

EL "RAID" MADRID-MANILA

Por el Teniente LOPEZ MAYO



Tienen por objeto estas líneas recordar una de aquellas gestas escritas por nuestras alas a través de los espacios, próximos unos, lejanos los otros, en que el nombre de España iba transmitiéndose en el ronco lenguaje de los motores de pueblo en pueblo, de continente en continente, como antaño sucedió con las velas de nuestras carabelas al ser sacudidas por todos los vientos de todos los mares.

El día 5 de abril se cumple el XVIII aniversario de aquella gesta que comenzó en Madrid en los primeros días de la primavera de 1926 y culminó en Manila el 13 de mayo con caracteres de apoteosis.

El sentido simbólico bastaba para justificar por sí solo el objeto del viaje. Y esa era la primordial intención de aquellos que con tesón y entusiasmo lo habían proyectado.

Después de una meticulosa preparación y estudio de la ruta a seguir, de vencer cuantas dificultades se presentaron, cumpliendo un deseo común, partieron del aerodromo de Cuatro Vientos, cuna de las alas hispanas, rumbo a Manila, tres sesquiplanos *Breguet XIX*, modelos "Gran Raid", bautizados con los nombres de *Fernando de Magallanes*, *Sebastián El Cano* y *López de Legazpi*. Tres nombres que nos hacen recordar una parte de la exuberante y dilatada historia de nuestros descubrimientos, del alma civilizadora y engendradora de pueblos, de la bizarría indómita de nuestra raza, forjadora de epopeyas jamás igualadas por nación alguna. Y fueron los continuadores de aquellos in-

trépidos capitanes el Comandante Esteve y los Capitanes Gallarza y Loriga, secundados con todo entusiasmo por los mecánicos Calvo, Arozamena y Pérez.

Sus ansias y desvelos iban a convertirse en realidad. Pero ¿lograban llevar el abrazo fraternal de la Madre España a sus hijos de Filipinas? Ellos tenían fe ciega en el éxito de sus aspiraciones, y vencieron. Vencieron los tres, porque la presencia de Esteve se palpaba en el ambiente triunfal de Manila y los filipinos asociaban su nombre en todos los homenajes que tributaban a nuestros aviadores.

Aquella nueva hazaña colocaba a España entre las grandes naciones aéreas, demostrando al mundo que era capaz de realizar en el aire lo que ya había confirmado por mar y tierra. El espíritu de la raza podría estar aletargado, pero jamás inerte.

El viaje estaba proyectado para 20 etapas; pero al llevarse a la práctica quedó reducido a 16. El recorrido total fué de unos 18.000 kms., y el itinerario que siguieron es el indicado en el gráfico adjunto. A continuación exponemos un resumen de las diferentes etapas del vuelo. Ello nos servirá para comprobar que no se trataba de un viaje de placer, sino todo lo contrario, y apreciar en todo su valor la magnitud de la empresa.

1.^a etapa: *Madrid-Argel*.—A las 8 y 15 de la mañana despegaba el Comandante Esteve del aerodromo de Cuatro

Vientos, haciéndolo a continuación los otros dos aparatos, con intervalos de un minuto.

Los 900 kms. de esta etapa fueron cubiertos sin tropiezo alguno en cinco horas.

2.^a etapa: *Argel-Tripoli* (6 de abril).—Amaneció el día cubierto con una densa neblina, siendo necesario aplazar la salida por unas horas, para dar lugar a que se disipase aquélla; pero en vista de su tenaz persistencia, deciden partir a las 10 de la mañana.

El recorrido, de 1.300 kms., fué salvado en siete horas.

3.^a etapa: *Tripoli-Bengasi* (7 de abril).—A las 7 de la mañana despegaron los aparatos de Gallarza y Loriga. Esteve, retrasado por una avería en la bomba de gasolina, se les uniría en El Cairo.

La distancia, de 900 kms., fué recorrida en seis horas. La última parte de la etapa fué bastante comprometida a causa de los remolinos del desierto líbico.

4.^a etapa: *Bengasi-El Cairo* (8 de abril).—La distancia en línea recta que separa a estas dos ciudades es de 1.150 kilómetros, y el tiempo que tardaron en recorrerlos fué de unas ocho horas.

Al día siguiente, a las 3 de la tarde, aterrizó Esteve en El Cairo.

5.^a etapa: *El Cairo-Bagdad* (11 de abril).—Jornada dura era esta etapa, dura y peligrosa, porque el desierto sirio no ofrece jamás tranquilidad al piloto que tiene necesidad de atravesarlo. Los ingleses, espíritus prácticos, habían organizado un sistema de señales distintivas sobre el desierto, y la ruta aérea de las fuerzas aéreas inglesas fué marcada con tractores, los cuales dejaban una profunda huella en el suelo. Además, cada 20 ó 30 millas habían dispuesto también de un lugar para aterrizar.

A las 7 y 15 de la mañana despegaron los aparatos. Al entrar en el desierto tienen que volar a 3.000 metros de altura, porque las nubes de arena dificultan el funcionamiento de la carburación.

El Comandante Esteve se perdió entre remolinos de arena y nubes poco tiempo después de internarse en el desierto.

6.^a etapa: *Bagdad-Bushire-Bender-Abbas* (13 de abril). Para dar tiempo a que se incorporase Esteve, se aplaza un día la salida de Bagdad. Mas como éste no llega, salen los dos aparatos rumbo a Bushire, donde habían de repostar gasolina y aceite. La travesía fué mala, a causa de los remolinos de arena. Como en la etapa anterior, tuvieron que volar alto; las partículas de arena, arrastradas por el fuerte viento, pueden llegar hasta los 2.000 metros. Ello dificulta, como ya hemos hecho notar, la carburación, y por otra parte, el aceite se mezcla con esas arenillas, pudiendo impedir su circulación cuando se obstruyen los filtros.

A la una y media de la tarde se reanuda el viaje, que continuó siendo malo.

7.^a etapa: *Bender-Abbas-Karachi* (14 de abril).—Se dispone la salida para las 6 de la mañana. Después de una travesía muy molesta, a causa del mal tiempo reinante, aterrizan en Karachi a las 13 y 30 horas. Cuando llegaron se encontraron con la agradable noticia de que Esteve y el mecánico Calvo habían sido hallados, vivos, en el desierto de Siria.

8.^a etapa: *Karachi-Agra* (16 de abril).—Nuestros avia-

dores despegan muy de mañana para no verse expuestos a la mayor fuerza del sol. Sin embargo, a pesar de la hora, el calor era intenso, y para evitar una posible insolación iban provistos de ca cos "salacoff". Había momentos en que los meneos eran tan intensos que la gasolina no llegaba regularmente al carburador y el motor rateaba de forma alarmante. Quizá fuese esta la jornada más dura de todo el viaje. El tiempo empleado en recorrerla fué de seis horas y cincuenta minutos.

9.^a etapa: *Agra-Calcuta* (18 de abril).—El calor era sofocante y los aparatos continuaban bailando como en la etapa anterior. Al llegar a Calcuta hubo necesidad de reparar los "capots" de los motores, que llegaron agrietados, en previsión de males mayores, teniendo que aplazarse la salida hasta el día 21.

10.^a etapa: *Calcuta-Rangoon* (21 de abril).—Había que atravesar en esta etapa las selvas de Birmania, lo cual hacía más interesante el recorrido y más peligroso también. En vista de lo cual dispusieron la salida para las 6 y 45. El tiempo se mostró más benévolo que en las jornadas anteriores, y por consiguiente, el recorrido fué más agradable. A las 14 horas y 17 minutos tomaban tierra en el hipódromo de Rangoon. Los 1.300 kilómetros de la etapa fueron cubiertos en siete horas y treinta y dos minutos.

11.^a etapa: *Rangoon-Banckok* (22 de abril).—Durante su estancia en Siam pudieron observar lo adelantada y bien organizada que estaba la Aviación de aquel país. Una noche, aprovechando la claridad de la luna, los aviadores siameses efectuaron vuelos, interviniendo incluso alumnos en honor de los pilotos españoles.

En este trayecto, como en el anterior, había que volar algún tiempo por encima de selvas vírgenes, lo cual no era para habérselas todas consigo. Mas, afortunadamente, todo se deslizó tranquilamente.

12.^a etapa: *Banckok-Saigón* (24 de abril).—Los motores empiezan a mostrarse un tanto achacosos; pero a pesar de todo, la etapa se cubrió sin novedad, y a la una de la tarde descendían en el aerodromo de Bien-Hoa, población distante unos 25 kms. de Saigón. Señalemos que hubo necesidad de modificar algo la ruta.

Todo estaba preparado para la salida al día siguiente; pero como el hombre propene y Dios dispone, a poco de despegar se vieron en la precisión de aterrizar nuevamente: el motor de la víspera seguía achacosos. ¿Qué le sucede? ¿Cuál es la causa de su mal? ¡Los mosquitos! Sí, señor, los mosquitos, que habían podido llegar hasta el carburador e impedían la entrada de la gasolina en él. En vista de todos estos acontecimientos y de la mala pasada de estos antipáticos animalitos, se aplaza la salida hasta el día siguiente.

13.^a etapa: *Saigón-Hanoi* (26 de abril).—Es necesario introducir algunas modificaciones en la ruta a causa de las condiciones atmosféricas. Gallarza, después de aprovisionarse de combustible en Vinh, continúa sin novedad hasta Hanoi. Loriga se ve precisado a aterrizar en Hué porque el motor de su aparato no carburaba bien, y no puede reanudar el vuelo hasta el día siguiente. De Hué saltó a Vinh, en donde cargó gasolina, y prosiguió su viaje hasta Hanoi. Aquí estuvieron detenidos tres días por indisposición de Arozamena. Durante su permanencia en la capital del Tonquín fueron condecorados con la Cruz del Dragón de Anam, Orden que data de 1866, fundada por el Emperador Duc-Duc. Yo recuerdo cuando el bueno de Pérez, en los

ratos de descanso de nuestra guerra, nos contaba las peripecias del viaje y la historia de aquella condecoración, que él llevaba orgulloso en su pasador. ¡Qué buenos ratos nos hacía pasar con sus charlas!

14.^a etapa: *Hanoi-Macao* (1 de mayo) (1).—Gallarza cubre la etapa sin dificultad alguna; sin embargo, éstas surgieron al aterrizar en Macao, a causa de pequeñas dimensiones del campo. Pasaron cuatro días sin noticias de Loriga, al cabo de los cuales el cañonero portugués *Patria* las transmitía por radio a Macao: Loriga y Pérez se encontraban a bordo, sanos y salvos. Se habían visto obligados a aterrizar en Tien-Pack, y después de mil peripecias fueron recogidos por el buque lusitano y transportados a Macao. El aparato había quedado en Tien-Pack.

Durante aquellos cuatro días se repararon los desperfectos sufridos por el aparato de Gallarza al aterrizar en Macao, y ahora se encontraba dispuesto para un vuelo de prueba.

En Macao se les presentaba un serio problema a los aviadores. ¿Cómo seguir el viaje? Por fin, después de muchos proyectos, deciden consultar el caso con Madrid. Y mientras llegaban las instrucciones de la capital de España fueron agasajados con la proverbial hidalgüía portuguesa.

Llegaron las instrucciones, en las que se les ordenaba continuasen juntos hasta Manila Gallarza y Loriga, tripulando el avión del primero.

El resultado de la prueba del avión fué satisfactorio, en vista de lo cual deciden la partida para el día 11.

15.^a etapa: *Macao-Aparri* (11 de mayo).—Manila entera vibraba de emoción ante la próxima llegada de los aviadores españoles. Los festejos iban a adquirir carácter na-

cional. Todos rivalizaban en entusiasmo: filipinos, españoles, americanos.

A las 7 y 25 minutos de la mañana emprenden el vuelo hacia tierra filipina. En las proximidades de la isla de Luzón esperaban dos aviones americanos para escoltarles hasta Aparri. Y, ¡por fin!, a las 2,20 de la tarde aterrizan felizmente en esta población.

El recibimiento fué magnífico: saludos, bienvenidas, abrazos; todo ello contribuía a aumentar la emoción del triunfo de aquellos mensajeros de España. Poco después de su llegada, la iglesia de Aparri se vió invadida por el enorme gentío que les acompañaba para asistir al solemne *Tedéum* en acción de gracias.

16.^a etapa: *Aparri-Manila* (13 de mayo).—En la mitad del camino aparecieron doce aviones militares, que dieron escolta al aparato español, volando en formación con él hasta el final del viaje.

¡Llegada a Manila! He aquí el sueño convertido en hermosa realidad. Recibimiento triunfal, apoteósico. Sacados en hombros del aparato, zarandeados, apretujados, ¡tal era el frenético entusiasmo de la multitud congregada en el aerodromo! Los encargados de guardar el orden fueron impotentes para detener aquella avalancha humana, que se desbordó de entusiasmo cuando el aparato terminó de rodar. Por fin, tras dura batalla, pudieron trasladarse a la catedral. Su paso por las calles de Manila es acogido con vítores y aclamaciones. Una vez en la basílica, todos se disponen a dar gracias al Cielo por la feliz llegada de aquellos que vienen a traerles un cariñoso abrazo de la Madre España. El *Tedéum* fué entonado fervorosamente por todos cuantos allí se congregaron.

“¡Gloria a Dios en las alturas!”, fueron las últimas palabras del legado de la Santa Sede en Filipinas en su plática de salutación. Y nosotros añadimos: “Paz en la tierra a los hombres de buena voluntad.” Han ganado merecidamente la tranquilidad de sus espíritus y el descanso de sus cuerpos quienes supieron llevar hasta el fin aquella misión que les fué amorosamente confiada. Ellos, remontando las alturas, a través de desiertos, selvas, montes y mares, fueron los emisarios de la España inmortal, descubridora de mundos, conquistadora de imperios, evangelizadora de pueblos...

(1) N. de la R.—La etapa prevista era Hanoi-Cantón; pero a causa de la guerra civil que entonces se sostenía en China, fueron advertidos de la imposibilidad de tomar tierra en Cantón. No quedaba otra alternativa que la de aterrizar en Macao, y así lo hicieron, en un pequeño campo de fútbol, que presentaba grandes dificultades para aquella maniobra, dificultades que pudieron ser vencidas gracias a las facilidades dadas por las autoridades portuguesas, que hasta incluso dispusieron la tala de una hilera de árboles que no permitía el despegue.

