

EL VUELO MADRID-MANILA DE LA PATRULLA ELCANO (1926). PROPAGANDA HISPANOAMERICANISTA Y MITO DE LOS HÉROES DEL AIRE

SERGIO GARCÍA PUJADES | UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

ORCID: 0000-0003-3472-1271

Fecha de recepción: 29/04/2024

Fecha aceptación final: 04/07/2024

RESUMEN

El Vuelo Madrid-Manila realizado por la patrulla Elcano (1926) formó parte de una serie de vuelos de prestigio promovidos por la dictadura primorriverista. Estos *raids* fueron populares en multitud de países, convirtiendo a sus aviadores en celebridades sociales. En este estudio se analiza el vuelo a Filipinas, la atención mediática que recibió y cómo el directorio lo usó para promover su agenda política, propagando un nacionalismo optimista basado en la modernidad técnica y el hispanoamericanismo. A pesar de estar a la sombra del *Plus Ultra*, su complicado itinerario, el exotismo del viaje y su narración orientalista permitieron su diferenciación mediática.

PALABRAS CLAVE

Aviación, hispanoamericanismo, dictadura de Primo de Rivera, cultura de masas; orientalismo.

THE MADRID-MANILA FLIGHT OF ELCANO UNIT (1926). HISPANO-AMERICANIST PROPAGANDA AND THE MYTH OF THE FLYING HEROES

ABSTRACT

The Madrid-Manila flight by the Elcano unit in 1926 was part of a series of prestigious flights promoted by Primo de Rivera's dictatorship. These raids were popular in many countries, turning their pilots into social celebrities. This paper analyzes the flight to the Philippines, the media attention it received, and how the government used it to promote its political agenda, spreading an optimistic nationalism based on technical modernity and Hispano-Americanism. Despite being overshadowed by the *Plus Ultra*, its complicated itin-

erary, the exotic nature of the journey, and its orientalist narrative allowed for its differentiation in mass media.

KEYWORDS

Aviation, hispanic-americanism, Primo de Rivera's dictatorship, mass culture, orientalism.

Cómo citar: Sergio García Pujades, «El vuelo Madrid-Manila de la patrulla Elcano (1926). Propaganda hispanoamericanista y mito de los héroes del aire», *Trocaero. Revista del Departamento de Historia Moderna, Contemporánea, de América y del Arte*, 36, 2024, pp. 289-310.
DOI: <https://doi.org/10.25267/Trocaero.2024.i36.12>

1. INTRODUCCIÓN

En abril de 1926, la patrulla Elcano formada por los aviadores Eduardo González-Gallarza, Joaquín Loriga Taboada y Rafael Martínez Esteve, acompañados de sus mecánicos, partieron del aeródromo de Cuatro Vientos rumbo a Manila. Su vuelo, enmarcado en una política de prestigio orquestada por el régimen de Primo de Rivera, no fue el único celebrado en ese año: fue precedido por el *Plus Ultra* con destino Argentina, llevado a cabo por Ramón Franco, Julio Ruiz de Alda y Pablo Rada; y seguido de la Patrulla Atlántida, que realizó el trayecto hasta Guinea Ecuatorial.

El vuelo de Franco fue el de mayor trascendencia y por eso ha sido el más atendido por la historiografía. Todos formaron parte de los grandes *raids* internacionales que comenzaron tras la Gran Guerra con fines políticos y comerciales. Estos vuelos transatlánticos, dada la tecnología aérea del momento, suponían retos técnicos importantes, y por ello causaron gran expectación en el público, por lo que constituían una buena oportunidad de propaganda política¹. Para el caso que nos ocupa, los ingredientes fundamentales de esta propa-

¹ Si bien la historia cultural de la aviación es un campo cultivado en la historiografía anglosajona, en España no ha sido muy trabajado y las obras existentes se refieren, generalmente, a la aviación militar. Un ejemplo de la tradición anglosajona es la obra del académico estadounidense ROBERT WOHL. *The Spectacle of Flight: Aviation and the Western Imagination, 1920-1950*. Yale University Press, 2005. El reconocido vuelo del *Plus Ultra* ha sido estudiado por MARCILHACY, David. *Epopeyas oceánicas... le retentissement du vol transatlantique du Plus Ultra dans l'Espagne de Primo de Rivera*. *Mélanges de la Casa Velázquez*. 2006, 36 (1), pp. 231-258; y La Santa María del aire: el vuelo transatlántico del *Plus Ultra* (Palos-Buenos Aires 1926), preludio a una reconquista espiritual de América. *Cuadernos de historia contemporánea*. 2006, 28, pp. 213-241; MORALES TAMARAL, José Manuel: El viaje del *Plus Ultra*: ciencia y propaganda en la dictadura de Primo de Rivera. En *H-Spain. Study of Spanish History and Culture* [en línea], 22 de enero de 2015 [consulta: 19 de octubre de 2024]; CARRELLÁN RUIZ, Juan Luis. El vuelo del *Plus Ultra* más allá de los Andes: la mirada

ganda fueron la exaltación del dominio técnico del aire y el hispanoamericanismo, ejemplificado este en tópicos exóticos.

La escuadrilla Elcano fue presa de esos riesgos técnicos durante su viaje: Esteve y su mecánico Calvo, por ejemplo, tuvieron que aterrizar en medio del desierto sirio, no pudiendo terminar el itinerario. Fueron Lóriga y Gallarza los que llegaron, no sin dificultades, a Manila, siendo recibidos de forma fastuosa por las autoridades filipinas. Todos los trasuntos del viaje fueron seguidos por la prensa, ya que era el medio con el que contaba el régimen para publicitar, como ya había hecho con el *Plus Ultra*, su política exterior basada en el hispanoamericanismo. Este discurso del nacionalismo español pretendía estrechar los vínculos de la *madre patria* con sus antiguos dominios coloniales. De esta forma España se erigía como guía espiritual de unos territorios que compartían pasado, lengua y religión. De aquí que emanase un simbolismo en torno a la historia imperial, bien evidenciada en el nombre del propio vuelo, que permitía extender un nacionalismo triunfante en torno a la exploración y la colonización, pudiendo olvidar los traumas de 1898. Todos estos símbolos en torno al imperialismo, estudiados para el vuelo del *Plus Ultra*, se reprodujeron y continuaron durante esta expedición, y un buen ejemplo es que los tres aparatos con rumbo a Filipinas se bautizaron como *Magallanes*, *Elcano* y *Legazpi*². Este discurso del hispanoamericanismo formaba parte del proyecto de adoctrinamiento de masas nacionalista diseñado por Primo de Rivera y vehiculado, en parte, por la prensa. En cuanto a esta, la historiografía acepta que, aunque la labor de comunicación y propaganda del régimen fue intensa, se basó en la improvisación, pues no fue capaz de implementar una reglamentación más propia de

de la prensa chilena, pp. 183-202. En MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario coord. *De Palos al Plata: el vuelo del Plus Ultra a 90 años de su partida*. Universidad Internacional de Andalucía, 2016. Los vuelos de prestigio han sido analizados de forma general y descriptiva por autores de la historiografía castrense como RAMÓN SALAS LARRAZÁBAL: *Grandes vuelos de la aviación española*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, 1992. Para el caso de la escuadrilla Elcano véase SEMPERE DOMÉNECH, Marcelino. Volver a Filipinas: el vuelo de la Patrulla Elcano. En VV. AA. *El lejano oriente español: Filipinas (siglo XIX)*. Actas, Sevilla: Jornadas Nacionales de Historia Militar, Cátedra General Castaños, 1997, pp. 927-938; para una panorámica de los inicios de la aviación militar véase además SÁNCHEZ MÉNDEZ, José. La Aviación Militar Española: una historia corta pero de gran intensidad. *Arbor: ciencia, pensamiento y cultura*. 2002, 675, pp. 187-216. Una crónica del vuelo de la escuadrilla Elcano compilada por el Ejército del Aire está disponible en: <https://www.apave-es.org/documentos/articulos/elcano.pdf>

2 SUEIRO SEOANE, Susana. Retórica y realidades del hispanoamericanismo en la dictadura de Primo de Rivera. *Mélanges de la Casa de Velázquez*. 1992, 28 (3), pp. 143-160; CAMPOS PÉREZ, Laura. Imperial, católica y moderna. La imagen de España en la Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929. *Cuadernos de historia contemporánea*. 2023, 45, pp. 163-183; SEPÚLVEDA MUÑOZ, Isidro. La comunidad cultural iberoamericana y el nacionalismo español. *Aldaba: revista del centro asociado a la UNED en Melilla*. 1996, 28, pp. 193-214.

regímenes autoritarios como el italiano, por lo que no tuvo el éxito que el dictador hubiese querido³.

Para este trabajo se han utilizado como fuentes principales los dos libros escritos por los pilotos, uno firmado por Esteve (*Una aventura en el desierto*, 1926) y el otro por Lóriga y Gallarza (*El vuelo Madrid-Manila*, 1927). También se ha realizado un seguimiento de la prensa de la época durante los meses de duración del evento, consultando tanto revistas especializadas en aviación y que resultaban una novedad editorial (*Alas y Aérea. Revista ilustrada de aeronáutica*), como prensa generalista nacional (*La Correspondencia Militar*, leído en ambientes castrenses y con posiciones de extrema derecha; *El Liberal*, que en la época mantenía una línea izquierdista; y *El Sol*, diario con posiciones liberales y que reunía a diferentes figuras intelectuales). Además, se ha empleado el libro infantil sobre la expedición que escribió el clérigo Justo Pérez de Urbel y, por último, una entrevista que el militar e historiador Ramón Salas Larrazábal realizó a Gallarza poco antes de su muerte⁴.

En las siguientes páginas se abordará el transcurso de la aventura aérea de la siguiente forma: en primer lugar, se explicará cómo el vuelo ayuda a generar una idea de modernidad aérea complementaria al discurso hispanoamericanista. A continuación, se detallará la forma en la que las fuentes narraron la ruta a través del exotismo y distintos estereotipos orientalistas, tópicos que refinaron el dominio técnico de los pilotos. Por último, se explicarán todos los asuntos de relaciones internacionales que se interpretaron a través del vuelo y cómo los entendieron sus protagonistas. Se cerrará el artículo con unas conclusiones.

2. PROGRESO Y MODERNIDAD AÉREA

Cuando el *Plus Ultra* partió hacia su destino americano desde el puerto de Palos de la Frontera, acaparó multitud de espacios en prensa y una gran popularidad, pues ya en esta despedida los pilotos fueron acompañados de 40.000 espectadores. Su regreso no iba a ser menos vistoso y ocurrió justo en el momento en el que la patrulla Elcano se preparaba para despe-

3 Para el adoctrinamiento de masas véase QUIROGA, Alejandro. *Miguel Primo de Rivera. Dictadura, populismo y nación*. Barcelona: Crítica, 2022; en cuanto a la prensa se ha utilizado COSTA FERNÁNDEZ, Lluís: *Comunicación y propaganda durante la dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)*. *Historia y Comunicación Social*. 2013, 18 (especial), pp. 385-396.

4 La entrevista se puede encontrar en el ya citado libro de Salas Larrazábal sobre vuelos famosos de la aviación española y no tiene fecha que indique cuándo se realizó. El libro fue escrito en 1983 y Gallarza murió tres años después, por lo que probablemente pudo haberse realizado en los años setenta u ochenta, antes de fallecer. Véase Con sus propias palabras: habla un protagonista (entrevista con el teniente general González Gallarza). En SALAS LARRAZÁBAL, op. cit., pp. 17-25.

gar hacia su destino, por lo que la llegada de los héroes desde Argentina retuvo buena parte la atención periodística. A la vez, Gallarza, Lóriga y Esteve marcaron distancias con Franco y Rada: se mantuvieron alejados de la publicidad y adujeron a los periodistas que su empresa era realizada por un mayor conocimiento de la aeronáutica, y para demostrar las posibilidades de la aviación española; pero no para conseguir la fama⁵.

Sin duda, competir con la efusividad y amplísima cobertura que había tenido el *Plus Ultra* parecía una tarea harto complicada, y quizá de ahí la discreción. A la par, la prensa trató de explicar que no era posible establecer comparaciones entre el *Plus Ultra* y el viaje a Filipinas, pues el vuelo que se iba a iniciar tenía una serie de complejidades que hacían el trayecto más peliagudo. Entre las complicaciones figuraba la dificultad de viajar en grupo y la posibilidad de tener que realizar un aterrizaje forzoso en tierra, mucho más peligroso que un amerizaje que pudiese hacer un hidroavión como el que pilotó Franco. Tales cuestiones llevaron a algún comentarista a dudar de que se llegara a cumplir el objetivo de pisar suelo filipino⁶.

A pesar de las dudas, el nuevo *lance de los caballeros del aire* se entendía como glorioso, porque registraría a España en la historia de la aviación, en un momento en el que multitud de países occidentales estaban probando su poder aéreo mediante este tipo de demostraciones. Los diferentes *raids* internacionales eran objeto de admiración por parte de militares y civiles. Ejemplo de esto es el lamento del piloto civil Ernesto Navarro recogido por la prensa: trabajador de las aerolíneas francesas Latecoere y ex aviador militar con servicio en el protectorado marroquí, explicó frustrado que había tenido la misma idea de viajar a Filipinas, pero que no lo había hecho público antes por temor a no encontrar un apoyo popular que, de hecho, solo existía en España desde el triunfal vuelo del *Plus Ultra*. Además, según su queja, esos proyectos eran apoyados por el Gobierno solo si los pilotos eran militares. Por otro lado, su idea era realizar el regreso a través de Japón, cruzando Rusia, para luego regresar a Madrid vía Berlín y París. Esta vuelta ya había sido desestimada para Gallarza y compañía según la prensa⁷.

⁵ MARCILHACY, *Epopéyas...*, op. cit.; GONZÁLEZ-GALLARZA, Eduardo y LÓRIGA, Joaquín. *El Vuelo Madrid-Manila*. Madrid: Espasa-Calpe S. A., 1927, p. 29. Esta obra se referenciará a partir de ahora como GALLARZA y LÓRIGA.

⁶ RUIZ FERRY, R. Llegan los tripulantes del *Plus Ultra* y comienza el vuelo a Filipinas. *El Sol*, 5 de mayo de 1926, p. 8; GARCÍA VALLEJO, Antonio. A las ocho y cuarto de la mañana de hoy, los aviadores, capitanes Estévez, Gallarza y Lóriga, han emprendido la primera etapa del vuelo Madrid-Filipinas. *La Correspondencia Militar*, 5 de abril de 1926, p. 1.

⁷ Ibidem, pp. 1-2; El vuelo España-Filipinas, *Alas*, marzo, nº67, 1926, pp. 88-90; El gran raid Madrid-Manila. *El Liberal*, 6 de abril de 1926, p. 3; GONZÁLEZ-BETÉS FIERRO, Antonio: Ernesto Navarro Márquez. *Diccionario biográfico de la Real*

Navarro, al igual que el resto, pretendía emular las gestas de los vuelos extranjeros que constantemente aparecían en prensa. Estos vuelos no solo eran parte de la diplomacia de los países, también servían para explorar las posibilidades comerciales de diferentes rutas. Además era el momento en el que España estaba asistiendo a la consolidación de su estructura aérea, pues Iberia apareció en 1927 y sobre esas fechas se plantearon las obras de construcción del aeródromo Barajas⁸.

Las páginas de la prensa española dieron buena cuenta del fervor por la aeronáutica y los grandes vuelos. Gracias a este seguimiento sus pilotos se convertían en reconocidas estrellas. Un ejemplo internacional de este tipo de celebridades, reseñado también en la prensa española en las mismas fechas del vuelo a Manila, fue el aviador estadounidense Richard Evelyn Byrd, que sobrevoló el polo norte en el mes de abril de 1926. Gracias a sus vuelos exploratorios se convirtió en un vitoreado héroe en su país, objeto de galas y festejos nacionales, vigilado por millones de ciudadanos que seguían atentamente sus pasos en los medios de comunicación⁹. Ramón Franco, y en bastante menor medida los pilotos que viajaron a Filipinas, deben verse como ese reflejo de Byrd y otros tantos que gozaron de popularidad en un momento en el que estaba surgiendo la cultura de masas moderna. De hecho es durante la dictadura de Primo cuando se activaron las industrias culturales españolas modernas, siendo el fútbol la más potente¹⁰.

Academia de la Historia. Navarro no se rendirá y publicitará un vuelo para dar la vuelta al continente africano: El piloto Ernesto Navarro dará la vuelta a África en avión, *El Sol*, 3 de mayo de 1926, p. 8.

8 MARCILHACY, *La Santa...*, op. cit., pp. 216, 237; GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo: *La España de Primo de Rivera. La modernización autoritaria. 1923-1930*. Madrid: Alianza, 2005, p. 271.

9 HOFSTRA, Warren R. Richard E. Byrd and the legacy of polar exploration. *The Virginia magazine of history and biography*. 2002, 110 (2), pp. 137-152. La prensa española se hizo eco del eco del vuelo del aeronauta estadounidense sobre el polo, aunque la redacción del *Sol* desconfiaba de que un proyecto con semejantes características tan complicadas hubiese sido realizado con éxito. En el mismo periódico se habló del proyecto del noruego Roald Amundsen para conquistar el polo norte, lo cual daba intriga competitiva al asunto y generaba más interrogantes. Véase Un equipo de portugueses y españoles dará la vuelta al mundo, 11 de mayo 1926, p. 5; La conquista del polo, 8 y 12 de mayo de 1926, p. 5; Bird y Amundsen dicen haber llegado al Polo. ¿Ha vencido el aeroplano al dirigible?, *El Liberal*, 13 de mayo de 1926, p. 1; Herrera, Emilio. El asalto aéreo al polo norte, *Aérea*, nº37, junio, 1926, pp. 3, 5, 7, 9; Después del vuelo sobre el Polo. Impresiones personales de Byrd y del piloto Bennett, *Aérea*, nº40, septiembre, 1926, pp. 15, 17; GALLARZA y LÓRIGA, pp. 240-241.

10 Véase URÍA GONZÁLEZ, Jorge: Los deportes de masas en los años veinte. Fútbol, élites simbólicas e imágenes de modernidad. En SALAÜN, Serge Salaün y ETIENVRE, F. eds. *La réception des cultures de masses et des cultures populaires en Espagne: XVIIIe-XXe siècles*. París: CREC, Sorbonne Nouvelle, 2009, pp. 155-212; González Calleja, op. cit., pp. 272 y ss.

Para preparar su viaje, Gallarza, Esteve y Lóriga se inspiraron en este tipo de figuras como los portugueses A. J. da Silva de Brito de Pais y J. M. Sarmento de Beires, que volaron entre Lisboa y Macao (1924). Aparte, a lo largo de sus escritos mencionaban a pilotos como el británico Alan J. Cobham, quien había finalizado un vuelo entre Londres y ciudad del Cabo (1925-1926). Estos *raids* fueron parte de la política aérea de multitud de metrópolis que querían mejorar la comunicación con sus colonias, como el que la propia España realizó entre Cabo Jubu y las islas Canarias (1923). Siguiendo esta estela, entre agosto y septiembre de 1924, Esteve y Lóriga primero, Gallarza uniéndose después, comienzan a planificar intensamente la operación con destino Manila. Encerrados en la casa de Lóriga y tras horas de estudio en las que recordaron su época de exámenes en la academia militar, presentaron, en octubre, una memoria al Gobierno con la fecha de marzo de 1925. Pero la intensificación militar en Marruecos les llevó al aplazamiento hasta abril del año siguiente¹¹.

Los esfuerzos del directorio por impulsar este tipo de vuelos respondían al impulso y consolidación de la fuerza aérea militar desde 1923, disponiendo el país de una cantidad de aparatos importante con respecto a sus vecinos. Este proceso de modernización de la tecnología militar fue, en parte, forzosa a raíz del conflicto bélico en el protectorado. Y resultó ser una precondition para que se desarrollaran estos trayectos: los hidroaviones operaban durante la Guerra del Rif (1921-1927) desde una base en la Mar Chica, cercana a Melilla; y los aviones Breguet, modelo que se empleó en el vuelo a Manila, habían actuado ya en el desembarco de Alhucemas (1925), por lo que los pilotos disponían de experiencia y familiaridad con los aparatos. Esteve, de hecho, tardó más que sus dos compañeros en regresar a la Península para terminar los preparativos de la expedición debido a las operaciones militares en torno a Tetuán¹².

Los vuelos de prestigio formarían parte de una vanguardia aérea que no debe alejarse de la necesidad del directorio por hacerse ver públicamente como un régimen moderno. Como

¹¹ MARTÍNEZ ESTEVE, Rafael. *Una aventura en el desierto*. Madrid: Espasa-Calpe S. A., 1926, p. 12. Esta obra se referenciará a partir de ahora como ESTEVE; COBHAM, Alan J. Mi vuelo al Cabo y regreso, *Aérea*, nº39, julio, 1926, 25-29; GALLARZA y LÓRIGA, pp. 22, 24. La memoria en la que se detalla el proceso de preparación es reproducida tanto por Esteve como Gallarza y Lóriga, e incluso en medios de comunicación como *Aérea*; SALAS LARRAZÁBAL, op. cit., p. 17.

¹² Véase GÓMEZ MENDOZA, Antonio y LÓPEZ GARCÍA, Santiago. Los comienzos de la industria aeronáutica en España y la ley de Wolff (1916-1929). *Revista de historia industrial*. 1992, 1, pp. 155-178; DOMÍNGUEZ VILCHES, Eugenio. Panorama de la aviación española en los días del Plus Ultra. En GARCÍA CRUZADO, Eduardo coord. *Actas de las Jornadas de Historia sobre el descubrimiento de América. Jornadas XI, XII, XIII y XIV (2015, 2016, 2017 y 2018)*, Universidad Internacional de Andalucía, 2019; GALLARZA y LÓRIGA, op. cit., p. 26.

ha explicado el historiador David Marcilhacy, el *Plus Ultra* presentó una narración de España como una nación en la senda del progreso técnico-científico, ya alejada de la *decadencia finisecular* a la que había sido arrojada desde el desastre del 98. Ejemplo de ello es un artículo del ingeniero Luis de Acedo en el que, a raíz de una viñeta de la prensa estadounidense que alababa el *Plus Ultra*, hace una orgullosa exaltación patria tanto por los logros técnicos como por la tradición de grandes paisajes, monumentos y catedrales españolas, mezclando modernidad y tradición. Y es que los vuelos ayudaron a mejorar la percepción que los españoles tenían de sí mismos, y también cambiaron la visión de potencias como Gran Bretaña, que estaba comenzando a aceptar a España como un país en la senda del progreso y la modernidad, asimilable a otros europeos¹³. Pero en ello no solo importaba la tecnología sino también la capacidad humana para manejarla, pues los pilotos debían *superar a la máquina en entereza y resistencia, pericia y arrojo*, cualidades que, además, hubieran sido inútiles sin el trabajo minucioso de los mecánicos¹⁴. Esta defensa de la habilidad para manejar la máquina es la que defienden tanto los pilotos como las revistas especializadas: en *Aérea* apareció un artículo en donde se acusó a la prensa generalista de falta de precisión ante cuestiones técnicas, defendiendo que los aterrizajes forzosos se debieron a fallos mecánicos, pero no humanos. Igualmente, Gallarza pidió a la prensa que desmintiera informaciones inexactas¹⁵ y, como en las siguientes páginas se verá, Esteve trató de averiguar de dónde provenía toda la información errónea.

El mayor reconocimiento de la habilidad técnica de los pilotos lo dio la Universidad de Santo Tomás de Manila que, por haber mostrado su valentía en una misión de *paz y progreso*, invistió a Lóriga y Gallarza como doctores honoris causa en ingeniería civil. Según el discurso del rector, los pilotos demostraron un dominio total del aparato en circunstancias extraordinarias, siendo capaces de domeñar a la naturaleza y, por ello, el merecimiento de la distinción¹⁶.

¹³ MARCILHACY, *La Santa...*, op. cit., p. 228; ACEDO, Luis de: La aviación española, la mejor del mundo, *Aérea*, nº37, julio, 1926, p. 11; NEILA HERNÁNDEZ, José Luis. Entre el palco y la butaca: el apaciguamiento británico y el regeneracionismo internacional de la España de Primo de Rivera. *Pasado y memoria: revista de historia contemporánea*. 2017, 16, pp. 57-60.

¹⁴ Nuestros aviadores han llegado a Filipinas. *El Liberal*, 14 de mayo de 1926, p. 1; GALLARZA y LÓRIGA, op. cit., pp. 74, 280, 313-313.

¹⁵ Sobre el vuelo Madrid-Manila, *Aérea*, julio, nº38, 1926, p. 19 y Dice el capitán Lóriga... del vuelo Madrid-Manila, *Aérea*, septiembre, nº40, p. 19; Entusiasta recibimiento tributado ayer al aviador Gallarza y a su mecánico. *El Liberal*, 6 de julio de 1926, p. 3.

¹⁶ GALLARZA y LÓRIGA, op. cit., pp. 226, 232-236.

Como se comprueba, con la patrulla Elcano se exalta la modernización técnica en donde aviones (los prodigios técnicos más avanzados) pilotados por militares (estamento fundamental del régimen) elevaban el espíritu nacional transportándolo allende los mares. De esta modernidad aérea que propaga la dictadura forma parte también la amplia cobertura mediática que tuvieron las maniobras aeronavales de 1928 y 1929, en donde participaron otros ingenios bélicos de última generación como sumergibles o el portahidroaviones *Dédalo*. La reivindicación de modernidad y tradición pudo verse igualmente en la Exposición Iberoamericana de Sevilla (1929). La tecnología aérea sería un puente entre las glorias pasadas y las futuras, fruto de los esfuerzos hispanoamericanistas de la dictadura¹⁷.

3. GEOGRAFÍAS DISTANTES: EXOTISMO, PELIGROS Y SENSUALIDAD ORIENTAL

La ruta emprendida por la patrulla Elcano implicaba aterrizar en zonas asiáticas de las que la mayoría de la población española rara vez habría tenido noticias. Para paliar esa brecha de conocimiento, la prensa acompañó sus artículos con descripciones geográficas de las urbes y regiones que visitaban los pilotos. De la misma forma escribieron sus memorias Gallarza y Lóriga, observándose mayor descripción según el viaje avanzaba hacia oriente y se alejaba del Magreb. Este déficit de conocimiento se debía, según el polifacético geógrafo y contumaz imperialista Gonzalo de Reparaz, a que el Estado español empleaba la educación *para ejecutar su obra nefasta de hacer cultos incultos*. Con el fin de deshacerlo, escribió unos artículos en los que describía con profusión viajes y exploraciones llevados a cabo desde la Península Ibérica, retrayéndose hasta la Edad Media¹⁸.

Quien también escribió con un objetivo didáctico fue fray Justo Pérez de Urbel. Con una escritura mucho más ordenada que la de Reparaz, su obra destinada a un público infantil iba describiendo el recorrido geográfico y las peripecias de los pilotos a la vez que insertaba diferentes citas de hechos religiosos, de la cultura clásica y especialmente del Siglo de Oro. Por ejemplo, cuando explica las etapas de vuelo sobre el Magreb intercala referencias a Cervantes y su estancia en Argel; Túnez le permite hablar la batalla de Zama entre Aníbal y las legiones romanas y El Cairo le sirve para explicar la bíblica huida de Jesús,

¹⁷ RUBIO MÁRQUEZ, David. Las maniobras de la aeronáutica naval en la dictadura de Primo de Rivera. Su reflejo en la prensa. *Revista general de marina*. 2022, 283, pp. 37-47; CAMPOS PÉREZ, op. cit., p. 180.

¹⁸ Sus escritos *Geografía y política del viaje a oriente* en los siguientes números de *El Sol*: 10 de abril, 4 y 28 de mayo y 6 de junio de 1926. Un perfil biográfico en PITCH Y MITJANA, Josep; PASTRANA PIÑERO, Juan y CONTRERAS RUIZ, José. La cuadratura del círculo. Gonzalo de Reparaz Rodríguez Báez (Oporto, 1860-México, 1939). *Illes e imperis: estudios de historia de las sociedades en el mundo colonial y post-colonial*. 2015, 17, pp. 159-184.

María y José a Egipto¹⁹. De esta forma entreteje el pasado glorioso clásico con la historia nacionalista española y la religiosidad católica, referencia clave en la fórmula hispanoamericanista.

Pero esas referencias se van aminorando en la obra del fraile a medida que los pilotos se adentran en la India y el sureste asiático. Ello se debe a que eran zonas históricamente más desconectadas de la Península Ibérica y colonizadas por otras potencias europeas, resultando más difíciles de engarzar en el relato hispanoamericano. Debe recordarse que España no participó intensamente en la fiebre de estudios orientales que ocurrió en Europa en el siglo XIX: en comparación con otros países, no existieron sociedades geográficas y científicas dedicadas a *cuestiones orientales* y ello hizo que el conocimiento de estos territorios, sus poblaciones y dinámicas políticas fuese exiguo²⁰. Sin duda este desconocimiento daba a la crónica de la expedición aérea un halo exótico que no tuvo la del *Plus Ultra*, y permitía ver en Gallarza y Lóriga a los continuadores evidentes de esa labor de exploración que exaltaba el régimen.

El exotismo del viaje se configuró a través de los estereotipos orientalistas estudiados por el crítico cultural Edward Said. Uno de esos prejuicios con los que el mundo occidental ha tendido a caracterizar las sociedades musulmanas es la sensualidad y la fantasía sexual en torno a la mujer árabe. Y buen ejemplo es cómo Esteve describió a las mujeres beduinas:

*(...) no muy altas de estatura, pero perfectamente modeladas de cuerpo, erectos senos y amplias caderas, tiene la mujer árabe beduina el andar provocativo y cimbreante que al ritmo de su paso majestuoso hace tintinear los innumerables anillos de oro y plata con que adorna su original indumentaria*²¹.

Esta imagen tópica de la mujer musulmana como sinónimo de deseo tenía un largo recorrido, pues desde el siglo XVIII en Europa fueron apareciendo traducciones libres de *Las mil y una noches*. Eran adaptaciones destinadas a satisfacer el imaginario europeo sobre oriente, en donde la mujer hacía su aparición a través del harén, espacio que integraba la sexualidad y la violencia. Luego, la pintura orientalista recogerá esta tendencia y plasmará

19 PÉREZ DE URBEL, Fray Justo. *La escuadrilla Elcano*. Barcelona: Editorial F. T. D., 1926, pp. 27-42.

20 CASADO RIGALT, Daniel. La recepción del orientalismo en España a través de la mirada de un arqueólogo: José Ramón Mélida Alinari (1873-1936). *Aula orientalis: revista de estudios del Próximo Oriente Antiguo*. 2021, 39 (2) pp. 167-192.

21 ESTEVE, op. cit., p. 141; SAID, Edward: *Orientalismo*. Barcelona: Penguin Random House, 2021 (1978).

a la mujer en escenas de odaliscas y danzas sensuales²². Y sin duda estas imágenes estereotípicas eran las que buscaban los pilotos, con la diferencia de que sus experiencias fueron descritas como decepcionantes, seguramente porque no se ajustaron al modelo de otredad que occidente había ido construyendo:

Esteve, después de su penosa peregrinación por el desierto, fue invitado por el emir Abdallah a la ciudad de Bagdad. Su estancia la pasó reclinado *entre blandos almohadones de seda, y oyendo el murmullo de las fuentes cantarinas* mientras conversaba de política. Para hacer más grata la estancia del invitado, el emir ofreció un espectáculo de *danzarinas nubias semi-desnudas* que fue incapaz de disfrutar debido a que le llegó la orden de regresar a España. Sus compañeros Lóriga y Gallarza mostraron más inquietud por las mujeres orientales y así se lo hicieron saber al cónsul inglés antes de partir del aeródromo de Bandar Abbás, en el estrecho de Ormuz. Tal interés, confesaron, se debía a la lectura que realizaron del libro del aviador galo Georges Pelletier d'Oisy, quien afirmaba que las mujeres de ese país eran de una belleza extraordinaria. El encuentro, sin embargo, no gustó a los pilotos ya que describieron de una forma muy despreciativa a estas mujeres, seguramente por no encajarles en el estereotipo de belleza y sensualidad típica de las ensoñaciones orientalistas europeas: insultaron a aquellas persas por ser *feas y negras*, recordándoles a las mujeres más *feas* de la tribu Beni Urriaguel. Esta tribu, recuérdese, era la más densa demográficamente del Rif y de ella provenía el caudillo Abd el Krim, por lo que de un plumazo generaron un desprecio absoluto sobre dos grupos distintos de mujeres que no se ajustaban a los cánones imaginarios del deseo occidental (en el caso de las rifeñas, quizá, por no encajar en el relato de la sumisión al hombre, representado por el poder colonial español que combatía en la zona)²³. Esta ruptura de la imagen de la mujer musulmana coincide con la que diferentes viajeras europeas habían experimentado al internarse dentro de los harenes. Una contemporánea fue la catalana Aurora Bertrana, quien en 1935 viajó a Marruecos y describió esos espacios desde una óptica paternalista, dibujando a sus mujeres como prisioneras y lejos de la supuesta belleza y sensualidad que se había creado en Europa²⁴.

²² Esteve cita *Las mil y una noches* en su obra (p. 63). MARCILLAS PIQUER, Isabel. La visión del harén en la prosa de las viajeras europeas: entre la seducción y el rechazo. El caso de Aurora Bertrana (1892-1974). *Revista de filología románica*. 2015, 32 (2), pp. 226-227; PIQUER SANCLEMENTE, Ruth. Musas femeninas: iconografía musical y orientalismo en la pintura española. *Cuadernos de iconografía musical*. 2018, 5 (1-2), pp. 7-28.

²³ ESTEVE, op. cit., pp. 132-133; GALLARZA y LÓRIGA, op. cit., p. 71.

²⁴ MARCILLAS PIQUER, op. cit., pp. 227-234.

El contrapunto se encuentra en la descripción de la constante belleza que se hace de las mujeres filipinas, que además aparecen complacientes y al servicio constante de los pilotos. En el texto de Lóriga y Gallarza, estas mujeres acompañan en numerosas ocasiones el cortejo de los pilotos (incluso hacen de chófer) y les obsequian con bailes. Un ejemplo es un acto que se celebró en la Casa España en donde *predominaban las bellas mujeres, vestidas en su mayoría con trajes típicos de las regiones españolas*. Gallarza, en su marcha, recuerda que tuvo que despedirse con pena *de no pocas lindas señoritas* que le habían agasajado durante su estancia²⁵.

La adversa climatología era otro elemento que junto a la fauna de las zonas pautadas en el itinerario proveía de exotismo al viaje. En este caso por su peligrosidad, tal y como vivieron Esteve y Calvo, quienes estuvieron errabundos por el desierto sirio hasta casi morir. Además de las tormentas de arena, la deshidratación, el inclemente sol y los cambios bruscos de temperatura, tuvieron que hacer frente al miedo de ser atacados por animales durante la noche. En previsión de este tipo de situaciones, la expedición fue armada con pistolas y rifles automáticos²⁶.

Aunque luego asumió que sobrevolar la India fue la más dura debido al calor, Lóriga, antes de iniciar el viaje, se mostraba preocupado por la última etapa que comenzaba justo al pasar Calcuta. A partir de ahí el miedo era que *monstruos aéreos* como los tifones les obligaran a aterrizar de emergencia, sin socorro posible, teniendo que pernoctar en selvas vírgenes escuchando *aullidos* de algún tigre oculto entre la maleza, en medio de un terreno pantanoso de *ciénagas traidoras*²⁷.

No menos intriga generaban las poblaciones locales acusadas por Lóriga de ser salvajes caníbales, aunque aseguró que, si se requería, cambiaría *carne por plomo*. Quizá se refería a indígenas de la zona vietnamita que, según la prensa, seguían resistiendo a la colonización francesa e impedían realizar un vuelo bajo debido a los disparos de sus flechas. En cambio, a las poblaciones beduinas del desierto se las tenía por hospitalarias, aunque ignorantes debido

²⁵ GALLARZA y LÓRIGA, op. cit., pp. 224, 250, 253, 265, 271, 298; Lóriga y Gallarza siguen siendo agasajados en Aparri. *El Liberal*, 13 de mayo de 1926, p. 3; SALAS LARRAZÁBAL, op. cit., p. 21.

²⁶ ESPINOSA, José María. Hablando con el capitán Lóriga. *El Liberal*, 6 de abril de 1926, p. 3; ESTEVE, op. cit., pp. 20, 97; GALLARZA y LÓRIGA, op. cit., pp. 31.

²⁷ Les son rendidos honores militares a nuestros aviadores, al visitar al gobernador. *El Sol*, 15 de abril de 1926, p. 5; PÉREZ DE URBEL, op. cit., pp. 99-100; GALLARZA y LÓRIGA, op. cit., p. 107; PÉREZ SEOANE, J. Nuestros aviadores en Asia y Oceanía, *Aérea*, nº36, mayo, 1926, p. 3; Lóriga y Gallarza aplazan su salida para Hanoi, *El Sol*, 26 de abril de 1926, p. 8.

a su condición nómada. De hecho Esteve y Calvo durante su dura travesía fueron buscando alguno de sus campamentos para refugiarse. Sus rasgos culturales correspondían a los estereotipos sobre los musulmanes forjados por el africanismo castrense en Marruecos: grandes cazadores, buenos guerreros y hospitalarios, pero crueles y traicioneros a la par²⁸.

Por último, Lóriga también opinó sobre las poblaciones chinas cuando tuvo que aterrizar de emergencia en la zona. La prensa ya había comentado los problemas bélicos que existían en el país, advirtiéndolo de una *revolución xenófoba*, pues comenzaban los primeros choques entre tropas leales a Chiang Kai-shek y las comunistas. Sin duda el conocimiento que a comienzos del siglo XX se tenía de China y toda Asia Oriental era de absoluta lejanía²⁹, y la intrigante aventura que vivió Lóriga acentuó esa distancia cultural a los lectores españoles:

Tras un aterrizaje forzoso, los locales se abalanzaron sobre el avión y comenzaron a manosearlo: *diríase que tenían la inteligencia en la palma de la mano y en la yema de los dedos*, se quejó Lóriga, que tildaba a estas poblaciones de ignorantes, indisciplinadas, traicioneras y piráticas. Resumiendo su testimonio, solo tras satisfacer el incesante lucro de los habitantes consiguió arrastrar el avión hacia un lugar más apropiado. Tras guarnecerlo, el piloto se embarcó en una caminata por varios poblados chinos hasta que consiguió mandar un telegrama al consulado francés. Sería recogido, junto a su mecánico, por un barco militar de Portugal³⁰.

Los diversos avatares que sufrió la expedición, en medio de climas extremos y situaciones peligrosas, acrecentaron la hazaña de los pilotos, pues hubieron de someter a sus aparatos a duras pruebas. De esta forma demostraban su pericia técnica, esa por la que se les otorgaría el doctorado honoris causa en Filipinas, entrelazándose el discurso de la modernidad técnica con el hispanoamericanista, ya que se retrataba a los aviadores teniendo que atravesar las mismas dificultades que otrora llevaron a cabo los marineros y exploradores de

28 El vuelo Madrid-Manila, *Alas*, nº91, mayo, 1926, p. 172; Lóriga y Gallarza aplazan su salida..., ídem; ESTEVE, *op. cit.*, p. 107. Los estereotipos étnico-culturales en TORRES DELGADO, Gemma. El soldat espanyol i el guerrer rífeny: la construcció de la masculinitat a l'africanisme militar durant les guerres del Rif (1909-1927). *Segle XX: revista catalana d'història*. 2016, 9, pp. 1-24.

29 Los capitanes Gallarza y Lóriga cubrirán hoy la séptima etapa Bagad-Bushire, *La Correspondencia Militar*, 13 de abril de 1926, p. 1; ESTREVE, *op. cit.*, p. 15; SALAS LARRAZÁBAL, *op. cit.*, p. 19. Una aproximación al conocimiento de China en ORTELLS-NICOLAU, Xavier. China en el imaginario visual de la España de principios de siglo XX. *Hispanic research journal: iberian and latin american studies*. 2017, 18 (5), pp. 411-438.

30 GALLARZA y LÓRIGA, *op. cit.*, pp. 174-176, 177-187, 290-291; Dice el capitán Lóriga..., *Aérea*, *op. cit.*, p. 19.

siglos pasados. Las exóticas descripciones, aparte, deben ponerse en correlación con el auge del turismo y los libros de viajes en la misma época. Buen ejemplo de ello es la circunnavegación marítima que publicó en 1924 el novelista Vicente Blasco Ibáñez. En fin, de alguna forma los relatos de los pilotos funcionaron como libros de viajes que, además de describir geografías lejanas, propagaban el discurso del hispanoamericanismo y modernidad técnica que interesaban a la dictadura.

4. HISPANOAMERICANISMO Y RELACIONES INTERNACIONALES

La focalización mediterránea que practicó España en su política exterior tras el 98 se expresa bien en las interacciones que tuvieron los pilotos. En Libia, colonia italiana, asistieron a una manifestación en apoyo del dictador Mussolini por el intento de asesinato que había sufrido. Antes de la llegada, desde el avión, pudieron observar a indígenas realizando el saludo fascista y, tras el aterrizaje, por la noche, un gran desfile marcial frente a un arco del triunfo dedicado *al nuevo César de la Antigua Roma*³¹. Con Portugal, por otro lado, los intercambios fueron más efusivos debido, principalmente, a que el rescate de Lórigo y su mecánico se hizo posible a través de la colonia lusitana de Macao. Por ello se la consideraba *hermana de raza* que acababa de sellar la *fraternidad ibérica*³². Este tratamiento de hermandad corresponde al acercamiento de amistad hispano-lusa que Primo de Rivera impulsó con el país vecino, especialmente motivado por el establecimiento en él de un sistema dictatorial en 1926. En cuanto a la mencionada Italia, la admiración de los pilotos por la dictadura fascista coincide con la aproximación que se realiza poco después de terminar el vuelo a Manila, coincidiendo además con la salida de España de la Sociedad de Naciones por no serle concedido un puesto permanente. No debe olvidarse tampoco la atracción que el país fascista ejercía sobre el régimen³³.

Más ambiguas fueron las relaciones con los ingleses. Debido al rescate que realizaron de Esteve y Calvo, la prensa española unánimemente mostró grandes signos de gratitud³⁴. Sin

31 NEILA HERNÁNDEZ, José Luis. La mediterraneidad de España en las relaciones internacionales del periodo de entreguerras (1919-1939). *Cuadernos de historia contemporánea*. 1997, 19, pp. 15-54; GALLARZA y LÓRIGA, op. cit., pp. 44-47; ESTEVE, op. cit., pp. 66-67, 70.

32 El capitán Lórigo y su mecánico, que aterrizaron en Tin Pakhs, son recogidos por un cañonero portugués. *La Correspondencia Militar*, 5 de mayo de 1926, p. 1; PÉREZ DE URBEL, op. cit., p. 110; GALLARZA y LÓRIGA, op. cit., p. 194.

33 SUEIRO, op. cit., pp. 146-154.

34 Ejemplos en Los aviadores ingleses han encontrado casi extenuados al capitán Estévez y a su mecánico Calvo. *La Correspondencia Militar*, 17 de abril de 1926, p. 1; De los que van y los que vienen. *Aérea*, abril, nº35, 1926, pp. 4-5; Lórigo

embargo, Esteve, aunque en la prensa alabó a sus rescatadores³⁵, mostró siempre suspicacias por el hecho de que no vieran su avión desde el primer momento. El aeronauta explicó que los ingleses despreciaban todo lo que era español, y estaba convencido de que *el ambiente creado desde la iniciación del raid fué del todo hostil a nosotros*. Así, en conversaciones que mantuvo en Egipto, la oficialidad inglesa calificó el vuelo a Manila de *locura* y, cuando los compañeros del valenciano llegaron a Filipinas, los oficiales británicos atribuyeron el éxito a la suerte, no a la habilidad de los pilotos ni a la planificación de la ruta. Esta incapacidad británica por reconocer el éxito del vuelo español creía explicarlo Esteve de dos formas. Primero, por un equivocado concepto de la valía española y, luego, debido a que en Inglaterra tenían una mentalidad diferente: según él, en el caso de haberse enfrentado los ingleses a la misma ruta aérea, hubieran desplegado muchos más recursos económicos y materiales para asegurarse llegar a su destino o, al menos, tratar de hacerlo con las mayores posibilidades; por lo que no pueden demostrar el *valer de un pueblo* como el español³⁶. Es por ello que la prensa inglesa tratara de socavar el prestigio español sacando titulares falsos ante los aterrizajes de emergencia en Siria y China: según explica en su libro, de él mismo se dijo que se había perdido en la ruta sobre el desierto y que ello dificultó las labores de búsqueda; y de Gallarza que había destrozado su avión al aterrizar en Macao. Con el fin de evitar estos bulos y de sacar a relucir el prestigio patrio en la arena internacional, proponía crear una agencia telegráfica española que mostrara los avances del país³⁷.

Como se observa, Esteve estaba convencido del desprecio inglés hacia lo español y citaba como prueba evidente el discurso del *premier* Lord Salisbury de 1898, en el que calificó a España de *nación moribunda*. La preocupación por el prestigio nacional de Esteve y esa necesidad de hacer valer el *progreso* español encaja en el sentimiento, demostrado con el *Plus Ultra*, de dejar atrás el pesimismo regeneracionista y abrazar un optimismo basado en el orgullo racial³⁸.

y Gallarza han llegado hoy a Rangún, *El Sol*, 21 de abril de 1926, p. 8.

³⁵ El capitán Estévez, apenas repuesto, cuenta a los lectores de *El Sol* sus trágicas aventuras. *El Sol*, 24 de abril de 1926, p. 1.

³⁶ ESTEVE, op. cit., pp. 162, 165.

³⁷ *Ibidem*, pp. 163, 164-165. Gallarza y Lóriga no describen malas relaciones con los ingleses.

³⁸ Esteve menciona las *palabras de Salisbury pronunciadas en el parlamento*, aunque la intervención se produjo en el Albert Hall. Se entiende se refiere a este discurso que tuvo un profundo eco en la prensa madrileña de su momento. Véase TORRE DEL RÍO, Rosario de la. La prensa madrileña y el discurso de Lord Salisbury sobre las "naciones

La visión del mundo que enarboló Lord Salisbury no solo se aplicaba al caso español, pues en Asia las aguas del Pacífico se removían con el auge militar japonés. Su poderío generó nuevas dinámicas y expectativas sobre la hegemonía del Pacífico en donde también entraba EE.UU. desde, precisamente, su enclave colonial de Filipinas. Esteve entendía que desde la guerra ruso-japonesa (1904-1905) había una tendencia en Asia a la emancipación y pronosticaba un gran conflicto en la zona, en el que Filipinas sería un escenario importante por ser el punto que servía a EE. UU. para contener el creciente poder naval nipón. Sus observaciones no estaban muy alejadas de la realidad, ya que EE. UU. vigilaba de cerca todas las operaciones japonesas con el miedo de que generase mayor sentimiento anti estadounidense e independentista en su colonia³⁹.

En medio de esta vigilancia, el Gobierno nipón ofertó al español que la ruta de los aviadores no se detuviese en Manila y se prolongara hasta Tokio, pero el directorio declinó el ofrecimiento. La invitación, según la entrevista que el embajador japonés otorgó al diario *El Sol* (que hasta que no se rechazó la propuesta escribió en sus titulares Vuelo Madrid-Manila-Tokio), tenía el propósito de fortalecer los lazos entre ambos países, debilitados desde 1898: *La ciencia, las ideas, esa necesidad de conocer y fraternizar que traen los tiempos influye también en las relaciones entre España y Japón*, declaró el embajador. Cuando se le preguntó por el imperialismo estadounidense y la posibilidad de independencia de Filipinas, el diplomático rehusó en un primer momento de dar una contestación, pero a continuación explicó que su gobierno no se opondría al reconocimiento de ninguna nacionalidad⁴⁰.

La pregunta al embajador no solamente se la hacían los periodistas españoles, fue un tema que se discutió durante las celebraciones en honor de los pilotos. Durante un banquete en el Club Filipino de Manila, el nacionalista Manuel L. Quezón, por entonces presidente del senado filipino, habló con cariño de la *madre patria* española y deploró que

moribundas": Londres, Albert Hall, 4 de mayo de 1898. *Cuadernos de historia moderna y contemporánea*. 1985, 6, pp. 163-180; MARCILHACY, *Epopeyas...*, op. cit.

39 ESTEVE, op. cit., pp. 183, 188; GOODMAN, Grant K. The problem of philippine independence and Japan: the first three decades of american colonial rule. *Southeast Asia. An international quarterly*. 1971, 1 (3), pp. 165-190.

40 Hablando con el ministro del Japón, sr. Ohta. *El Sol*, 8 de abril de 1926, p. 8; El Japón invita a los aviadores a continuar el vuelo hasta Tokio, *El Sol*, 15 de mayo de 1926, p. 8; Esteve, pp. 193. El capitán Lóriga sí que asistirá a Tokio antes de regresar a España y trató de matizar la visión que en Europa se tenía del país visto como *la Gran Bretaña del Oriente*, pues tenía multitud de resquicios feudales, aunque alabó la occidentalización de su ejército y cultura (GALLARZA y LÓRIGA, Cap. 30, pp. 300-306).

*Filipinas es una nación, pero no es aún un Estado; estamos, es verdad, en nuestro propio país; pero todavía no somos dueños de él, y no podemos ofrecer los honores que quisiéramos a nuestros visitantes. (...) Lo único que podemos ofrecer es aquello que no cae ni puede estar bajo ninguna jurisdicción, aquello que es solamente nuestro, adonde no llega la dominación extraña, y es... ¡el cariño y el corazón del pueblo filipino!*⁴¹.

Este discurso ha llevado al investigador Marcelino Sampere Doménech a plantear que la imagen de España se revalorizó en Filipinas. Esta aseveración debe ser comprobada con más documentación, ya que Quezón era un hábil político nacionalista que había ascendido en el aparato colonial, pues fue representante filipino en el Congreso de los EE. UU, ganando popularidad al atender a sus compatriotas emigrados. Como otras elites filipinas acomodadas a la estructura estadounidense, no olvidaba su compromiso independentista, pero mantenía fuertes vínculos con el poder colonial y elaboraba diferentes estrategias para conseguir la futura emancipación⁴². Gallarza y Lóriga explicaron la revitalización española a través del idioma, pues comentaban que el castellano se hablaba más en los años veinte que antes del 98. Aunque otros testimonios matizan esa percepción: el escritor Blasco Ibáñez y el viajero Antonio Serés, que visitaron Manila en fechas cercanas, vieron el renacimiento del castellano solo entre las élites nacionalistas, que lo utilizaban como forma de protesta ante los Estados Unidos. Mientras tanto, en el resto de la población, y especialmente entre los jóvenes que entendían cada vez menos el castellano, el inglés avanzaba y el tagalo se mantenía⁴³. Posiblemente el nacionalismo filipino enfocó tácticamente el vuelo español, y quizá eso influyó en el recibimiento de los pilotos. Si utilizamos la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires como caso comparado, Franco tuvo un gran acogimiento por existir en Argentina un movimiento que reivindicaba la vuelta a los valores hispanos⁴⁴. Además, parte de las celebraciones que se ofrecen a Lóriga y Gallarza fueron planificadas por la colonia española residente. En definitiva, estas cuestiones son las que deben examinarse con otro

41 GALLARZA y LÓRIGA, op. cit. pp. 259-260.

42 SAMPERE DOMÉNECH, op. cit., p. 934. Para la figura de Quezón se ha utilizado KOTLOWSKI, Dean. Independence or not? Paul V. McNutt, Manuel L. Quezon, and the re-examination of philippine independence, 1937-9. *The International History Review*. 2010, 32 (3), pp. 506-507; GUÉRAICHE, William. Manuel Quezon, patron of the american-filipino community. *Recherche en sciences humaines sur l'Asie du Sud-Est*. 2008, p. 12.

43 GEORGE, David R. De paso por Manila: impresiones de Filipinas en el relato español de viajes de circunnavegación. *Revista filipina*. 2020, 7 (1), pp. 55.

44 MARCILHACY, *La Santa...*, op. cit., pp. 235.

tipo de fuentes para llegar a conclusiones sólidas sobre la percepción que el pueblo filipino tuvo del vuelo y de su antigua metrópoli.

En cualquier caso, el recibimiento dado a los aviadores tanto por las instituciones filipinas como por la colonia española fue espléndido atendiendo a los escritos de los pilotos: baños de masas, banquetes, brindis, bailes, misas, fiestas y recepciones durante días seguidos, además del doctorado honoris causa⁴⁵. Nada distinto, por otro lado, de los honores que se ofertaban a cualquier celebridad aérea de la época en distintos países. Y en medio de este entusiasmo por la visita de la *madre patria*, los dos pilotos tuvieron que enfrentar la nostalgia por el pasado colonial español, teniendo que reivindicar esa presencia en una nación que trataba de separarse de sus nuevos colonizadores norteamericanos. Para enfrentar este futuro, en medio, además, de la disputa geopolítica en el Pacífico, Esteve explicaba, siguiendo la lógica del hispanoamericanismo, que Filipinas disponía de una gran ventaja: ser el pueblo más europeizado de oriente por la mezcla que hubo entre españoles e indígenas. España como nación colonizadora ofreció a los indígenas su sangre, al contrario de lo que hacían las razas anglosajonas como EE. UU., que los perseguían y exterminaban. Por ello creyó que debería repararse la *injusticia* que vivía España al no ser reconocida por su capacidad colonizadora, destacada en su labor misional: *forzoso es reconocer que España ha incorporado a la humanidad millones de seres, abriendo sus almas a la luz de la Fe*⁴⁶. De esta forma los españoles destacaban la colonización española frente a la estadounidense y tachaban a estos últimos de hipócritas por la guerra del 98, que parecía buscar la liberación colonial de Filipinas, no su dominio.

5. CONCLUSIONES

En julio, Gallarza desembarcó en Barcelona, donde fue recibido por el alcalde de la ciudad junto con el de Logroño, localidad en la que había nacido. El camino de regreso a bordo del buque *Legazpi* duró treinta y cinco días, cuatro menos que el trayecto de ida en avión⁴⁷. Aunque la llegada del héroe desde Manila fuera celebrada de forma fastuosa, su publicidad parece empequeñecer si se la compara con la que tuvo el *Plus Ultra*. De hecho, los protagonistas de este vuelo seguían ocupando titulares en el momento del desembarco de Gallarza.

⁴⁵ Descritos con profusión en la obra de Gallarza y Lóriga. Véase el capítulo 26.

⁴⁶ ESTEVE, op. cit., pp. 171-173; PÉREZ DE URBEL, op. cit., p. 114.

⁴⁷ SALAS LARRAZÁBAL, op. cit., p. 137.

Desde su inicio, el vuelo a Manila había tenido que coincidir con el *Plus Ultra*, por lo que el viaje de la patrulla Elcano se convirtió, en la prensa, en una extensión del de Franco y Rada. Además, la derrota de Abd el Krim por esas mismas fechas, cuestión vital para la dictadura, dejaba menos espacio periodístico al recibimiento del aviador.

La continuidad de las fechas, unido al fervor que desató el *raid* de Franco, hicieron que el itinerario de la patrulla Elcano quedase como una continuación de toda la gloria que logró el primero. No obstante, las características del viaje a Manila, y especialmente el destacado orientalismo y exotismo, hicieron del mismo las delicias del discurso hispanoamericanista, pues se hizo ver a los pilotos como héroes que emulaban de forma directa las dificultades de aquellos marinos que exploraron Filipinas siglos atrás, solo que a bordo de los ingenios técnicos más novedosos de su época. Las vicisitudes del viaje y el total desconocimiento geográfico de la ruta mantuvieron la atención de la prensa, permitiendo tomar distancia con el vuelo de Franco. En cualquier caso, la menor propaganda que finalmente tuvo el vuelo a Manila quizá pudo deberse a la sabida improvisación que el régimen ejercía en materia de prensa y publicidad.

Las fuentes consultadas para este trabajo evidencian que los grandes *raids* internacionales y, en general, la nueva tecnología aeronáutica, tuvieron un impacto significativo en la ciudadanía española y no solo entre los pilotos de la época, pues eran referencias habituales en los periódicos y se crearon publicaciones específicas *ad hoc*. Por otro lado, se demuestra que el fervor desatado ante el *Plus Ultra* fue continuado por el Vuelo Madrid-Manila, participando de una idea de progreso y optimismo tecnológico que, en el caso español, estaba aderezado con el discurso del hispanoamericanismo que interesaba a la dictadura. De esta forma, los pilotos se convirtieron en celebridades sociales, en héroes patrios cuya influencia en el imaginario social debe ser estudiada con más detenimiento por la historiografía. Para el caso que nos ocupa, el viaje a Manila sirvió para reforzar a la dictadura tanto a nivel de política interior como exterior, ya que continuó generando entre la ciudadanía española un sentimiento de progreso técnico y avance nacional, permitiendo regresar a la colonia en la que se fraguó el trauma y pesimismo del 98. El Vuelo Madrid-Manila sirvió por lo tanto a la dictadura en su política de nacionalización de las masas, aunque su forma de tratamiento en la prensa pudo responder a la conocida improvisación comunicativa del régimen.

6. BIBLIOGRAFÍA

BEN-AMI, Shlomo. *La dictadura de Primo de Rivera: 1923-193*. Madrid: Planeta, 1984.

CAMPOS PÉREZ, Laura. Imperial, católica y moderna. La imagen de España en la Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929. *Cuadernos de historia contemporánea*. 2023, 45, pp. 163-183.

CARRELLÁN RUIZ, Juan Luis. El vuelo del Plus Ultra más allá de los Andes: la mirada de la prensa chilena, pp. 183-202. En MÁRQUEZ MACÍAS, Rocío coord. *De Palos al Plata: el vuelo del Plus Ultra a 90 años de su partida*. Universidad Internacional de Andalucía, 2016.

CASADO RIGALT, Daniel. La recepción del orientalismo en España a través de la mirada de un arqueólogo: José Ramón Mélida Alinari (1873-1936). *Aula orientalis: revista de estudios del Próximo Oriente Antiguo*. 2021, vol. 39, 2, pp. 167-192

COSTA FERNÁNDEZ, Lluís. Comunicación y propaganda durante la dictadura de Primo de Rivera (1923-1930). *Historia y Comunicación Social*. 2013, 18 especial, pp. 385-396.

DOMÍNGUEZ VILCHES, Eugenio. Panorama de la aviación española en los días del *Plus Ultra*, pp. 127-131. En GARCÍA CRUZADO, Eduardo coord. *Actas de las Jornadas de Historia sobre el descubrimiento de América. Jornadas XI, XII, XIII y XIV (2015, 2016, 2017 y 2018)*, Universidad Internacional de Andalucía, 2019.

GEORGE, David R. De paso por Manila: impresiones de Filipinas en el relato español de viajes de circunnavegación. *Revista filipina*. 2020, 7 (1), pp. 50-58

GÓMEZ MENDOZA, Antonio y LÓPEZ GARCÍA, Santiago. Los comienzos de la industria aeronáutica en España y la ley de Wolff (1916-1929). *Revista de historia industrial*, 1992, 1, pp. 155-178.

GONZÁLEZ-BETÉS FIERRO, Antonio. Ernesto Navarro Márquez. *Diccionario biográfico de la Real Academia de la Historia*.

GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo. *La España de Primo de Rivera. La modernización autoritaria. 1923-1930*. Madrid: Alianza, 2005.

GUÉRAICHE, William. Manuel Quezon, patron of the american-philipino community. *Recherche en sciences humaines sur l'Asie du Sud-Est*. 2008, 12.

HOFSTRA, Warren R. Richard E. Byrd and the legacy of polar exploration. *The Virginia magazine of history and biography*, 2002, 110 (2), pp. 137-152.

KOTLOWSKI, Dean. Independence or not? Paul V. McNutt, Manuel L. Quezon, and the re-examination of philippine independence, 1937-9. *The International History Review*. 2010, vol. 32, 3, pp. 506-507.

MARCILHACY, David. Epopeyas oceánicas... le retentissement du vol transatlantique du *Plus Ultra* dans l'Espagne de Primo de Rivera. *Mélanges de la Casa Velázquez*. 2006, 36 (1), pp. 231-258.

MARCILHACY, David. La Santa María del aire: el vuelo transatlántico del *Plus Ultra* (Palos-Buenos Aires 1926), preludio a una reconquista espiritual de América. *Cuadernos de historia contemporánea*. 2006, nº28, pp. 213-241.

MARCILLAS PIQUER, Isabel. La visión del harén en la prosa de las viajeras europeas: entre la seducción y el rechazo. El caso de Aurora Bertrana (1892-1974). *Revista de filología románica* [en línea], 2015, 32 (2), pp. 225-238.

MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario. Introducción: de Palos al Plata: el vuelo del Plus Ultra a 90 años de su partida, pp. 7-15. En MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario coord. *De Palos al Plata: el vuelo del Plus Ultra a 90 años de su partida*, Universidad Internacional de Andalucía, 2019.

NEILA HERNÁNDEZ, José Luis. La mediterraneidad de España en las relaciones internacionales del periodo de entreguerras (1919-1939). *Cuadernos de historia contemporánea*. 1997, nº19, pp. 15-54.

NEILA HERNÁNDEZ, José Luis. Entre el palco y la butaca: el apaciguamiento británico y el regeneracionismo internacional de la España de Primo de Rivera. *Pasado y memoria: revista de historia contemporánea*. 2017, nº16, pp. 47-67.

NIELSEN, Enrique. *Más allá del Plus Ultra*. Huelva: Niebla, 2021.

ORTELLS-NICOLAU, Xavier. China en el imaginario visual de la España de principios de siglo XX. *Hispanic research journal: iberian and latin american studies*. 2017, 18 (5), pp. 411-438.

PIQUER SANCLEMENTE, Ruth. Musas femeninas: iconografía musical y orientalismo en la pintura española. *Cuadernos de iconografía musical*. 2018, 5 (extra 1-2), pp. 7-28.

PITCH I MITJANA, Josep; PASTRANA PIÑERO, Juan y CONTRERAS RUIZ, José. La cuadratura del círculo. Gonzalo de Reparaz Rodríguez Báez (Oporto, 1860-México, 1939). *Illes e imperis: estudios de historia de las sociedades en el mundo colonial y post-colonial*, 2015, 17, pp. 159-184.

QUIROGA, Alejandro. *Miguel Primo de Rivera. Dictadura, populismo y nación*. Barcelona: Crítica, 2022.

RUBIO MÁRQUEZ, David. Las maniobras de la aeronáutica naval en la dictadura de Primo de Rivera. Su reflejo en la prensa. *Revista general de marina*. 2022, vol. 283, pp. 37-47.

SAID, Edward: *Orientalismo*. Barcelona: Penguin Random House, 2021 (1978).

SALAS LARRAZÁBAL, Ramón. *Grandes vuelos de la aviación española*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, 1992.

SÁNCHEZ MÉNDEZ, José: La Aviación Militar Española: una historia corta pero de gran intensidad. *Arbor: ciencia, pensamiento y cultura*. 2002, 675, pp. 187-216.

SEMPERE DOMÉNECH, Marcelino: Volver a Filipinas: el vuelo de la Patrulla Elcano. En VV. AA. *El lejano oriente español: Filipinas (siglo XIX)*. Actas, Jornadas Nacionales de Historia Militar, Cátedra General Castaños, Sevilla, 1997, pp. 927-938.

SEPÚLVEDA MUÑOZ, Isidro. La comunidad cultural iberoamericana y el nacionalismo español. *Aldaba: revista del centro asociado a la UNED en Melilla*. 1996, 28, pp. 193-214.

SUEIRO SEOANE, Susana. Retórica y realidades del hispanoamericanismo en la dictadura de Primo de Rivera. *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 1992, 28, 3, pp. 143-160.

MORALES TAMARAL, José Manuel: El viaje del Plus Ultra: ciencia y propaganda en la dictadura de Primo de Rivera. En *H-Spain. Study of Spanish History and Culture*. 22 de enero de 2015.

TORRES DELGADO, Gemma. El soldat espanyol i el guerrer rifeny: la construcció de la masculinitat a l'africanisme militar durant les guerres del Rif (1909-1927). *Segle XX: revista catalana d'història*. 2016, 9, pp. 1-24.

TORRE DEL RÍO, Rosario de la. La prensa madrileña y el discurso de Lord Salisbury sobre las "naciones moribundas": Londres, Albert Hall, 4 de mayo de 1898. *Cuadernos de historia moderna y contemporánea*, 1985, 6, pp. 163-180.

URÍA GONZÁLEZ, Jorge. Los deportes de masas en los años veinte. Fútbol, élites simbólicas e imágenes de modernidad. En SALAÜN, Serge Salaün y ETIENVRE, F. eds. *La réception des cultures de masses et des cultures populaires en Espagne: XVIIIe-XXe siècles*. París: CREC, Sorbonne Nouvelle, 2009, pp. 155-212.