ESCUADRILLA ELCANO

CIEN AÑOS DEL VUELO MADRID-MANILA (5 DE ABRIL - 13 DE MAYO DE 1926)

MANUEL LUCENA LÓPEZ
Licenciado en Hª Moderna y Contemporánea

"*El archipiélago filipino, último florón de nuestro perdido imperio, con una gran población española, otra mayor de origen español y unos millones de indígenas que aún sienten el afecto a España, bien merece la visita de nuestros aviadores*"
Antoine de Saint-Exupéry (1900-1944), aviador y escritor. Extracto de "*Tierra de hombres*", 1939.

INTRODUCCIÓN

Como ya reflejé en el artículo dedicado al centenario del vuelo del Plus Ultra en el anterior ejemplar (Nº 176) de la revista AMARTE, la década de los años veinte del siglo XX está en los anales de la historia de la navegación aérea como la edad de oro de los grandes raids. En aquel periodo de entreguerras, la aviación militar y civil dejó atrás la fase de desarrollo de la Primera Guerra Mundial para consolidarse como un instrumento primordial de proyección geopolítica, prestigio nacional y adelanto tecnológico. Las potencias emergentes del globo y las que estaban en decadencia compitieron de manera encarnizada por romper las barreras geográficas que aislaban a las metrópolis de sus posesiones coloniales o de territorios cultural e históricamente afines.

Para España, una nación que trataba de rehacerse tras las pérdidas territoriales del 98, la aviación militar se convirtió en el vehículo idóneo para demostrar al mundo que su industria, sus pilotos y sus técnicos albergaban la capacidad de competir en la vanguardia internacional. En este contexto, el archipiélago filipino se dibujaba como un destino simbólico de lo más idóneo.

ALGUNOS PRECEDENTES

Antes de que la aviación militar española y los seis tripulantes de la Escuadrilla Elcano intenten unir por aire a España y las Filipinas en 1926, otras naciones ya habían enlazado occidente y oriente con éxito, pero con las lógicas dificultades que entrañaban unir zonas del planeta tan distantes. Algunos de esos destacables vuelos fueron:



- **Arturo Ferrarin** y **Guido Massiero,** junto a los mecánicos **Roberto Maretto** y **Guido Capannini** (italianos): Roma (Italia) - Tokio (Japón), del 14 de febrero al 31 de mayo de **1920**. A bordo de 11 biplanos de fabricación italiana **Ansaldo SVA 9**, intentaron las 11 tripulaciones culminar con éxito la carrera; pero solo la tripulación con Ferrarin al frente (Massiero completó una parte del trayecto en barco) recorrió los más de 18.000 km en 109 horas de vuelo, con más de 30 escalas.

- **Frederick C. Martin**, **Lowell H. Smith** y **Leslie Arnold** (estadounidenses) más algunos otros integrantes del equipo del Servicio Aéreo del Ejército de los EE.UU.: partieron de Seattle / Washington (EE.UU.) el 6 de abril de 1924 y regresaron al mismo punto el 28 de septiembre del mismo año. Realizaron, por etapas, la **primera vuelta al mundo por aire** (44.342 km) en 175 días (sumando 371 horas de vuelo reales), atravesando más de 20 países y dos océanos. Los aviones empleados fueron cuatro hidroaviones biplanos **Douglas DT2**, modificados para superar la envergadura de este raid y cuya versión recibió la denominación de **Douglas World Cruiser** (**DWC**), pero solo finalizaron la vuelta dos de ellos ("New Orleans" y "Chicago"), al perderse los otros dos ("Seattle" y "Boston") por averías.

- **Georges Pelletier - Doisy** y **Lucien Besin** (franceses): **Paris** (Francia) - **Tokio** (Japón), del 24 de abril al 9 de junio de **1924**. Recorrieron 20.146 km en 46 días, empleando un **Breguet XIX** inicialmente, que debió ser reemplazado, tras accidentarse en Shanghái, por un **Breguet XIV**.

- **Jan Tomassen van der Hoop**, **H. van Weerden Poelman**) y **P. A. van den Broeke** (holandeses): **Ámsterdam** (Holanda) - **Batavia** (actual Yakarta / Indonesia), del 1 de octubre al 24 de noviembre de **1924**. Pilotaron un **Fokker F.VII.**, modificado y emplearon 55 días para recorrer 15.000 km (con unas 127 horas de vuelo sumadas) en una ruta que atravesó Europa, Oriente Medio y Asia.

- **José Manuel Sarmento de Beires**, **Antonio Jacinto Brito Pais** y **Manuel Antonio Gouveia** (portugueses): playa de **Vila Nova de Milfontes** (Portugal) - **Macao** (China), del 7 de abril al 20 de junio de **1924**. Comenzaron con un **Breguet XIV Bn2** al que llamaron "**Patria**", (que por dañarse en Karachi / India se reemplazó por un **de Havilland DH.9A**) y recorrieron 16.760 km en 74 días (sumando 117 horas y 41 minutos de vuelo). En realidad el aterrizaje en Macao no fue posible debido a un tifón y terminaron efectuando un aterrizaje de emergencia en **Fanling**, a unos 800 metros de Hong Kong. Fueron trasladados a Macao por barco dos días después.

- **Alan Cobham**, como piloto y **Sefton Branker**, que aunque era piloto, fue como acompañante para inspeccionar futuras rutas comerciales (ingleses): Edgware / Londres (Inglaterra) - Rangún (La India), del 20 de noviembre de **1924** al 6 de febrero de **1925** y Rangún - Londres del 8 de febrero al 17 de marzo de **1925**. Realizaron una ruta de ida y vuelta de 25.000 km con un biplano **de Havilland DH.50**, empleando 79 días de Londres a Rangún y 38 días en la vuelta. Fue la primera persona en volar a la India y regresar.



A doble página: los tres Breguet XIX A-2 alineados en el campo de vuelo del Aeródromo de Cuatro Vientos. Son los momentos previos al inicio del raid y despegarían a las 8:15 horas. A la izquierda apreciamos al Nº 4 "Magallanes", que pilotará Martínez Esteve con Mariano Calvo como mecánico. En el centro el Nº 30 "Legazpi" de González Gallarza y Arozamena Postigo. A la izquierda el Nº 29 "Elcano" de Lóriga Taboada y Pérez Sánchez.

- **Francesco de Pinedo** y **Ernesto Campanelli** (italianos): Sesto Calende (Italia) - Melbourne (Australia) - Tokio (Japón) - Roma (Italia), del 20 de abril al 7 de noviembre de **1925**. Emplearon un hidroavión **SIAI S.16 ter.**, (fabricado por la empresa italiana "**Società Idrovolanti Alta Italia**"), al que llamaron "**Gennariello**" en honor a San Genaro, durante 201 días para recorrer los 55.000 km que supusieron unir Italia con Australia, Japón y el posterior regreso al país del que partieron con un gran éxito.

- **Yusun Abe Hiroshi**, **Kawachi Kazuhiko**, **Shinohara Shunichiro** y **Katagiri Shohei** (japoneses): Tokio (Japón) - Paris (Francia), del 25 de julio al 27 de octubre de **1925**. Recorrieron más de 16.565 km en 66 días (con 110 horas y 50 minutos de tiempo de vuelo), en dos **Breguet XIX G.R.**, a los que llamaron "**Hatsukaze**" (Viento Primero) y "**Kochikaze**" (Viento del Este). Este raid transcontinental fue patrocinado por la iniciativa privada del periódico japonés "Asahi Shinbun", aunque sus pilotos eran militares. El Breguet llamado "Hatsukaze" estuvo pilotado por Yusun Abe Hiroshi, siendo Shinohara Shunihiro su ingeniero. "Kochikaze" fue tripulado por Kawachi Kazuhiko (piloto) y Katagiri Shohei (ingeniero).

NACE UNA IDEA

En junio de 1924 el capitán **José Carrillo Durán** fue el responsable de traer en vuelo, desde París a Madrid, unos **Potez XV** comprados a Francia Entonces comunicó a los capitanes **Joaquín Loriga** y **Eduardo González Gallarza** la importancia de efectuar "*un largo viaje, al menos a Oriente, como ya han hecho aviadores de otros países*". El capitán Carrillo (al que todos sus compañeros admiraban profundamente) murió poco después, el 28 de septiembre, en acto de servicio sobre el protectorado español de **Marruecos**. **Loriga** recogió el testigo de su idea en compañía de **Martínez Esteve**. Ambos estudiaron desde agosto de 2024 la viabilidad de ese vuelo y presentaron una propuesta llamada "***Proyecto de un viaje aéreo Madrid-Manila***", en octubre de 1924, al general **Soriano**, director de la Aeronáutica desde enero de ese mismo año.

Loriga y **Martínez Esteve** defendieron la idea de volar a las Filipinas "*descubiertas e incorporadas a la civilización por nuestros gloriosos nautas*" pero que estaban bajo la dominación de los EE.UU. Este vuelo era el complemento adecuado a los otros dos programados para 1926: a **Hispanoamérica** con el **Plus Ultra** y a la **Guinea española** con la **Patrulla Atlántida**. Argumentaban que España probaría "*el grado de perfeccionamiento de su técnica aeronáutica y el entrenamiento de sus navegantes*", volando al "*último florón de nuestro perdido imperio colonial, con una gran población española, otra mayor de origen español y unos millones de indígenas que aún sienten el afecto a España*".

Los tres raids previstos para 1926 fueron autorizados el año anterior, concretamente en diciembre de 1925.

ESTUDIOS PREVIOS DEL PROYECTO

Para completar el raid la memoria planteaba utilizar dos Breguet XIX, con un motor mejorado, para volar unos 18.000 km, durante 30 días, en 20 etapas, que se redujeron finalmente a 18 en la práctica, recortando también loa km recorridos. Esas etapas se distribuirían en 4 grandes tramos:

1.-Mediterráneo por el norte de África. / 2.-Medio Oriente hasta Karachi. / 3.-La India-Asia Suroriental. / 4.-Costas de Indochina y China hasta Luzón.

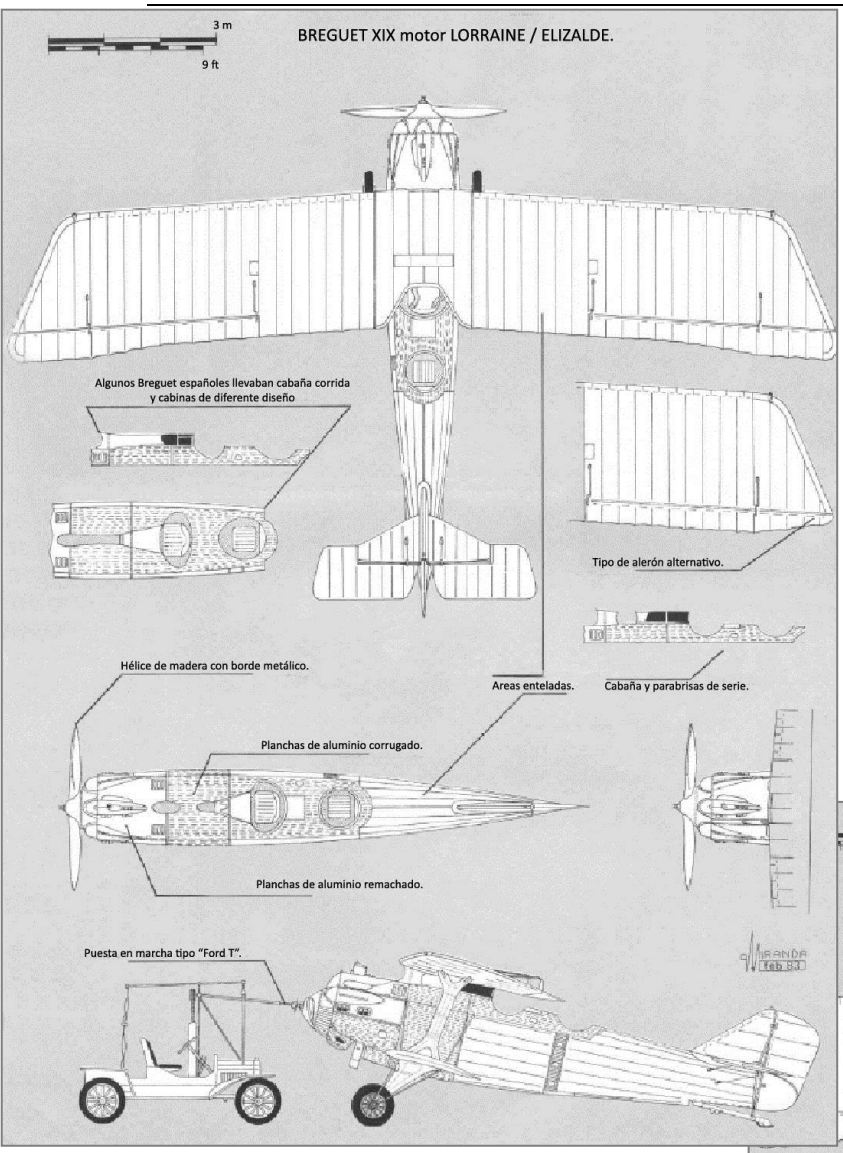
La meteorología imponía que el viaje no se iniciara antes del 25 de marzo ni más tarde del 15 de abril, por los fuertes calores que se registran en Iraq y la India en épocas más avanzadas, los monzones del Suroeste y los tifones en el mar de la China a partir de mediados de mayo.

La complejidad de estos vuelos a largas distancias requerían una exhaustiva preparación, diseñando itinerarios que necesitaban autorizaciones de sobrevuelo de territorios bajo el control de diversas naciones. En este caso eran: Francia, Italia, Reino Unido, Persia (actual Irán), Siam (actual Tailandia), Portugal, China, Japón y EE.UU. Se planificaban aeródromos alternativos y el mantenimiento además de estudiar las condiciones climatológicas. Por seguridad, en caso de aterrizaje o accidente en zonas remotas e inhóspitas se planteó transportar víveres para 5 días y un armamento adecuado para hacer frente a los animales salvajes que pudieran encontrar. Igualmente, llevaban herramientas básicas y algunos repuestos.

EL AVIÓN: BREGUET XIX A-2

Fue diseñado y fabricado por la empresa francesa **S.A. Des Ateliers d´Aviation Louis Breguet** como un biplaza de reconocimiento y bombardeo ligero tras la Primera Guerra Mundial. Breguet había tenido un gran acierto en dicha guerra con el **Breguet XIV**, uno de los mejores en la misma categoría que su predecesor. Destacaba el **Breguet XIX** por su estructura metálica de duraluminio, fuselaje elíptico y configuración alar sesquiplana.

En noviembre de 1921, en el VI Salón de la Aeronáutica de París, se presentó al público el prototipo de este avión y voló por primera vez en marzo de1922. Tras el concurso militar de Cuatro Vientos en febrero de 1923, pese a la victoria del **Fokker C.IV** (del que **Loring** fabricó bajo licencia



en Carabanchel 20 aparatos), se decidió la compra de 30 Breguet XIX (números de servicio del 1 al 30) de reconocimiento a Francia y otros 26 (nums. del 31 al 56) a la empresa que los fabricaría bajo licencia en España y constituida en marzo de ese mismo año: **Construcciones Aeronáuticas, S.A.** (**CASA**).

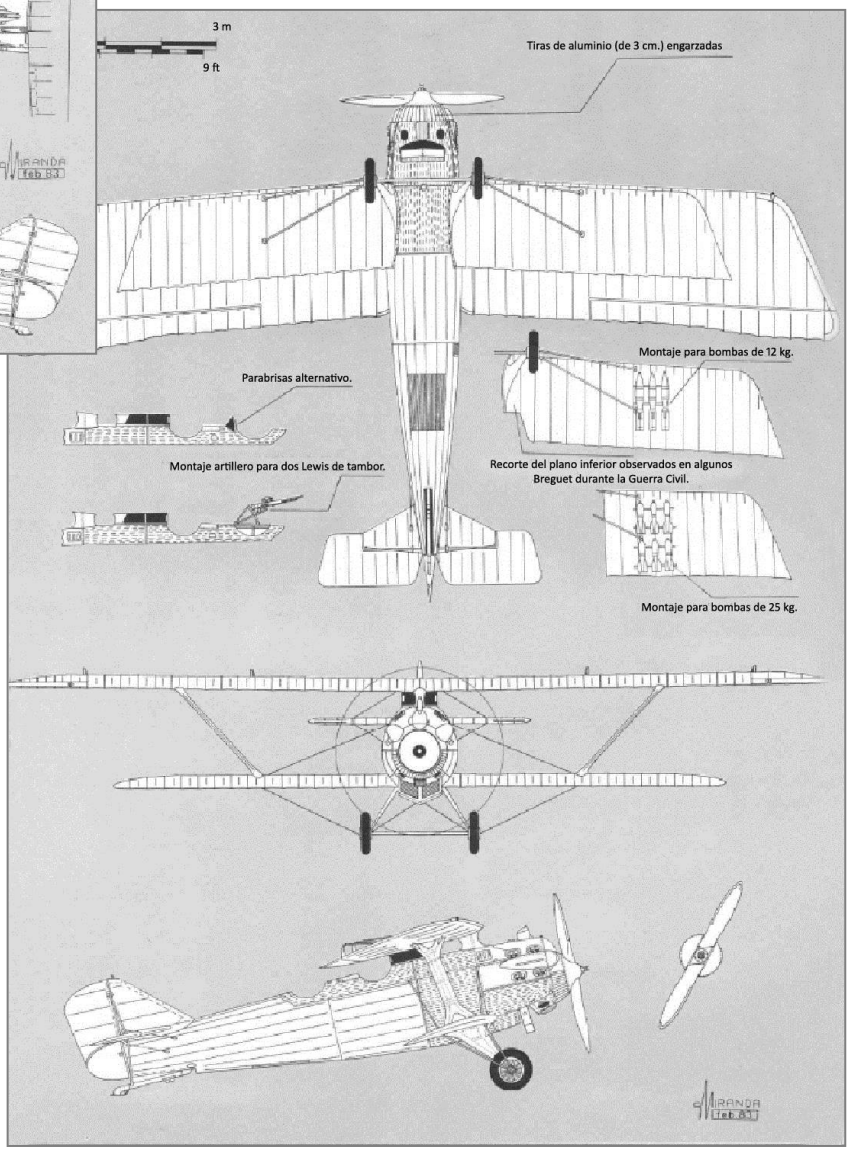
Hasta 1925 no llegaron los primeros Breguet XIX A-2 franceses a España. Motorizados con los Lorraine de 400 CV, el 16 de junio partieron para África, llegando a participar en el **desembarco de Alhucemas**.

La fabricación en España por parte de CASA se retrasó por la tardía puesta en marcha de la factoría y el uso de motores **Elizalde A4** de **450 CV** (los **Lorraine 12Eb** fabricados en España bajo licencia), más potentes y seguros, aunque algunos modelos (muy pocos en realidad) montaron motores **Hispano-Suiza 12Hb** de **500 CV**. La primera serie de 26 aparatos fabricados por CASA finalizó en mayo de 1927. Entre 1926 y 1935, la empresa española completó tres series de producción más, además de reconstrucciones y versiones especiales que protagonizarían futuros vuelos históricos de la aviación militar como el **"Jesús del Gran Poder"** (uno de los dos **TR Bidón**), vuelo Sevilla-La Habana en 1929 o el "**Cuatro Vientos**" (único **Super GR Superbidón** en España), vuelo Sevilla-La Habana en 1933. Sus variantes fueron de reconocimiento (A-2), bombardeo (B-2) y mixtas (AB-2).

De los 231 Breguet XIX que sirvieron en España, el inventario del Arma de Aviación de julio de 1936 aun registraba unos 170. Tras la Guerra Civil, los supervivientes pronto desaparecieron del inventario. Finalizaba así el servicio de un avión fundamental en la historia de la aviación española.

LOS TRES BREGUET XIX (Nº 4, Nº 29 Y Nº 30) DE LA ESCUADRILLA ELCANO

Respecto a los Breguet utilizados por la Escuadrilla Elcano, los mandos autorizaron para el proyecto el contrato con la empresa Breguet



para dotar a los 2 últimos **Breguet XIX**, de la serie de 30 adquiridos a Francia (el **Nº 29** y el **Nº 30**, que aún no habían sido entregados), de un motor más potente que el **Lorraine-Dietrich** de **400 CV** y 12 cilindros en V que equipaba los aviones normales. Se escogió el motor **Lorraine** de **450 CV** y 12 cilindros en doble V. Para compensar el mayor consumo de ese motor se elevó la capacidad de carga de aceite a 100 litros y de combustible a 985. El combustible se repartió entre cinco depósitos: 2 ovalados de 360 litros (cada uno en ambos costados del fuselaje, 1 de 235 litros frente al asiento del piloto en la parte inferior, y 1 nodriza de 30 litros en el ala superior derecha. El aprovisionamiento de gasolina y aceite, a lo largo de todo el vuelo, se contrató con la compañía británica Shell.

El tercer Breguet de la Escuadrilla Elcano (el **Nº 4**) fue el producto de una "improvisación" y eso terminaría repercutiendo en su rendimiento como ya veremos.

Es innegable que el Breguet XIX demostró ser una elección muy acertada para realizar el raid Madrid-Manila.

LAS TRIPULACIONES Y SUS AVIONES

Los seis hombres que conformaban las tripulaciones de la Escuadrilla Elcano, con sus Breguet XIX, fueron:

- El "**Fernando de Magallanes**" **(Nº 4)** tuvo como piloto al capitán **Rafael Martínez Esteve** (1894-1965). Y el soldado **Pedro Mariano Calvo Alonso** (1902-1986) fue su mecánico. Fue el avión que tuvo más problemas en el desarrollo del raid y que antes se vio obligado a abandonarlo con un aterrizaje de emergencia en el desierto.

- El "**Juan Sebastián Elcano**" **(Nº 29)** fue pilotado por el capitán e ingeniero aeronáutico **Joaquín Loriga Taboada** (1895-1927). Su mecánico fue el sargento **Eugenio Pérez Sánchez**. Le faltó poco para finalizar

- Y el "**Miguel López de Legazpi**" **(Nº 30)** tuvo a los mandos al capitán **Eduardo González Gallarza** (1898-1986). Y como mecánico al cabo **Joaquín Arozamena Postigo** (1906-1947). Este fue el único de los tres Breguet XIX de la escuadrilla que completo el vuelo de Madrid a Manila.

Los nombres elegidos para los aviones eran de lo más acertados: **Elcano** y **Magallanes** fueron los descubridores (1521) de esas islas durante su vuelta al mundo, siendo nombradas **Archipiélago de San Lázaro**. Recibirían el nombre de **Filipinas** más tarde (1543) cuando el explorador **Ruy López de Villalobos** honró al **príncipe Felipe** y serían colonizadas por **Legazpi** unas décadas después (1565) en nombre de España y de su ya entonces rey **Felipe II**.

Estos 6 hombres, como los que navegaron siglos antes hacia esas mismas islas, mostraron su preparación técnica y una gran resistencia física, además de una capacidad de adaptación sobre rutas larguísimas, climas extremos y territorios muy poco frecuentados. Los hombres del siglo XVI y los de inicios del XX tuvieron mucho mérito al afrontar un desafío como este.

ÚLTIMOS PREPARATIVOS

El capitán Martínez Esteve estaba de baja por enfermedad cuando se autorizó la realización del proyecto. Por ello se decidió su sustitución por otro piloto con una más que sobrada experiencia: **Eduardo González Gallarza**. Loriga y Gallarza formaron un gran equipo también y desarrollaron una gran labor para disponer de todo lo necesario. Estos dos aviones fueron dotados de un arrancador Viet & Schnebeli, un derivómetro y una brújula Hughes, no incorporando derivómetros como el del Plus Ultra al no sobrevolar grandes extensiones de agua como un océano y de paso aligerar peso.

En Cuatro Vientos, debido a la gran carga de trabajo que tenían, los talleres no podían dedicarles a los aviones previstos para el vuelo (los ya mencionados **Nº 29** y **Nº 30**) las horas necesarias. Por ello, los dos pilotos recurrieron a mecánicos especializados de las fábricas aeronáuticas.

La recuperación de Martínez Esteve de su enfermedad posibilitó que se reincorporase al servicio en su destino en Tetuán y volviera después (el 8 de marzo de 1926) a Cuatro Vientos. Se unía de nuevo al raid y se decidía apresuradamente la preparación de un Breguet XIX (**Nº 4**) que estaba desmontado en un hangar de Cuatro Vientos. Serían tres aviones los que finalmente integrarían el vuelo Madrid-Manila.

EL RAID

Despegaron de Cuatro Vientos a las 8:15 del 5 de abril, el mismo día que los pilotos del Plus Ultra llegaban a Huelva. La Escuadrilla Elcano estaba comandada por Esteve debido a su antigüedad en el empleo. En el cuadro adjunto pueden ver los datos de las etapas respecto a las fechas, puntos de partida y llegada, distancia recorrida, tiempo empleado y velocidad media. A modo de resumen, expondré a las incidencias más destacadas de este raid.

La primera etapa fue un paseo, pero en la segunda el Breguet tripulado por **Esteve** y **Calvo** se separa de sus camaradas por la niebla y recorre un trayecto más largo al recorrer visualmente la costa. A ello se suma una fuga en la refrigeración del motor y le lleva a aterrizar en **Túnez**. Desde allí saldrá una vez reparado hacia **Trípoli** el 7 de abril. Loriga y Gallarza iban por delante y cuando Esteve llega a

Fecha	Etapa	Distancia Km.	Tiempo h.-min.	Vel. med. Km/h.
05.4.1926	1.ª Cuatro Vientos-Argel	900	4,40	192,9
06.4.1926	2.ª Argel-Trípoli	1.300	7,00	185,7
07.4.1926	3.ª Trípoli-Bengasi	950	6,00	158,3
08.4.1926	4.ª Bengasi-El Cairo	1.150	7,40	150,0
11.4.1926	5.ª El Cairo-Bagdad	1.400	8,10	171,4
13.4.1926	6.ª Bagdad-Bushire	900	4,30	200,0
13.4.1926	7.ª Bushire-Bender Abbas	600	3,00	200,0
14.4.1926	8.ª Bender Abbas-Karachi	1.250	7,30	166,7
16.4.1926	9.ª Karachi-Agra	1.250	6,50	182,9
18.4.1926	10.ª Agra-Calcuta	1.300	7,00	185,7
21.4.1926	11.ª Calculta-Rangún	1.200	7,30	160,0
22.4.1926	12.ª Rangún-Bangkok	700	4,00	175,0
24.4.1926	13.ª Bangkok-Saigón	750	5,00	150,0
26.4.1926	14.ª Saigón-Vink	1.000	10,35	122,8
26.4.1926	15.ª Vink-Hanoi	300		
01.5.1926	16.ª Hanoi-Macao	850	6,55	122,9
11.5.1926	17.ª Macao-Aparri	900	6,55	130,1
13.5.1926	18.ª Aparri-Manila	400	3,00	133,1
	Total	**17.100**	**106.15**	**161.1**

Bengasi, estaban llegando Gallarza y Loriga a **El Cairo**, donde deciden esperar a reencontrase con Esteve cuando llegue. Los 2 días en El Cairo sirven de descanso a los pilotos y de mantenimiento de los aparatos.

El 11 de abril los 3 Breguet iniciaban la etapa más larga: El Cairo-Bagdad; y surgirán problemas. Loriga llegó bien a **Bagdad** y Gallarza pese a los retrasos sufridos también consigue completar la etapa. Pero, tras dejar atrás **Amán**, de nuevo el **Nº 4** de Esteve y Calvo tendrá dificultades. Tiene una grave pérdida de gasolina que provoca la parada de motor y le obliga a efectuar un aterrizaje de emergencia en el desierto. Viven una odisea de la que saldrán gracias a su pericia y tras dejar el avión para buscar ayuda y separarse accidentalmente, Esteve es encontrado por una patrulla aérea británica (teniente **Coogle** y capitán **Maxwell**) 6 días después de su aterrizaje. Calvo será localizado al día siguiente. El mando desde Madrid es tajante al ordenarles el 21 de abril regresar a España. En esos momentos Gallarza y Loriga ya estaban en **Calcuta**, donde pasaron 2 días para reparar los capós de los motores agrietados tras la etapa Agra-Calcuta.

Al partir de **Saigón**, el Nº 29 tuvo que regresar al obstruirse el filtro del carburador por unas densas nubes de mosquitos. Esto le retraso con respecto al Nº 30. El 26 llegaba a **Vink** Gallarza. El 28 de abril llega el Nº 4 recuperado a **Egipto**, mientras los Nº 29 y Nº 30 ya estaban desde el 27 en **Hanoi**, donde pasan 3 días de descanso para que Arozamena se recupere de una seria infección en la boca.

El **Nº 29** de **Loriga** y **Pérez** tendrá problemas en la etapa **Hanoi-Macao** cuando una fuga de agua del radiador gripa el motor (que quedó inutilizado) y se ve obligado a aterrizar de emergencia en **Tien-Pack**, en la costa de China. Allí se las verán con piratas chinos y serán rescatados el 4 de mayo por la patrullera portuguesa "Patria" que los llevarán a **Macao**. Al haber perdido la opción de continuar con su avión, **Loriga** es autorizado el 9 de mayo a unirse a **Gallarza** en el **Nº 30**, dejando fuera al cabo mecánico **Arozamena**. Puedo entender que Loriga fuese clave en el proyecto y desease más que nada llegar a Manila, pero si el Nº 30 había llegado hasta allí era en gran medida gracias a Arozamena. Los dos mecánicos del Nº 29 y el Nº 30 se quedarán en Macao. Que quedase apartado Arozamena de ese modo siempre me ha parecido muy injusto. El mando en Madrid no tuvo el mismo "miramiento" cuando Martínez Esteve se quedó sin su avión.

Gallarza y **Loriga** se dispusieron en el **Nº 30** a cumplimentar las 2 últimas etapas del vuelo que cumplieron sin problemas. Su llegada a **Manila** el **13 de mayo** a las 11:20 horas fue apoteósica. El 16 llegará a Manila en barco Arozamena.

Aunque solo lo consiguiese uno de los 3 Breguet XIX, el éxito de la empresa quedaba refrendado por unas cifras indiscutibles; habían conseguido recorrer **17.100 km**, en **18 etapas**, durante **16 jornadas de vuelo** y **39 días**.

VUELTA A CASA

El 27 de mayo Loriga ira al encuentro de Pérez que quedó en Macao ingresado por paludismo. El 31 de mayo en Manila, **Gallarza** y **Arozamena** embarcaron para regresar a casa en el mercante "**Legazpi**". Navegaron durante 35 días para llegar a España, 4 menos que los empleados en el vuelo total del Breguet XIX Nº 30.



Militares estadounidenses corren junto al Breguet Nº 30 en su llegada a Manila

LAS TRIPULACIONES TRAS SU VUELTA

Como en el caso del raid del Plus Ultra, que precedió al de la Escuadrilla Elcano, la suerte que el destino deparó a los hombres que participaron fue muy desigual. Aviadores que estuvieron hermanados por una hazaña común y la pertenencia a la Aviación Militar española, de la que fueron pioneros, simbolizarían el desigual futuro que corrieron muchos españoles, tras la Guerra Civil. Si tomamos como ejemplo a los excepcionales pilotos de este raid, son tres vidas separadas por dos acontecimientos de los más traumáticos que pueden darse: un accidente mortal y una guerra entre compatriotas.

Joaquín Loriga Taboada, murió demasiado pronto. El 18 de julio de 1927 en Cuatro Vientos, decidió pilotar la avioneta "**Albert**" del aviador francés **Magnard**, de visita para una demostración aérea. Causas desconocidas hicieron que la avioneta perdiera sustentación, entrase en barrena y se estrellase. Loriga falleció al instante y la aviación española perdía a un excepcional piloto y a uno de sus referentes más notables. Triste coincidencia que, exactamente 9 años después de la trágica muerte de Loriga, comenzase en España una guerra civil que cambiaría para siempre las vidas de millones de españoles y concretamente, las de sus dos camaradas de la Escuadrilla Elcano.



De izq. a der.: los capitanes Martínez Esteve, Loriga Taboada y González Gallarza durante su estancia en El Cairo

Rafael Martínez Esteve permaneció fiel al gobierno legítimo de la República al iniciarse la Guerra Civil. El 18 de julio de 1936 estaba al mando de la **Escuadra Nº 2** en **Tablada** (Sevilla) y no quiso sumarse a la sublevación liderada en Sevilla por el general Queipo de Llano, que obtuvo como respuesta de Esteve a su petición de unirse a los alzados: "*No puedo mi general, me lo impide mi dignidad*". Pero mantuvo esa misma dignidad cuando no quiso atender las ordenes desde Madrid que le insistían en bombardear unos cuarteles de Sevilla controlados por Queipo, consciente de las bajas civiles inocentes que podría ocasionar atacar dentro del núcleo urbano. Tras entregar el mando para evitar la matanza que podría producirse si los de Queipo atacaban Tablada, fue apresado el 19 de julio por el bando nacional.

Pasó un calvario judicial y penitenciario durante años, con condenas que se iban conmutando o rebajando; a muerte (octubre 1936), 30 años y 1 día de reclusión mayor (noviembre 1936), 20 años de reclusión menor (julio 1943), 12 años de prisión mayor (1954). Su mujer, Alicia, falleció en 1945 (tenía 44 años) y en 1965 moría Rafael, gran piloto y mejor hombre, con la pena añadida de haberse reunido con tan solo 2 de sus 5 hijos, que fueron evacuados a la URSS durante la Guerra civil.

Eduardo González Gallarza participó en el alzamiento que dio comienzo a la Guerra Civil y alcanzaría puestos muy destacados dentro de la aviación militar española y de la administración franquista, llegando a ser Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire (1939) e incluso Ministro del Aire (1945-1957). Fue una figura clave en el desarrollo del Ejército del Aire, recién creado tras la finalización de la Guerra Civil y también lo fue en el crecimiento de la aviación civil e infraestructuras aeroportuarias. Sería también procurador en Cortes (1961-1967) y nombrado consejero electivo de Estado (1957), entre otros muchos cargos. Sin duda alguna, un hombre brillante y fundamental en la historia de la aviación en España.

EL LEGADO

Los aviadores de la Escuadrilla Elcano, como los protagonistas de los otros grandes vuelos de la aviación española dieron lo mejor de sí para poner a España en el lugar que merecía tras el "desastre del 98". La derrota sufrida en la guerra contra los EE.UU. supuso la renuncia de su soberanía sobre Cuba y cedió los territorios de Puerto Rico, Filipinas y Guam a los EE.UU. Fue un golpe demoledor para España y estos vuelos, al menos en parte, suponían devolverle al país algo de ese orgullo herido.

El vuelo Madrid-Manila y los otros grandes vuelos españoles consiguieron el objetivo de enorgullecer de nuevo a sus compatriotas. Aunque no tuvieran directamente nada que ver con dichos vuelos en lo personal, muchos españoles se alegraron y volvieron a sentir algo de ese orgullo perdido al ver que estos aviadores lograban hazañas que nada tenían que envidiar a las de otras naciones de primer nivel.

Gracias aviadores, superasteis la prueba y cumplisteis con la misión encomendada.