

## ENCUENTROS AEREOS DE AMISTAD HISPANOFILIPINA

### EL PRIMER VUELO MADRID- MANILA

Cuando España tuvo que abandonar, en el año 1898, las Islas Filipinas, debido a la injusta intervención armada norteamericana, dejó en ese país parte de su corazón provincial y muchos de los sentimientos patrióticos y amables de una gran parte del pueblo filipino. Esto ha sido una realidad que no se ha querido reconocer, a pesar de transcurridos ya más de 120 años.

Para España, Filipinas nunca dejó de existir; sus relaciones, tanto diplomáticas como sociales, siempre dejaron atrás antiguas controversias y reclamaciones y España, desde entonces, con etapas de mayor o menor relación diplomática, no ha olvidado nunca a Filipinas, siendo el país preferencial en Asia para las ayudas internacionales de cooperación al desarrollo, cultural y comercial que ofrece España

Ciertamente, esta cooperación no es tan fluida e intensa como la que se desarrolla, tradicionalmente, con los países de la América Hispana; posiblemente, la causa de esta menor disciplina diplomática sea debida, entre otras posibles causas políticas de ambos gobiernos, a la escasa difusión del idioma español en el Archipiélago. En el año 1987, el gobierno de la presidenta Corazón Aquino decidió que el idioma español desapareciera de las escuelas y de los documentos oficiales. El idioma español no avanza en Filipinas con la rapidez que deseamos por el dominio de la lengua inglesa, heredado de los casi cincuenta años de presencia colonial norteamericana. Afortunadamente, hay que resaltar que el Instituto Cervantes, fundado en Filipinas en el año 991, está haciendo muy buena labor en la difusión y enseñanza de nuestro idioma.

No obstante, el idioma inglés no lo hablan tantos filipinos como pudiéramos imaginarnos; predominan, sin duda, las más de 100 lenguas originales de Filipinas, aunque sea el inglés (generalmente muy defectuosamente hablado) uno de los idiomas oficiales que, con junto al tagalo, han conformado un “invento” de idioma oficial que se llama Pilipino. Este idioma, Pilipino, se compone de tres raíces idiomáticas: el tagalo, el inglés y el español; siendo nuestro idioma, el español, imprescindible, porque el idioma tagalo contiene en su vocabulario, aproximadamente, un 20% de palabras españolas.

Pero, como ya hemos apuntado, las relaciones entre ambos pueblos, español y filipino han sido siempre muy buenas, aunque tanto unos como otros han llegado al siglo XXI con bastante desconocimiento de su propia Historia común...

En el año 1926 se produjo un acontecimiento de verdadera amistad hispanofilipina, con la visita a Filipinas de una escuadrilla aérea española. Una visita que suponía el primer contacto aéreo entre Madrid, la capital española, y la capital filipina, Manila.

Después de la primera Guerra Mundial, fueron frecuentes los raids aéreos, con etapas cada vez más largas intentando batir récords aéreos internacionales, como consecuencia del evidente progreso de la aviación internacional. En aquella época, los pilotos españoles eran conocidos por su pericia y muchos de ellos se distinguieron posteriormente en cuantas ocasiones tuvieron oportunidad de demostrarlo.

En el año 1924 los pilotos españoles proyectaron tres raids aéreos con destino a Suramérica, Guinea y Filipinas; la guerra de Marruecos que se desarrollaba en esas fechas fueron el motivo de aplazar estos eventos, debido a la utilización de los aviones en estas operaciones de guerra.

Fue en el año 1926 cuando se formó una escuadrilla de pilotos que proyectó el vuelo desde Madrid a la capital filipina, Manila. El nombre elegido para esta escuadrilla fue *Escuadrilla Elcano*, formada por tres aviones Breguet-19, que se bautizaron con el nombre de tres insignes descubridores y conquistadores españoles: *Fernando Magallanes*, *Juan Sebastián Elcano* y *Miguel López de Legazpi*, todos ellos, como se sabe, personajes relacionados con las Islas Filipinas. Los aparatos fueron pilotados por tres de los mejores pilotos, militares españoles, del momento, cuyas breves biografías les presentamos:



### **CAPITANES, GALLARZA, LÓRIGA Y ESTEVE**

**Capitán piloto *Rafael Martínez Esteve***, nacido en Valencia en el año 1894; ingresó en la Academia de Infantería a los 17 años, incorporándose en Ceuta al Regimiento Borbón nº 17, donde en el año 1916 obtuvo el grado de Primer Teniente. Durante su estancia en Ceuta asistió a las clases de la Academia de Árabe, donde obtuvo muy buenas calificaciones, y en el año 1918 obtuvo la calificación de “sobresaliente”. Los conocimientos de este idioma le valieron para que, en el año 1919, fuera destinado a la Policía Indígena de Ceuta, interviniendo en varias escaramuzas de la guerra de Marruecos.

En el año 1920 hizo los cursos de piloto en Murcia, Zaragoza y Alcalá de Henares, donde obtuvo el título de piloto, siendo ascendido a capitán en el año 1921. Volvió a Marruecos en varias ocasiones. En el año 1936, obtuvo el mando de la escuadra nº 2, pero se negó a participar en el levantamiento militar del general Franco, aunque también se negó a cumplir la orden recibida de Madrid, de bombardear la ciudad de Sevilla tomada por Queipo de Llano, por lo que fue condenado a muerte, en el mes de octubre de 1936, por desobedecer la orden del gobierno; no obstante, le fue conmutada la pena por veinte años en las prisiones militares. Desde el año 1943 el ejército de Franco le concedió la prisión atenuada, y en el año 1954 se le redujo la condena a 12 años. Murió en Madrid en el año 1965.<sup>1</sup>

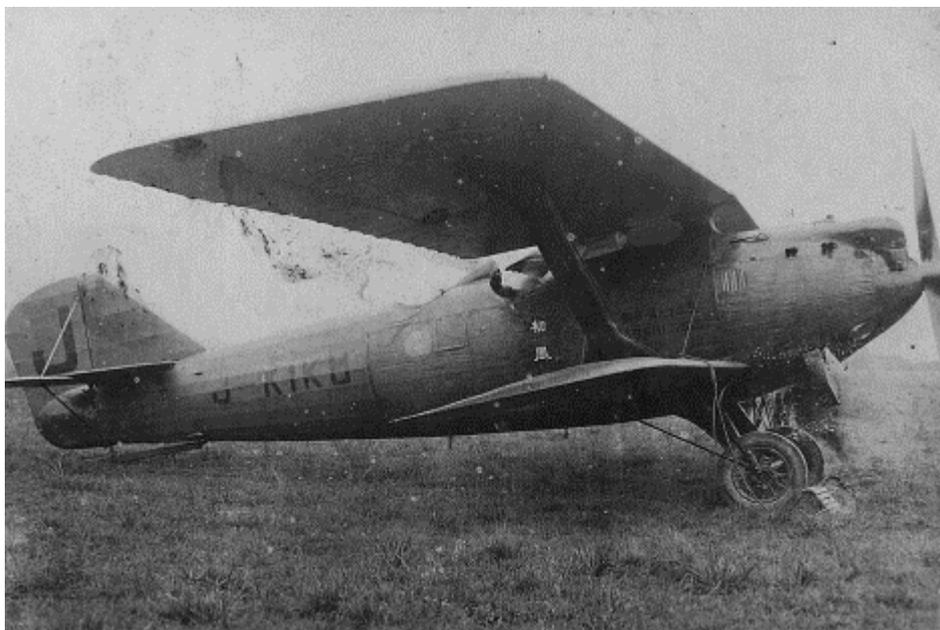
**Eduardo González-Gallarza Iragorri**, nació en Logroño en el año 1898. Ingresó en la Academia de Infantería de Toledo. Estando en Marruecos, ya con el oficio de teniente, ingresó en la Aviación Militar y, como piloto, intervino en numerosas acciones de éxito durante la guerra de Marruecos, donde fue propuesto para la condecoración de la Laureada de San Fernando. Durante el estallido de la Guerra Civil, estando en Madrid, se pudo refugiar en la embajada de Polonia, desde donde pudo ir a Francia y desde este país se incorporó al ejército de Franco, con el grado de teniente coronel; y al final de la guerra obtuvo el grado de coronel, siendo ascendido a Jefe del Estado Mayor. Se dedicó intensamente a la formación de muchos pilotos e impulsó la industria aeronáutica en España.

Ascendió a general de brigada en el año 1941 y fue nombrado Ministro del Aire, cargo que ocupó hasta 1957; fue el fundador de la Academia Militar del Aire. Sus condecoraciones y premios son muy numerosos en su biografía. Murió en Madrid, en el año 1986.

**Joaquín Loriga Taboada**, nació en Pontevedra en el año 1895. A los 17 años ingresó en la Academia de Artillería de Segovia. En el año 1919 fue destinado a la Comandancia de Artillería de Melilla, desde donde participó en numerosas acciones de guerra en Marruecos. Comenzó su aprendizaje aeronáutico en Zaragoza, Alcalá de Henares y Guadalajara; en el año 1921 obtuvo el título de piloto y el grado de capitán. Durante las operaciones de Marruecos, obtuvo varias medallas militares por ser uno de los pilotos más hábiles del momento. Fue destinado al aeródromo de Getafe y posteriormente como profesor de pilotos en el aeródromo de Cuatro Vientos. Realizó las primeras pruebas del autogiro de Juan de la Cierva que se fabricaba en Cuatro Vientos. Murió en el año 1927, cuando hacía un vuelo de demostración de un aparato francés, del tipo *Albert*; al poco tiempo de despegar de Cuatro Vientos, el avión entró en barrena estrellándose y provocando la muerte de este gran aviador español.

---

<sup>1</sup> Datos obtenidos de la relación del general Ramón Salas Larrazábal en el Diccionario de la Real Academia de la Historia.



**AVIÓN BREGUET-19 UTILIZADO EN EL VUELO MADRID-MANILA**

### **LA AVENTURA DEL VUELO MADRID-MANILA**

El capitán *Rafel Martínez Esteve* realizó el vuelo acompañado por el soldado mecánico, Pedro Mariano Calvo; el Capitán piloto *Eduardo González-Gallarza Irigorri*, con el cabo mecánico, Joaquín Arozamena y el Capitán piloto *Joaquín Loriga Taboada*, con el sargento mecánico, Eugenio Pérez Sánchez

El avión que se utilizó para la travesía fue el modelo Breguet-19. Este avión era una versión moderna del Breguet-14 que se utilizó en la Primera Guerra Mundial, diseñado por la firma francesa Breguet Aviation, para ser utilizado como bombardero y avión de reconocimiento. El Breguet-19 era un biplano, de estructura de aluminio, fabricado en España por la compañía española, radicada en Madrid, *Construcciones Aeronáuticas S. A (C.A.S.A)*, después de la compra de licencia de fabricación a la compañía francesa, en el año 1923. Tenía una capacidad de 900 litros de combustible y una autonomía de 1500 kilómetros. La carga total que podía soportar era de 220 kilogramos. El prototipo fabricado en la empresa española efectuó su primer vuelo en el año 1922. De la versión militar de este avión se fabricaron en Madrid 177 aparatos.

La preparación del vuelo fue estudiada conjuntamente por los tres pilotos, y la travesía se dividió en 20 etapas, con una duración prevista de 30 días. El presupuesto total fue de 94000 pesetas.

El día 5 de abril de 1926, a las 8 de la mañana, los tres pilotos, con sus correspondientes mecánicos, emprendieron el vuelo partiendo del aeródromo madrileño de Cuatro Vientos, a bordo de tres aeroplanos del modelo, ya citado, Breguet 19, con destino a Argel, primera etapa del viaje.

La gran etapa hasta El Cairo se realizó sin grandes problemas, empleando 25 horas de vuelo. Durante la etapa desde El Cairo hasta Bagdad, el aparato del capitán Martínez Esteve, tuvo un percance serio al explotar un neumático y pararse el motor. Tuvo necesidad de planear y aterrizar en pleno desierto. El capitán González Gallarza también aterrizó, pero pudo continuar el viaje. Martínez Esteve y su mecánico hicieron una fogata en el campo para llamar la atención de otros aviones, aunque decidieron caminar por el desierto hasta encontrar algún auxilio; finalmente, al cabo de cinco días caminando por el desierto, la RAF los auxilió, pero ya no obtuvieron permiso para continuar el viaje con sus compañeros, con gran disgusto de todos. Regresaron a España por vía marítima.



### MAPA DE LA PLANIFICACIÓN DEL VUELO MADRID-MANILA

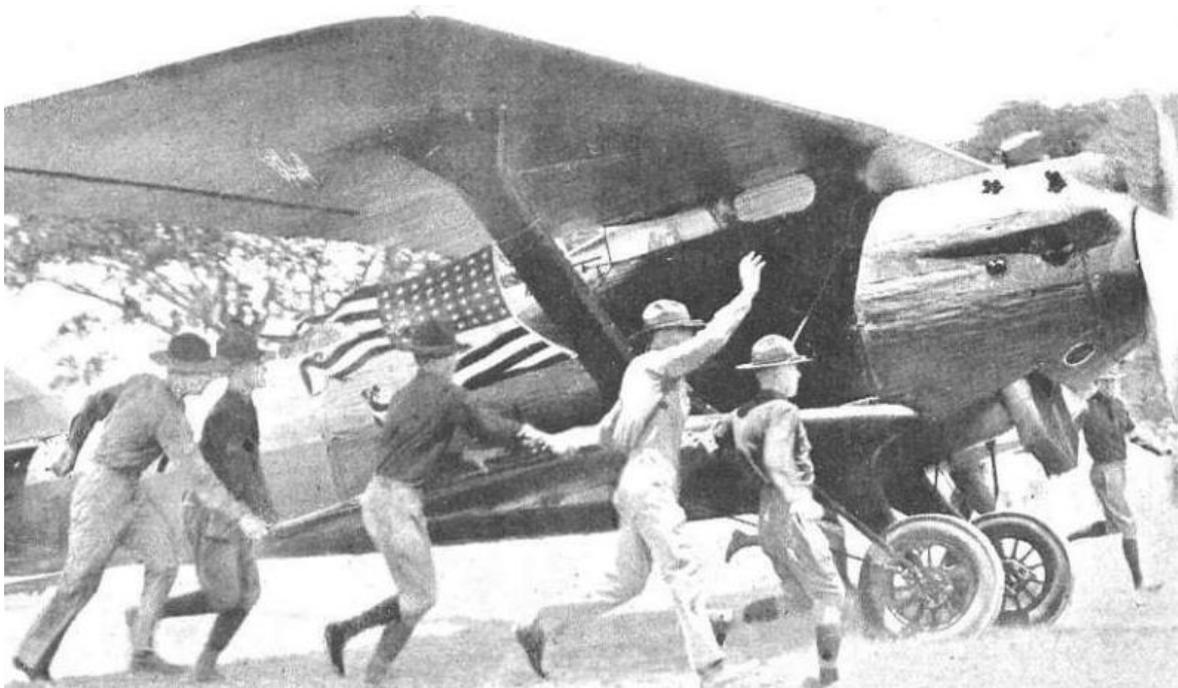
La etapa de Calcuta a Rangún la hicieron los dos aviones supervivientes sin novedades reseñables; en Bangkok entregaron un mensaje de salutación del rey Alfonso XIII, para el rey de Siam.

Antes de todas las etapas preparaban el vuelo siguiente, consultando mapas e itinerarios, abastecimiento de combustible y solicitar los permisos correspondientes por los espacios aéreos donde debían volar.

No hubo más incidentes reseñables hasta la salida de Saigón, donde una nube de mosquitos obturó los motores y tuvieron que regresar. González Gallarza pudo continuar el viaje, pero Loriga tuvo que esperar. No volvieron a reunirse hasta llegar a Hanoi, Vietnam, donde tuvieron que permanecer tres días por una infección bucal del mecánico, Arozamena, de González Gallarza. El 1 de mayo pudieron continuar el vuelo, pero el aparato de Loriga perdía agua y tuvo que tomar tierra con urgencia. Al mismo

tiempo, González Gallarza aterrizaba, con dificultades, en Macao, aterrizando en un campo de futbol y estrellándose contra unos árboles, sufriendo diversos desperfectos el fuselaje de su avión. El día 4 de mayo llegó Loriga con su mecánico Pérez, pero con el avión en malas condiciones de vuelo, por lo que tuvo que renunciar a continuar el vuelo.

Mientras tanto, los mecánicos portugueses de Macao prestaron auxilio suficiente al mecánico Arozamena, para que pudiera continuar el viaje a Manila que ya estaba muy cerca; bastaban pocas horas de vuelo para aterrizar en la capital filipina. El mecánico de González Gallarza, Arozamena, cedió, caballerosamente, su lugar al capitán Loriga, puesto que, como hemos indicado, su avión ya no podía volar. Durante la travesía del mar de China Meridional barcos portugueses y franceses, les escoltaron hasta la Isla filipina de Luzón.



**ATERRIZAJE DEL AVION ESPAÑOL EN EL CAMPO NICHOLS DE MANILA.**

**(ASISTIDO POR SOLDADOS NORTEAMERICANOS)**

Llegaron el día 11 de mayo al aeropuerto de Aparri al norte de Luzón, donde fueron recibidos por una gran multitud, como héroes; durante la última etapa de Aparri a Manila, una escuadrilla americana, haciéndoles un homenaje, les escoltó hasta el aeropuerto de Manila, donde un gran gentío les esperaba. La travesía había durado 39 días, completando una de las mayores hazañas de la aviación mundial, recorriendo 18.000 kilómetros desde Madrid a Manila.

Estuvieron los pilotos en Filipinas 35 días, recibiendo homenajes. Arozamena, el mecánico de González Gallarza, se les unió en Manila unos días después.



### **MULTITUDINARIO RECIBIMIENTO EN EL AEROPUERTO DE MANILA**

Entre los numerosos homenajes que recibieron, destacan los que les ofrecieron muchas mujeres. Algunas distinguidas e influyentes señoras de la sociedad filipina entregaron una carta de recibimiento y homenaje a los héroes españoles; carta que transcribimos a continuación: <sup>2</sup>

*“Manila (Islas Filipinas), 4 de Mayo de 1926.*

*Señor Don Joaquín Loriga Taboada y Señor Don Eduardo González Gallarza.*

*Señores: En estos, momentos históricos, en que millones de corazones palpitan de admiración entusiasta por la heroica hazaña que habéis realizado en vuestro vuelo de España a Filipinas, solo para traernos un mensaje de amor de parte de la hidalga nación española, no podemos las mujeres filipinas mantenernos en imposible silencio, sin unir nuestras voces a las de las multitudes que os aclaman y os glorifican.*

*Seáis bien venidos a este pueblo, que no es extraño para vosotros, porque es miembro, por sus tradiciones y por sus ideales, de aquella gran familia de pueblos hispanos que se hallan esparcidos por la redondez de la tierra y que un tiempo reconocieron por madre a aquella noble Matrona de quien sois enviados.*

---

<sup>2</sup> Entre estas ilustres damas representantes de la sociedad filipina, figuraron, entre otras, doña Sofía Reyes de Veyra, conferenciante, esposa del excomisionado residente, Señor Veyra; Rosa Sevilla de Alvero, escritora, directora del Instituto de Mujeres y Natividad Almeida de López, abogada, fiscal auxiliar en el Juzgado de Primera Instancia de Manila.

*Y cuando volváis a la santa casa solariega no os vayáis sin una palabra de amor y gratitud para aquella gran madre de naciones; presentad nuestra respetuosa adhesión a ella, que, a pesar de los rigores del Destino, sigue aun interesándose por la suerte final de nuestro pueblo; decidle que Filipinas le envía un beso de amor filial y que su tierno recuerdo jamás se borrará del corazón ni de la mente de los filipinos.*

*Os rogamos, finalmente que seáis portadores del mensaje de amor que las mujeres filipinas enviamos a nuestras hermanas las mujeres españolas, a quienes estamos altamente agradecidas por el interés y solicitud que manifiestan por la suerte de nuestro pueblo.*

*Y cuando os vayáis de estas islas, llevad con vosotros nuestra más profunda gratitud y el ardiente deseo de que el más completo éxito corone vuestros generosos esfuerzos y que vuestro triunfo sirva de nimbo glorioso a aquella España tan inolvidable y amada.*

*Reiterándoos las gracias, somos de vosotros, atentas y respetuosas” (Firmas)*

Por otra parte, diversas agrupaciones femeninas de Filipinas entregaron otro escrito, dirigido a las mujeres españolas, para que, a su vuelta a España, les entregaran el siguiente mensaje:

*Manila (Islas Filipinas), Mayo de 1926  
A las beneméritas hijas de la hidalga nación española.*

*¡Salud!*

*Las abajo firmantes, hijas todas de esta hermosa perla del Oriente, os enviamos este Mensaje de amor.*

*Recibid el afecto amigo y la profunda gratitud de la mujer filipina por los esfuerzos que realizáis y seguíis realizando con el fin de despertar en el alma de vuestra raza y en la de las otras razas que os contemplan, sentimientos de amor, de justicia y de humanidad, a favor nuestro y de la Santa causa de nuestro pueblo.*

*¡Seáis por ello mil veces benditas!*

*El nombre querido de doña Teresa de Escoriaza <sup>3</sup> y los de sus nobles colaboradoras quedarán para siempre grabados en el corazón de las mujeres filipinas.*

---

<sup>3</sup>Teresa de Escarioza y Zabalza(1891-1968), escritora, periodista y corresponsal de guerra en Marruecos fue una activa defensora de los derechos de la mujer. Se considera que fue la primera mujer, en la Historia de España, que dio el primer discurso feminista por la radio. Marchó a Estados Unidos antes de la Guerra Civil, donde ejerció de profesora de español y se nacionalizó estadounidense en el año 1938. Murió en España en el año 1968

*Y vosotras, amadas hermanas, que tanto os interesáis por la suerte de nuestro pueblo, sabed que, en este rincón del Mundo, tanto en la prosperidad como en la adversidad, tendréis siempre en nosotras, almas adictas que os estiman y admiran cordialmente.*

*Fraternalmente os saludamos” (Firmas) <sup>4</sup>*



#### **HOMENAJE A LOS AVIADORES ESPAÑOLES EN EL PARANINFO DE LA UNIVERSIDAD DE SANTO TOMAS DE MANILA**

Así finalizó esta gesta amistosa con el pueblo filipino. De regreso a España, los capitanes Gallarza, Loriga y Esteve fueron distinguidos con la *Medalla de Oro de Ultramar*, con la de la *Ligue Internationale des aviateurs*, además de otras varias concedidas por los gobiernos de los países que visitaron durante el largo trayecto. Otras condecoraciones, premios y ascensos les fueron concedidos posteriormente.

Transcurrido un año, el relato del viaje fue escrito por los capitanes González Gallarza y Joaquín Loriga, traducido al idioma inglés y editado por la Embajada de España en Filipinas, para ponerlo en conocimiento y disposición de todo el pueblo filipino.

---

<sup>4</sup> Las fuentes de estos mensajes son de *La Libertad*, 26 de junio de 1926 y *La Voz de Menorca* del 8 de junio del mismo año. Estos mensajes fueron publicados en la prensa, el 23 de julio del año 2013, por Antonio Vidal.

## PILOTOS FILIPINOS DEVUELVEN LA VISITA DE LOS AVIADORES ESPAÑOLES

### *EL PRIMER VUELO MANILA-MADRID*

Los filipinos siempre pensaron en devolver la gentil visita aérea de España, pero hubo de esperar diez años para hacerla.

Fue un madrileño, Juan Calvo, hijo de padre español y madre filipina, quien, en el año 1936, cumplió uno de sus objetivos vitales más importantes. Había nacido Juan Calvo en el año 1897, que se encontraba en Filipinas desde los siete años; su trabajo en sus primeros años laborales consistió en vender automóviles en un concesionario filipino de Ford. Tuvo la oportunidad de acudir a la recepción de los aviadores españoles, despertando en él un vivo interés por realizar una aventura semejante y volver a España reanudando viejos lazos sentimentales y patrióticos. El jesuita P. Miguel Selga, que se distinguió por su afición a la tecnología, parece ser que influyó bastante en la decisión de Juan Calvo para que comenzara los estudios de piloto. Durante estos estudios, tuvo como instructor a otro filipino entusiasta de la aviación, Antonio Arnaiz, perteneciente a una familia adinerada de Filipinas. que había obtenido el título de piloto en Dallas (USA). Entre ambos nació una buena amistad y pensaron en el mismo proyecto de volar de Manila a Madrid, para devolver la visita de los pilotos españoles.

El dinero necesario para realizar este vuelo lo consiguió Arnaiz utilizando sus ahorros y los de sus hermanos que le prestaron ayuda, hasta obtener 8000 pesos, que fueron empleados en comprar un avión, seminuevo, modelo Fairchild-24 de 145 caballos, monoplano, doble mando y con cabina para cuatro personas; esta cabina sería modificada para viajar solo dos personas y, quitando los dos asientos posteriores, este espacio lo dedicarían a depósito de combustible y transporte de diferentes pertrechos. Una buena parte del resto de los fondos necesarios durante el vuelo fueron conseguidos a través del patrocinio del editor del Manila Herald y la influencia del periodista Carlos P. Rómulo, organizando una suscripción pública.

El 29 de mayo del año 1936, el avión estaba listo para para partir del aeropuerto de Manila, con gran asistencia de público para honrar su despedida, presidida por el alcalde de Manila, Sr. Posadas y la bendición del Arzobispo de Filipinas, Monseñor William Finnemann. El gobierno filipino bautizó el avión como "Commonwealth of the Philippines" (hay que recordar que Filipinas, en estos años, era colonia de Estados Unidos), aunque popularmente este vuelo fue llamado por el pueblo como *Arnacal*, nombre obtenido por la contracción de los apellidos de los pilotos, Arnaiz y Calvo; con este popular nombre ha pasado a la historia de la aviación filipina.

No pretendemos ofrecer, por no fatigar al lector, el detalle de los problemas del itinerario del vuelo, las dificultades para obtener los permisos de los diferentes países, la financiación extra que hubieron de aportar de diferentes estamentos por donde aterrizaban, etc. Todos estos avatares no fueron tan diferentes de los problemas sufridos por los pilotos españoles. La realidad fue que, el día 29 de mayo de 1936, despegaba el avión de la base manilense, despedido con grandes aplausos del numeroso público asistente al acontecimiento, con destino a la primera etapa: Hong Kong, haciendo una escala técnica en el norte de la isla de Luzón. Fue este vuelo el primero de Filipinas en cruzar el peligroso Mar de China Meridional.



**RECIBIMIENTO EN MADRID DE ANTONIO ARNAIZ Y JUAN CALVO (ARNACAL)**

La ruta seguida por *Arnacal* fue muy similar a la recorrida por los pilotos españoles, pero, en sentido contrario, con pocas variaciones, aunque los problemas de los retrasos de permisos de vuelo,

repostaje y obtener dinero suplementario al presupuesto fueron muy similares. Hay que destacar que este vuelo hubo de sufrir los embates del clima que se desarrollaba en esa época, muy lluvioso por el monzón y con los peligrosos vientos que azotaban al aeroplano, especialmente al cruzar el espacio de la India. El día 21 de junio ya se encontraban tomando tierra en el aeropuerto de Bagdad para, al día siguiente, dirigirse a El Cairo. Tuvieron que desviarse hasta Atenas, donde descansaron unos días, hasta el día 2 de julio. Al despegar del aeropuerto de Atenas se rompió una pata del tren de aterrizaje dañándose un ala y la hélice, teniendo que esperar una semana hasta que pudieran reparar los desperfectos. El día 7 de julio llegaban a Roma y el 11 de julio despegaban del aeropuerto de Marsella para dirigirse a Barcelona, donde aterrizaron tres horas después, adelantándose una hora sobre el horario anunciado, al no tener en cuenta la diferencia horaria de Francia, respecto a España. Fueron recibidos por el personal del aeropuerto, en el Pabellón de Oficiales hasta que llegaron las autoridades: Alcalde de Barcelona, Sr. Ventós, el General Llano de la Encomienda, el delegado del Estado, Sr. Casellas y numerosos jefes y oficiales de la guarnición de Cataluña.

Fueron agasajados en el *Restaurante del Mar*, con un banquete al que asistieron numerosas autoridades, civiles y militares, así como una representación de los filipinos residentes en la ciudad. La Compañía de Tabacos de Filipinas, les obsequió con un cheque de 5000 pesetas para gastos del viaje.

Al día siguiente reanudaron el viaje a Madrid, escoltados por un avión militar español, y nueve aviones del aeropuerto de Getafe que se incorporaron posteriormente para recibirlos, antes de llegar a Madrid y los escoltaron hasta el aeropuerto de Barajas donde fueron recibidos por una inmensa multitud. La recepción oficial estuvo representada por el alcalde Madrid, Pedro Rico, diversos generales del Ejército del Aire, el General Miaja, Jefe de la 1ª División Orgánica y representantes norteamericanos de la embajada de Estados Unidos, así como una nutrida representación de personalidades filipinas. La banda de música de una compañía de zapadores interpretó los himnos de Filipinas y España. Los aviadores filipinos fueron llevados a hombros, por pilotos del aeropuerto de Cuatro Vientos y Getafe, al pabellón central de Barajas donde Juan Calvo se fundió en un emocionado y gran abrazo con su padre, Coronel de intendencia, Pedro Calvo, que hacía más de quince años que no se veían...<sup>5</sup>

A partir del día 12 de julio, todo fueron visitas turísticas, numerosas recepciones, y asistencia a una corrida de toros, donde los matadores, Neila, Barrera y Torerito de Triana les brindaron sendos toros.

---

<sup>5</sup>En ninguna Historia consultada se nos han descrito los motivos de esta prolongada separación familiar.

El Presidente provisional filipino, D. Manuel Quezon y diversas autoridades filipinas enviaron telegramas de felicitación a los aviadores filipinos. El 14 de julio fueron invitados a una cena homenaje, con baile, donde se encontraban, entre otros militares, el piloto Eduardo González Gallarza, el General Sanjurjo y el Ministro de Estado, Augusto Barcia Trelles. El día 17 de julio les recibió el Presidente de la República, D. Manuel Azaña,

Los graves acontecimientos políticos del momento español provocaron que se anulasen muchos de los actos de recepción previstos; el día 13, dos días después de su llegada a Madrid, era asesinado Calvo Sotelo, y el día 17 de julio estalló en España la Guerra Civil. No obstante, el Diario Oficial del Ministerio de la Guerra publicó la concesión a los aviadores Arnaiz y Calvo de la Cruz del Mérito Militar y la Cruz del Mérito Naval. El alcalde de Madrid recibió en el Ayuntamiento a los pilotos filipinos quienes le entregaron un mensaje del alcalde de Manila y una bandera filipina.

A pesar de los graves acontecimientos españoles, pudieron visitar Toledo, pero otras visitas previstas a Burgos y Santiago de Compostela tuvieron que ser suspendidas y prepararse para volver a Filipinas. Decidieron viajar a Valencia, donde ya se encontraba el padre, militar, de Juan Calvo. Desde allí se dirigieron a Barcelona donde su avión, desmontado, se debía transportar en un barco que se dirigía a Manila; desgraciadamente, este barco al salir del puerto de Barcelona fue hundido, probablemente, por un submarino italiano a favor de los sublevados. Los pilotos filipinos quedaron en Barcelona, donde protestaron ante el Presidente de la Generalidad, Lluís Companys, no obteniendo del Presidente ninguna solución. Volvieron a Filipinas a través de Francia, llegando a Manila el 8 de septiembre de 1936, siendo agasajados por las autoridades filipinas.

El Presidente Manuel I. Quezón, incorporó a los dos pilotos al Philippine Army Air Corps con el grado de Teniente Coronel. Tiempo después, Juan Calvo se incorporó, como piloto civil, a una compañía aérea de transporte aéreo. Arnaiz se graduó en la Universidad, como Doctor Ingeniero Aeronáutico, siendo presidente de una importante compañía de transporte aéreo. Se casó y tuvo seis hijos. En el año 1961 viajó a España invitado por el Teniente General Eduardo González Gallarza que, en Cuatro Vientos, le impuso la Cruz del Mérito Aeronáutico. Falleció Antonio Arnaiz a los 63 años de edad.

Juan Calvo luchó con su avión en la II Guerra Mundial contra los japoneses invasores de Filipinas, como Teniente Coronel del cuerpo de Aviación del Ejército Filipino. En el año 1944 fue capturado por los japoneses en Bayombong, en la provincia filipina de Nueva Vizcaya, y encarcelado, junto con otros oficiales filipinos, en el Fuerte de Santiago de Intramuros de Manila. Pocos días antes de la liberación de Manila por las tropas norteamericanas, en el año 1945, los japoneses trasladaron a los oficiales

encarcelados al cementerio chino de Manila, donde fueron todos decapitados; así, tan trágicamente, murió este piloto filipino, héroe de la aviación filipina, nacido en Madrid y nacionalizado en Filipinas.

Lamentablemente, estos grandes acontecimientos de nuestra historia de la aviación, y sus protagonistas, son muy desconocidos y olvidados. Lamentable, también, que, en ambos países, España y Filipinas, se desconozca su Historia común, a pesar de más de 330 años de intensas relaciones durante la presencia española en estas queridas Islas Filipinas.

*Juan Hernández Hortigüela*

Febrero de 2021