aparatos cubanos no contaban con la potencia suficiente para subir hasta la capital colombiana (2,550 metros sobre el nivel del mar). El grupo de aviadores regresó a Cali el martes 28 a las diez de la mañana, y partieron al día siguiente, cuando creían haber superado la parte más peligrosa del vuelo panamericano. Sin embargo, el 29 por la mañana, en la etapa Cali-Panamá, pocos minutos después de haber despegado de Cali, se produjo un terrible accidente.

Hay distintas versiones sobre las causas del siniestro, pero lo cierto es que los aviones cubanos siguieron la ruta sobre el cauce del río Cali en dirección al mar, entrando en un cañón que cada vez se estrechaba más. No se puede descartar que el teniente Antonio Menéndez Peláez, navegante de la escuadrilla,

erró la ruta y entró por un cañón sin salida, hecho que se agrava por el peso que llevaba el avión a bordo y la falta de potencia de reserva necesaria, lo que lleva al piloto a realizar un giro muy cerrado para regresar, precipitándose a tierra. Ante esta disyuntiva, los otros dos aviones cubanos hacen la misma maniobra, estrellándose de igual forma, en una acción en la que perecieron sus siete tripulantes. Esa tarde el avión dominicano aterrizó en Panamá, y al conocer de la muerte de sus compañeros, decidieron poner punto final al vuelo panamericano.

El 18 de enero de 1938 llegaron al puerto de La Habana, en el buque escuela "Patria", los restos de los aviadores y del periodista Ruy de Lugo Viña, siendo recibidos por el entonces Presidente de la República, D. Federico Laredo Brú, altos funcionarios del Estado y Gobierno, así como representantes del Cuerpo Diplomático acreditado en La Habana. Su cadáver y el de sus compañeros fueron expuestos en el Salón de Pasos Perdidos del Capitolio Nacional, rindiéndoseles los más altos honores militares al tiempo que se les concedían las más altas condecoraciones militares cubanas, para ser posteriormente inhumados en el Panteón de las Fuerzas Armadas del Cementerio de Colón de la capital cubana.

Para que no se olvide la proeza del aviador asturiano hay, en Cuba, dos placas: una en el aeropuerto de Camagüey, desde donde partió el 12 de Enero de 1936 y otra en Cumanayagua, la ciudad de la provincia de Cienfuegos donde el aviador residió con su esposa y donde además, hay una calle a su nombre. En España no se le rendiría homenaje hasta el 18 de Febrero del año 2011, cuando, al conmemorarse el 75º aniversario de su histórico vuelo Camagüey-Sevilla, se descubrió una placa en la Base Aérea de Tablada, donde aterrizó el 14 de Febrero de 1936, más adelante, el 11 de Octubre de aquel mismo año, se descubriría otra placa conmemorativa en su casa natal de Santolaya, en el concejo asturiano de Soto del Barco.

El Faro a Colón finalmente fue construido e inaugurado en 1992, para el Quinto Centenario del descubrimiento de América y el 55 aniversario de la histórica travesía.

El vuelo de Antonio Arnáiz y Juan Calvo

El 11 de Mayo de 1926 llegaba a Manila el Breguet XIX 'Legazpi' de la Aviación Militar Española, tripulado por Eduardo González Gallarza y Joaquín Loriga. Era el fin al de un vuelo, casi legendario, que habían iniciado tres aviones, pilotados por Rafael

Martínez Esteve, Joaquín Loriga Taboada y Eduardo González Gallarza, en el aeródromo madrileño de Cuatro Vientos el día 5 de Abril. De los tres aviones que iniciaron la aventura, el de Martínez Esteve se quedó en el desierto de Jordania y el de Joaquín Loriga en Macao. La última etapa, entre Macao y Manila, la realizaría solamente el último de los Breguet XIX que quedaba en vuelo.

Seis años después, en 1932, otro aviador español, el piloto civil Fernando Rein Loring, realizaría un extraordinario vuelo en solitario desde Madrid a Manila a bordo de un avión ligero, Loring E-II, de diseño y construcción españoles. El vuelo se inició en Cuatro Vientos el 24 de Abril de 1932, no llegando hasta Manila hasta el 11 de Julio, tras un viaje lleno de incidencias técnicas y administrativas. Al no haber quedado satisfecho con el resultado de su vuelo, Fernando Rein Loring lo repetiría al año siguiente, ahora con un pequeño avión monoplaça, Comper Swift, de diseño y construcción británicos, con el que nuevamente partió, ahora desde Getafe, el 18 de Marzo de 1933, para llegar a Manila, no sin haber tenido que soportar nuevos obstáculos administrativos, el 9 de Abril.

Todo ello influyó notablemente en Juan Calvo, un madrileño, hijo de padre español y madre filipina que, nacido en 1897, se había trasladado con su madre a Filipinas a los 7 años, obteniendo la nacionalidad filipina en 1923. Trabajó como vendedor de automóviles en la "Manila Trading and Supply Company", una importante compañía concesionaria de la "Ford Motor Company". En 1926, tuvo Juan Calvo la oportunidad de conocer a Gallarza y a Loriga, tras la llegada de éstos a Manila, y ello le hizo soñar en llevar a cabo un vuelo Manila-Madrid, para devolver la visita de los pilotos españoles y, al mismo tiempo, reanudar los viejos lazos entre los dos países, de los que su familia, y él mismo, eran una buena muestra.

Para poder hacer realidad su sueño, Juan Calvo tomó la decisión de introducirse en el mundo de la aviación, entonces bastante restringido, y, siguiendo los consejos de Fray Miguel Selga, en 1934 se graduó como mecánico en la "Curtiss School of Aviation" de Parañaque. Después, para obtener su licencia de piloto, se inscribió como alumno en la 'Valeriano School of Aviation', a fin de obtener el título de piloto, coincidiendo allí con Antonio Arnáiz, que sería su instructor de vuelo.

Antonio Arnáiz era un joven filipino de 24 años de edad, perteneciente a una importante familia de terratenientes de Biais, en la provincia de Negros Oriental, donde poseían varios ingenios azucareros. Se había formado como piloto en la Dallas

Aviation School, en los Estados Unidos, y ahora trabajaba como instructor de vuelo en la única escuela de pilotos existente en Manila entonces, la 'Valeriano School of Aviation'.

Entre Juan Calvo y Antonio Arnáiz, pese a la diferencia de edad y de status social que entre ambos había, surgió una gran amistad, como resultado de la cual Antonio Arnáiz se convertiría en el principal defensor del sueño de Juan Calvo de volar a España.

Al tiempo que estudiaban la ruta y determinaban cuál sería la mejor época para llevar a cabo el vuelo, habida cuenta de la complicada climatología de Asia, tuvieron que tratar de obtener un avión adecuado para llevar a cabo aquel vuelo.

Para conseguir la financiación necesaria para poder comprar un avión y llevar a cabo el vuelo, Antonio Arnáiz se trasladó a su isla natal de Negros y allí, en Biaís, donde se situaban las propiedades de su familia, con fondos procedentes de su herencia materna y con ayuda de sus hermanos, Arnáiz consiguió reunir los 8.000 pesos necesarios para comprar un avión Fairchild 24 con motor Warner Super Scarab de 145 caballos y matriculado NPI-2 que habían localizado en la isla de Cebú y que apenas había volado 150 horas desde que salió de fábrica. Se trataba de un monoplano de ala alta, con tren de aterrizaje fijo, cabina cerrada con cuatro asientos y equipada con doble mando. El precio del avión fue de 10.000 pesos filipinos, unas 30.000 pesetas de la época. Pero les hacía falta otro tanto para adaptar el avión para vuelos de larga duración y para sufragar los gastos de combustible, aceite, tasas aeroportuarias, visados, alojamientos y manutención de los tripulantes y otros eventuales gastos que pudiesen producirse durante el vuelo a Madrid y durante el regreso a Filipinas. A través del empresario Federico Calero y Ortiz, amigo de la familia Arnáiz, entraron en contacto con el periodista Carlos P. Rómulo, editor del diario Manila Herald, que asumió el patrocinio y costes del vuelo organizando una suscripción pública.

Habiendo resuelto ya el problema financiero, Antonio Arnáiz regresó a Manila el 17 de Mayo de 1936 para supervisar las modificaciones que un vuelo como el proyectado exigía en el avión. Las modificaciones se llevaron a cabo, especialmente, en su interior, donde los dos asientos posteriores (el Fairchild 24 era un cuatro plazas) fueron sustituidos por depósitos auxiliares de combustible. Tal como quedó, el avión no resultaba muy cómodo. No disponían de calefacción, ni de radio, ni de paracaídas, ni siquiera de cinturones de seguridad. El incremento de peso que suponían los dos depósitos auxiliares reducía el

equipaje de los aviadores a dos camisas, dos pantalones, un termo con café y algunos sandwiches.

El 24 de Mayo el avión estaba listo y cinco días después, el 29 de mayo de 1936 y en el aeropuerto de San Pedro de Makati, cercano a Manila, minutos antes de poner en marcha el motor, el avión sería bautizado por el Arzobispo de Manila, Monseñor William Finnemann y el Alcalde de Manila, Dr. Juan Posadas, con el nombre de "*Commonwealth of the Philippines*" (conviene recordar que en 1936 las Islas Filipinas estaban todavía bajo la administración militar norteamericana y éste era el nombre del régimen político de las islas). pero la prensa daría al vuelo otro nombre, *Arnacal* (contracción de los apellidos, Arnáiz y Calvo, de los dos pilotos), nombre con el que ha pasado a la historia de la aviación filipina. Curiosamente, el Presidente de la *Commonwealth of the Philippines*, Dr. Manuel L. Quezón, rehusó apoyar el proyecto probablemente para evitar las críticas previsibles en caso de que el vuelo fuese un fracaso o que los pilotos pudiesen resultar heridos o muertos.

La preparación del vuelo había sido complicada, sobre todo en los aspectos administrativos. Los permisos de sobrevuelo de los diferentes países se retrasaban y los aviadores temían que la estación de las lluvias, con toda su secuela de tifones, se les echase encima antes de haber podido salir de Filipinas. Finalmente decidieron utilizar una estratagema: solicitaron permiso de vuelo para dirigirse a Hong-Kong, que les fue concedido en Manila inmediatamente. Después, en cada una de las etapas solicitarían autorización para dirigirse al aeródromo fin de la etapa siguiente y así, solicitando permiso cada vez, pudieron realizar el viaje. Para poder atender los gastos que generaría el viaje, Arnáiz obtuvo otros 3.000 pesos de sus amigos y vecinos de Biais.

Ello llevaría a que, en algunas de estas etapas, por ejemplo en Hong Kong, tuviesen que demorarse algunos días hasta recibir el correspondiente permiso. En otros casos, el mal tiempo les obligaría a suspender el vuelo y quedarse algunos días en alguna de las etapas, pero, en cualquier caso, al amanecer del viernes 29 de Mayo de 1936 y en el Aeropuerto Nielson, Antonio Arnáiz y Juan Calvo se instalaron en la cabina del "*Commonwealth of the Philippines*" y, a las 05:00 horas, despegaron de Manila para dirigirse a Hong Kong entre los vítores y aplausos del numeroso grupo de personas que había acudido a despedirles.

Tres horas después, a las 08:00 horas, tomaron tierra en Laoag, en el Norte de la isla filipina de Luzón, donde fueron

recibidos por una multitud entusiasta que había acudido allí a despedirles. Tras una escala de dos horas, que aprovecharon para repostar y desayunar, reanudaron el vuelo para dirigirse a Hong Kong, afrontando una de las etapas más difíciles de su vuelo: atravesar en vuelo el Mar de la China Meridional, siempre peligroso, y que nunca antes ningún aviador filipino había atravesado en vuelo. Durante cuatro horas y media volaron bajo una intensa lluvia, con escasa visibilidad y un equipo de radio que constantemente fallaba, hasta llegar al aeropuerto de Kai Tak, en Hong Kong, a donde llegaron sin mayores problemas.

En Hong Kong les esperaba buena parte de la colonia filipina y, entre ellos, Ricardo Arnáiz, hermano mayor de Antonio, que residía en la colonia británica donde tenía sus negocios y los representantes de la *Pan American Airways*, que fueron quienes cablegrafiaron a Manila la feliz llegada de los dos aviadores.

Un intenso temporal de lluvias que impedía los vuelos y, después, la tardanza de las autoridades francesas de Indochina en conceder autorización a los pilotos filipinos para aterrizar en el aeropuerto de Hanoi les retendrán en Hong Kong durante nueve días. Finalmente, esta autorización se recibiría el día 7 de junio y a las 10:00 de la mañana siguiente, el "Commonwealth of the Philippines" reemprendía el vuelo en dirección a Hanoi, con un tiempo infernal que les obligó a volar la mayor parte del tiempo por encima de los 4.000 metros y, en muchas ocasiones, en vuelo instrumental. El frío derivado de la altura y las turbulencias producidas por el tiempo tormentoso hicieron que el vuelo fuese especialmente fatigoso y a ello se añadiría que, cuando ya llevaban varias horas de vuelo, descubrieron una pérdida de combustible que les obligó de inmediato un lugar en el que pudieran tomar tierra, encontrándolo en Fort Bayard (actual Zanjian), en la colonia francesa de Kouang-Tcheou-Wan, en la península de Luichow de la costa de la China Meridional situado a 430 kilómetros de Hong Kong y a 450 kilómetros de su destino final en Hanoi.

En Fort Bayard, donde había un aeródromo de la *Aéronavale* francesa, los mecánicos pudieron reparar rápidamente la avería y repostar el avión, que despegó de nuevo de inmediato para llegar a Hanoi a las seis de la tarde, cuando ya estaba oscureciendo.

En las primeras horas de la mañana siguiente, 9 de junio de 1936, Arnáiz y Calvo despegan de Hanoi, ahora rumbo a Laos, llegando a la capital, Vientiane, tras un vuelo de 490 kilómetros. Apenas terminaron de repostar despegaron de nuevo hacia Rangoon, la capital de Birmania (hoy Myanmar). No

obstante, la presencia de un fuerte viento del suroeste les obligó a tomar tierra, para repostar, en Moulmein (actual Mawlamyaing) a solamente 170 kilómetros de Rangoon, a donde llegarían poco después tras un vuelo total de 725 kilómetros.

Tras un día de descanso en Rangoon, el 11 de Junio prosiguieron el vuelo hacia Calcutta (actual Kolkata), entonces capital de la India inglesa. Fue el primer día que encontraron un cielo limpio y luminoso por lo que los 960 kilómetros a recorrer les parecieron muy fáciles. Sin embargo, tuvieron que hacer una escala técnica para repostar en Akyab, la ciudad más importante de la costa suroeste de Birmania.

En Calcutta permanecieron tres días descansando y disfrutando de la ciudad, conocida como "la ciudad de la alegría", y el 14 de Junio a mediodía despegaron rumbo a Allahabad, la ciudad santa de los hindúes. En esta etapa tuvieron que hacer frente a las intensas lluvias del monzón, teniendo que volar por encima de los 3.000 metros durante buena parte del trayecto, siguiendo después el curso del Ganges y aterrizando en Allahabad tras un vuelo de tres horas y media.

A las 10:00 del día siguiente, 15 de Junio, despegaron de Allahabad rumbo a Karachi. Cuando les faltaban unos 400 kilómetros para llegar a Jodhpur, el motor comenzó a fallar, probablemente por fallo de alguna bujía, teniendo que tomar tierra para revisarlas y también el depósito auxiliar de combustible, que parecía haber sido afectado por las turbulencias del día anterior. Después, aunque no en muy buenas condiciones, debido a las turbulencias, continuaron el vuelo hasta Jodhpur, donde realizaron una nueva escala para continuar después hasta Karachi, a 600 kilómetros de distancia. Esta etapa, en la que recorrieron un total de 1.900 kilómetros fue, probablemente, la más dura y fatigosa de todo el viaje.

En Karachi tuvieron que afrontar un nuevo problema. El gobierno de Persia (actual Irán) no autorizaba el sobrevuelo del país. Los aviadores tuvieron que esperar en Karachi otros dos días, como les había ocurrido en Hong Kong, hasta que dieron resultado las gestiones diplomáticas llevadas a cabo desde Manila, en Washington y en Teherán. Finalmente serían concedidas las autorizaciones y el 18 de junio, tras despegar de Karachi, sobrevolaron la región de Beluchistán, siguiendo la costa hasta Gwadar, donde pernoctaron tras haber realizado un vuelo de unos 550 kilómetros. Al día siguiente, 19 de Junio, entre tormentas de arena y fuertes turbulencias, se dirigieron a Bandar-e-Jask, una pequeña ciudad iraní situada a la entrada del estrecho que da acceso al Golfo Pérsico, donde volvieron a

pernoctar. En la mañana del 20 de Junio, remontaron el Golfo Pérsico y, tras un interminable vuelo de 900 kilómetros, hicieron escala para repostar en Bushire (Iran), sobrevolando después las llanuras de Mesopotamia para llegar a Bagdad tras haber recorrido otros 800 kilómetros en un vuelo tranquilo.

El 21 de Junio el "Commonwealth of the Philippines" despegó del aeropuerto de Bagdad para dirigirse al Cairo. El vuelo fue tranquilo y sin problemas, por lo que, tras un vuelo de casi 800 kilómetros y una breve detención para repostar en la ciudad palestina de Gaza continuaron 350 kilómetros más hasta El Cairo, donde, inesperadamente, tuvieron que afrontar un nuevo problema: la compañía Shell, que les había proporcionado una tarjeta que les cubría el suministro de combustible y aceite durante todo el viaje, les informó que en el aeródromo de Brindisi, en Italia, se negaban a aceptar la tarjeta y que tendrían que pagar el combustible en efectivo. Gestiones apresuradas les dieron la solución en forma de envío telegráfico de fondos por parte de uno de los patrocinadores del viaje, el diario de Carlos P. Rómulo. No obstante, habían perdido otros ocho días esperando la solución y sólo a primera hora de la tarde del 29 de Junio pudieron reanudar su viaje.

Poco después de haber despegado del Cairo tuvieron que afrontar un fuerte viento contrario que les obligó a variar sus planes, renunciando a dirigirse a Brindisi para hacerlo, en su lugar, a Atenas; pero la pérdida de velocidad debida al viento había supuesto un excesivo consumo de combustible y, creyendo no tener suficiente para alcanzar la capital griega, tomaron tierra en Creta para repostar, no pudiendo llegar a Atenas hasta las 19:57 horas y haciéndolo completamente agotados tras haber recorrido 1.200 kilómetros en siete horas.

En Atenas se quedaron descansando hasta el día 2 de Julio, en que pretendían reanudar el viaje, pero, cuando iniciaron la carrera de despegue, la pata derecha del tren de aterrizaje se rompió y el avión sufrió, además, daños en el extremo del ala derecha y en la hélice. Las reparaciones duraron otros cuatro días, no pudiéndose reanudar el vuelo hasta el día 6 de julio. Durante su forzada estancia en Atenas, Arnáiz y Calvo se dedicaron al turismo, visitando la mayor parte de los monumentales testimonios de la Grecia clásica.

A media mañana salieron de Atenas, tomando tierra en Brindisi a las 18:20 horas, saliendo en la tarde del día siguiente, 7 de julio, para Roma, llegando tres horas después al Aeropuerto del Littorio (hoy Aeropuerto de Roma-Urbe). Permanecieron en Roma dos días, durante los cuales se celebró una recepción en

su honor en la Embajada de los Estados Unidos (hay que recordar que, entonces, Filipinas era un a especie de protectorado norteamericano). Como habían hecho en Atenas, los aviadores filipinos aprovecharon la ocasión para visitar los principales monumentos de la Ciudad Eterna.

Finalmente, el día 10 de Julio salieron para Marsella a las 10:00 horas, aterrizando en Marignane a las 17:00 horas después de un vuelo sin incidentes de siete horas de duración en el que, siguiendo la costa italiana y después la francesa, recorrieron unos 650 kilómetros.

A las 07:30 horas (hora francesa) del día 11 de Julio despegaron de Marignane para dirigirse a Barcelona, a donde habían previsto llegar, tras tres horas y media de vuelo, hacia las 10:00 (hora española).

Habiendo sido anunciada por la prensa la llegada de los aviadores filipinos, en el aeródromo militar del Prat de Llobregat se habían congregado, desde primeras horas de la mañana. Sin embargo, y en contra de lo previsto, el avión de Arnáiz y Calvo llegase al aeródromo barcelonés a las nueve en punto, con una hora de adelanto sobre el horario planeado, debido a que los pilotos filipinos, que habían telegrafiado a Barcelona anunciando la hora de su llegada, no habían tenido en cuenta la diferencia de una hora entre los horarios oficiales de Francia y España, por lo que los únicos que allí se hallaban en el aeropuerto para recibirles eran el Comandante Felipe Díaz Sandino, Jefe de la Base Aérea, y los oficiales de aviación allí destinados.

Cuando los aviadores filipinos descendieron del avión Díaz Sandino y sus oficiales les dieron la bienvenida y les felicitaron calurosamente por el éxito del vuelo, llevándoles al Pabellón de Oficiales, donde les obsequiaron con un desayuno.

Hacia las 09:45 comenzaron a llegar las autoridades, los socios del Aero Club y los miembros de la colonia filipina de Barcelona con objeto de recibir a los aviadores, encontrándose con la sorpresa de que éstos ya habían llegado. En el Pabellón de Oficiales, el Alcalde accidental de Barcelona, Sr. Ventós, ofreció a Juan Calvo y a Antonio Arnáiz unos ramos de flores en nombre de la ciudad. También recibieron allí la felicitación del General Llano de la Encomienda, Jefe de la IV División Orgánica y numerosos Jefes y Oficiales de todas las Armas de guarnición en Barcelona, así como, en nombre de la Generalitat de Catalunya, el Conseller de Economía y Agricultura, Sr. Prunes, y el Delegado del Estado, Sr. Casellas.

Entrevistados por los periodistas, Arnáiz y Calvo manifestaron que habían salido de Marsella a las 07:28 hora francesa (06:28 hora española) y que durante todo el vuelo habían disfrutado de viento favorable, lo que había aumentado considerablemente su velocidad. También manifestaron que las etapas más difíciles de su vuelo habían sido las de la India debido al temporal al que tuvieron que enfrentarse y que tenían la intención de continuar hacia Madrid aquella misma tarde.

Poco antes del mediodía se trasladaron al Restaurante Casa del Mar, muy próximo al Aeródromo, donde el Ayuntamiento de Barcelona ofreció un banquete en honor de los aviadores. Asistieron todas las autoridades que habían estado presentes en el Aeródromo, Díaz Sandino y los oficiales de aviación, directivos del Aero Club y miembros destacados de la colonia Filipina. Al final del banquete hubo brindis y discursos y un representante de la Compañía de Tabacos de Filipinas ofreció a los aviadores un cheque de 5.000 pesetas para contribuir con él a los gastos del viaje.

De nuevo en el aeródromo, a las 13:28 horas despegó de nuevo el Fairchild de Arnáiz y Calvo para dirigirse a Madrid, siendo escoltado durante todo el vuelo por un avión de la aviación militar.

En Madrid y desde las primeras horas de la tarde había comenzado a afluir gran cantidad de público por las carreteras que conducían al Aeropuerto de Barajas, deseoso recibir con el mayor entusiasmo a los aviadores filipinos. A las 16:00 horas los alrededores del Aeropuerto presentaban un pintoresco aspecto y un público ya muy numeroso invadía las principales instalaciones del Aeropuerto.

A las 16:15 y a gran altura pasaron, procedentes de la Base Aérea de Getafe, nueve aviones militares, en tres formaciones de tres aviones, que se dirigían al encuentro del avión filipino para escoltarle hasta Barajas. A esa misma hora, aproximadamente, comenzaron a llegar las autoridades y las distintas representaciones de organizaciones y entidades públicas y privadas. Entre las primeras estaban el Director General de Aeronáutica Civil, Sr. Ruíz Ferry; el Director General de Aeronáutica Militar, General Núñez de Prado; el General Miaja, Jefe de la I División Orgánica; el Teniente General Castro Girona; el Secretario de la Dirección General de Marruecos y Colonias, Sr. Nombela; el Alcalde de Madrid, Sr. Pedro Rico; el Presidente de la Diputación provincial, acompañados por varios concejales y diputados provinciales; El Sr. Haile Johnson, Consejero de la Embajada de los Estados Unidos junto con el Sr.

Wendell, Secretario de la misma embajada y el agregado militar, coronel Fuqwa.

Ostentaban la representación del Ministro de la Guerra sus ayudantes. Al frente de la Asociación Hispano-Filipina, su presidente, el Marqués de Mélin, y acompañándole los Sres. Gamboa, Arechazarra y Massip. Había otras muchas personalidades, representantes de otras numerosas entidades y asociaciones.

Delante del Pabellón central de la terminal del Aeropuerto y debajo de la pérgola que allí había se situó gran cantidad de público poco antes de las cinco, cuando comenzaron a divisarse, a las 16:55, los puntos negros de los aviones que venían rodeando el Fairchild de los aviadores filipinos. Abría la marcha el "Commonwealth of the Philippines", escoltado por dos aviones del Aero Club, pilotados por Del Barco y Cuesta, tras de los cuales volaba, en perfecta formación, la escuadrilla de nueve Breguet XIX de la Aviación Militar, que se mantuvo orbitando sobre el aeropuerto mientras aterrizaban Arnáiz y Calvo, antes de continuar el vuelo para dirigirse a su base de Getafe.

El avión de Arnáiz y Calvo tomó tierra graciosamente, a unos 400 metros de distancia de la estación central, a la que se aproximó carreteando. El público invadió el campo de vuelo y rodeó el avión, impidiendo prácticamente todo movimiento a los aviadores filipinos. Justo en aquel momento la Banda de Música del Regimiento de Zapadores interpretó los himnos de Filipinas y de España, apenas terminados los cuales los aviadores fueron llevados a hombros hasta el Pabellón Central de la Terminal, donde se les obsequió con ramos de laurel y flores adornados con los colores de su país. Allí esperaba el Coronel de Intendencia Don Juan Calvo, padre del aviador filipino a quien no veía desde hacía más de quince años y que se fundió con su hijo en un fuerte e interminable abrazo.

Tras unas palabras de bienvenida pronunciadas por el Alcalde de Madrid, los aviadores dirigieron unas palabras de saludo al pueblo madrileño, siendo la totalidad del acto transmitido en directo por la emisora Unión Radio. Después, en el restaurante del aeropuerto, los aviadores filipinos fueron obsequiados con una merienda, junto con las personalidades que habían acudido a recibirles. Aquella tarde no hubieron más actos, dedicándolos los aviadores filipinos a un bien merecido descanso.

En la mañana del día siguiente, domingo 12 de Julio de 1936, Antonio Arnáiz y Juan Calvo visitarían el Museo del Prado

y, por la tarde, asistieron como invitados de honor a una corrida de toros, que resultó bastante mediocre y en la que intervinieron José Neila, Pedro Ramírez (Torerito de Triana) y Pedro Barrera con toros de González Camino, Juan Terrones y Gabriel González que, pese a proceder de tres diferentes ganaderías, resultaron todos ellos bastante mansos. Los tres matadores brindaron todos a los aviadores filipinos. Tras la corrida, Arnáiz y Calvo fueron llevados a dar un paseo por la Casa de Campo.

También en aquel día comenzarían a recibir los aviadores filipinos cablegramas y telegramas de felicitación por el éxito de su vuelo. Serían los primeros de una serie interminable entre los que cabría destacar los enviados por el Dr. D. Manuel L. Quezón, Presidente de la 'Commonwealth of the Philippines', el sistema de autogobierno previo a la independencia que los norteamericanos habían dado al antiguo territorio español, y por el Alcalde de Manila, D. Juan Posadas.

En la noche del domingo al lunes, ya 13 de Julio de 1936, se produciría el asesinato político de Calvo Sotelo, líder de la derecha, cuya autoría se situaba en las proximidades del gobierno y que desencadenó una tensión creciente en la ya convulsa sociedad española, que días después cristalizaría, como todos sabemos, en un levantamiento militar y un estallido revolucionario de signo opuesto, casi simultáneos.

No obstante lo cual, todavía en Diario Oficial del Ministerio de la Guerra del lunes 13 de Julio publicaría una Orden Ministerial concediendo a Antonio Arnáiz y a Juan Calvo la Cruz del Mérito Militar y la Cruz del Mérito Naval, ambas con distintivo blanco. También, al mediodía de aquel tenso lunes, los aviadores filipinos visitarían el Ayuntamiento de Madrid, siendo recibidos por el Alcalde, a quien hicieron entrega de una bandera filipina y de un mensaje del Alcalde de Manila, Juan Posadas. Por la tarde, a las 18:00 horas, en el reservado de la Casa de Campo, se ofreció un té a los aviadores mientras la Banda Municipal de Música daba un concierto en su honor.

El martes 14 de Julio continuaron los agasajos y homenajes. Por la mañana fueron invitados por la Dirección del Museo del Prado para visitarlo y conocer las incomparables obras de arte que allí se exponen, mientras que por la noche, en el restaurante de la Playa de Madrid tuvo lugar una cena en homenaje a Arnáiz y Calvo organizada por la Dirección General de la Aviación Militar. En la mesa presidencial, además de los homenajeados, se sentaron el Ministro de Estado, Augusto Barcia Trelles, el Director General de Aeronáutica Militar, General Núñez de Prado; los Subsecretarios de Estado y de Guerra; Eduardo

González Gallarza; El Sr. Pichardo, Secretario y Agregado Comercial de la Embajada norteamericana; el Presidente de la Asociación Hispano-Filipina, Marqués de Mélin; el Director General de Aeronáutica Civil, Sr. Ruíz Ferry; el General de la Guardia Civil, Sr. Sanjurjo y el Coronel filipino, Sr. Ramos. La cena sería amenizada por la Orquesta del Restaurante, una selección de variedades y, finalmente, hubo un baile. Al mismo tiempo y mientras la tensión política iba creciendo alarmantemente en España, continuaban los preparativos de toda una serie de agasajos y homenajes a los aviadores filipinos.

En la mañana del día siguiente, 15 de Julio, y en el Museo Naval, el Ministro de Marina, Sr. Giral, impuso a los aviadores filipinos la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco que les había sido concedida por el gobierno de la República. Por la tarde hubo una Fiesta de Aviación en Getafe, en honor de Calvo y Arnáiz que, al llegar a la Base Aérea, serían recibidos por los Directores Generales de Aviación Militar y de Aviación Civil, General Núñez de Prado y Sr. Ruíz Ferry y por los Jefes y Oficiales de Aviación con residencia en Madrid. Tras escuchar los himnos filipino y español interpretados por una banda militar, los aviadores visitaron las instalaciones de la Base pudiendo admirar el Jesús del Gran Poder, allí conservado, y los últimos cazas adquiridos por la Aviación Militar. Después, una escuadrilla llevó a cabo una serie de vuelos y una avioneta llevó a cabo una exhibición de vuelo acrobático. Tras las exhibiciones, se sirvió una merienda en los jardines del aeródromo.

El jueves 16 de Julio los aviadores filipinos realizaron una visita a Toledo, siendo recibidos en la Puerta de Visagra por las autoridades locales. Visitaron el Ayuntamiento, la Fábrica de Armas, donde fueron obsequiados con una magníficas espadas damasquinadas y el Alcázar, siendo después obsequiados con un almuerzo ofrecido por el Ayuntamiento. Por la tarde visitaron la Catedral, la Casa del Greco y otros monumentos de la ciudad, antes de regresar a Madrid, donde asistieron a una fiesta que, en su honor, organizaba la Unión Mercantil.

El 17 de Julio, por la mañana, serían recibidos por el Presidente de la República, D. Manuel Azaña, quien les expresaría su satisfacción y les daría las gracias, en nombre del pueblo español, por su gesto y su gesta.

Como todos sabemos, en la tarde de aquel mismo 17 de Julio se inició, en Melilla, la sublevación del Ejército de África que, al día siguiente, se extendería a otras guarniciones en Canarias, en Baleares y en la Península dando lugar al inicio de la Guerra Civil.

Arnáiz y Calvo continuaban en Madrid. Tenían una agenda bastante complicada: el mismo día 18 tenían que asistir al Ministerio de la Guerra, en cuyo Salón de Tapices se iba a celebrar la ceremonia de imposición de las Cruces blancas al Mérito Militar que les habían sido concedidas. Este acto, dada la incierta situación político-militar del país, sería suspendido. Como también lo sería la cena prevista para aquel mismo día en la Terraza del Capitol.

Sin embargo, sí se celebró por la tarde el homenaje que a los aviadores filipinos organizó la Sociedad Matritense de Amigos del País, en la que se hizo entrega a Antonio Arnáiz y a Juan Calvo de sus títulos de Socios de Mérito de la entidad y se les impusieron las correspondientes medallas.

Después, todo se desencadenó: El champán de honor anunciado para el domingo 19 de Julio por el Hogar Americano, así como la Fiesta prevista también para el domingo en los jardines del Ritz fue suspendida.

Se había previsto asimismo una excursión en avión, visitando Burgos el 25 y a Santiago de Compostela el 28 de Julio. También sería suspendida.

El 22 de Julio, con los sublevados controlando ya una buena parte del territorio, el panorama estaba bastante claro. El golpe de Estado había fracasado pero se había convertido en una verdadera guerra civil. Ello llevaría a los aviadores filipinos a iniciar su regreso. Con Zaragoza en poder de los sublevados tomaron la decisión de dirigirse a Valencia, donde se hallaba destinado el Coronel D. Pedro Calvo, padre del aviador filipino, y donde residía también uno de sus hermanos, y, tras pasar allí unos días, dirigirse a Barcelona, desde donde podían, con mayor facilidad, emprender el viaje de regreso a Filipinas.

Así lo hicieron y, tras la visita a Valencia, donde su llegada pasó casi totalmente desapercibida, se dirigieron en vuelo a Barcelona donde cargaron su avión, desmontado, en un barco de carga que debía partir para Oriente Medio, desde donde se pensaba enviarlo a Manila. La fatalidad quiso que, cuando el barco acababa de salir del puerto de Barcelona, fuese atacado y hundido, probablemente por un submarino italiano al servicio de los sublevados, desapareciendo con él el "Commonwealth of the Philippines".

Arnáiz y Calvo quedaron en Barcelona, donde el 11 de Agosto visitaron al Presidente de la Generalitat, Lluís Companys,

para expresarle su protesta por la forma en que habían perdido su avión, sin haber obtenido del político catalán nada más que buenas palabras...Después, marcharon a Francia y, desde allí, regresaron por vía marítima a Filipinas.

A su llegada de regreso a Manila, el 8 de Septiembre de 1936, fueron recibidos como héroes, siendo objeto de muy numerosos homenajes y agasajos. Por decreto del Presidente Manuel L. Quezón, se incorporaron al recientemente creado *Philippine Army Air Corps* con el grado de Teniente Coronel. Después, como la puesta en marcha de aquella Fuerza Aérea Filipina se demoraba bastante, Juan Calvo pasaría a volar como piloto en la "Iloilo-Negros Air Express Co." (INAEC) una nueva compañía de transporte aéreo fundada por la poderosísima familia López que operaba en la zona central del Archipiélago. En cuanto a Antonio Arnáiz, se graduaría en la Universidad como Doctor Ingeniero Aeronáutico y pasaría a ser nombrado Vicepresidente y Director General de la "Philippine Aerial Taxi Company" (PATCO), una compañía que operaba las líneas regulares Manila-Baguio, Manila-Paracale y Manila-Nagullian además de servicios charter en todo el Archipiélago y que no era otra cosa que una extensión de la antigua "Valeriano School of Aviation" de la que había sido instructor de vuelo. En 1941, tras la quiebra de PATCO, fue contratado como piloto por la acabada de crear "Philippine Air Lines" para la que continuaría volando hasta 1963.

Al mismo tiempo, Antonio Arnáiz sería un icono de la vida social filipina, siendo nombrado, en 1937, "Rey Consorte" de la "Reina del Carnaval de Manila", la Señorita Carmen Bayón Zaldarriaga, conocida familiarmente como "Chita", que también ostentaba el título de "Miss Filipinas". Entre ambos surgió un romance que daría lugar a un matrimonio feliz que llegó a tener cuatro hijos y dos hijas. En 1961, con ocasión de celebrarse el 25 aniversario del vuelo realizado en 1936 con Juan Calvo, y que ya era universalmente conocido como el "Arnacal Flight", Antonio Arnáiz vino a España invitado por el Teniente general Don Eduardo González Gallarza que, en Cuatro Vientos, le impuso la Cruz del Mérito Aeronáutico. A su regreso a Filipinas dejó de volar, pero continuó trabajando en la 'Philippine Air Lines' como Director Comercial. Falleció en 1974, a los 63 años de edad.

En cuanto a Juan Calvo, tras iniciarse la II Guerra Mundial y como Teniente Coronel del Cuerpo de Aviación del Ejército Filipino participó en las operaciones para hacer frente a la invasión japonesa. Tras la ocupación de las Filipinas por el Ejército japonés, El Teniente Coronel Calvo organizó una fuerza de guerrilleros que combatieron a los japoneses en la provincia

de Isabela, actuando de enlace con los guerrilleros que operaban en Manila y sus alrededores. En 1944 fue capturado por los japoneses en Bayombong, provincia de Nueva Vizcaya, siendo encarcelado en el Fuerte Santiago junto con otros oficiales guerrilleros filipinos y norteamericanos. Todos ellos serían decapitados por los japoneses en el Cementerio Chino de Manila muy pocos días antes de que, en 1945, llegasen allí las tropas norteamericanas. Al terminar la guerra le fue concedida, a título póstumo, la Cruz de Plata de Servicios Distinguidos.

Actualmente, del vuelo de Antonio Arnáiz y Juan Calvo quedan pocos recuerdos. Además de dar sus nombres a una avenida y una calle del Gran Manila, apenas unas cuantas fotografías y maquetas en la vitrina dedicada a su vuelo entre Manila y Madrid en el Aerospace Museum de la Philippine Air Force situado en la Villamor Air Base, situada en Pasay, en las afueras de Manila.