

Santander-Méjico (1935): Srta. María Elena Rivero Corral



Juan Ignacio Pombo Alonso Pesquera, era hijo de Juan Pombo Ibarra, Después de una Campaña sponsors y suscripción popular para recabar fondos. Adquirió una “**British Eagle 2**”, el Motor era un DH **Gipsy Mayor**, de 4 cilindros y **130CV** de potencia.

El 13 de mayo de 1935 en La Albericia - Tablada (Carlos de Haya intenta montar su integral de vuelo)

15 de mayo inicia el raid – Agadir, Sidi-Ifni, Villa Cisneros, Port-Etienne, **Bathurst (Banjul, Gambia)**. En el Vuelo Transatlántico, encuentra una fortísima tormenta, que le desvíe de ruta - Fernando de Noronha. Después de **16 Horas y 45 minutos** y recorriendo **3160 kilómetros** sobre el Océano. Aterrizaje imprevisto en Camocin (Brasil) capotando permanece allí casi dos meses. Puerto España, Maracaibo, Barranquilla, Bogotá, Panamá, Costa Rica (apendicitis). Guatemala y 16 septiembre aeródromo de Balbuena, Méjico. Srta. María Elena Rivero Corral.

Pombo con la avioneta "Santander" puesta en la **Monumental de Méjico** hizo el paseíllo rodeado de toreros y sus cuadrillas. Antes de abandonar Méjico, Pombo donó la "Santander" al Museo de Aeronáutica de Méjico, cosa que más tarde no se consolidó pues fue puesta en servicio con matrícula civil mexicana, operando para el Gobierno, y en un vuelo resultó destruida.

75 aniversario del vuelo de Juan Ignacio Pombo a México



En este completo artículo se relata la extraordinaria gesta de un joven piloto civil, que emprendía el último gran Vuelo de la Aviación Española. Se llamaba **Juan Ignacio Pombo Alonso-Pesquera**, y pretendía unir por aire la ciudad de Santander con la capital de México y convertirse así en el primer aviador español en aterrizar en la capital azteca.

por José Sánchez Méndez

General de Aviación

Vicepresidente de la Asociación de Militares Escritores

Tras el histórico Desembarco de Alhucemas en septiembre de 1925, que pondría fin a la Campaña de Marruecos, los pilotos militares españoles pudieron incorporarse a los Grandes Vuelos transoceánicos internacionales, puesto que las operaciones realizadas habían exigido el máximo esfuerzo a nuestra Aviación. Efectuados por nuestros aviadores militares en 1926 los primeros raids a Iberoamérica, Filipinas y Guinea Ecuatorial y otro vuelo transatlántico a Iberoamérica en 1929, al comienzo de la década de los 30, los jóvenes pilotos civiles españoles se plantearon también seguir las huellas de aquellos. Así, Fernando Rein Loring efectuaría en solitario y por dos veces consecutivas el vuelo Madrid- Manila, la primera vez en 1932 y la segunda un año más tarde.

El 13 de mayo de 1935, a las trece horas y cuarenta y cinco minutos, desde el aeródromo santanderino de La Albericia, un joven piloto civil, de tan solo 21 años, emprendía el último gran Vuelo de la Aviación Española. Se llamaba Juan Ignacio Pombo Alonso-Pesquera y pretendía unir por aire la ciudad de Santander con la capital de México y convertirse así en el primer aviador español en aterrizar en la capital azteca. Como diría Juan Ignacio:” No intentaba batir ningún récord, sino, poner un lazo de unión y afectos entre el alma española y el espíritu de los pueblos iberoamericanos y que durante mi travesía el pensamiento se remonte hasta aquí, mi tierra de Cantabria”

El gran periodista montañés César González-Ruano publicó en la revista madrileña Blanco y Negro, el 26 de mayo de 1935, un artículo con el título “Genealogía de un temperamento”, referente a la Familia de los Pombos, cuyos comienzos ligados a la capital de Cantabria se remontan al Santander hanseático del siglo XIX. “La dinastía pomboliana”, escribía González-Ruano, “se inicia en el clima colonial de la caoba y el palosanto y el primer Pombo arma a las dos fragatas más ilustres de su tiempo en Santander, la Don Juan y La Montañesa y los describe como gente a quienes la ciudad les debe su ensanche hasta el punto que, así como gracias al Marqués de Pombal contemplamos sobre las ruinas de Lisboa, la Lisboa pomboliana, gracias a un Pombo tiene ese estilo inconfundible el corazón del Santander moderno de finales del siglo XIX. El nieto de ese armador novelesco fue Juan Pombo Ibarra quien tras obtener su brevet de aviador en Francia en 1911, efectuaría dos años más tarde el primer vuelo entre la capital de Cantabria y Madrid. Amigo personal del Rey Alfonso XIII y excelente piloto civil, un día se quedó sin una peseta”.

Juan Pombo Ibarra continuando la práctica del vuelo dio paso a dos hijos aviadores, el mayor Teodosio, que se hizo piloto en 1927 y quien un año más tarde ejercía de profesor de vuelo en la Aero- Escuela Estremera en Getafe. Durante la Guerra Civil de 1.936-39, combatió en la Aviación nacionalista y por su extraordinaria actuación como piloto le sería concedida la Medalla Militar individual. Al terminar el conflicto fratricida reanudaría su vida como piloto civil en las Líneas Aéreas en unión de un pequeño grupo de aviadores de gran experiencia e inauguró en 1.944 la línea Madrid-Buenos Aires con un avión DC-4. Por su gran labor desarrollada como piloto, el Gobierno español le concedió en 1.948 la Medalla Aérea, la más alta condecoración aeronáutica en tiempo de paz. Teodosio Pombo se jubiló por motivos de salud en 1.968. Acababa de alcanzar 37.000 horas de vuelo como piloto profesional

Juan Ignacio Pombo Alonso-Pesquera

El segundo hijo aviador de Juan Pombo fue Juan Ignacio, que sería el gran protagonista de la hazaña americana a México. Nacido en Santander el 26 de julio de 1.913, nada más acabar su bachillerato y con tan solo 15 años inicio su aprendizaje como piloto con las enseñanzas de su hermano en la mencionada Aero Escuela madrileña de Getafe, pero no pudo obtener hasta cumplir la mayoría de edad el título de piloto. A los 19 años daría la vuelta a España en avión para realizar una campaña de la provincia de Santander como centro de veraneo y un año más tarde sería contratado por la firma aeronáutica italiana Caproni para que efectuase una promoción comercial de la misma en el país mediterráneo. Al año siguiente, Juan Ignacio comenzó a acariciar la idea de cruzar el Atlántico Sur y sobrevolar parte de Sudamérica con etapa final en ciudad de México, algo que no pudieron alcanzar en 1933 los aviadores Barberán y Collar en el histórico vuelo del avión “Cuatro Vientos”, al desaparecer en las aguas del Golfo en medio de una súbita tormenta tropical.

El joven Pombo encontró en sus padres toda clase de estímulos y apoyos, pero desgraciadamente no con la ayuda económica, puesto que carecían de los recursos necesarios para ello, ya que la fortuna familiar había venido a menos. Además, nuestra Patria atravesaba un momento de grave crisis económica y política ya que acababa de sofocarse la Revolución de Asturias de 1.934. El propio Juan Ignacio se trasladó a Madrid donde durante ese año estuvo trabajando como vendedor de periódicos y conductor de tranvías. Pero para adquirir una avioneta de precio no muy elevado y el pago de los costes del vuelo era necesario disponer de la financiación correspondiente. Un grupo de amigos de su ciudad natal, entusiastas del proyecto,



le animaron y acompañaron para que expusiera su plan a la Diputación de Santander. Ante su presidente, Gabino Teira, el alcalde de la capital, Teodoro Gérez, y otros representantes de diversas entidades montañosas, Juan Ignacio explicó cuál era el avión que pensaba utilizar y el planeamiento del vuelo, distancias y recorrido y en particular el llevar el nombre de Cantabria por Iberoamérica. Allí mismo quedó constituida una comisión Pro Vuelo a México, logrando que todos los organismos oficiales y particulares patrocinasen la suscripción, en la que hasta los comerciantes, obreros y pescadores contribuyeron con su pequeño óbolo, iniciando las aportaciones la Diputación que concedió 5.000 pesetas. Apoyado por el Gobernador Civil de la

provincia, Juan Ignacio fue recibido en Madrid a mediados de marzo de 1.935 por el Presidente del Gobierno, Alejandro Lerroux, el cual además de ofrecerle todo el apoyo gubernamental, le concedió una subvención de 25.000 pesetas. A pesar de todo, la recaudación de la comisión no llegaba a alcanzar los fondos suficientes, por lo que el amigo de su familia, Ignacio Romero Raizábal, decidió completar con su bolsillo la cantidad necesaria.

Para la realización del vuelo, en el que se estimaba habría que recorrer unos 15.400 kilómetros e invertir alrededor de 75 horas de vuelo, Juan Ignacio Pombo eligió la B.K-2 Eagle 2, avioneta fabricada en Gran Bretaña por la firma British Aircraft Klemm y según declararía por dos razones: “La primera, aunque la compañía era inglesa, trabajaba bajo patente alemana y todo el mundo sabe con qué perfección hacen los alemanes sus aviones. La segunda radicaba en que disponía de un motor Gipsy Major, que era el mejor motor de la época”.

El aparato de serie era una avioneta monoplano de ala baja, fabricada con madera contrapeada, con las superficies móviles revestidas de tela, y el capó del motor metálico. Tenía una amplia cabina, cerrada, y de gran visibilidad, una capacidad para tres personas y un maletero. Disponía de doble mando y el tren de aterrizaje era retráctil, que se accionaba con una manivela, guardándose las ruedas en el interior de las alas. El motor era un Gipsy Major de 130 C.V. refrigerado por aire, que movía una hélice hecha de madera y bipala. El tablero de instrumentos era muy simple, con cuentarrevoluciones del motor, indicadores de la cantidad de

combustible y de presión de aceite y termómetro de la temperatura exterior y para la navegación disponía de brújula, altímetro, anemómetro, inclinómetro y reloj.

Para poder cubrir con éxito el trayecto más largo, el cruce del Atlántico Sur, fue necesario introducir una serie de modificaciones en el aparato de serie, siendo la más importante el aumento de la carga de combustible, para lo cual tuvieron que eliminarse los asientos del copiloto y de los pasajeros y el maletero, y que serían sustituidos por 5 depósitos de combustible con lo que se conseguía un alcance nominal de unos 3.800 kilómetros. A los depósitos se les incorporó un dispositivo de vaciado rápido para que en caso de amerizaje forzoso se asegurase una flotabilidad de 4 horas. La hélice fue sustituida por otra metálica y se suprimió el doble mando. No disponía la avioneta de piloto automático, equipo de radio ni radiogoniómetro, pero para poder volar sin visibilidad se agregó al tablero de instrumentos un horizonte artificial; tampoco llevaría Pombo en el vuelo, paracaídas, botes de humo ni chaleco salvavidas.

Juan Ignacio Pombo se hizo cargo de su avioneta en Londres, conduciéndola en vuelo a la capital montañesa el 3 de mayo de 1935. Por decisión del aviador, el aparato fue pintado de blanco y azul -los colores heráldicos de la capital santanderina- y llevaría escrito sobre el capó, a ambos lados y en letras blancas: Santander, que fue con el nombre que aquel intrépido aviador montañés bautizó a su frágil y ligero aparato. En el fuselaje y un poco más arriba, se escribiría Costa Esmeralda de España y en la cara inferior del ala derecha la palabra Santander y bajo el ala izquierda, México.

Iniciado el vuelo el 13 de mayo y tras un breve aterrizaje en Burgos, donde se reunió con su padre y hermano que le esperaban con otra avioneta, llegaron al aeródromo madrileño de Barajas a las 4 y media de la tarde, donde serían recibidos por autoridades civiles y militares, miembros del Aeroclub de España y una representación de la Embajada de México en Madrid. Veinticuatro horas después la Santander aterrizaba en Sevilla, escoltado por dos aviones militares Nieuport. Allí sería revisado el motor y puesto a punto el avión y el 16 de mayo a las cinco y cincuenta y cinco de la mañana, Juan Ignacio despegaba de la pista de Tablada y puso rumbo hacia la costa africana donde esperaba llegar en vuelo directo a Bathurst, colonia británica en Gambia. Grandes nubarrones, fuerte viento de costado y lejanas tormentas de arena y preocupado en no forzar el motor, le obligarían a continuar el vuelo, pero por etapas cortas, aterrizando primeramente en Agadir y sucesivamente en Sidi Ifni, Cabo Juby, Villacisneros, Port

Étienne y San Luis de Senegal, para finalmente aterrizar en Bathurst el 18 de mayo a las 18,30 de la tarde, hora local.

Allí le esperaba el capitán de la Aviación Militar española José Luis Servet, expresamente comisionado por el Ministro de la Guerra español Gil Robles, para que prestase al aviador montañés toda la ayuda necesaria, quien le ayudó a revisar la avioneta auxiliado por personal británico del aeropuerto y de la compañía alemana Lufthansa, cambiándose el aceite del motor y se repostó el aparato al límite de su capacidad. El lunes 21 de mayo de 1935, Juan Ignacio a los mandos de la Santander iniciaba el cruce del Atlántico Sur al comienzo de la madrugada, teniendo en cuenta el vuelo a estima por la ausencia de instrumentos para la navegación goniométrica, astronómica y de equipo de radio, que ya en Londres habían sido removidos para aligerar peso. Para auxiliar a Juan Ignacio en caso de emergencia, Lufthansa dispuso que sus dos buques, el Westfalen y el Schwabeland se posicionasen, el primero a 300 millas de la isla de Fernando de Noronha y el segundo a 500 de la costa africana.

Unas tres horas después, gruesos chubascos comienzan a zarandear la avioneta y cada vez con mayor intensidad. Es consciente que tiene que atravesar la tormenta y que no puede esquivarla, por lo que se concentra para mantener el avión en el rumbo estimado, pues si se desvía podría no alcanzar la costa brasileña: “Durante el vuelo me dediqué a volar bajo, ya que si lo hacía alto me encontraba con los vientos contraalisios. Necesitaba pues que me ayudasen los alisios, puesto que era lo que me convenía con la carga que llevaba. Cuando amaneció, pasada la tormenta, bajaba a ras de agua y jugaba con las olas. En cierta ocasión abrí la ventanilla y saqué la boina. Después subía un poco para poderme tomar otro café”. A baja altura la turbulencia era menor, aunque también le exigía una mayor atención a los mandos, con la consiguiente fatiga.

En las primeras horas del día comienza a presenciar un impresionante espectáculo; grandes barreras de densos cumulonimbos cubren el horizonte en un amplio abanico, desprendiéndose chubascos intermitentes que forman enormes columnas de agua. Está cruzando la Santander la zona de las grandes perturbaciones atmosféricas que se forman alrededor del Ecuador terrestre por la depresión causada por el choque de los vientos alisios y contraalisios. La frecuencia de los relámpagos deslumbraba al aviador, que tuvo que encender las luces de la cabina. “Fueron las horas más dramáticas de mi vida y llegué a temer que nunca más volvería a ver tierra” y como

recordaría más tarde después de aterrizar en la ciudad de Natal, se había encomendado a la Patrona de Cantabria, la Virgen de la Bien Aparecida y a la de Guadalupe, Patrona de México, de las cuales llevaba varias estampas en su cabina. Cuando sólo le quedaban 17 litros de gasolina aterrizaba en el aeródromo de Parnamirín de la localidad brasileña de Natal, después de un largo y cansado vuelo de 16 horas y 47 minutos y cubrir sobre el mar 3.160 kilómetros, estableciendo así un nuevo récord mundial para aviones ligeros, que tenía hasta entonces el británico Mollison.

La noticia oficial de la llegada a Natal provocó un extraordinario entusiasmo en la población santanderina, formándose una masiva manifestación, que precedida por una banda de música se dirigió al Ayuntamiento, de la se destacó una comisión para hablar con el alcalde, Teodoro Gérez, quien se dirigió a los congregados, a quienes se había unido el Cónsul de México en la ciudad, mientras la multitud daba vivas a Pombo, a Santander y a la nación mexicana.

Un temporal de lluvias sobre Natal obligó a retrasar la continuación del viaje por inundación del aeródromo de Parnamirín, (Estado de Ceará), que reanudó el día 26 de mayo, rumbo a Belem de Pará, pero cuando llevaba casi cuatro horas de vuelo, un problema en el sistema de combustible, obligaría a Juan Ignacio Pombo a realizar un aterrizaje no previsto en Camocín. Subsanada la avería, al intentar el despegue, tuvo la mala fortuna de chocar las ruedas con una cerca de alambre espinoso que limitaba el reducido campo de vuelo, capotando la avioneta y sufriendo tan serios daños la Santander que hizo que se interrumpiera el vuelo, si bien Juan Ignacio resultó ileso. La compañía británica fabricante de la avioneta, para quien la travesía y récord del Atlántico Sur había constituido una publicidad mundial, le hizo llegar, previo pago por parte de la Comisión Pro Vuelo a México santanderina, una nueva célula, los repuestos necesarios y un especialista, que rehízo el motor, instrumentos y cuantos elementos quedaron utilizables de la primitiva Santander, pudiendo así continuar el itinerario previsto.

El 10 de julio Pombo despegó de Belem de Pará, aterrizando en Paramaribo, capital de la Guayana holandesa, desde donde continuaría su viaje el día 12 hacia Puerto España, (isla Trinidad). El mal tiempo retrasaría el vuelo hasta la ciudad venezolana de Maracaibo. Aquí sería recibido por millares de personas y el Presidente de la nación, General Vicente Gómez, lo declaró huésped de honor del país y le condecoró en su residencia oficial con la Gran Cruz del Libertador. Unas averías técnicas retrasaron la salida de la Santander hacia Barranquilla hasta el día 25, a

la que llegaría escoltado por varios aviones civiles y militares. Desde esta ciudad voló a Bogotá y tras permanecer seis días homenajeado por las autoridades y la población colombiana, regresó nuevamente a Barranquilla. En la mañana del 3 de agosto despegó para Panamá.

El 7 de agosto lo haría para San José de Costa Rica, pero durante el vuelo sufrió un fuerte ataque de apendicitis que soportó estoicamente, por lo que nada más aterrizar hubo de ser intervenido de urgencia. Posteriormente comentaría: “Realicé los 500 kilómetros de la etapa en un estado pésimo y no sé cómo logré aterrizar porque no veía nada. Me sacaron en hombros, una auténtica paliza. Aún tuve que hacer un interminable recorrido hasta la ciudad en automóvil. Al llegar a la Embajada de España caí redondo. Cuando me desperté estaba en una cama en el Consulado y me dijeron que me tenían que operar con urgencia ya que estaba sufriendo un ataque de apendicitis severo. Pedí un sacerdote y se personó el propio Obispo de Costa Rica con quien me confesé”. Tras unos días de descanso y recuperación, el 9 de septiembre continuó su itinerario, volando a San Salvador.

Al día siguiente y escoltado hasta la frontera por cinco aviones salvadoreños, voló a Guatemala y en la capital guatemalteca Pombo fue objeto de una serie de cálidas y magníficas recepciones antes de su salida del país. Mientras tanto, el Jefe del Departamento de Aeronáutica Militar de México, Coronel Roberto Fierro, había dispuesto que se organizase un entusiasta recibimiento al aviador español, en una Orden que decía: “...que desde la Madre Patria trae un mensaje de fraternidad para el pueblo de México. Fierro quería que toda la Fuerza Nacional Aérea rindiera “homenaje al intrépido y joven piloto ibero”, para lo cual se iba a solicitar a la Embajada de España que interviniera “cerca del distinguido visitante para que coincida su llegada con la celebración de las fiestas patrias. De obtenerse que Pombo posponga su viaje uno o dos días en la capital de Guatemala o en el Estado de Veracruz, la Fuerza Nacional Aérea que va a tomar parte en los desfiles militares del día 15, que se efectuarán en el Campo Militar de Balbuena podrá salir en pleno y darle la bienvenida”.

A las 06,45 horas del 13 de septiembre, después de ser despedido por el Encargado de Negocios español y los pilotos de la Aviación de Guatemala, Juan Ignacio despegó con dirección al aeródromo mexicano de Tejería, próximo a Veracruz. Allí le esperaban el Cónsul de España, las comisiones de la Colonia española de Veracruz, Oficiales de la Fuerza Aérea y las Colonias españolas de Córdoba, Orizaba y Jalapa. Después de los saludos de rigor, Pombo manifestó

que venía: “Con objeto de cumplir una sagrada misión de su Patria, para corresponder a la franca amistad de México, demostrada con la actitud del país ante la gran tragedia de Barberán y Collar”. Durante el día 15 de septiembre, Juan Ignacio, pasó gran parte del día en los hangares del aeropuerto de Tejería de Veracruz, revisando y poniendo a punto el avión, para tenerlo listo, puesto que quería despegar a primera hora del día siguiente, si bien la hora exacta de la salida no estaba segura ya que las previsiones meteorológicas no eran buenas. Precisamente, en Veracruz estaba el cielo cubierto por densos nubarrones y había chubascos intermitentes, temiéndose que prevaleciese el mismo tiempo para el día siguiente. Tras una corta noche de descanso, Juan Ignacio Pombo se levantó muy temprano y a las 07,45 horas del 15 de septiembre, la Santander despegaba con rumbo a Ciudad de México.

Ese día, desde antes de las 8 de la mañana, iban llegando centenares de personas al Aeropuerto Central de Balbuena que deseaban recibir entusiásticamente al aviador español, que, tras su accidentado vuelo desde Santander, se había hecho muy popular en México y no había nadie que no supiese quien era Juan Ignacio Pombo. Poco después de las 09,30 aterrizaban en el campo cuarenta aviones militares de la Fuerza Nacional Aérea, pertenecientes al Primero y Segundo Regimientos aéreos, que tras una hora de estacionamiento se dirigieron al campo Militar de Balbuena para efectuar diversas exhibiciones. Sobre las 10 de la mañana llegaba el Embajador español, Emiliano Iglesias, al que acompañaban todos los altos cargos de la Cancillería y del Consulado General. Después comenzarían a llegar las diversas comisiones de la Colonia Española, integrada por miembros de todos los Centros, instituciones y sociedades de nuestro país existentes en la capital mexicana, así como millares de españoles, entre los que destacaban todos los montañeses que deseaban aclamar a su paisano.

Pero el tiempo pasaba y llegadas las 11 horas no se tenían noticias de la Santander. La angustia comenzaba a hacer presa en el ánimo de todos los que se encontraban en el aeródromo, pero nadie quería expresar sus temores y deseaban transmitir un signo de optimismo. Son pasadas las 12 y media del mediodía y el gentío comienza a abandonar el campo con semblante entristecido, pero confiando que Pombo está ileso, aunque no cree que llegará en todo el día. El Embajador español y todas las personas que le acompañan se retiran del aeródromo con notable preocupación ante la incertidumbre de la suerte que habrá corrido el aviador. A las 13,30 entraba en su residencia el Embajador español sin noticias de Juan Ignacio, continuando la incertidumbre entre todos los invitados. Pero alrededor de las 14 horas una

llamada de la Redacción del periódico Excelsior, comunicaba al Embajador que Juan Ignacio Pombo había aterrizado sin novedad en la localidad de San Marcos, población situada a orillas del río Balsas, en el Estado de Guerrero, sin lesiones personales y sin desperfectos en el avión. Después de siete horas de angustia, en las que la sombra de la desaparición de Barberán y Collar había sobrevolado la capital de México, la alegría volvía al corazón de todos los españoles y mexicanos.

Ya en Acapulco, Pombo declaró que se le había descompensado la brújula, avería de la que se había dado cuenta a las dos horas de vuelo y también sin haber podido entrar a través de la Sierra que rodea el valle de la capital de México debido a la intensa niebla, razón por la cual intentó regresar a Veracruz, pero al no ser posible continuó volando sin un rumbo determinado ni conocido y totalmente desorientado, hasta que sobre las 13 horas vio un pueblo y como llevaba ya cinco horas de vuelo decidió aterrizar, siendo después informado que lo había hecho en la localidad de San Marcos. Las autoridades del lugar dieron a Pombo todas las facilidades para comunicarse con la Embajada de España, con el Coronel Fierro y con la Compañía Mexicana de Aviación. Pronto Juan Ignacio se retiró a descansar tras la grave aventura vivida y con el deseo de despegar en la mañana del día siguiente, con la intención de arribar al Aeropuerto Central de Balbuena de la capital de México a las 10.00 horas.

Pero mucho antes habían llegado al Aeropuerto Central Aéreo de Balbuena el Embajador de España, Emiliano Iglesias, acompañado de nuevo por toda la representación diplomática de nuestro país acreditada en la capital mexicana y los comités de los Centros españoles. La prensa mexicana estimaba en más de tres mil personas las que habían acudido para recibir al joven y gran aviador. La primera noticia que había llegado a Balbuena fue que Pombo había despegado sin novedad del aeropuerto Los Hornos de Acapulco a las 08,10 horas. Escasamente dos horas después, a las 10,02, se localizaba en el horizonte un pequeño avión, que volaba escoltado por dos avionetas civiles. La multitud, entusiasmada, invadió el campo de aterrizaje, inconsciente del peligro que podría sufrir con la llegada de las tres aeronaves. El piloto español descendió con la Santander casi a ras de la cabeza de los asistentes, dando una escalofriante pasada, pudiendo leerse claramente las palabras Santander y México escritas bajo cada una de las alas y ver como Juan Ignacio agitaba repetidamente su boina. Después de dar dos vueltas sobre la capital, aterrizaría a las 10,08 de la mañana del día 16 de septiembre de 1.935 después de haber

recorrido 15.970 kilómetros en 76 horas y 5 minutos. Era el primer aviador español, en la Historia de nuestra nación, que acababa de unir por el aire los dos países.

Después de ser felicitado por el Embajador de España, otras autoridades y representantes de los Centros españoles, Juan Ignacio Pombo expresó públicamente su enorme satisfacción por haber conseguido llegar a la nación azteca a pesar de todas las dificultades, peripecias y problemas a los que tuvo que hacer frente, insistiendo en que su viaje era un vuelo de buena voluntad y de gratitud por los esfuerzos del pueblo de México en la búsqueda de Barberán y Collar. A continuación, acompañado por el Capitán de Aviación Mario Páramo, Agregado Aéreo a nuestra Embajada, se trasladó a la zona militar de Balbuena donde fue recibido por el Coronel Fierro y mandos militares de la Fuerza Aérea Nacional. El joven aviador tuvo que renunciar al proyecto inicial de participar en el desfile aéreo previsto con motivo de conmemorarse el Aniversario del Día de la Independencia de México, por los daños sufridos por la Santander, por el entusiasta recibimiento, pero en cambio realizó un vuelo en el Douglas número 15 del Primer Regimiento Aéreo, junto con el Coronel Jefe del mismo, Agustín Castrejón, de varios minutos sobre el aeródromo como gesto de saludo y agradecimiento a las escuadrillas mexicanas que iban a participar en la citada exhibición aérea. Posteriormente se trasladó a la Embajada de España, donde una vez que llegó su titular, Emiliano Iglesias, le sería ofrecida una espléndida recepción en su honor.

El Gobierno de México le concedió el empleo de Teniente de la Aviación Militar y el Collar del Mérito Militar de Primera Clase y el Coronel Fierro lo declaró Huésped de Honor de La Fuerza Aérea. En el tiempo que Pombo permaneció en México, casi dos meses, recibió multitud de homenajes y recepciones en su honor por parte de la Embajada de España y de todos los Centros Españoles radicados en la capital, así como en Cuernavaca, Puebla, etc., destacando los ofrecidos por el Casino Español.

El 4 de noviembre de 1935, Juan Ignacio Pombo llegaba al puerto de Santander a bordo del vapor La Habana, siendo objeto de un recibimiento impresionante y continuamente aclamado por miles de montañeses. Posteriormente, se trasladó por ferrocarril a Madrid donde recibió también numerosos agasajos y homenajes. En la primavera de 1936 la Liga Internacional de Aviadores le concedió el Trofeo Nacional Harmon correspondiente al año anterior, por su gran

gesta aeronáutica y el Ayuntamiento de Santander le nombró Hijo Predilecto de la ciudad y el de Laredo Hijo Adoptivo.

Aunque Juan Ignacio Pombo regaló al Museo de la Aviación de México la Santander, sin embargo, el Secretario de Guerra y Marina de este país autorizó tres años más tarde que la avioneta fuera puesta de nuevo en vuelo, pero la inexperiencia del piloto mexicano hizo que en un viaje a La Paz, el aparato resultase destruido en el aterrizaje el 5 de julio de 1936.

En 1985, con motivo del 50 Aniversario de su histórico vuelo, el Ayuntamiento de Santander le concedió la Insignia de Oro de la ciudad y en el número 26 del Paseo de Pereda, en cuya casa había nacido se descubrió una placa conmemorativa. Por otra parte, el Gobierno de Cantabria le concedió la Placa de Plata y la Medalla de Oro al Mérito Deportivo. En los primeros días de agosto de ese año se celebraron numerosos actos en su honor en la capital montañesa, que culminaron con un gran Festival Aéreo en el aeropuerto de Parayas. Desgraciadamente Juan Ignacio Pombo Alonso-Pesquera, fallecería el 5 de diciembre de 1985, víctima de un cáncer en el Hospital Universitario Marqués de Valdecilla. Está enterrado en el Panteón de Hombres Ilustres del cementerio santanderino de Ciriago.