

FERNANDO NORONHA

Pasaron veinte minutos y llegó a nuestro costado aquella embarcación de remos que se veía por el lado del mar. En ella venían varios indígenas y otro individuo de mejor aspecto, que se subió al hidro en el momento que nos estábamos tragando las provisiones que llevábamos para el vuelo. Le ofrecimos y no quiso compartirlas con nosotros. Después nos manifestó que era el secretario del gobernador. Le preguntamos si teníamos alojamiento en tierra, y nos contestó que sí; pero cuando le dijimos que íbamos a desembarcar manifestó que no era posible. Después de conversar un rato le convencimos que en el hidro no íbamos a pasar la noche y que queríamos ir a tierra. Pasamos a la embarcación y nos dirigimos al desembarcadero de San Antonio, donde la playa levantaba la ola, que rompía a gran altura, exponiéndonos a naufragar. Después de varios intentos de desembarco, el patrón de la frágil embarcación dijo que no era posible y que teníamos que pasar la noche en la bar-

ca. Más agradable sería pasarla en el hidró y a él nos dirigimos otra vez.

El interior del hidró estaba lleno de agua y toda la cubierta del aceite de los motores; encontrar tres sitios para acostarse era difícil. Rada se subió a los motores, donde tenía espacio seco. Franco, con la tela de repuesto (varios metros que habían escapado a su vista de lince en Porto Praia), se organizó en el angosto tubo que formaba la cola, su dormitorio, que si bien estaba seco, tenía las costillas tan próximas entre sí, que le era preciso descansar sobre varias de ellas, que se le clavaban en el cuerpo. Ruiz de Alda se sentó en uno de los puestos de mando. Los tres estábamos muy mojados y Franco decidió quedarse con el traje de baño, que aunque mojado sería lo que más pronto se secara con el calor animal. Durante la noche llovió varias veces; caían los chubascos ecuatoriales, que son a modo de cataratas, y obligaron a Ruiz de Alda a cambiar de emplazamiento, sin encontrar lugar cómodo para pasar la noche. Franco se llevó a su *camarote* la botella de coñac, que le ayudó a sobrepasar el frío que hacía. Por primera vez lucieron sobre nuestras cabezas las estrellas que forman la Cruz del Sur, y vimos otras desconocidas

para nosotros que sólo en planisferios habíamos observado. Todos los papeles relativos a la derrota y a las observaciones, quedaron casi desechos con la mojadura.

No fué posible enviar a tierra los telegramas que queríamos poner, pero suponíamos que ya la isla había dado noticias nuestras.

Durante las dos horas largas de navegación sobre el mar gastamos 360 litros de gasolina, de la que necesitábamos para llegar a Pernambuco.

Al amanecer llegó el *Alsedo*, cuando ya nos habíamos levantado para tomar el sol y desentumecer nuestros miembros de la humedad de la noche.

Fondeó próximo a nosotros, y en seguida pasamos a él a bañarnos, asearnos y tomar algún refrigerio. Mientras tanto, el mar había calmado un poco y el bote que pasó la noche anclado al costado del hidro, cuya tripulación se dedicó a la pesca la noche entera, pudo arrimarse a la playa. En él llegaron al *Alsedo* el gobernador de la isla y personal del cable y de la radio. Nos dijeron que nos esperaban en la isla con las casas engalanadas y muchos agasajos, lo que hubiera sido causa de que no pudiéramos salir ese día. Nos disculpamos de no pisar tierra, dedicándonos a inspeccionar los

motores, el avión y cargar 600 litros de esencia para reponer los 360 gastados en la navegación de la noche anterior, y llevar un margen de seguridad para prever rodeos por chubascos o fuerte viento contrario. Al llegar a Pernambuco nos quedaban más de 500 litros de esencia, lo que comprobaba que era suficiente el radio de acción del avión para llegar de Cabo Verde a Pernambuco en vuelo directo, y todavía nos sobraba combustible para cerca de 300 kilómetros después de recorridos aquellos 2.850 de la etapa mayor.

Durante la inspección del avión comprobamos que las hélices y mandos iban en buen estado, lo mismo que todo el resto del hidrógeno.

Aquí recogimos nuestros equipajes, herramientas y repuestos del avión, y también se embarcó de nuevo Durán, saliendo con mayor peso del que aconsejaba el estado del mar; pero ¿qué podía importarle al *Plus Ultra* llevar cerca de dos toneladas de peso cuando había despegado con cerca de cuatro?

Antes de salir, nos traen al *Alsedo* los partes meteorológicos recibidos de Pernambuco el día anterior por la tarde y el día de la salida por la mañana. De ellos, y de los recibidos de Pernambuco

en Porto Praia, deducimos que encontraremos al llegar a la costa vientos flojos del NE., por la mañana, y del SE., por la tarde. En ruta encontraremos el alisio del SE., con bastante fuerza, el mar bastante picado a causa del viento, y en la costa mar llana, debido a la protección que proporciona la línea de arrecifes que corre por delante de ella; encontraremos también bastantes chubascos y tal vez tormentas locales.

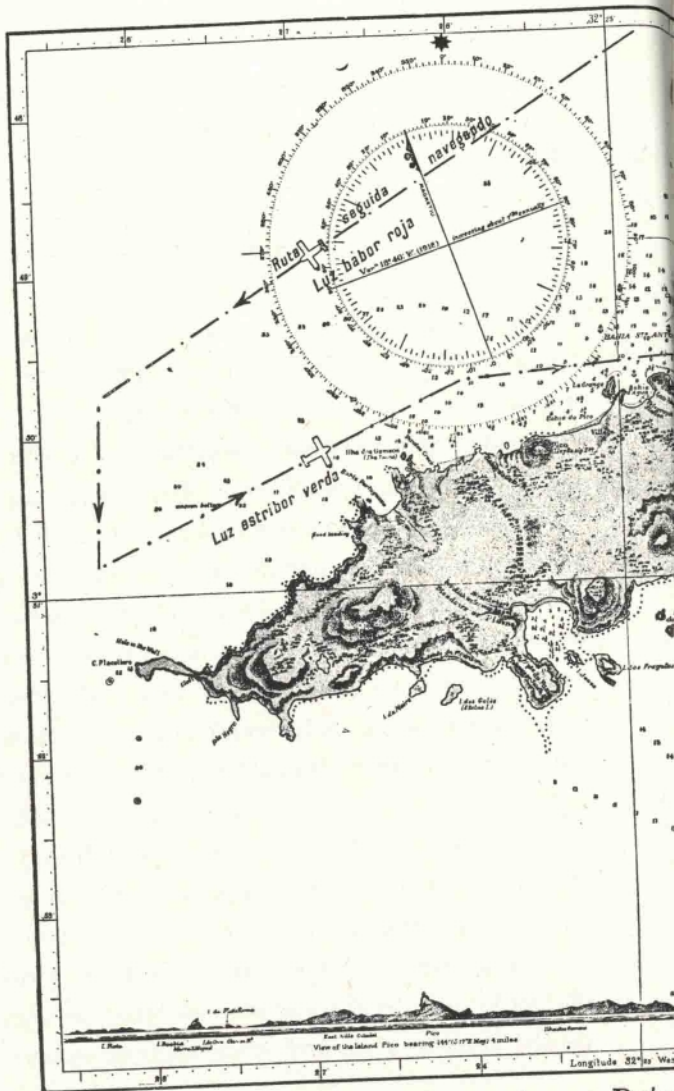
Este día hacemos nuestra primera comida con el comandante y todos los oficiales del *Alsedo*, del que podíamos decir que su viaje es también un *raid* de tanta importancia como el nuestro, por ser un barco pequeño, sin condiciones para una navegación de altura; con un radio de acción muy limitado y con la incomodidad de llevar todo el barco ocupado por bidones de gasolina, benzol y todos los repuestos del *Plus Ultra*. En este barco, que no estaba preparado para el calor que se había de encontrar al atravesar la línea ecuatorial, la tripulación sufrió enormemente sus efectos, agrabados con la preocupación de nuestro vuelo.

Su comandante, Sr. Gámez, mientras duraba el vuelo del *Plus Ultra*, en todas las etapas no se movía de la cabina de la radiotelegrafía, esperando

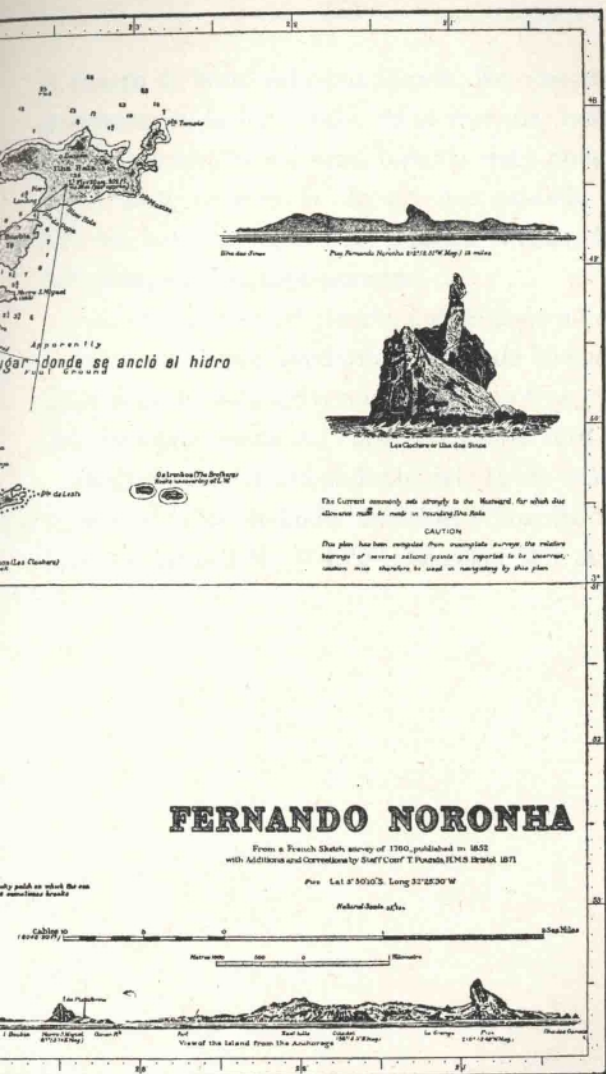
nuestras noticias con gran ansiedad y preguntando a todos los barcos que encontraba en ruta.

El fué quien nos dijo que habíamos realizado un milagro no conocido hasta la fecha, como era haber hecho en el Atlántico el silencio más absoluto el día de nuestra travesía. Este milagro era debido a que nosotros le habíamos manifestado que cada hora de vuelo daríamos noticias nuestras. Ellos iban continuamente a la escucha, y cuando se encontraban cualquier barco mercante que hacía uso de su radio, le rogaban que se callara para atender a la radio del avión. Estos barcos, a su vez, se interesaban por recibir nuestras noticias, y seguían el mismo procedimiento de suplicar que se callaran cuantas estaciones radio se encontraban a su alcance. Esta es la razón, para nosotros antes incomprensible, de estar varias horas sin comunicación telegráfica con el mundo, sin recibir ni una sola onda.

Como dato interesante, que puede dar a conocer a los profanos en cuestiones de marina lo imposible que hacía el calor la vida a los tripulantes del *Alsedo*, es el siguiente: cuando el *Alsedo* llegó a Noronha, nosotros pasamos a bordo con objeto de asearnos. Se nos ocurrió bañarnos en agua fría en



Etapa Porto Praia-Pernambuco.—Ruta



Apparently
 ugar, donde se ancló el hidro

Ilha de Ferro "Pon Fernando Noronha 8° 12' 18.00" Mag / 38 miles



Les Clochers ou Iles des Sines

The Current usually sets strongly to the Westward, for which due allowance must be made in rounding the Rocks

CAUTION

The plan has been compiled from incomplete surveys, the relative bearings of several natural points are reported to be uncertain, caution must therefore be used in navigating by this plan

FERNANDO NORONHA

From a French Sketch survey of 1760, published in 1852
 with Additional and Corrections by SMITH CORP T. P. ANDERSON 1871

Pos Lat 8° 50' 10" S, Long 32° 25' 30" W

Natural Scale 2 1/2

Cable to 5 cables

Meters 1000 500 0 1000



ILHA DE FERNANDO NORONHA
 (CARTA DO ALBUQUERQUE MESTRE)

er el avión al llegar a la isla de Noronha.

el cuarto de baño del comandante. No obstante lo temprano de la hora, ocho de la mañana, hora en que los rayos del sol eran todavía muy oblicuos, hacía tanto calor en la cámara, que, estando dentro del baño de agua fría, nuestra cabeza, fuera del agua, sudaba copiosamente.

A la tripulación del *Alsedo*, que en todo momento se desvivió por ayudarnos, forzando la marcha para estar lo más cerca posible de nosotros, debemos una gran parte del éxito de nuestro *raid*.

Preguntamos al comandante del *Alsedo* cuál era su situación al mediodía anterior, y nos dió la siguiente: latitud N., $0^{\circ}46'9''$; longitud W., $30^{\circ}30'$.

NORONHA-PERNAMBUCO

La salida, a pesar del estado del mar, fué muy buena, sin la menor brusquedad ni dar el menor brinco, después de haber aguantado un buen chubasco que nos mojó por completo a tripulantes, motores y avión.

Parece increíble que nuestros motores, después de trabajar a un régimen forzado durante muchas horas y mojarse con agua del cielo y del mar, que entra por carburadores, escapes, válvulas y encendido, sigan marchando perfectamente y se pongan en marcha cuando se quiere, sin la menor dificultad. Si el avión acreditó buenas condiciones, los motores no se quedan atrás; pero todavía en esta nueva etapa a Pernambuco nos han de demostrar que siguen rivalizando en méritos y calidad.

Pensábamos encontrar el alisio del SE. con bastante fuerza y ligeros chubascos, el mar rizado por el viento del alisio, y al recalar a la costa un poco, al N. de Pernambuco, la mar más calmada y el viento ligeramente al E. No nos equivocamos ne

lo que se refiere al viento y al mar, pero sí en lo relativo a los chubascos, que son fuertes y muy numerosos, vienen acompañados de un aumento en la fuerza del viento, que sopla con violencia en el momento de descargar, y produce fuertes remolinos que nos zarandean y al mismo tiempo nos mojan fuertemente.

Es el padre Neptuno, que se halla irritado porque hemos pasado sus dominios ecuatoriales sin pagar el tributo tradicional y pasamos la línea por debajo de nuestras alas. Quiere que nos acordemos de su reino antes que lleguemos a tierras del Brasil, y nos envía chubascos seguidos, pero ya conocemos la manera de burlarlos o vencerlos.

Antes de salir de Noronha se habían pedido las señales radiotelegráficas a Pernambuco. El *Alsedo*, que salió al mismo tiempo que nosotros, estaba a la escucha por si nos ocurría algo.

Al remontarnos en Noronha se oían perfectamente las señales de Pernambuco y hacia ellas nos dirigimos, procurando tomarlas dos grados a babor para recalar en la costa al N. de aquella ciudad.

El fuerte viento de costado nos produce una deriva que, medida con el derivómetro y las bombas de humo, resulta de 8°, deriva que comprobamos

con las tablas que lleva Franco. Corregido el rumbo por el viento, debemos recibir las señales a 6° por estribor, y este rumbo es el que seguimos. No comprobamos variación del viento y cuando llevamos más de dos horas de vuelo y nos queda todavía una hora para llegar a Pernambuco, una gran trepidación en el avión nos indica que se ha roto una de las hélices.

La altura del vuelo que llevamos en este momento es de 150 metros, obligados por los chubascos. Franco corta los motores rápidamente para ver cuál es la hélice rota. Al ver que es la trasera, embala por completo el motor delantero y detiene la marcha del trasero. Alda recoge la antena de la radio, que cuelga por debajo del avión 60 metros, para evitar perderla si tenemos que acuatizar o perdemos altura.

La altura de vuelo disminuye poco a poco, y nos encontramos escasamente a 20 metros cuando Franco ordena que se tire toda la carga del avión. Pasan a la cola Alda y Durán; esto desnivela algo el avión y obliga a manejar los timones de profundidad para contrarrestar el desequilibrio. La superficie de los timones frena la marcha y es causa de que el avión siga perdiendo altura.

Hay momentos que parece que va a tocar el agua; tan bajo vamos, que el airón de las espumas debe mojar el casco del *Plus Ultra*, como queriendo agarrarlo. El mar está bastante rizado y el viento es fuerte y sopla de costado a la ruta. Franco, que en estos momentos divisa la costa por estribor, cambia el rumbo y se dirige a ella mientras Alda y Durán, que han tirado al mar todas las herramientas, bastantes repuestos, todos los víveres, equipajes, botiquín y cuanto pudieron encontrar, regresan al costado de Franco y le consultan si deben tirar los aparatos de radio y las magnetos de repuesto. Franco se da cuenta que el avión ya puede con la carga que lleva y cree que no se debe arrojar la radio, aunque sea sólo por agradecimiento a los buenos servicios que nos ha prestado.

Pudimos haber tomado agua cuando ocurrió la rotura de la hélice trasera; pero el fuerte viento y el estado del mar no hubieran permitido navegar hacia la costa con facilidad. Esto hubiera producido gran inquietud en los que nos esperaban en Pernambuco, y sobre todo en los que esperaban ansiosamente del cable a miles de millas, felices noticias del *Plus Ultra*. Esto fué lo que aconsejó a Franco seguir el vuelo con un solo motor.

A Rada le ordenó Franco que arrojara gasolina al mar y se quedara sólo con 200 litros, cantidad suficiente para llegar a Pernambuco; pero las bombas de gasolina se habían quedado en el *Alsedo*; las medias latas que llevábamos a bordo las habíamos arrojado, y no encontró procedimiento para descargar la gasolina.

Cuando ocurrió la rotura de la hélice nos encontramos a 112 kilómetros del final de la etapa, y esta distancia, que hubiéramos recorrido con sólo cuarenta minutos de vuelo, entonces nos debía ocupar hora y media más, porque la velocidad del hidro había bajado de 180 kilómetros por hora a 90 solamente.

Si el motor delantero, que marchaba a todo régimen, hubiera fallado un momento, hubiéramos llegado al mar en seguida, y eso no era difícil por ser el único motor que sostenía al avión. Varias veces quiso Franco poner el motor trasero en marcha, a un reducido número de vueltas; pero la trepidación que originaba amenazaba destruir el hidroavión y Franco desistía de su empeño.

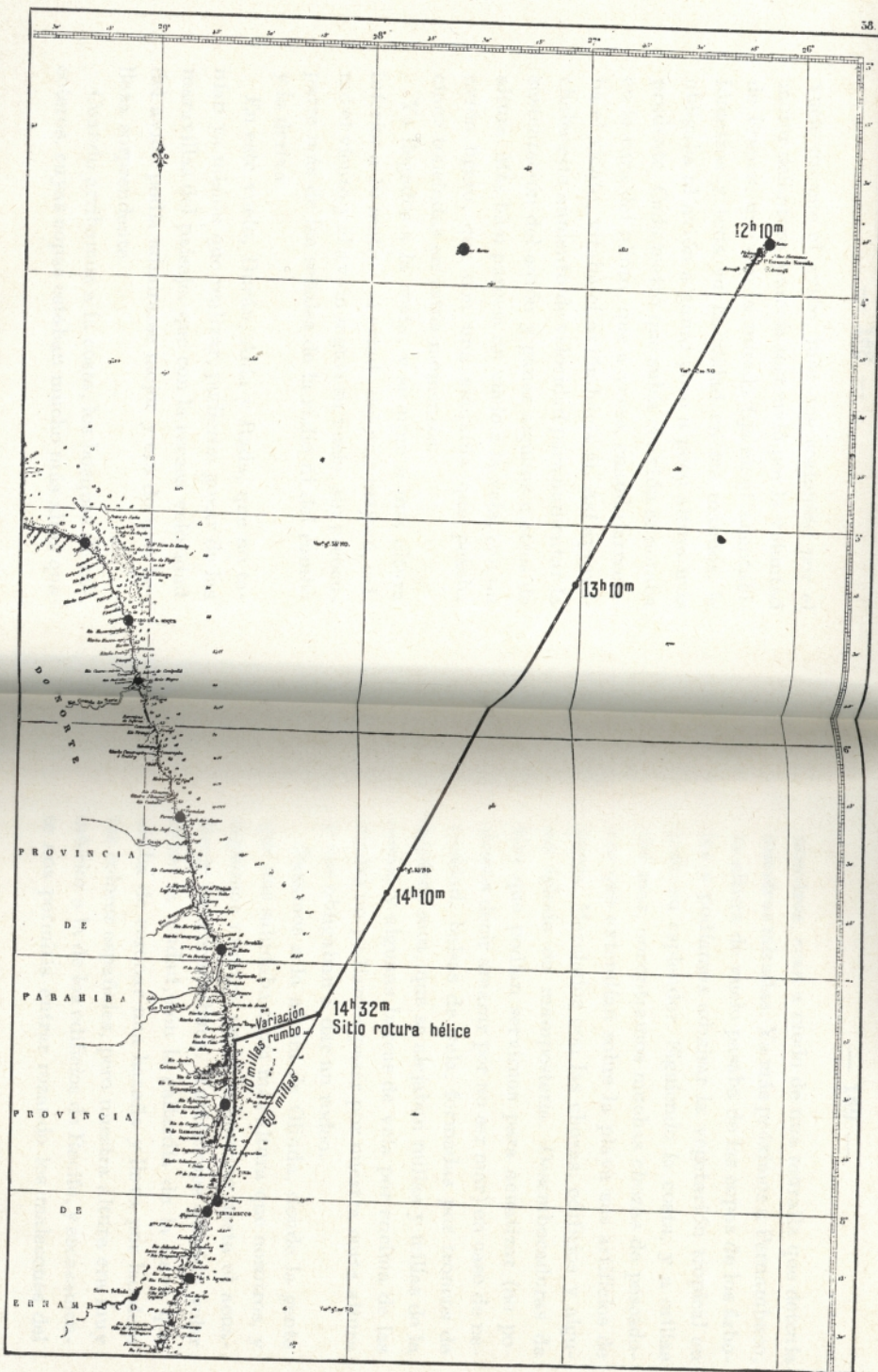
Los motores, que durante todas las etapas se habían portado maravillosamente, nuevamente nos demuestran sus insuperables cualidades en este

vuelo en que el avión, más que sostenido por el motor delantero, parecía sostenido por la voluntad de Franco, que con la mirada fija en el cuentakilómetros y toda su habilidad en los mandos, le obligaba al avión a ganar poco a poco altura más prudente. Cada metro que subía el avión se notaba en la cara del piloto, que a veces, cuando arreciaba el viento, viraba el avión hacia él. Así aprovechaba este aumento de velocidad para aumentar la sustentación del avión y ganar algunos metros de altura. Más bien parecía un vuelo a la vela, con un avión ligero, que con una máquina que pesaba cinco toneladas en estos momentos.

Ya llegados a la costa, y siempre a una altura inferior a 10 metros, el estado del mar mejoró, calmó el viento y el avión seguía su vuelo, sin preocuparse más de las señales de la radio ni del rumbo y la deriva.

En este vuelo, Durán, Alda y Rada, que no tenían ya misión que realizar, pudieron gozar de las maravillas del paisaje, que con la escasa velocidad del avión podía admirarse mejor y era de una belleza sorprendente.

Cuando arribamos a la costa, los bosques de cocoteros, cuyas copas estaban mucho más altas que



Plano del vuelo Noronha-Recife.—En él se ve la variación de rumbo hecha en el momento de romperse la hélice.

nosotros, eran a modo de una muralla que detenía nuestras miradas. Ya más próximos a Pernambuco, la altura de vuelo pasaba de las copas de los árboles y podíamos admirar la vegetación tropical en todo su esplendor. Siguiendo la costa, y a orillas del mar, encontramos muchas chozas de pescadores que extendían sobre la playa sus artificios de pesca. Mezclados con las chozas, edificios y alguna iglesia de mampostería. Desembocaduras de ríos que podían servirnos para acuatizar (no podemos decir amarar por no ser mar) en caso de necesidad; balsas de vela, formadas por troncos de madera seca, que se alejaban millas y millas de la costa, y algunas barcas de vela por encima de las cuales no podíamos pasar por nuestra corta altura y nos obligaban a dar un rodeo.

Pasamos a la altura de Olinda, donde la gente que nos saludaba tenía más altura que nosotros, y seguimos nuestro vuelo *submarino* hasta el acuatizaje en Pernambuco. Hubiéramos querido volar sobre la ciudad, con la gallardía de la nave que acaba de coronar una hazaña y lleva por bandera los colores españoles, pero nuestra altura era muy inferior a la de los edificios de Recife, y escasamente nos permitía entrar rozando los malecones del

puerto. Tres o cuatro metros menos de altura y hubiéramos tenido que entrar por la boca del puerto como un vulgar navío. Pasando el malecón, detuvimos el único motor que llevábamos en marcha y acuatzamos en el puerto objeto de nuestras pesadillas y desvelos.

Con nuestro motor en marcha recorrimos todo el puerto, en medio de las aclamaciones de la muchedumbre y de los sirenazos de los barcos. Al final del puerto paramos el motor y el avión fué anclado en el sitio que había previsto la policía marítima.

Inmediatamente reconocemos la hélice trasera, a la que le faltaba una pieza completa que se había desencolado y se había marchado durante el vuelo sin dar las buenas tardes, con la gran suerte de no haberle tocado al avión en su precipitada fuga, lo que podía habernos causado avería más grave.

Para poder llegar a costa americana tuvimos que pagar nuestra osadía de atravesar el Ecuador en vuelo y entregar a Neptuno todos nuestros equipajes y algún trozo del avión, como ese de la hélice que se desencoló, a causa seguramente del calor y la humedad.

Durante este vuelo encontramos cinco barcos en ruta antes de la avería, y después de irnos a la costa no encontramos ninguno.

La distancia entre Noronha y Pernambuco es de 540 kilómetros, y la hemos recorrido en tres horas treinta y ocho minutos, con una velocidad media de 150 kilómetros por hora.

ESTANCIA EN PERNAMBUCO

En una de las canoas del puerto fuimos al desembarcadero, con las autoridades y cónsul de España, y aquí empezamos el martirio de ser glorificados en vida.

La parte más agradable de la gloria nos la proporcionan las señoritas de Pernambuco, que con la emoción del momento, ofrecen lo mejor que tienen, que son flores y besos. Esto nos compensa de los apretones, palmadas, abrazos y estrechones de mano, que parece nos van a descuartizar. Unos nos agarran por un brazo y nos llevan hacia un lado; del otro brazo nos arrastran para otro, mientras las mareas de la gente que viene detrás nos empujan y parece que llegaremos al hotel en pequeños trozos.

Por fin llegamos al coche, que nos conduce al palacio del gobernador del Estado de Pernambuco, donde somos recibidos con toda amabilidad y grandes atenciones. Unas frescas copas de champaña, las primeras que tomamos en América, son

como un sedante después de los martirios que nos impone la multitud que grita fuera.

Si esto ocurre en Pernambuco, donde la colonia española se compone de menos de sesenta familias, ¿qué sucederá en Río, Montevideo y Buenos Aires? Empezamos a arrepentirnos de haber acometido una empresa en la que salimos preparados para volar, y no hemos previsto en el equipo una armadura metálica para poder resistir los afectos y la simpatía que despierta España en estos países.

Del palacio del gobernador nos dirigimos al hotel, y la salida tiene caracteres epopéyicos. Llegamos al hotel, donde empieza la lucha con periodistas y noticieros, que no nos dejan aprovechar el justo descanso que hemos ganado. Tenemos que encerrarnos en la habitación y dar orden que nadie pase a vernos, a pesar de lo cual llegan hasta nuestras habitaciones bastantes personas, a las que nos negamos a recibir.

Los días que estamos en Pernambuco los aprovechamos para inspeccionar los motores y cambiar la hélice trasera. Para probar la nueva, debemos hacer un corto vuelo.

El *Alsedo* llega al día siguiente por la mañana y trae los repuestos que necesitamos y algunas he-

rramientas como las que hemos tirado al agua. Otras, como las llaves para desmontar las hélices, que han sido arrojadas al mar, es necesario hacerlas en talleres particulares, y el resto ha podido adquirirse en los comercios de Pernambuco.

Mientras Franco atiende a agasajos, Alda y Rada se encargan de cambiar la hélice trasera por otra de cuatro palas. Las de dos, que son más robustas y menos expuestas a rotura, dan en cambio 50 caballos menos de potencia, y no debemos emplearlas en vuelos largos, para los que es preciso salir con mucha carga y necesitamos el máximo de potencia de los motores.

Al montar la hélice se equivocan; ponen una delantera en el sitio de la trasera, y Franco se da cuenta cuando va a poner los motores en marcha. Esto no hubiera tenido más inconveniente que al poner en marcha el motor trasero, que es el primero siempre, el avión hubiera navegado hacia atrás, tirando del anclote, bastante fuerte para sostenerlo. Como era la primera vez que le sucedería a un piloto, tener un avión con marcha atrás, Franco se hubiera llevado un gran susto ante lo inesperado; después de razonar, hubiera parado el motor y visto las causas de tal anomalía.

Por fin se monta la hélice de cuatro palas, bien inspeccionada, y para evitar que suceda una rotura como en la etapa anterior, debido a su defectuosa construcción, se le ponen unos tirafondos en las piezas similares a aquella que se marchó en vuelo.

Se comprueba navegando por el mar. Viendo que marcha normalmente, despegamos dentro del puerto, llevando como pasajeros al comandante del *Pitauhy, destróyer* brasileño que se halla en él, y dos señoritas de la sociedad de Pernambuco. Durante este vuelo lanzamos proclamas saludando al pueblo de Recife, que admiramos en toda su belleza, por la que es llamado la «Venecia brasileña». Es una población moderna, construída sobre canales y ríos, con grandes edificios, que promete ser en pocos años una de las más ricas del Brasil, y hoy es el puerto de salida de todos los productos del interior de los Estados del Norte.

Después de un corto vuelo, acuatizamos dentro del puerto, que es hermoso, y de tan gran extensión, que nos permite con facilidad todas las maniobras de levantar el vuelo y acuatizar.

Aquí, en Recife, es donde bailamos por primera vez la machicha brasileña, baile de movimientos

muy rápidos y que se contraponen con el clima, que es muy caluroso. Los habitantes nos asustan diciéndonos que, en esta época, en Río hace todavía más calor.

Como el radiogoniómetro no lo vamos a usar en los próximos vuelos y pueden estropearse los aparatos que lo componen con el excesivo calor, y las antenas romperse en vuelo, decidimos desmontarlo y dejarlo a bordo del *Alsedo*.

El día 4 llega el *Blas de Lezo* con algunos re-
puestos que carga el *Alsedo*. Este es su puerto final, de donde debe regresar a España, pues su misión de protección en la ruta a Pernambuco ha terminado. Sentimos separarnos de este compañero encargado de velar por nuestras vidas, si alguna avería nos hubiera dejado aboyados en la mar, y cuya misión de ayudarnos en la salida de Porto Praia y de guiarnos con las ondas de su radiotelegrafía, había cumplido perfectamente.

Entre los muchos agasajos recibidos en Recife (Pernambuco), recordamos con agrado la simpática fiesta celebrada en el Consulado de España, al que asistió toda la colonia española de Pernambuco.

Durante nuestra estancia en esta ciudad, el cónsul español se devive por hacernos agradables los

pocos días de permanencia en ella y nos colma de cariñosas atenciones. Lo mismo hacen los miembros de las colonias española y portuguesa, que no nos permiten hacer ningún gasto ni dar un solo paso a pie.

El gobernador ha colocado uno de sus ayudantes a nuestras órdenes, y es, según nos dice nuestro cónsul, una atención, más bien un honor que pocas veces otorga.

Tenemos que agradecerle también a nuestro cónsul que contestara a los innumerables discursos que se nos dijeron en Recife, y que, unidos a los de Huelva y Canarias, debían sumar ya muchos miles de palabras. Con cónsules y ministros de España como éste, Franco hubiera gozado mucho más de la estancia en Sudamérica y no hubiera tenido que exprimirse los sesos buscando palabras para contestar a los cientos de discursos que nos pronunciaron en todo el *raid*.

Una ceremonia emocionante no tuvo espectadores ni periodistas que la relataran, siendo por esto mayor la emoción y la sinceridad de las palabras que en este acto se pronunciaron. La colonia española de Pernambuco costeó una hermosa placa de oro y un grueso medallón conmemorativo del

vuelo del *Plus Ultra*. La placa debía colocarse en la proa del *Plus Ultra*, y la tarde anterior a la salida, nos dirigimos al hidro, el cónsul, varias personas de la colonia española, Rada y Franco.

Franco, personalmente, colocó la placa y la sujetó en la proa del avión. El cónsul pronunció unas sentidas frases ofreciendo la placa, que estaba fabricada con el oro de sus corazones. Franco le contestó con gran emoción; y desconociendo la buena o mala suerte que el Destino le deparaba a su máquina, prometió que la placa adornaría la proa del avión hasta que destruido éste por el paso del tiempo, figurara en uno de nuestros museos o en el de Aviación cuando se formase.

Hoy que ya el avión ha sido entregado a la Argentina, cuando se encontraba en las mejores condiciones de ganar glorias para España, Franco ha recogido la placa que, costeada por los españoles de Pernambuco y colocada por su cónsul a la proa del *Plus Ultra*, acompañó a éste en su vuelo por las costas del Brasil, Uruguay y Argentina. Haciendo grabar estos vuelos y firmada por los tripulantes, la depositará en el museo del arma de Infantería, como constancia de que el piloto y jefe de la nave, pertenecía a tan gloriosa Arma.

En Pernambuco sigue la nube de telegramas que empezó en Huelva y Palos, siguió en Canarias y Cabo Verde, descargó algo en Fernando Noronha y ahora amenaza aplastarnos. No son sólo españoles, sino de todos los puntos del globo, especialmente de Sudamérica. Entre los primeros recibidos, figura uno del Presidente de la República Argentina. En ningún momento nos faltó el de nuestro querido Monarca. Los telegramas recibidos el último día tuvimos que abrirlos durante el vuelo, por no tener en tierra tiempo suficiente para leerlos.

Hechas las despedidas oficiales, y dejando algo de nuestros corazones en poder del cónsul español y de la ciudad de Recife, partimos de ella a las cinco h. cincuenta y cinco m. de la mañana del día 4, con una carga de 3.300 kilos. Despegamos fácilmente en el interior del puerto, al mismo tiempo que el *Alsedo* salía por la boca del mismo y ponía rumbo a Río de Janeiro.

PERNAMBUCO-RIO DE JANEIRO

La preparación meteorológica que para esta etapa nos hizo la Dirección del Servicio Meteorológico Brasileiro, obra exclusiva de su director, Sampaio Ferraz, es admirable.

El trayecto Pernambuco-Río tiene observatorios con radio o comunicación telegráfica en los siguientes puntos: Bahía, Ilheos, Aracajú, Victoria, Cabo Frío, Río de Janeiro, Maceió y otros, los que durante nuestra estancia en Pernambuco nos mandaban diariamente, mañana y tarde, sus boletines meteorológicos, con datos de nubes, visibilidad, vientos y estado del mar. Del estudio de ellos, observamos que en dicha ruta tendríamos por la mañana vientos flojos del NE., y por la tarde vientos tormentosos del SE. En toda la costa, mar tranquilo, lluvias frecuentes y tormentas propias de la estación, sobre todo por la parte de Cabo Frío y al llegar a Río de Janeiro.

Esta época del año es la estación de las lluvias en esta etapa, y si queremos encontrar mejor tiempo, tendremos que dividir la etapa en dos y hacer

los vuelos solamente por la mañana. Esto serviría para deslucir el *raid* multiplicando sus etapas, y por otra parte es tan grande nuestro entrenamiento, estamos tan habituados a luchar con malos tiempos y es tanta la fuerza moral que nos da el pasear las escarapelas españolas sobre este aire, casi virgen, de hélices y alas, que nos atrevemos a arrostrar el fantasma de las lluvias y tormentas, con la seguridad de llegar a Río de Janeiro a la hora señalada.

Antes de la salida recibimos el siguiente telegrama del director del Servicio Meteorológico, telegrama que indica el cariño, voluntad y trabajo que tomó por el *raid*:

«Meteoro Río. Aviador Comandante Franco. Urgente.—Durante vuestra estancia en ésa mandaré por el cable inglés telegramas a las 9, 12, 15 y 21 horas, con datos meteorológicos. La madrugada de vuestra partida para Río enviaré telegrama especial con datos de ocasión y previsión para el resto del día, de la costa entre Victoria y Río. El observador de Recife, Sr. Reis, os entregará telegramas con datos de varios puntos de la costa, entre Recife y Río. La estación radiotelegráfica de Amaralina, Abrolhos y S. Thomé, emitirán boletines

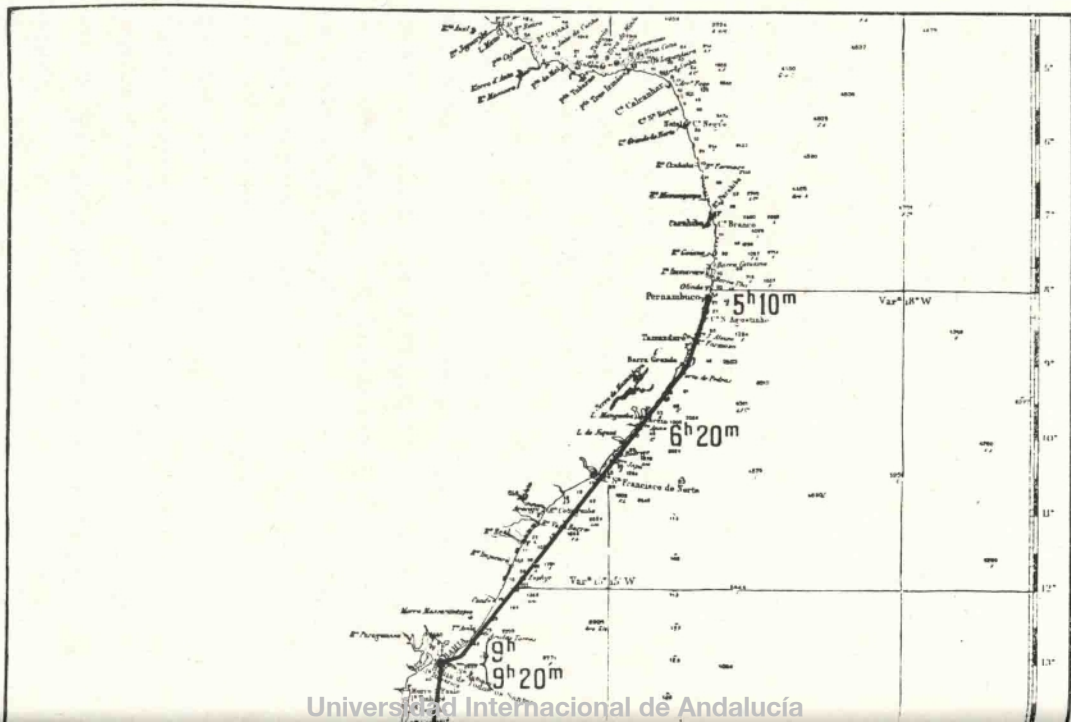
meteorológicos frecuentes. Estaciones radio Arpoador, Río y S. Thomé, darán el tiempo de hora en hora. Servicio meteorológico entre Río y Buenos Aires ya organizado.— *Sampaio Ferraz.*»

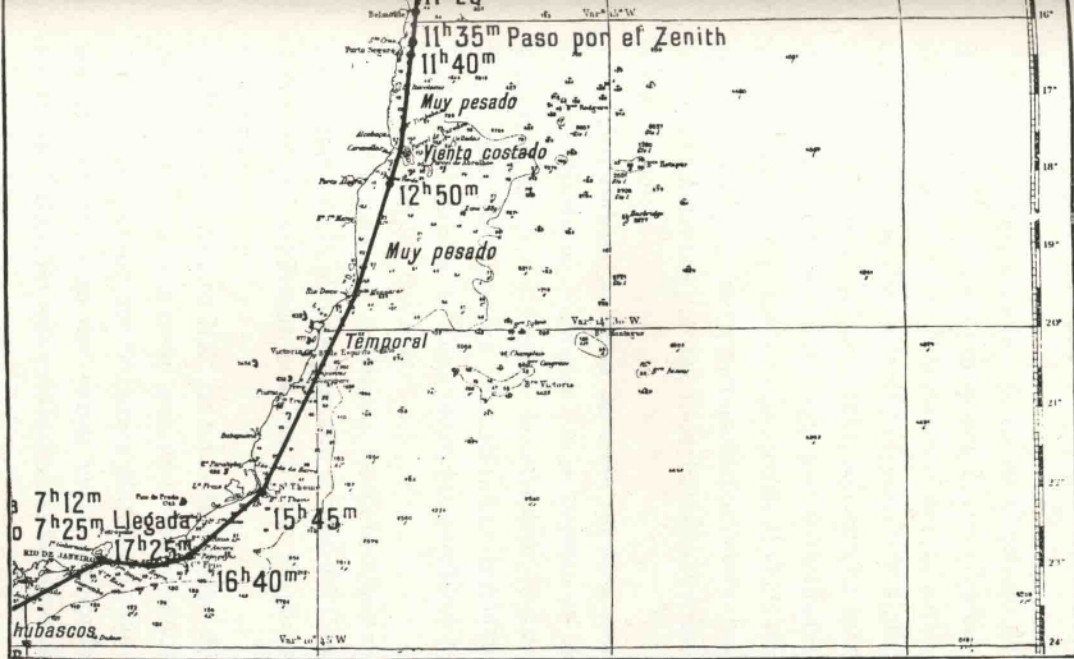
Todo lo ofrecido en este telegrama se cumplió puntualmente. Esto indica lo que ha de ser la preparación meteorológica en las líneas aéreas regulares de grandes recorridos, en las que es necesario saber con anticipación el tiempo que se ha de encontrar para no exponer a aviones y tripulantes a una desgracia, que llevaría consigo grandes pérdidas materiales y morales, sobre todo en servicios recién organizados (1).

(1) En la tarde del día 3 fuimos a bordo del *Blas de Lezo* a despedirnos de la tripulación, que ya no volveríamos a ver hasta nuestro regreso a España. Había recibido orden del Gobierno de regresar, dando por cumplida su misión. Ésta la habían desempeñado de una manera eficaz, pudiendo nosotros, gracias a ella, salir de Porto Praia sin dificultades y con la fuerza moral que nos daba llevar detrás un barco de tan gran radio de acción, que en caso de quedarnos en el mar hubiera hecho lo imposible por encontrarnos. Lástima ha sido que no nos acompañara a los puertos del Brasil, Uruguay y La Argentina para dar una idea mayor de lo que representaba el resurgir de la industria naval en España. En el desarrollo de su misión habían sufrido los efectos del calor y de la rapidez de la marcha, lo mismo que el *Alsedo*.

Al amanecer del día 4 de febrero nos dirigimos al avión, y después de las despedidas, ponemos los motores en marcha. A las cinco y diez, despegamos dentro del puerto, fácilmente, a pesar de llevar 3.300 kilos de carga. El *Plus Ultra* va tripulado por Franco, Alda, Durán y Rada. Al despegar, Franco dió un pequeño viraje sobre la población y en seguida pone rumbo a lo largo de la costa.

Franco hizo antes de salir un pequeño plano de esta etapa, con anotaciones en cada punto de paso de las distancias y horas en que debíamos cruzarlos en condiciones de viento nulo. De esta manera, fácilmente podía comprobar en cada momento la velocidad que aumentaba o restaba el viento y conocer la hora probable de llegada. Alda llevaba, en cambio, en el cuarto de derrota cartas de la costa en punto mayor, en las que podía llevar la derrota con todo género de detalles y comprobar las observaciones que Franco hiciera. Esto le serviría para que, auxiliado por el derivómetro, pudiera medir el viento en cada instante, y si volábamos por alguna capa desfavorable poder buscar otra más favorable, lo que tiene gran importancia para vuelos largos.





Plano de la etapa Pernambuco-Río de Janeiro.

Durán algunas veces se ponía en el puesto de doble mando, y esto permitía que Franco descansara algunos minutos. Estos vuelos por la costa, en los que hay que llevar la vista fija en la brújula, como en los vuelos sobre el mar, son mucho más descansados para el piloto, que puede dedicarse a admirar la belleza del paisaje, siendo el vuelo un paseo agradable y sin importancia. Comíamos, bebíamos, fumábamos y, sobre todo, hablábamos durante el vuelo.

De Pernambuco a Bahía, la costa brasilera era baja y cubierta de cocoteros que se perdían en el horizonte. Los pueblos que se encontraban, pequeños y muy distanciados. Encontramos también bastantes barracas aisladas entre los cocoteros y situadas a orillas del mar.

Por todos los sitios habitados, los pobladores se encontraban en la playa esperando el paso del *Plus Ultra*, al que saludaban con banderas y disparos de cohetes.

Llevábamos viento NE., de unas diez millas de intensidad, y en este trozo ganamos veinte minutos sobre el tiempo que teníamos marcado, minutos que gastamos en dar varias vueltas sobre la ciudad de Bahía. En ésta estaban todas las azoteas

llenas de gente, lo mismo que el puerto. Una de ellas, perteneciente a un gran edificio, estaba cubierta con una gran bandera española y cuajada de personas. Pensamos que podía ser alguna sociedad española y dimos sobre ellos un viraje a muy poca altura, como entregándoles el saludo y abrazo que les mandaba España.

Era tal la cantidad de cohetes que nos disparaban, que a pesar del ruido de los motores se oían perfectamente y parecía que estábamos en Marruecos en algún día de operaciones. Como íbamos a baja altura y los cohetes estallaban alrededor del hidro, Franco subió a 400 metros para evitar que nos hicieran una avería.

A las nueve y veinte, pusimos nuevamente rumbo a la costa y seguimos el vuelo. El viento empezó a rolar al E., molestándonos bastante y retardándonos la llegada a Río.

A pesar de ser esta época de lluvias y aproximarnos a la latitud de la declinación del sol, que por pasarla próximamente a las doce deberíamos tenerlo en el cenit, el tiempo era hermoso y no se veía ninguna nube.

Si hubiéramos tenido que tomar alguna altura del sol con el sextante, habría un momento que

de tomarla cara al polo S. pasaríamos a tomarla cara al polo N.

El espectáculo de la costa era maravilloso. Se veía una cinta de playa de muy pocos metros de extensión y sin ninguna elevación. Rápidamente, del borde mismo de la playa, brotaba una vegetación salvaje, una selva intrincada, sobre la que en vuelo no se veía ningún claro, y había que volar muy bajo para darse cuenta de la enorme altura de los árboles que la formaban.

A pesar de la belleza del paisaje, el vuelo, a las pocas horas, empezó a hacerse pesado, porque resultaba monótona esta costa, siempre igual, siempre verde, baja, llena de arbolado y en la que cada 50 ó 60 kilómetros encontrábamos la desembocadura de un río, con algunas casas dispersas y algún barco anclado.

A las once y treinta y cinco, cruzamos por la latitud de $16^{\circ}21'43''$, que era la de la declinación del sol. En este vuelo sin nubes y con un sol casi vertical, cuyos rayos caían a plomo sobre nuestras cabezas, para el que no habíamos tomado ninguna de las precauciones que se aconsejan para vuelos largos, una de las cuales es untarse la cara con vaselina, nuestra piel sufrió todos los ardores del

sol, especialmente Franco, que no se había movido del puesto de pilotaje, y que a pesar de tener la piel curtida por los soles africanos, mudó todo el pellejo al llegar a Río de Janeiro.

Pasamos por Belmonte, Porto Seguro, Caravellas y Porto Alegre, cuyos habitantes nos saludan al paso con cohetes y movimientos de banderas.

Ya en Caravellas, el viento sigue rolando hacia el S., viene casi del SE. y nos retrasa más la marcha.

Sobre las dos de la tarde, y ya en las proximidades de Victoria, está toda la costa cubierta de nubes negras, de tormenta, en las que se ve el centelleo del rayo, y las cortinas de sus chubascos nos quitan la visión completa de las montañas del interior.

Cruzamos por delante de Victoria a las catorce veinticinco, y es tal la intensidad de la tormenta, que tenemos que echarnos al mar y seguir todo el vuelo alejados de la costa algunos kilómetros. No han fallado las predicciones del tiempo que nos hizo el amable director del Observatorio, Sr. Sampaio Ferraz.

Desde aquí, el viento lo tenemos completamente de frente y nos retrasa bastante la marcha.

A las quince cuarenta y cinco doblamos Cabo de

Santo Thomé, y aquí el paisaje es más variado, viéndose en el interior grandes lagos y multitud de pequeñas lagunas. Antes de llegar a Cabo de Santo Thomé pasamos por la desembocadura del Río Parahiba, de cauce bastante ancho, y en la cual se encuentra una pequeña población.

De Santo Thomé a Cabo Frío nos tenemos que apartar más de la costa; a pesar de ello, no conseguimos evitar ni el fuerte viento contrario ni la lluvia, que nos molesta algunos ratos y nos obliga a hacer grandes rodeos.

A las dieciséis cuarenta, dejando a la izquierda Cabo Frío, atravesamos la costa por encima del lago de Araguana, en plena tormenta, que suspende sus iras y concede una pequeña tregua, para que pase vencedor el *Plus Ultra* sin mayores dificultades, y para ser un anticipo de la hospitalidad acogedora de esta nación noble y próspera que se llama el Brasil.

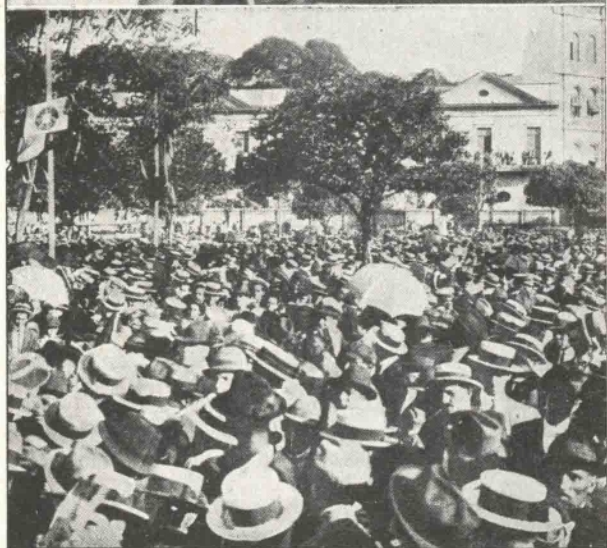
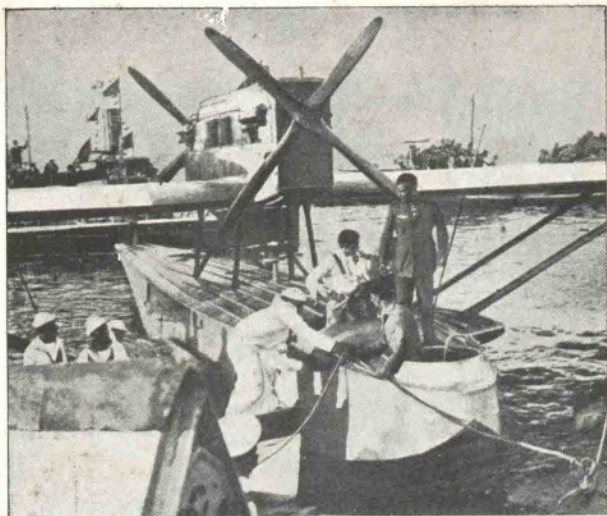
Entre Cabo Frío y Río de Janeiro, el viento que sigue del SE. nos ayuda un poco y aumenta nuestra velocidad de marcha, consiguiendo pasar el centro tormentoso con sólo ligeras gotas de agua, que refrescan nuestra piel quemada por los ardores del sol.

Llegamos a la entrada de la bahía de Río de Janeiro y encontramos varios aviones de la Aeronáutica Naval del Brasil que esperan nuestra llegada. El *Plus Ultra* quiere demostrarles que, a pesar del cansancio del camino, es digno de llevar la bandera de España, y penetra en la bahía a una velocidad superior a 200 kilómetros, dejando detrás a aquellos aviones que salieron a esperarnos.

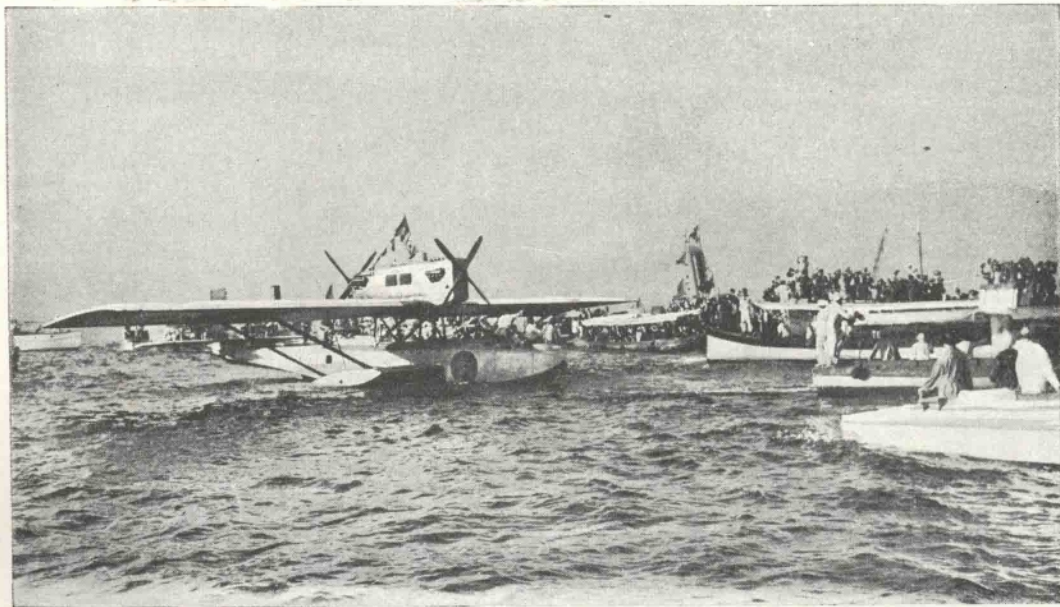
El espectáculo que contemplamos dentro de la bahía de Río de Janeiro era maravilloso, y nos entusias mó de tal modo, que no creemos que haya otro en la tierra parecido a éste que presenciarnos. A la caída de la tarde, con los variados tonos de luz, que atravesando las nubes iluminan la ciudad y los montes cubiertos de variadísimas clases de verde, y en el fondo, como el agua que reposa en una copa, el mar copiando todos los colores de la ciudad, de los montes y del cielo.

Dimos unas vueltas sobre la población. Después nos dedicamos a buscar la Isla d'as Enxadas, lugar marcado para el acuatizaje y anclaje del *Plus Ultra*. A las diecisiete h. y veinticinco m. hemos llegado a la bahía, y a las diecisiete y treinta y dos el casco del *Plus Ultra* entra suavemente en las tranquilas aguas de este maravilloso paraíso.

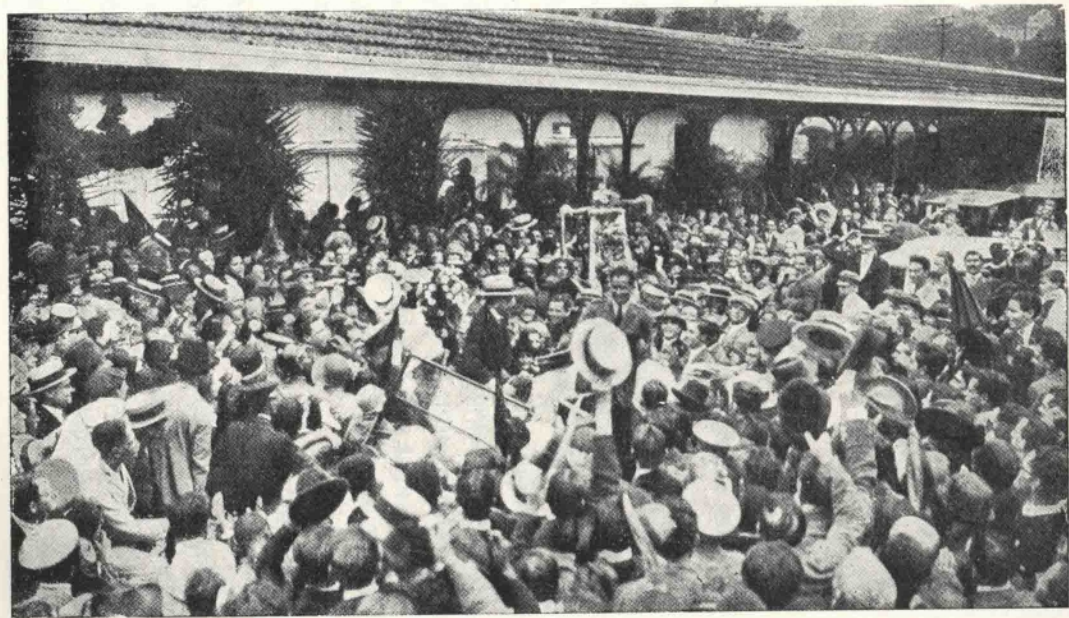
La altura de vuelo varió en toda la etapa de 500 a 100 metros. La longitud de ella era de 2.100 kilómetros, y se recorrió en doce horas quince minutos de vuelo, con una velocidad media de 171 kilómetros por hora.



El *Plus Ultra* amarrando a una boya en el puerto de Río Janeiro momentos después de su llegada.—La multitud en las calles de Pernambuco para aclamar a los aviadores españoles que acababan de salvar el Atlántico en glorioso vuelo sin precedente.



Río Janeiro.—Momento de peligro para el *Plus Ultra*, que va a remolque de una canoa de la Marina. En ella se ve a Franco soltando el remolque para evitar la rotura de un ala.



Delirante ovación tributada a Franco y a sus compañeros en la estación de Petrópolis al ir nuestros aviadores a saludar al Presidente de la República del Brasil.

RIO DE JANEIRO

Después de amerrizar, es tal la afluencia de embarcaciones que rivalizan en velocidad con el *Plus Ultra*, que empezamos a temer por su seguridad. Especialmente Franco, que con la experiencia de otros vuelos, sabía que era poco saludable para la existencia del avión, la proximidad de tales vecinos, patroneados por inconscientes y exaltados, que no piensan que el hidroavión no tiene suficiente fortaleza para aguantar sus golpes y torpezas. Si la autoridad de Marina no establece un límite, del que no puedan pasar las embarcaciones, el *Plus Ultra* perecerá esta tarde en Río de Janeiro.

Una lancha de la Marina por nuestra proa nos hace señales que paremos los motores. Si no lo hacemos, como nos ha cerrado el paso, nos estrellamos contra ella. Franco no tiene más remedio que pararlos. Entonces las canoas y remolcadores que venían siguiéndonos, cierran sobre el avión y parece que no van a dejar ni un trozo.

Nos subimos sobre la cubierta, y mientras Rada amarra el cabo de remolque, nos volvemos locos haciendo señales y dándoles gritos y voces a las canoas para que tengan cuidado. Mientras tanto, por delante nos han cerrado el paso remolcadores y canoas, dejando sólo el espacio suficiente para que pase la canoa, pero no las alas del *Plus Ultra*. Franco, muy enfadado, corta el remolque para evitar la rotura de las alas y manda echar el ancla, ya próximos a la boya señalada en la Isla d'as Enxadas.

Cuando vamos a desembarcar, un remolcador de bastantes toneladas, cargado de fotógrafos y periodistas, se acerca por la popa, y a pesar de la celeridad de Rada, que, subiéndose a los timones, trata de parar el golpe con sus pies, no se puede evitar que aquél roce con su proa los timones del hidro, produciendo averías y roturas en el mismo. Nos extraña que las autoridades del puerto no hayan tomado más precauciones para evitar estos incidentes.

Franco, muy excitado, no hace más que llamarles cien mil cosas y lamentarse de esa avería que le produjeron unos señores, que, mientras aquél les dice cosas desagradables, aplauden a rabiar.

En cuanto desembarcamos, nos vamos a la isla en la canoa. Las demás embarcaciones se vienen con nosotros y dejan al *Plus Ultra* en tranquilidad.

Franco solicita del jefe naval de la isla que coloque prontamente un vigilante armado en el avión con órdenes muy severas para evitar que se aproxime a él alguna embarcación.

En la isla, recinto de la marina, nos espera una multitud que nos estrecha al desembarcar y tememos nos produzca averías mayores que las del avión. Franco sigue lamentándose de las roturas de los timones, y no se da cuenta ni de las personas que le presentan ni de los apretones del público.

Podemos pasar después de mil trabajos a uno de los locales donde estaban las autoridades, y donde se nos obsequia con *sanwich* y copas, lo que necesitamos todos, especialmente Franco, que no había probado bocado en todo el vuelo.

Embarcamos en una canoa tripulada por el equipo campeón de Regatas, que había solicitado prestar este servicio y en ella nos dirigimos a la ciudad.

Lector, si alguna vez te sientes con arreos de héroe y tratas de ejecutar alguna hazaña, desiste de ello. Acuérdate de aquellos desgraciados tripu-

lantes del *Plus Ultra*, que después de luchar con los elementos, sufrieron todas las torturas y martirios que representa la glorificación en vida. Nuestro calvario empezó en Río y no sabemos cuándo terminará.

En los muelles nos espera una multitud ávida de nuestra sangre. No hacemos más que desembarcar y nos levanta en vilo, ayudando a ello los mismos policías encargados de mantener el orden y proteger nuestras vidas.

Frente a la escala de desembarco había una tribuna, hacia la cual nos encaminó la masa que nos arrastraba. Llegamos a ella, y en un espacio reducido, donde cabrían 50 personas, se apiñaban más de 300, que no caían fuera de la plataforma porque no había espacio vacío para poder caer. Los cuatro escalones que tenía la tribuna los bajamos y subimos varias veces sin poner los pies en ellos. Mientras tanto, el prefecto, que viene a ser como el alcalde de Río de Janeiro, empeñado en echarnos un discurso de bienvenida. Empezó varias veces, pero el rumor de la multitud, los aplausos y los vítores impedían oír sus palabras.

Después del prefecto, otro señor, que no recordamos quién era, nos aturdió con su oratoria. Esto

eran sólo las avanzadas de aquella serie de innumerables discursos que habían de aturdir nuestros oídos durante nuestra estancia en Sudamérica y tal vez en España, si podíamos regresar.

En las escaleras de la tribuna nos esperaba el coche que debía conducirnos al hotel. Bajar de las tribunas al coche, empeño vano; salimos por donde no había escaleras y tardamos más de media hora en llegar a este vehículo. En él se acomodó Franco, con cuatro o cinco señores que debían ser altas autoridades. A los demás, se empeñó en llevarlos en su coche el secretario de la Legación de España; un coche recién estrenado y que al cuarto de hora parecía un acordeón. No hicieron más que subirse a él Ruiz de Alda y Durán, y el público que rodeaba el coche lo levantaba en vilo y le hacía andar hasta de costado.

Por fin arrancó la comitiva hacia el interior de la ciudad, en la que entramos por la hermosa Avenida de Río Branco, donde estaba situado nuestro alojamiento.

Es imposible describir el entusiasmo de la multitud, que ocupaba esta Avenida en toda su extensión. Toda la población de Río de Janeiro, cerca de un millón de habitantes, se extendían por esta

gran Avenida, por la cual el paso de nuestro coche fué un verdadero paseo triunfal, que no se repetirá seguramente con ningún príncipe, artista u otra persona que hiciera méritos mayores que los nuestros.

Durante este recorrido hasta el hotel se podían contar por millares los ramilletes de flores que arrojaban a nuestro paso. Franco, para que lo viera la multitud, fué obligado a sentarse en la capota del coche, y era tal la cantidad de flores que le arrojaban, que iba casi enterrado por ellas. Flores brasileñas, de colores vivísimos y tamaño sorprendente, pero que debido sin duda al exceso de lluvias eran flores sin aroma, como las de todos los países tropicales.

Llegamos al hotel, donde nos tienen apartadas las mejores habitaciones. Esta magnificencia se debe a haber sido nombrados «huéspedes oficiales» por el Gobierno brasileño. Tratamos inútilmente de quedarnos solos en nuestras habitaciones para podernos asear. Empeño imposible. Dentro de ellas había representantes de todas las clases sociales brasileras y un gran número de personas de la colonia española.

En Río de Janeiro es donde nos dimos cuenta

que aquella libertad que gozábamos antes de anunciar nuestra salida para Buenos Aires, la habíamos perdido, ¡ay!, ¡para siempre!

Ni solos, pudimos dormir. La Comisión de homenaje nos había constituido unas guardias de honor, y los miembros de ella pasaban la noche en nuestras habitaciones, pendientes de nuestros menores deseos y procurando apartarnos e impedir el paso a una multitud de fotógrafos y periodistas celosos de su profesión, que toda hora encontraban buena para turbar nuestro descanso.

En nuestras habitaciones había enormes rami- lletes de flores que nos inquietaban, acordándonos de aquellos cuentos de nuestra infancia, en que había personas que se morían por respirar de noche el aroma de las flores. El primer día de nuestra estancia en Río mandamos sacarlas a la terraza; pero ya los demás días no nos preocupamos de ello, porque, faltas de aroma, no nos producían el más ligero malestar.

A media noche nos asomamos a la terraza, y cuál sería nuestra sorpresa al ver abajo, en la puerta del hotel, ocupando media Avenida de Río Branco, una multitud de varios miles de personas que parecía que esperaban la venida del Mesías. Aquí

el Mesías éramos nosotros, que no hicimos más que asomarnos y recibimos otra ovación de tanta categoría como la de nuestro desembarco.

Este público tiene la costumbre, después de las ovaciones, de hacer el silencio más absoluto y pedir que se les hable. Nosotros, no contagiados todavía de este ambiente de oratoria, salimos del paso con vivas a España y al Brasil.

De nuestra estancia en Río, una cuarta parte se la llevan fotógrafos y periodistas, a quienes ya empezamos a considerarlos como el mayor enemigo del hombre.

El día 5 lo pasamos recibiendo comisiones de las demás poblaciones del Brasil, yendo a la Isla d'as Enxadas a reconocer el avión y los motores y arreglar la avería que nos hicieron en los timones y en visitar autoridades. No pudimos saludar al Presidente por encontrarse en Petrópolis, donde habíamos de ir a efectuarlo.

La comida del mediodía la hicimos en el Jockey Club: era un pequeño banquete con postres de oratoria. Por la noche tuvimos un gran banquete en el Hotel Balneario de Copacabana, banquete al que asistieron todos los representantes de las naciones americanas, de casi todas las europeas y las

personalidades más visibles de Río de Janeiro. Empezaron los discursos a las diez y media, y a la una no se habían terminado. A petición de Franco contestó a todos ellos el ministro de España, lo que no satisfizo a la concurrencia, que pedía a gritos que fuera Franco el que contestara. Uno de los que más se distinguían en esta petición era un periodista alto, grueso, moreno, que no sabemos ni cómo se llamaba ni en qué periódico militaba. Sólo sabemos que iba en una de las embarcaciones que más se acercaron a nuestro *Plus Ultra* con ánimo de malherirle; que lo encontrábamos en todos los actos a que asistíamos, y era el que más preguntas nos hacía y más nos importunaba.

Por fin, Franco, haciendo de tripas corazón, tuvo que levantarse y hablar, para lo que no iba preparado. El cree que dijo muchas palabras sin sentido y tal vez mucha majadería; pero cuando terminó, el público le aplaudió calurosamente, público formado por todos los comensales y por la gente que estaba asomada a las galerías que rodeaban la sala del banquete. En éste, el ministro de Colombia ofreció, en nombre de su Gobierno, una condecoración a los aviadores. El de Italia se levantó a leer un telegrama de la fábrica del

avión felicitándonos por nuestro éxito, telegrama que ya habíamos recibido nosotros directamente, y cuya lectura parecía tener por objeto hacer constar que la fabricación del avión era italiana. Espina que teníamos clavada en el corazón desde nuestra salida, por no emprender el *raid* con avión de fabricación española y que este señor clavaba todavía más. Esta es una deuda que tenemos contraída con la industria española de aviación, y en lo sucesivo cumpliremos no volviendo a salir a ninguna empresa si no es con material completamente español.

Existe en este país una manía, que no conocíamos ni preveíamos a nuestra salida. Esta manía proviene seguramente de los países ingleses o americanos, porque los latinos no la tenemos. Consiste en que toda persona desea tener y conservar el autógrafo de quien se distingue por algo. Nosotros fuimos víctimas de la susodicha manía.

En este banquete nos vimos obligados a firmar los cientos de menús de los comensales. Por si esto era poco, aparecieron para firmar otros tantos menús como los ya firmados. Esta firma se complementaba con la de tarjetas y fotografías. A media cena empezamos las firmas y ya se habían

terminado los discursos sin que aquéllas se concluyeran. No hubo una mano piadosa que nos evitara este trabajo con algún pretexto.

Mientras tanto, la temperatura era muy elevada, y creemos que aquella noche pasamos el mayor calor de nuestra vida.

El día 6 tuvimos una misa en la basílica de la Santa Cruz de los Militares, que nos hicieron hermanos de esta Asociación. El clero español nos regaló unas lindas medallas de oro. Cuando llegamos a Pernambuco tuvimos que ir a la iglesia a oír una misa en acción de gracias a la Virgen del Carmen. La salida y la entrada fueron muy bravas y la estancia en el interior del templo fué terrible: tal era la cantidad de gente que se aglomeraba. Esta misa celebrada en Río de Janeiro revistió todavía mayor solemnidad. Aquí la entrada y la salida fueron mucho más duras: Franco perdió los botones del uniforme y Alda a poco pierde uno de sus zapatos.

De la iglesia nos dirigimos al avión con objeto de probar una de las hélices que habíamos cambiado y comprobar la revisión que hicimos a los motores. Para esto dimos un pequeño vuelo, que utilizamos para arrojar proclamas sobre la pobla-

ción de Río de Janeiro, saludando a todo el pueblo brasilero y agradeciendo el homenaje que nos había tributado. Al tomar agua en este vuelo se nos incendió una magneto del motor trasero y los cables de la misma. Este incendio fué debido a que una tubería de gasolina, por aquel defecto que encontramos de su rigidez, se agrietó precisamente encima de una magneto y la gasolina caía poco a poco sobre ella. No llevamos a bordo los extintores del avión, que se habían quedado en el *Alsedo* por un olvido, y tuvimos que apagar el incendio con las fundas del avión y con los extintores que trajeron rápidamente de la Isla d'as Enxadas.

Durante la extinción, Rada se había quitado la ropa para apagar con ella el incendio y sufrió leves quemaduras en el vientre.

Los deperfectos causados por aquél, consistieron solamente en los cables de bujías. La magneto no hubo necesidad de cambiarla por encontrarse en perfecto estado.

Nosotros, siempre optimistas, calificamos de gran suerte esta avería, porque si nos ocurre durante el vuelo de la próxima etapa, es muy fácil que el avión, muy cargado, al tomar agua, con

un poco de mar se hubiera podido romper, y que, además, no tuviéramos los elementos con que aquí contábamos para extinguir el fuego. ¡Quién sabe cuántos incidentes hubieran podido pasar!

El *Plus Ultra*, para llegar hasta aquí, purificó su materia en el aire y en el agua. Sin duda no debía ser suficientemente puro para cumplir la noble misión que se le había encomendado, y debía purificarse con el fuego para hacerse digno de pasar a la historia.

Después del vuelo dispusimos todo lo necesario para la carga del avión y que éste quedara listo para salir al amanecer del día 8. Seguidamente nos dirigimos a la estación, donde ya nos esperaban las autoridades y ministro de España, con objeto de salir para Petrópolis, donde debíamos saludar al Presidente de la República, que se encontraba en su palacio de Río Negro y entregarle la carta que para él nos había dado nuestro Rey. También le debíamos entregar una invitación de nuestro Gobierno, para que el Brasil asistiera a la Exposición Iberoamericana de Sevilla.

Fuimos cordialmente acogidos por el Presidente Bernardes, que nos recibió afablemente, con su modestia habitual.

Al llegar a Petrópolis nos esperaba todo el pueblo en la estación. Del andén al coche hubo nuevos discursos, aplausos y apretones.

Petrópolis es el lugar donde pasa la estación calurosa, que es la actual, la aristocracia de Río de Janeiro. En los salones pertenecientes a una de las más distinguidas familias cariccas se dió una fiesta española en honor nuestro, a la que asistió toda la aristocracia brasilera, ataviada con trajes españoles. Bellísimas estaban las muchachas con sus mantillas y sus sombreros cordobeses, y si el marco de este cuadro no fuera esta exuberante vegetación tropical, podríamos jurar que estábamos en Sevilla.

La aristocracia brasilera conquistó en esta fiesta nuestros corazones, como antes los había conquistado el pueblo del Brasil.

Brasil, no eres hijo de España, pero merecías serlo por tu hidalguía caballeresca.

En el trayecto de Petrópolis a Río de Janeiro, admiramos de nuevo la belleza de estos paisajes, que no tienen igual en la tierra. El panorama de la bahía de Río de Janeiro, visto desde lo alto, sin la movilidad del avión, emociona profundamente.

En Petrópolis asistimos a una simpática fiesta

que dió en nuestro honor la distinguida esposa del ministro de España, en cuya casa pernoctamos.

Al regresar de Petrópolis, nos dirigimos al hidroavión para inspeccionar la carga de combustible. Rada acaba de llegar y está tan desmejorado debido a las malas noches que le hacen pasar los españoles y españolas de la colonia, que no da pie con bola en su trabajo y tiene que quedarse en el avión Ruiz de Alda, porque si no, no partimos el día 8.

Durante la tarde del 7 hacemos varias despedidas y visitas a Sociedades españolas, almorzando en una de ellas, en la que nuevos discursos ponen en peligro nuestra existencia. En esta comida nos entregan obsequios consistentes en placas y medallas de oro, que nos envían las colonias españolas de las poblaciones del interior. Uno de los discursos más bonitos de todo el *raid*, dicho con palabras que salían del alma, fué pronunciado en este almuerzo por un abogado español, que tenía sus negocios en Sao Paulo y venía representando a esta colonia. Este abogado, llamado Martínez Ercilla, verdadero orador de barricada y gran patriota, había prestado servicios como tal en Tán-ger, de donde tuvo que marcharse al hacerse

indeseable a las autoridades francesas por defender los derechos de los españoles en dicha ciudad.

En la tarde de este día fuimos presentados a toda la colonia española, y aquí fué donde pasamos los mayores peligros del *raid*. Si no salimos a toda velocidad en nuestros automóviles, nuestros huesos se quedan en el Brasil. Tal era el entusiasmo de aquellos españoles que, alejados de su patria, veían en nosotros un pedazo de la misma, tal vez aquel en que nacieron y al que quizá no retornarían jamás.

Pasamos la tarde entre visitas al Aero Club y otros centros, y en un té que nos ofrecía la colonia portuguesa en el Copacabana hotel, fiesta muy simpática, en la que no hubo discursos que nos intranquilizaran, y en cambio había hermosas chicas que nos convirtieron en verdaderos profesores de machicha.

Durante el atardecer de este día, tratamos de buscar a Rada y Alda para que nos den noticias de la carga del avión y si está en disposición de salir al día siguiente, y no se les encuentra. Durán se perdió casi el día de la llegada y no hemos vuelto a tener noticias suyas.

El *Alsedo* ha llegado en la mañana de este día, y son sus oficiales los que acompañan a Franco en todos los homenajes, porque sus compañeros del *Plus Ultra* están ya derribados por el exceso de agasajos.

A las doce de la noche no se ha conseguido saber si el avión está en disposición de salir al amanecer. Alda y Rada siguen sin aparecer, y Franco deja encargado en el hotel que cuando lleguen le despierten. Mientras tanto, periodistas, fotógrafos, autoridades, público, ministros, embajadores, etcétera, van al hotel a enterarse si es la salida el día 8, y Franco no sabe qué contestarles. Por fin, ya a las dos de la mañana, viendo que sus compañeros no aparecen y que no tendrán el cuerpo en condiciones para el vuelo al día siguiente, decide suspender la salida hasta el día 9.

No tiene Rada la culpa de esto; la tiene la colonia española, que ve en él a un hijo del pueblo y se desvive por obsequiarlo, y también la tiene Franco, que, falto de experiencia en estos homenajes, no se le ha ocurrido encerrarle a una hora prudencial para su descanso.

En los días que estamos en Río son tantos los agasajos, que no tenemos tiempo para llegar al

aeródromo de la Aviación Brasileira a recibir sus homenajes y estudiar su organización.

El Aero Club Brasileiro nos invita a un *lunch* y nos nombra socios honorarios.

Antes de marcharnos queremos rendir un homenaje a Santos Dumont, aviador brasileiro y uno de los padres de la aviación mundial, a la sazón en Francia, y no teniendo aquí parientes, llevamos un avión formado con flores de los colores españoles, para depositarlo en el mausoleo, que es copia del monumento que le hicieron en Francia, y que aquí levantaron sus compatriotas para que guarde sus restos el día que fallezca.

A las diez de la noche fuimos invitados por el vizconde de Moraes, que es el director de la colonia portuguesa en Río, a una sesión solemne en el Gabinete de Leitura Português, sesión que se celebraba en honor nuestro, y en la que uno de los oradores leyó un magnífico canto a Castilla.

Después de las doce terminó esta sesión, y todavía al llegar al hotel le quedaban a Franco miles de cosas que firmar y muchas personas a que atender.

Se solicitó de nosotros que aplazáramos la salida para dar alguna conferencia sobre el *raid* y

sobre la aviación española; pero ya llevábamos bastantes días de retraso y no podíamos retrasar más la partida. Además, no teníamos tiempo para preparar alguna conferencia seria sobre estos asuntos.

El día 8 al atardecer quedó cargado el avión y en disposición de salir al día siguiente.

El benzol y el aceite que cargamos eran de los que nos llevaba el *Alsedo*; pero la gasolina fué cedida por una de las marcas americanas, con la que trató nuestro ministro en Río, y no era refinada de aviación. Como nosotros habíamos pedido gasolina de aviación, lo que debió hacer nuestro ministro era ponerse de acuerdo con la Aeronáutica brasilera, que nos hubiera cedido de la suya, que proporcionaría mayor potencia a los motores, con menor ensuciamiento para los mismos; y bastante menor peso para el combustible, con un mayor descanso para aquéllos. Cuando nos enteramos que la gasolina no era de aviación, se había empezado ya la carga del avión y hubiera retrasado mucho descargarla y llevar el avión a la base de hidros de la Armada, que estaba bastante alejada. Si al día siguiente no hubiéramos podido despegar, habríamos hecho eso, con pérdida de dos días más.

Una de las cosas que más nos llamó la atención en Río de Janeiro es que se llama a las personas por el nombre y no por el apellido. A Franco le llamaban don Ramón y por todas partes se oía: «Ahí va don Ramón». «¡Viva Ramón!»

La tarde del día 8 la dedicamos a recorrer en coche la población, que no conocíamos todavía, y pasearnos por sus avenidas y playas.

A las siete de la tarde envió Franco al teniente de policía que tenía a sus órdenes, a incautarse de Rada y traerlo al hotel, con objeto de que descansara para el día siguiente. Falta le hacía al mecánico este descanso que se le imponía, porque su aspecto físico denotaba que había llegado al límite de sus fuerzas.

Cuando fuimos al Palace-Hotel, que era nuestra residencia, y entramos a visitarle, tenía la habitación llena de admiradoras, a las que tuvimos que hacer comprender que el mecánico necesitaba descansar. En la puerta de la habitación le colocamos un policía que no le permitiera salir fuera del hotel e impidiera la entrada en ella.

Esta noche cenamos en *petit comité* con la Comisión de agasajos, que estaba formada por muchachos muy simpáticos, y de los que guardamos

un agradable recuerdo. Después de la cena siguieron los miles de firmas, y eran más de las doce cuando pudimos quedarnos solos, dedicándose entonces Franco a preparar la carta de navegación que llevaría al día siguiente, no terminando hasta cerca de las dos. Las tres y cuarto era la hora señalada para levantarse, y no era mucho el descanso para quien había de tener una dura jornada al día siguiente.

El mismo día 8, los partes meteorológicos nos decían que había descargado un pampero (viento tormentoso que proviene de la pampa) en el Río de la Plata. Los partes recibidos en la madrugada del 9 acusaban buen tiempo y viento del mar.

El día 8, el periodista de quien antes hicimos mención, cada dos o tres horas se nos acercaba a preguntarnos si por fin haríamos escala en Montevideo, y como le contestáramos afirmativamente, llegó a decirnos que no podíamos hacerla. A media noche volvió a preguntarlo, y teniendo ya nosotros sobre este punto órdenes y autorizaciones concretas de nuestro Gobierno, le mandamos a paseo con bastante mal humor.

Para la etapa del día 9 cargamos combustible suficiente para quince horas. El vuelo a Montevi-

deo debía ser de más de trece horas y a Buenos Aires de catorce y media. Un viento contrario nos podía obligar a disminuir la etapa y quedarnos en Río Grande o Montevideo.

Como en estos puntos no encontraríamos bencol, cargamos 100 litros de éste, para mezclarlo con gasolina de la que encontrásemos y poder seguir el vuelo sin esperar a nuestro fiel *Alsedo*, que iba a detenerse en Río algún día más para que pudiera descansar su infatigable tripulación.

A Montevideo pusimos un telegrama rogando a nuestro ministro que nos tuviera preparada gasolina, porque seguramente nos veríamos obligados a hacer allí provisión de ella.

Al mismo tiempo se nos podía hacer de noche y entonces pernoctaríamos en dicho puerto. Ya escarmentados de la llegada a Río, y para tener garantizada la salida del avión para Buenos Aires sin ninguna clase de roturas ni averías, pusimos el siguiente telegrama a nuestro ministro:

«Es necesario, para la conservación del hidro, »que las autoridades tomen medidas enérgicas, »impidiendo que se acerque ninguna embarca- »ción al avión después de acuatizar. Para desem- »barcar el personal, se debe disponer de un cor-

«don de policía que proteja a los aviadores del entusiasmo público y de coches que los conduzcan rápidamente al hotel a descansar. En el hotel se debe prohibir la entrada al público, periodistas y fotógrafos.»

A las tres de la mañana, y casi sin dormir, se nos toca diana por nuestros amigos de la Comisión, que esta noche no duermen, y nos despiertan, en su emoción, antes de la hora marcada.

Desayunamos y todavía tenemos que firmar los últimos retratos antes de la salida. Las primeras despedidas las hacemos en el hotel.

A las cuatro menos diez salimos de éste y nos dirigimos a la Isla d'as Enxadas, por cuyos alrededores navegaban infinidad de canoas que esperaban nuestra salida.

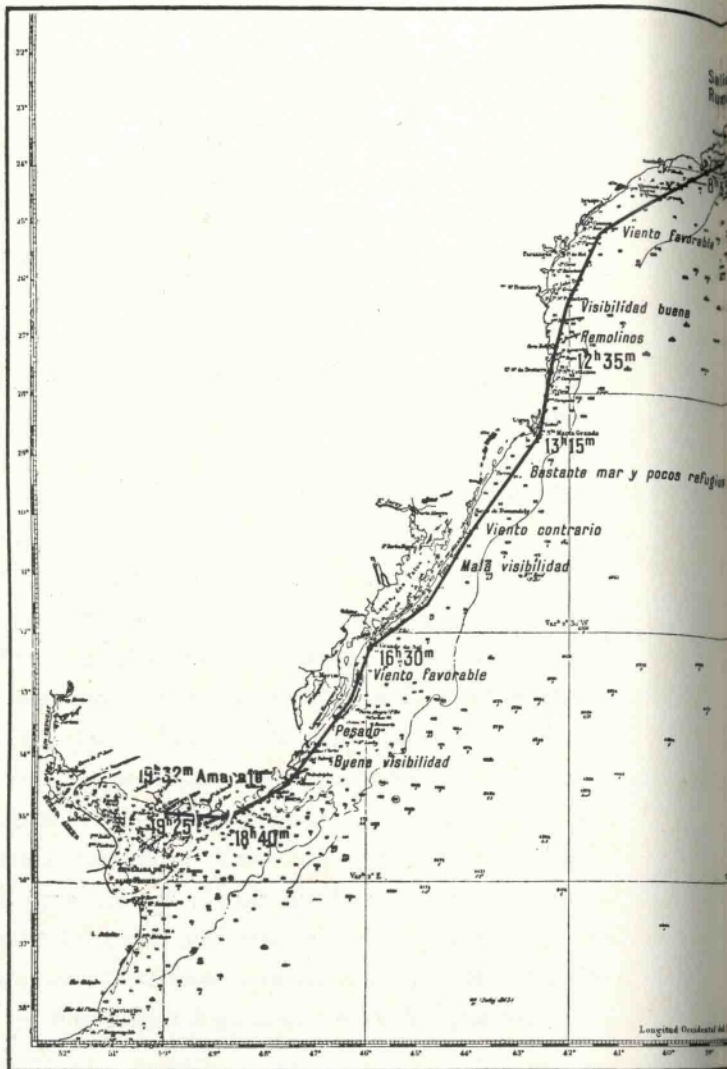
En la isla duerme todo el mundo y tardamos algunos minutos en poder embarcarnos para el hidroavión. Mientras tanto, los fotógrafos siguen haciendo de las suyas y nos ciegan a cada momento con sus fogonazos de magnesio.

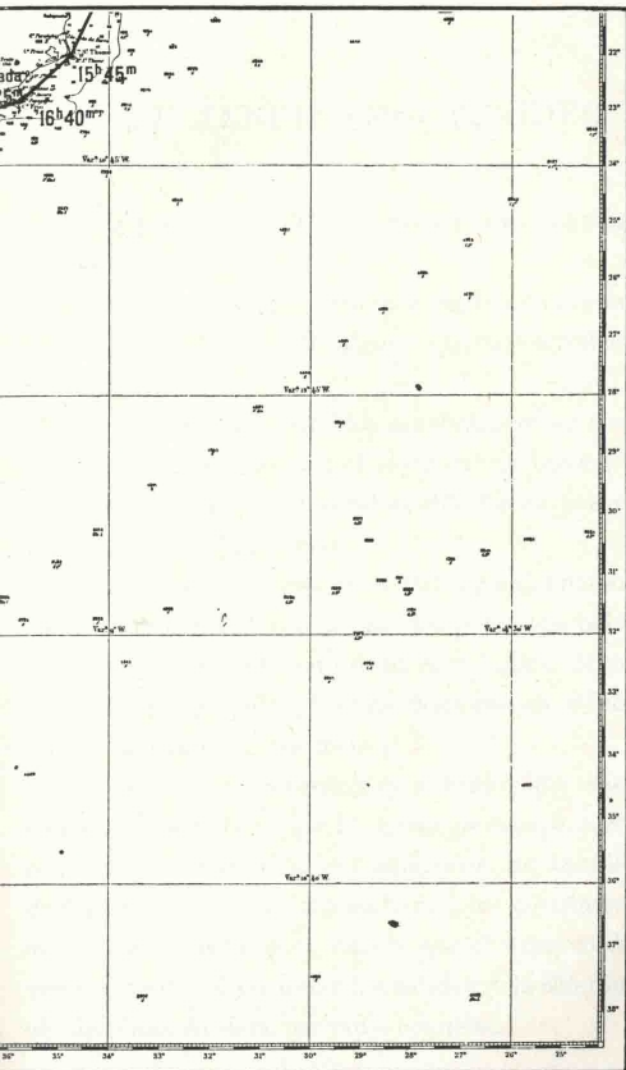
¡Oh terror! Acabamos de descubrir la cara de nuestro ya célebre periodista, que vuelve de nuevo a importunarnos, preguntándonos si por fin hacemos escala en Montevideo.

¿Qué pena tendrá un crimen en este país? Tememos quedarnos sin piloto y jefe, pues por los ojos de Franco vemos pasar la idea del asesinato.

Por fin embarcamos y nos vemos libres de esta pesadilla, en cambio de la cual tenemos que despedirnos de los buenos amigos que aquí dejamos, especialmente de los de la Comisión, a los que Dios sabe cuándo podremos volver a ver.

Dejando nuestro corazón en manos de la capital carioca y con lágrimas en los ojos, nos embarcamos en el hidroavión, el que ya ha perdonado la caricia brutal que le hicieron en los timones y el abandono en que lo ha tenido su mecánico. Se encuentra en esta tierra tan a gusto como sus tripulantes y se niega a elevarse, como queriendo afirmar su derecho de libertad. Ya se ha enterado que estamos en los libres países de Sudamérica, en los que se hace de la democracia un culto, y donde las familias de sus emperadores destronados tienen los mismos respetos y derechos que el primer ciudadano. Ya en el hidro y sobre la cubierta, aprovechando la obscuridad de la noche, cambiamos nuestro uniforme por los trajes de vuelo, y este cambio se hace a la vista del público, debido a los indiscretos fognazos de los fotógrafos.





RIO DE JANEIRO-MONTEVIDEO

Con la primera luz del alba ponemos en marcha los motores.

La mar, en la bahía, estaba completamente en calma y no hacía viento alguno que nos ayudase a despegar.

Los repuestos del avión los aumentamos en una hélice trasera y, además, el repuesto de benzol y la mayor densidad del combustible hacen que el peso se eleve a 3.500 kilos.

La gasolina de automóvil le daba menos potencia a los motores. La hélice de dos palas que colocamos en el motor trasero daba 50 caballos menos que la de cuatro palas, y su rendimiento en el momento de despegar era menor.

Embalamos los motores y no sabemos qué clase de gasolina será ésta, que los tubos de escape parecen, a la luz mortecina del amanecer, un castillo de fuegos de artificio. Sin embargo, los cuentarrevoluciones marcan poco menos que el número de vueltas corriente en todas las salidas, y la diferencia de potencia debe ser muy pequeña.

Damos la primera carrera, hasta que la temperatura de los motores llega a cerca de cien grados, y no conseguimos que el avión se monte sobre el rediente. Tenemos que reducir aquéllos hasta que se enfríen, y hacemos cuatro intentos más de salida, siempre con el mismo resultado.

En vista de la imposibilidad de despegar, debemos descargar una cierta cantidad de gasolina, disminuyendo el radio de acción o esperar que se levante viento, lo que no sucederá antes de las siete de la mañana.

Próximamente a las siete menos cuarto, empezó el viento a dar señales de vida con muy poca intensidad. Aprovechándolo, y ya descargados de más de 100 kilos de esencia consumida y de 40 ó 50 que tiramos al agua, pusimos proa a la ciudad y dimos una nueva carrera, en la que conseguimos montar el avión sobre el rediente, llegar a 100 kilómetros por hora, y habríamos despegado si hubiéramos tenido más espacio libre. Reducimos de nuevo los motores; los dejamos enfriar antes de intentar la nueva salida, en la que confiamos en despegar y emprender el vuelo. Estas dos horas perdidas en intentos de vuelo fueron aburridas y desagradables.

En los primeros intentos todas las canoas enarbolaban con entusiasmo banderas españolas y brasileñas; pero este entusiasmo decrecía cuanto más tiempo pasaba. El número de embarcaciones que nos rodeaban era cada vez menor, y el público se marchaba convencido de que no emprenderíamos el vuelo.

Nos parecía estar leyendo una de esas situaciones ridículas que describe nuestro gran humorista Fernández Flórez, y esto, unido al sueño que teníamos, nos hacía pasar un mal rato.

Alda, que en esta maniobra no tenía nada que hacer, se puso a dormirar filosóficamente; pero el tirano, se encargaba de darle golpes en la cabeza, que hacían las veces de despertador, para impedirselo.

En una de las canoas, el comandante del *Alsedo* movía los brazos con desesperación, preguntándonos qué nos pasaba, y Franco le contestaba sacando el brazo derecho y haciéndole señales que tuviera calma.

Por fin, a las siete y doce, después de una larga carrera, nos encontramos en el aire.

Ya era un poco tarde y teníamos grandes deseos de poder llegar a Montevideo con luz solar. A Bue-

nos Aires, desde luego, ya era imposible, y todo dependía del viento que encontráramos en ruta. Sin viento, según los cálculos que hicimos, deberíamos llegar a Montevideo al atardecer. El recorrido no carecía de una cierta emoción. Debíamos marcar todos los puntos de paso, viendo si ganábamos o perdíamos minutos, según que el viento fuera favorable o adverso, y debíamos valernos también del derivómetro para buscar la altura de viento más favorable.

Los partes meteorológicos recibidos de la costa indicaban buen tiempo en toda la ruta, menos en su primera parte, que abundaban las nubes y los chubascos. El viento que esperábamos encontrar era nulo en esa primera parte; después contrario, y ya en el trozo final, viento favorable.

A las siete y veinticinco, después de dar unas vueltas sobre la bahía para probar la marcha de los motores con esta clase de nafta, y comprobado que marchaban regularmente y a buen régimen, salimos de ella escoltados por varios hidroaviones de la Armada, que pronto perdimos de vista.

Ya en vuelo fuera de la bahía y sin viento apreciable, a una altura de 200 metros, pusimos rumbo

a la punta más meridional de la isla de San Sebastián.

El tiempo era tormentoso, estando las nubes agarradas a tierra, y para evitarlas, lo mismo que la lluvia, nos separamos de la costa. Esto nos sirvió también para acortar la ruta, sin seguir todas las sinuosidades de aquélla y poder llegar a Montevideo algunos minutos antes.

Este trozo de costa es también de una belleza maravillosa. Siguiendo la ruta, encontramos la hermosa bahía de Sapetiba, formada por la restinga de Marambaya y por la isla Grande. En la ensenada que se forma al otro lado de esta isla, se encuentra la bahía de Parati, rodeada de un anfiteatro de montañas que le dan un aspecto original. Ya más alejados de la costa, donde empieza a lloviznar, llegamos a la Punta do Boi, en la isla de San Sebastián, a las ocho cincuenta y cinco, habiendo ganado algunos minutos por haber soplado viento favorable del NE. de poca intensidad.

Desde aquí, con la brújula, pusimos rumbo a Paranagua, decididos a no pasar por encima de Santos. Este era nuestro deseo y lo habíamos prometido a los españoles de aquella colonia, que tanto entusiasmo y cariño nos habían demostrado, pero

hubiéramos perdido cerca de media hora, y este tiempo lo necesitábamos para llegar con luz a Montevideo.

Esta etapa de Río a Montevideo podíamos calificarla propiamente de «la lucha con el cronómetro».

Pasamos por la isla de Alcatraces, donde el agua nos moja ligeramente. El viento va aumentando de fuerza y las nubes se van abriendo y dejando pasar el sol.

Volamos después sobre la Laja de Santos, desde donde se divisan los montes que forman la bahía de Santos, sintiendo no pasar sobre aquellos españoles y llevarles en nuestras alas el saludo de la patria y la alegría de ver que España no se ha dormido y coopera con el resto del mundo al progreso de la civilización. Los montes de Santos se divisan cubiertos de nubes, y sólo se ve su parte más baja.

Después dejamos a nuestro estribor la isla Quemada Grande. A la vista de la costa, sin llegar a ella, vamos variando el rumbo a medida que aparecen en nuestro horizonte nuevos puntos de aquélla.

El viento sigue aumentando de fuerza, y la visibilidad ha mejorado notablemente.

Ya a la vista de la bahía de Paranagua, ponemos rumbo a la isla de Santa Catalina, donde a medida que nos aproximamos sufrimos fuertes remolinos que nos obligan a subir a cerca de 1.000 metros para evitarlos.

Recalamos en la costa sobre la punta de Porto Bello, que identificamos por su figura de pie de gallo. Esta punta forma dos preciosas bahías a ambos costados.

Los remolinos que experimentamos nos impresionan malamente, pues nos indican que es fácil que provengan de un cambio en la dirección del viento, cambio que no nos conviene, pues el viento que tenemos ahora nos favorece bastante.

Entramos entre la isla de Santa Catalina y la costa. En el canal, sobre el mar, se nota perfectamente la violencia del viento que sopla del NE. A medida que entramos en él, los remolinos aumentan, siendo producidos por el viento al filtrarse entre los montes de la isla.

Por un hermoso puente que une la isla con tierra, lugar donde se encuentra la hermosa población de Florianópolis, pasamos a las doce y treinta y cinco, habiendo ganado más de media hora sobre el tiempo de vuelo calculado.

Al S. de Florianópolis, el mar estaba muy rizado por un viento contrario al que reinaba al N. de esta población, viendo con ello que nuestros temores eran fundados. Sin embargo, a nuestra altura, el viento seguía favorable, según comprobamos por el camino recorrido y por mediciones con el derivómetro.

Con viento favorable seguimos hasta el cabo de Santa Marta Grande, al cual llegamos a las trece y quince, habiendo ganado cuarenta minutos sobre lo calculado.

A partir de este punto, el panorama cambia de aspecto; el viento a todas alturas ha rolado al SW. y sopla francamente de proa a la marcha; la visibilidad es mala, el cielo está muy sucio, y ello nos hace temer el encuentro con alguna tormenta. El mar está bastante movido y la costa es baja, arenosa y sin refugios, lo que nos obligaría, en caso de avería, a buscarla en alguna laguna de dudoso fondo de las que se encuentran distanciadas a lo largo de la costa.

Esta, desde el cabo de Santa Marta hasta la Laguna dos Patos, ya cerca de Río Grande del Sur, se hace muy pesada, y en este trayecto hemos perdido, a causa del viento, treinta y cinco minutos,

de los cuarenta que llevábamos ganados con tanta ilusión y trabajo.

En todo este trayecto hemos arrojado bombas de humo y hemos variado repetidas veces de altura, encontrando en todas viento desfavorable.

Si pasamos por Río Grande y sigue el mismo viento, después de media hora de vuelo volveremos a dicho punto para pasar la noche.

Pero el azar nos había marcado como elegidos y no nos abandonó. A unas 25 millas antes de Río Grande, vimos algunas fogatas, cuyo humo seguía la misma ruta que nosotros; y como en la capa de 600 metros que volábamos teníamos vientos adversos, bajamos a menos de 100 metros para aprovechar aquella capa de vientos favorables.

Si este viento se prolonga alguna hora, tendremos la seguridad de llegar a Montevideo con día bastante para acuatizar y dejar el hidro anclado.

Por Río Grande pasamos a las dieciséis treinta; el mar se encuentra en mejor estado. La tierra tiene un aspecto distinto a la del N. del Brasil, y en ella se ven ganaderías.

Pasada la laguna de los Patos, se encuentran las de Mangueira y Merim. El extremo S. de esta última era el límite N. del dominio de España.

La costa aquí es desabrigada; pero en caso de avería podría acuatizarse en las lagunas, que, situadas cerca de la costa, son de gran extensión y están unas de otras a 25 ó 30 millas, como puntos de refugio que situó la Providencia en nuestra ruta.

Ya en costas uruguayas se encuentra en la Punta del Palmar la laguna de los Difuntos. En Cabo Polonio, la de Castillo. En el cabo de Santa Marta, la laguna de Roche. En la punta de José Ignacio, dos, la de José Ignacio y la de Garzón.

El terreno es más ondulado que el de la última parte que recorrimos del Brasil y la costa más movida.

Pasamos por punta del Este a las dieciocho cuarenta, a una velocidad mayor de 100 millas, habiendo ganado cerca de una hora sobre el tiempo calculado.

Después de Punta del Este, donde se encuentra el Puerto de Maldonado y cuyos habitantes hicieron a nuestro paso demostraciones de alegría, con disparos de cohetes y banderas, encontramos la laguna del Potrero, y próximos a ella los aviones de la Aviación Uruguaya que habían salido a nuestro encuentro. Estos tuvieron que forzar sus motores para poder seguirnos, colocándose

próximo a nosotros un Martín Syde, tripulado por el jefe de la Aeronáutica militar, Teniente Coronel Berisso, que fué un gran compañero durante nuestra estancia en el Uruguay.

A las siete h. y veinticinco m. pasamos por Punta Brava, teniendo a nuestros pies la hermosa capital uruguaya, con sus grandes ramblas y hermosos ensanches, que se brindaba acogedora para aquellos peregrinos del espacio, que llegaban desde lejos, desde España, trayendo en sus alas un saludo a sus hermanos de lengua y de raza.

A las siete h. y treinta y cinco m. acuatizamos en su magnífico puerto, observando con gran alegría que estaba libre de obstáculos y de canoas. Sólo salió una a nuestro encuentro, indicándonos el lugar donde debíamos anclar.

La distancia recorrida en esta etapa era de 2.060 kilómetros y la hicimos en doce horas cinco minutos de vuelo, con una media de 171 kilómetros por hora.

MONTEVIDEO

En el momento de acuatizar, las sirenas de todos los vapores anclados en Montevideo, igual que las bocinas de los diarios, hacían un ruido ensordecedor. La multitud, que esperaba sobre los muelles del puerto y sobre los barcos, prorrumpía en estruendosas aclamaciones. Por todos lados se oían salvas pirotécnicas. Una vez anclado el hidroavión, Franco y sus compañeros embarcaron en una canoa para dirigirse al crucero *Montevideo*, donde las autoriddaes y delegaciones los aguardaban para darles la bienvenida. La multitud aumentaba sobre el puerto en forma inusitada. Miles de mujeres ponían en este conjunto una nota de alegría. En el ardor de su entusiasmo, la inclemencia del sol y el apilotamiento de la gente no era nada para ellas, que aguardaban la llegada de los aviadores deseosas de contemplarlos de cerca.

Nuestro traslado a bordo del crucero *Montevideo* se hace en medio de una apoteosis de clamoreo

y de entusiasmo. Todos se disputaban el privilegio de ser los más próximos a nosotros. En estas mareas de la multitud, caen al agua algunas personas, que la previsión de las autoridades marítimas consiguió salvar inmediatamente.

Mientras tanto, la gran ave mecánica reposa de su vuelo en las tranquilas aguas del puerto, que acarician su barquilla, meciéndola en un abrazo fraternal. A las siete y cincuenta y cinco subimos a bordo del crucero *Montevideo*, cuando la noche iba tendiendo su celaje y los aviones que nos escoltaron regresaban a su jaula. Al entrar en Montevideo, una banda de música dejó oír los acordes de la Marcha Real española, mientras la multitud estallaba de nuevo en una clamorosa ovación, que entremezclaban con vivas a España, a Franco y al Uruguay.

Después de las ocho descendimos a tierra, temiendo las efusivas manifestaciones de este público, compuesto de más de 200.000 almas.

Al desembarcar, nos fueron impuestas por la Comisión de Homenaje artísticas medallas de oro, conmemorativas al vuelo, con cintas de los colores uruguayos.

El avión quedó escoltado por una guardia de

marina, para evitar que las embarcaciones pudieran acercarse a él y ocasionarle perjuicios.

Franco se muestra contentísimo, porque la llegada se ha verificado en medio del mayor orden y sin incidentes que pudieran ocasionar averías al *Plus Ultra*, al que queremos más que si fuera hijo nuestro.

Antes de bajar a tierra, Franco dispuso que Rada pasara la noche a bordo del *Montevideo*, temiendo que si lo dejaba desembarcar, cayera en poder del público y al día siguiente no estuviera en condiciones de salir para Buenos Aires. Son frutos de la experiencia recogida en todo el *raid*.

En el puerto nos esperaban los coches que habían de conducirnos al hotel. Un cordón de 900 policías a caballo estaba encargado de proteger nuestras vidas, que el entusiasmo popular ponía en peligro. Pudieron los policías protegernos de este entusiasmo; pero, en cambio, no pudieron evitarnos que desde todos los balcones de nuestro recorrido nos arrojaran palomas y enormes ramilletes de flores, que al caer sobre nosotros nos producían más daño que un bombardeo en serio.

De apoteosis monumental podemos calificar esta entrada triunfal en Montevideo, en que el entu-

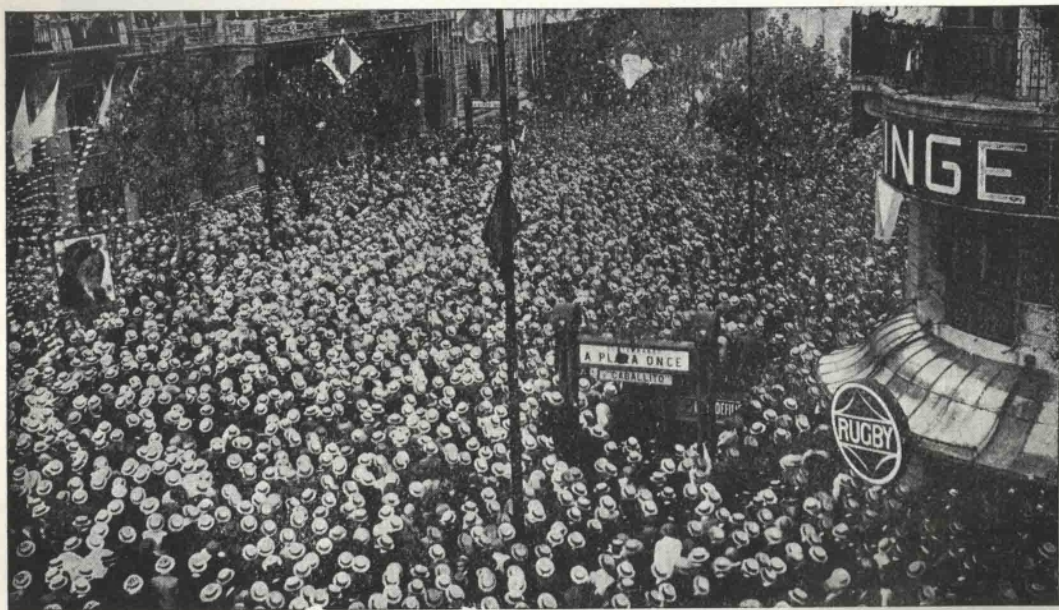
siasmo se veía centuplicado por las dudas que se habían formado sobre nuestra llegada.

Al fin llegamos al Parque-Hotel con todos los huesos en su sitio. Entramos en nuestras habitaciones, donde pedimos que se nos sirva la cena, y damos órdenes muy precisas sobre las personas que habían de entrar a visitarnos.

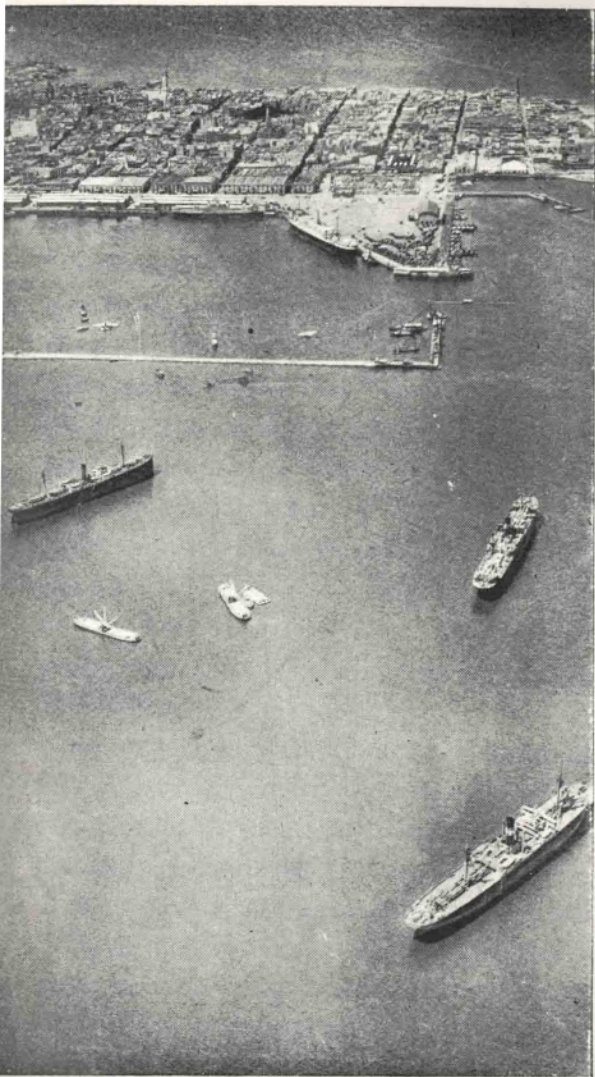
El Presidente nos hace saber que desea recibirnos en la mañana del día siguiente a los tripulantes del *Plus Ultra*, y nos encargan, en su nombre, que no nos olvidemos de llevar a Rada. La prohibición de bajar a tierra le ha creado una aureola, sobre todo entre las damas, a las que difícilmente podrá substraerse cuando regresemos a esta población.

Nos vemos obligados a salir a las ventanas para saludar al pueblo, que se agolpaba delante del hotel. Mientras nosotros nos retiramos a descansar, que bien lo necesitábamos, la gente que se había aglomerado en el hotel organizó un gran baile que duró hasta la madrugada.

Por la mañana recibimos telegramas de Buenos Aires diciendo que la hora mejor de nuestra llegada sería a las cuatro de la tarde, y para esta hora preparaban nuestro recibimiento. No pudi-



Buenos Aires.—El público frente al edificio del gran periódico *La Prensa*, en espera de noticias el día de la llegada de Franco a Montevideo.



otografía aérea del puerto de Montevideo, tomada por
Aviación militar uruguaya. En ella se ve, dentro del
uerto, al *Plus Ultra*, y a su inmediación el avión que
hace el servicio postal Montevideo-Buenos Aires.

mos acceder a ello, porque el ministro de España en Montevideo sentía un gran apresuramiento por nuestra salida, y al mismo tiempo porque al ir la hora de aquí avanzada cuatro sobre la de España, si salimos a las cuatro de la tarde para Buenos Aires, la noticia de nuestra llegada se recibiría allá después de las nueve de la noche. Por esta razón decidimos salir a mediodía, con objeto de que se recibiera la noticia en España alrededor de las seis de la tarde.

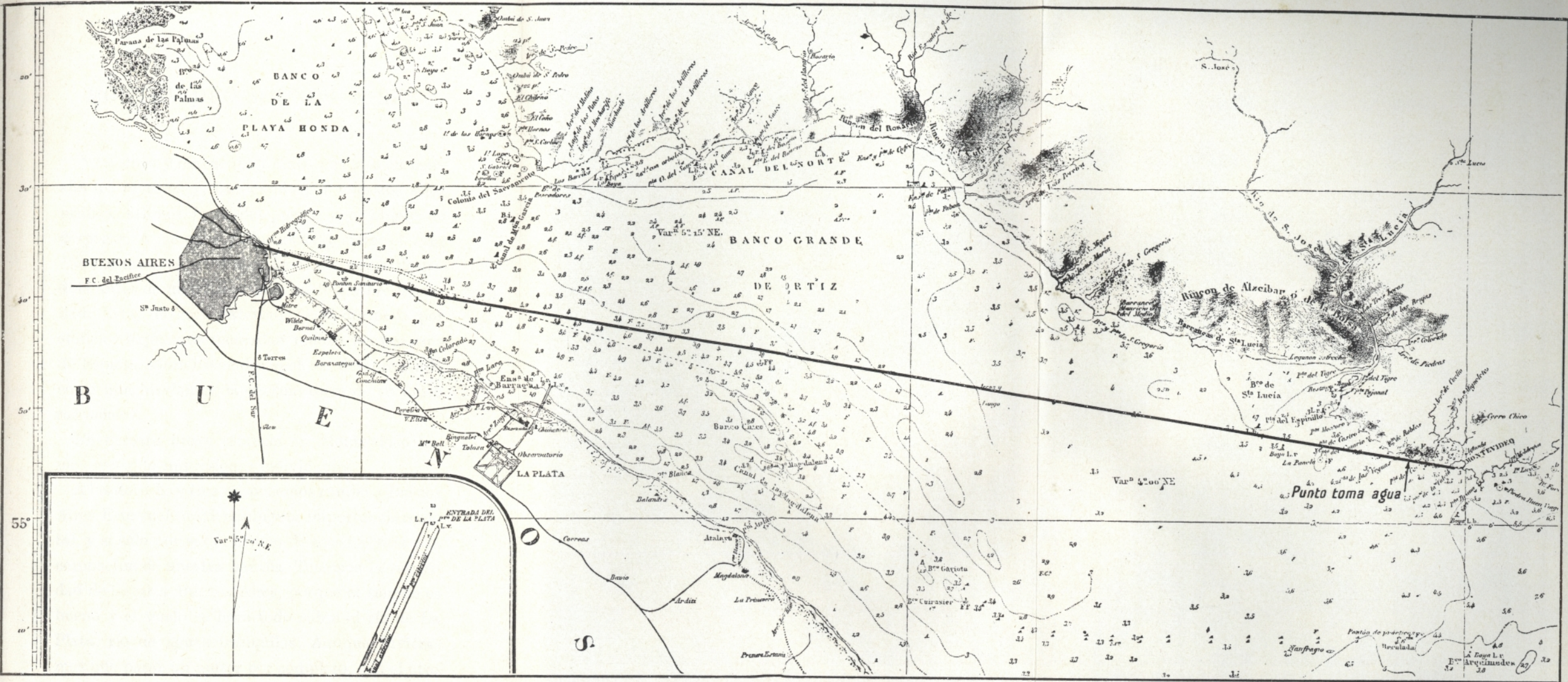
Durante la mañana de este día nos trasladamos a la Casa del Gobierno con el propósito de saludar al Presidente de la República y hacerle entrega del mensaje que nos había entregado para él nuestro Monarca.

Durante el trayecto fuimos aclamados por el público, que, conocedor del camino que íbamos a seguir, se había congregado en gran número para presenciar nuestro paso.

En la Casa del Gobierno entregamos el mensaje al Presidente Ingeniero Serrato, con el cual departimos por espacio de algunos minutos. De allí nos trasladamos al puerto para embarcar en el *Plus Ultra* y hacer la salida inmediatamente. Ya Rada había revisado los motores y limpiado bujías y

magnetos, gracias a la precaución de Franco de no dejarle desembarcar.

A las once y cincuenta quedamos embarcados en nuestro avión y haciendo las últimas despedidas antes de poner en marcha los motores.



Carta del vuelo Montevideo-Buenos Aires.

MONTEVIDEO-BUENOS AIRES

A las once y cincuenta y cinco pusimos en marcha los motores y, navegando por nuestros solos medios, salimos fuera del puerto con objeto de despegar. A las once y cincuenta y siete, el *Plus Ultra* estaba ya en vuelo, haciendo como despedida antes de marcharse unas vueltas sobre la ciudad. Esta, de gran extensión, está formada por edificios bajos, que recuerdan mucho los nuestros de España, sobre los cuales se eleva, desentonando como una blasfemia, la enorme torre de su único rascacielos.

En nuestra breve estancia en Montevideo hemos recogido impresiones inolvidables.

A las doce h. y tres m. ponemos rumbo a Buenos Aires. Este vuelo no tiene ninguna importancia como tal, y sí sólo por ser el último de nuestro *raid* y la coronación de nuestra hazaña. Tenemos la seguridad de llegar a Buenos Aires, porque el tiempo es bueno y el vuelo se hace todo sobre el río de La Plata, río de aguas tranquilas. Aunque tuviéramos que parar un motor por completo, con el otro

llegaríamos en vuelo a aquella ciudad. Aun en el caso de tener los dos motores estropeados, por poca potencia que nos diera uno de ellos, siempre llegaríamos navegando al fin de nuestra etapa, aunque tardáramos cinco o seis horas. No es vuelo de emoción como tal, sino por su importancia histórica; vuelo en el que uniremos estas dos capitales que ya han estado unidas bajo el dominio de España.

A las doce h. y ocho m., el mecánico me avisa que la tubería de gasolina que se había rajado en Río de Janeiro, y sobre la que él había puesto un manguito de goma, por haberse aflojado una de las bridas de éste, perdía algunas gotas de gasolina. Podíamos haber seguido el vuelo, pero las aguas del río estaban muy tranquilas y era mucho más prudente acuatizar y, sin parar los motores, apretar un poco las bridas para evitar la fuga de gasolina. No sabíamos que este acuatizaje, que se veía desde Montevideo, iba a causar gran alarma en Buenos Aires, y, transmitido inmediatamente por cablegrama a España, causaría también inquietud en nuestra patria.

A las doce h. y diez m. acuatizamos en Punta Espinillo, y a las doce y diecisiete reanudamos el vuelo.

A las doce y media perdíamos de vista Montevideo y las dos orillas del río.

Aquí cambiamos ya de hora nuestros relojes, porque la Argentina tiene una hora de diferencia con Montevideo.

Unos minutos antes de las doce pasamos por el puerto de La Plata, puerto característico, que se compone de dos malecones paralelos, que salen perpendiculares a la costa y avanzan una gran longitud dentro del río.

A las doce divisamos la atmósfera negra que se extiende como un manto sobre la población de Buenos Aires y se eleva hasta cerca de 500 metros, sin ver todavía aquella población.

A las doce y catorce nos encontramos en vuelo sobre la ciudad, permaneciendo sobre ella algunos minutos, comprendiendo la intensa emoción del pueblo que nos contempla, que no es mayor que la nuestra. Reduciendo un poco los motores, oímos la inmensa algarabía y el intenso clamoreo que escapa de pechos y bocinas, atronando el espacio en tal forma que difícilmente recordará Buenos Aires un momento parecido (1).

(1) Una de las vueltas que dimos sobre la ciudad fué sobre el monumento a Colón, cuya promesa habíamos

Una bandada de aves aéreas sale al encuentro de la gran ave histórica, que llega portadora de tantas esperanzas, de tantos recuerdos, de tantas realidades y de tantas ilusiones. Es portadora del más allá de la historia, del plus ultra del porvenir.

En el *Plus Ultra* todas las naciones quieren tener una representación efectiva. Una reclama la paternidad de sus motores; otra, la patente secreta de su construcción; otra, la realización de ésta; pero ninguna puede reclamar lo que pertenece a esta vieja raza que dominó el mar y arrancó tierras vírgenes a sus ondas para abrir ahora sendas del progreso en la inmensidad del espacio. Lo que ha sido esencial fué la idea y su realización, idea española, voluntad y corazones españoles, para realizarla a través de todos los peligros y de todas las dificultades. Es por ello que la raza entera siente la satisfacción de la victoria, y se muestra orgullosa de presenciar el fin de este vuelo maravilloso.

A las doce y veintisiete descendemos sobre las aguas del antepuerto, y el avión se posa en su hecho a nuestra salida cuando rodeamos con nuestras alas el modesto monumento erigido en Palos de Moguer.

perficie, deteniéndose un momento para marcarlo en la historia.

Navegando rápidamente para no ser alcanzado por las canoas, entra con sus motores en marcha por la boca del puerto y se dirige a la boya marcada para su anclaje.

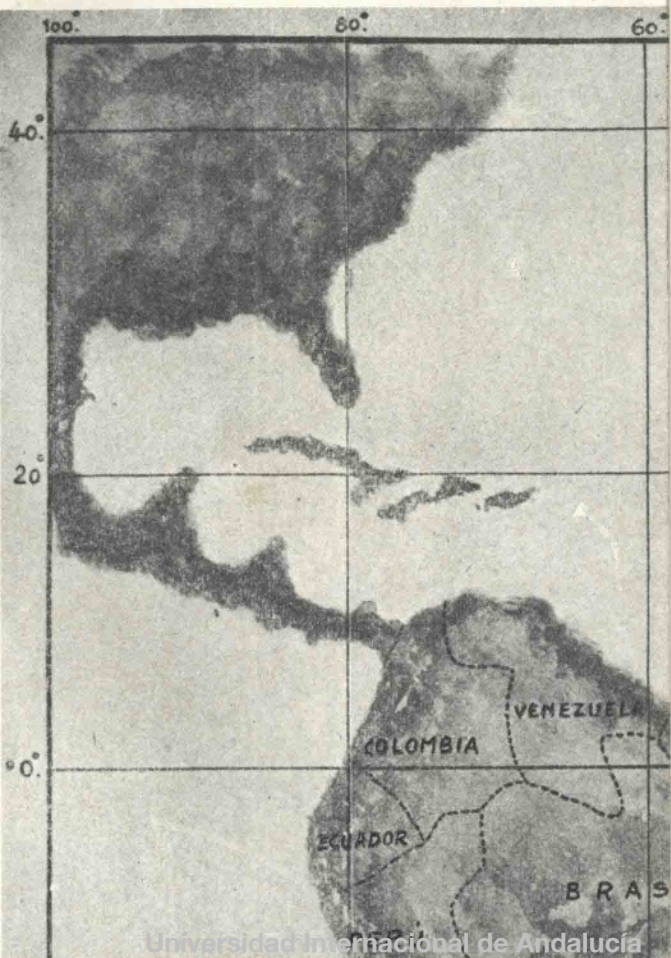
Mientras tanto, la muchedumbre, entusiasmada, confunde sus gritos y aplausos con los sonidos de las sirenas y el estallar de las bombas, que anuncian a toda la ciudad el feliz arribo de los mensajeros de la raza.

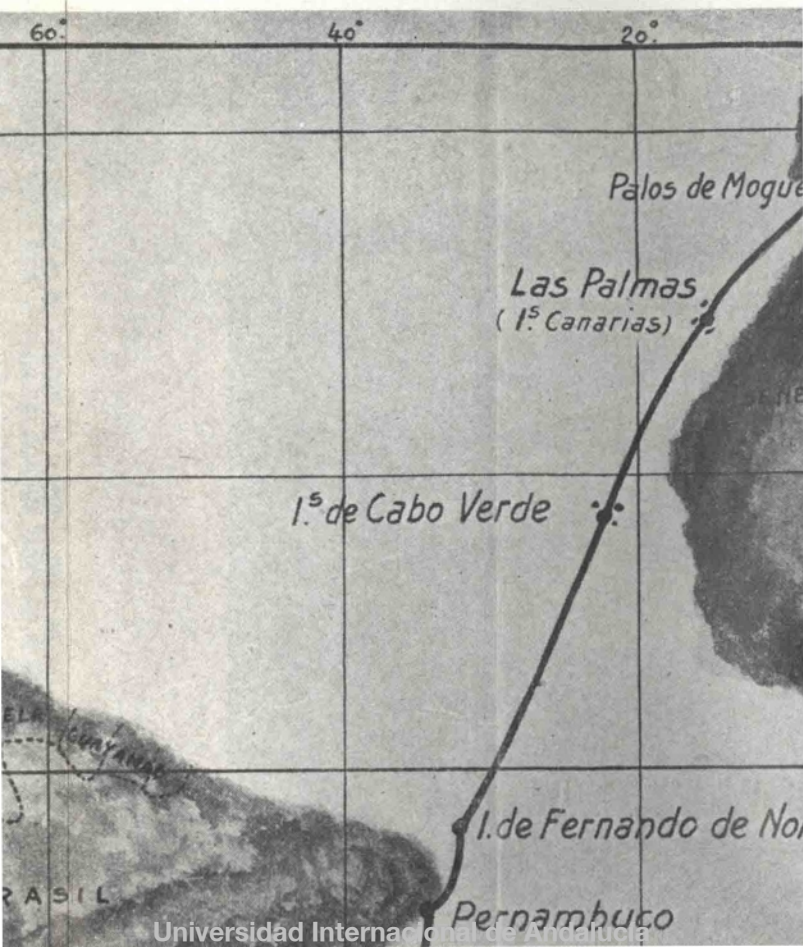
A las doce y tres volábamos sobre Montevideo y a las doce y catorce lo hacemos sobre Buenos Aires, recorriendo, por tanto, esta etapa de 220 kilómetros en una hora once minutos, a una velocidad media de 183 kilómetros hora.

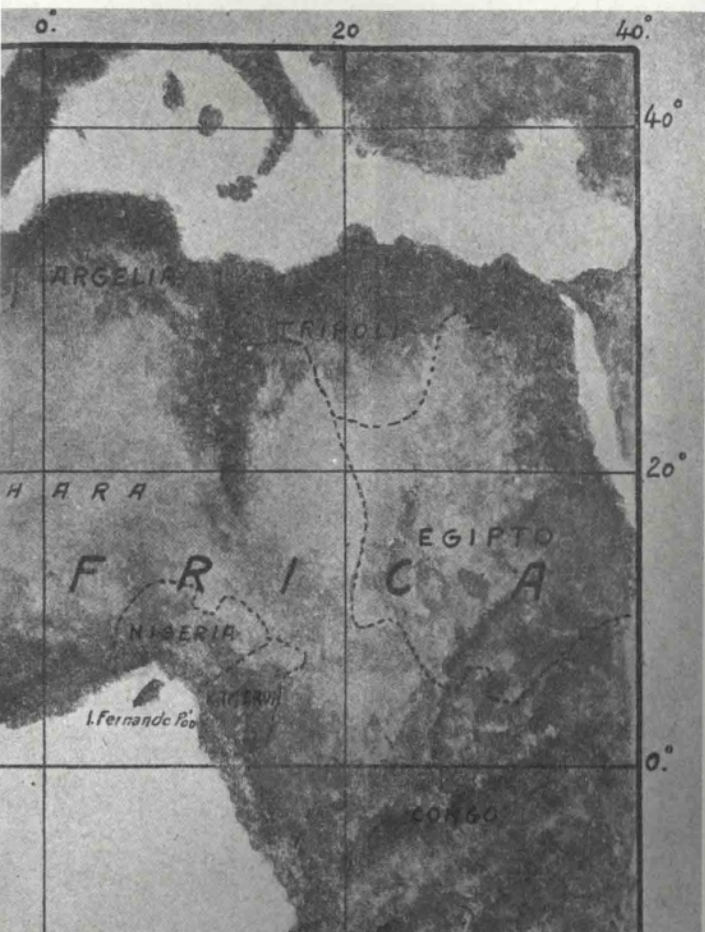
RESUMEN

Las etapas del *raid* fueron cubiertas en los tiempos y con las distancias siguientes:

Palos-Las Palmas.....	1.300 km.,	8 h.	Media 163 km. hora	
Las Palmas-Porto Praia...	1.745	— 9 h. 50 m.	— 178	—
Porto Praia-Noronha.....	2.305	— 12 h. 40 m.	— 181	—
Noronha-Pernambuco.....	540	— 3 h. 38 m.	— 150	—
Pernambuco-Río Janeiro..	2.100	— 12 h. 15 m.	— 171	—
Río Janeiro-Montevideo...	2.060	— 12 h. 5 m.	— 171	—
Montevideo-Buenos Aires..	220	— 1 h. 11 m.	— 183	—
<i>Distancia total.....</i>	10.270 km.,	59 h. 39 m.	— 172	—







RESUMEN

Las etapas del *raid* fueron cubiertas en los tiempos y con las distancias siguientes:

Palos-Las Palmas.....	1.300 km.	8 h.	Media 163 k. hora.
Las Palmas-Porto Praia...	1.745 "	9 h. 50 m.	" 178 "
Porto Praia-Noronha.....	2.305 "	12 h. 40 m.	" 181 "
Noronha-Fernambuco.....	540 "	3 h. 38 m.	" 150 "
Pernambuco-Río Janeiro...	2.100 "	12 h. 15 m.	" 171 "
Río Janeiro-Montevideo...	2.060 "	12 h. 5 m.	" 171 "
Montevideo-Buenos Aires...	220 "	1 h. 11 m.	" 183 "

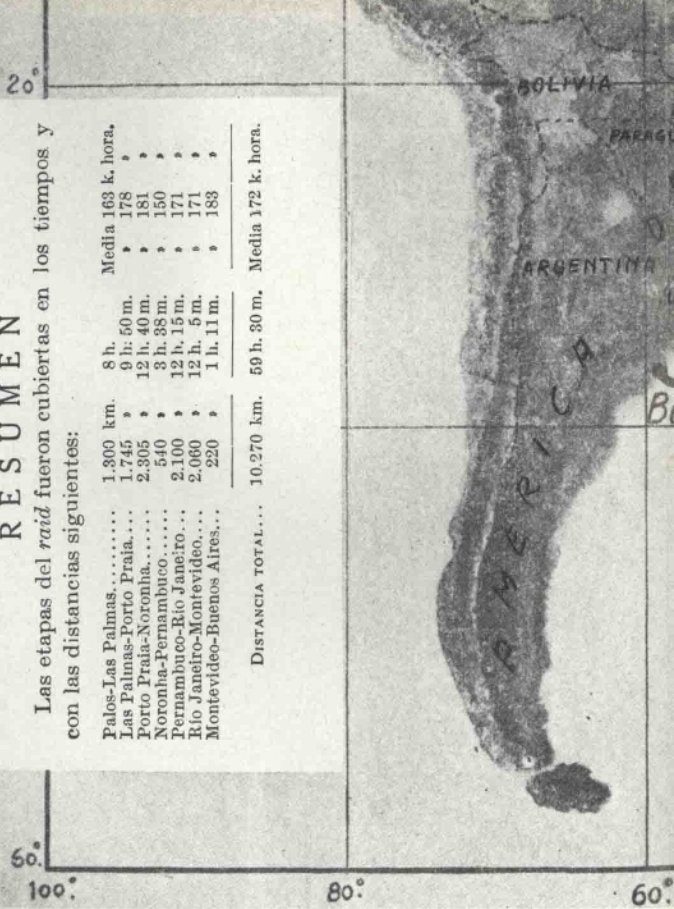
DISTANCIA TOTAL... 10.270 km. 59 h. 30 m.

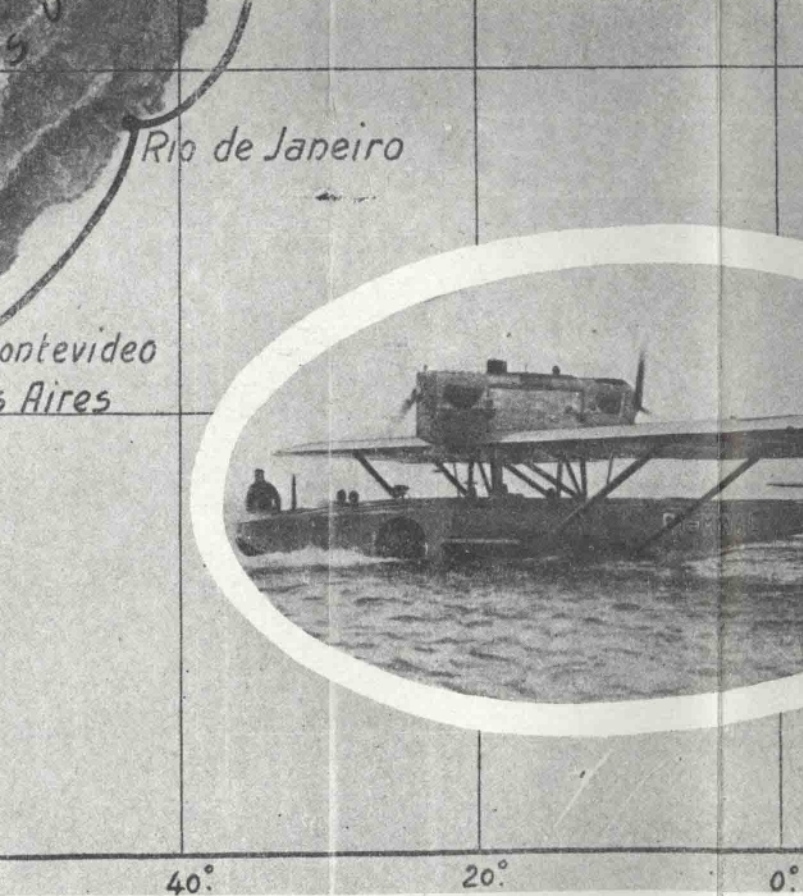
Media 172 k. hora.

60°
100°

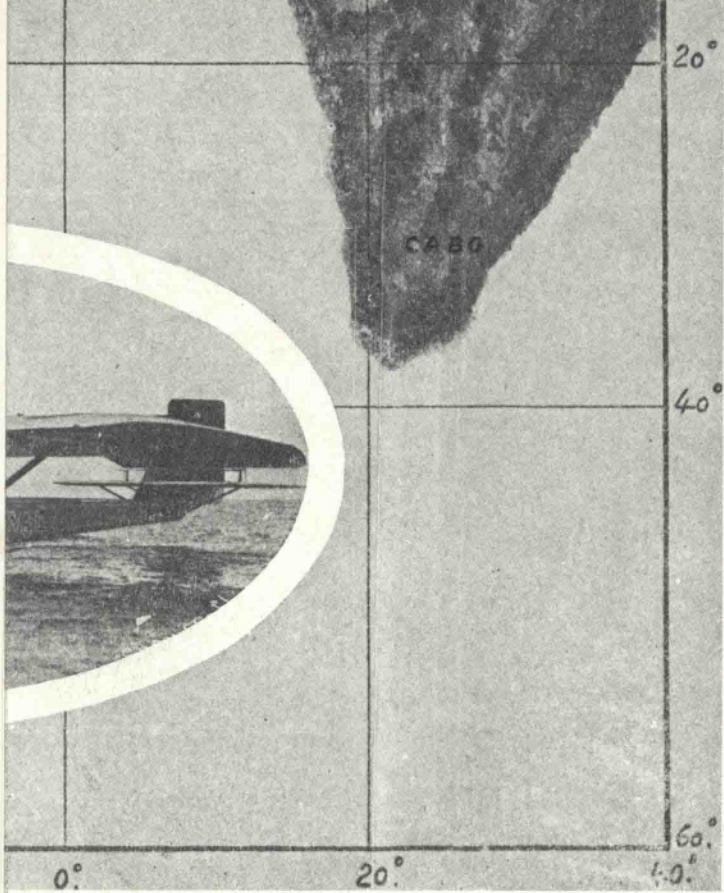
80°

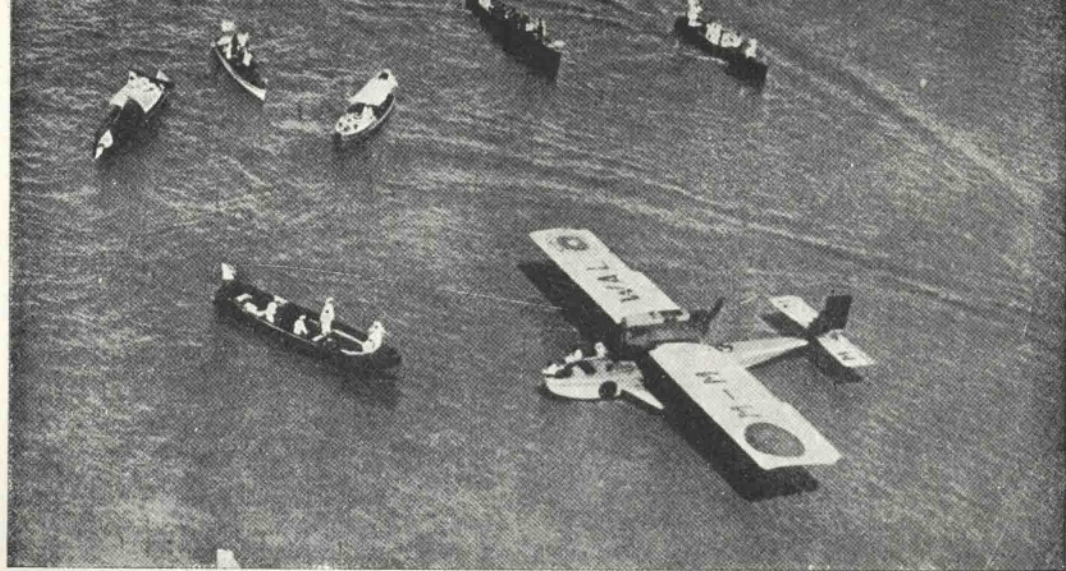
60°





Carta del vuelo España-Buenos Aires.





Instante en que la aeronave triunfal dió término a su viaje, posándose sobre las aguas del Plata, junto a los muelles de la capital argentina.

LA ARGENTINA

Una vez amarrados en la boya que nos habían dispuesto, desembarcamos en una de las canoas, en la que se encontraban el ministro de España y las personalidades más salientes de la colonia española. En ella nos dirigimos a la cañonera *Paraná*, subiendo a bordo de ésta. En su puente principal, las tropas nos presentaban armas, mientras las bandas de música tocaban alegres marchas, sin que el público que allí se encontraba dejara de aplaudir un solo momento. A bordo del cañonero *Paraná* fuimos recibidos por su comandante, e inmediatamente por el Ministro de Marina y por el Intendente Sr. Noel, que nos dió la bienvenida en nombre de la ciudad que nos ofrecía amplia hospitalidad. Franco agradeció sus palabras con visible emoción.

En el *Paraná* nos lavamos rápidamente, disponiéndonos a bajar a tierra. No lo hicimos sin recoger de nuestros maletines varios despachos, entre los cuales se encontraba el mensaje del Rey al Presidente de la República. No preveíamos lo que

iba a suceder en tierra, pues no pensábamos que en el Arsenal, recinto de la marina, donde la entrada era por invitación, íbamos a pasar los momentos de más peligro de nuestra estancia en Buenos Aires. Del brazo del Ministro de Marina pasó Franco la plancha que separaba el *Paraná* del muelle del Arsenal. Antes de abandonarla, el público nos rodeó en tal forma, que fué necesario el concurso de los marineros para abrirnos paso. Todos querían vernos de cerca y tributarnos la más cariñosa bienvenida. Para poder librarnos de los apretones, tuvimos que introducirnos por las oficinas del Arsenal. Para llegar hasta ellas, sostuvimos una lucha ímproba con la muchedumbre. El Ministro de Marina, que acompañó a Franco en este recorrido, sufrió en tal forma los apretones del público, que le arrancaron una de las mangas del traje de uniforme. Ya dentro de la oficina, Franco propuso que le tuvieran allí ocho días para que el público pudiera verle y estrecharle la mano, pues temía que el delirio popular nos destrozara.

Algunas señoritas nos entregaban ramos de flores, que inmediatamente eran deshechos entre los apretones y arrancados de nuestras manos. Es-

peramos dentro de las oficinas que disminuyese el delirio popular y se formase un cordón de marineros, para llegar con seguridad hasta el automóvil, que esperaba a corta distancia para conducirnos a la Casa del Gobierno.

La salida hacia la calle tuvo los mismos incidentes. Todos querían subir a los automóviles para abrazarnos, y nos defendíamos como podíamos de sus estrujones. El Dr. Noel, con un bastón en la mano, había tomado a su cargo la defensa de Franco, volviéndose loco para conseguirlo. La multitud, en las puertas del Arsenal, había rodeado los coches y pretendía sacarnos de ellos para llevarnos en andas, lo que pudo impedir la Policía.

Los autos de la policía consiguieron abrir camino, y nuestro paso fué a una marcha vertiginosa, no pudiendo vernos la muchedumbre porque los estribos de nuestros coches iban materialmente repletos de personas. Los vítores a España, a la Argentina y a nosotros se repetían continuamente. La multitud desafiaba los rayos del sol, que caían a plomo sobre sus cabezas, permaneciendo impassible en los lugares conquistados para presenciar nuestro paso. Las azoteas y balcones que daban

sobre nuestro recorrido estaban materialmente cubiertas de personas.

La copa de los árboles, las columnas de alumbrado y los monumentos parecían racimos humanos, que se apiñaban para contemplar nuestro paso. Por fin, y entre el clamoreo de millares de almas, llegamos a la Casa del Gobierno.

La llegada fué hecha en medio de aclamaciones de entusiasmo, siendo impotente la policía para contener a la multitud que consiguió acercarse a nuestros coches. Al entrar en el salón de recepciones, el Presidente Alvear, acompañado de sus ministros y altos funcionarios, se adelantó hacia nosotros para felicitarnos y abrazarnos. Entonces Franco hizo entrega del mensaje del Rey al Presidente. Acompañados de éste, nos asomamos a los balcones que daban sobre la plaza de Mayo. Fué un momento emocionante. Nuestra presencia fué saludada con una ovación imponente de la multitud que se apretaba abajo. Las bandas ejecutaban el himno Argentino y la Marcha Real española. Fué una apoteosis de indescriptible entusiasmo, que nos tributaba una multitud compuesta de cientos de millares de personas, en la que desembocaban por todas las avenidas ríos humanos.

Todas las manos aplaudían, al mismo tiempo que de todas las bocas salían rugidos de entusiasmo. Los sombreros, agitados en el aire, daban la impresión de un frenesí delirante. En el momento de ejecutar la banda la Marcha Real, el primer magistrado de la República, doctor Alvear, inició un aplauso, que fué respondido por toda la multitud.

Para nosotros ha sido este saludo del pueblo argentino el momento más emocionante de nuestro *raid*.

Nos despedimos del Presidente y salimos de la Casa Rosada para dirigirnos a nuestro alojamiento. La avalancha humana rompió en estos momentos los cordones de policía, haciéndose casi imposible la entrada en nuestro coche. En los estribos de los automóviles tuvieron que colocarse oficiales de policía para defendernos de las demostraciones de cariño del público. Delante de nosotros marchaba un escuadrón de Seguridad, seguido por otro coche de la policía, que formaban nuestra vanguardia. A continuación desfilaban nuestros coches, cada uno de los cuales iba seguido por policías a caballo. Todo el trayecto fué una ovación delirante que nos tributaba el público, aglomerado en balcones y aceras. Era tal el ruido que armaba la

muchedumbre cuando pasamos por delante de *La Prensa*, que no se oía el sonido de su potente sirena.

Por todo el trayecto nos arrojaron infinidad de ramos de flores con cintas de los colores españoles y argentinos. En la mayor parte de los balcones predominaba el elemento femenino, que arrojaba flores y palomas sobre nuestros vehículos.

Las estruendosas aclamaciones, las flores que nos arrojaban y los vítores no se interrumpieron durante todo el trayecto hasta nuestra residencia.

La grandeza del homenaje argentino, la magnitud del recibimiento y este paseo triunfal nos hizo estremecer de emoción. El silencio que nos embargó fué más elocuente que cuanto pudiéramos expresar con palabras.

En la tarde de este día, Franco recibió comunicación del Rey Alfonso, que lo citaba para sostener con él una conversación telegráfica por el Italcable desde Málaga, donde se encontraba. En efecto, la conversación se sostuvo, haciendo Franco al Rey un relato detallado de las incidencias del vuelo y comunicándole sus impresiones acerca de los agasajos de que fué objeto durante su vuelo. Terminó la conferencia con las siguientes palabras del

Rey: «Haz público mi saludo a la Nación argentina y mi agradecimiento por el recibimiento que te dispensan.»

Un enorme gentío esperaba a Franco en la puerta de las oficinas de la Italcable. La entrada en éstas fué difícilísima, pues nuevamente la multitud rompió los cordones de la policía, haciendo casi imposible el paso al interior. Durante la conferencia con el Rey, Franco se vió obligado a salir al balcón y vitorear a España y a la Argentina.

Durante la noche del mismo día 10 se realizó, en medio del mayor entusiasmo, una manifestación organizada para solemnizar la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires.

Nos dirigimos al edificio de *La Prensa* para presenciar desde sus balcones el paso de la manifestación. La fachada de este edificio ostentaba una iluminación extraordinaria, con una gran profusión de banderas españolas y argentinas.

El entusiasmo que provocó nuestra presencia fué indescriptible. Las personas que formaban la columna no querían seguir adelante, en su afán de contemplarnos, mientras los que venían detrás empujaban desesperados para poder colocarse frente a nuestros balcones. Se suspendió el desfile cuan-

tas veces nos asomamos, y tuvimos que retirarnos para que terminara el paso de la manifestación.

Le hablamos a la manifestación por el micrófono y las bocinas de *La Prensa*, estallando estruendosas ovaciones cada vez que lo hacíamos.

Al día siguiente, por la mañana, tuvimos que asistir a la ceremonia religiosa celebrada en la catedral. Una hora antes de anunciarse el Tedéum, empezó a congregarse frente al templo un gentío inmenso, que llenó completamente todo aquel amplio espacio, dificultando el tráfico y ofreciendo un espectáculo extraordinario. La policía no podía contener a los concurrentes, que luchaban por colocarse a las puertas de la iglesia para poder pasar a su interior. Cuando llegamos, la concurrencia fué presa de un entusiasmo delirante, y la policía pudo a duras penas contener a la multitud, que no nos permitía la entrada en el templo.

Duras habían sido las ceremonias religiosas celebradas en Pernambuco y en Río de Janeiro, pero esta de Buenos Aires no tenía comparación. A Franco le estropearon una mano y a Rada le dislocaron un brazo. Este necesitó la asistencia médica por espacio de algunos días.

La ceremonia religiosa se desarrolló en un am-



El automóvil que conduce a Franco, rodeado por la muchedumbre, entusiasmada, en la Avenida de Mayo. En torno al carruaje se ven las flores arrojadas por las mujeres en tributo de admiración al héroe.

biente parecido al de una plaza de toros. El Vicario pronunció un elocuente discurso, que era un himno a España, siendo sus párrafos interrumpidos por aplausos y vítores de la multitud, que no podía contener su entusiasmo.

La salida fué también muy peligrosa, por parte de la muchedumbre que había permanecido fuera de la iglesia durante la ceremonia.

El día de nuestra llegada, Franco citó a todos los chicos de la Prensa, en nuestra residencia, por ser ésta la mejor manera de tenerlos contentos y al mismo tiempo poderlos atender. Durante su conversación con ellos, se convenció de que eran mucho más tratables y simpáticos que los representantes de esta Prensa en los otros puntos de etapa.

Agradecidos a la labor patriótica que habían realizado todos los periódicos, sin distinción de matices, visitamos los principales, siendo muy atendidos en sus redacciones y teniendo que entablar rudas batallas en cada entrada o salida. En *La Nación* vimos proyectada el mismo día de nuestra llegada, toda la película de nuestro vuelo, cuya parte impresionada en Brasil la habíamos conducido en el *Plus Ultra*.

Nuestro alojamiento en ésta fué extraordinariamente iluminado con faros y luces de los colores españoles y argentinos, que producían un efecto fantástico.

Durante nuestra estancia en Buenos Aires, todas las Sociedades españolas rivalizaron en agasajarnos, no siendo posible concurrir a todas ellas por ser más de 300 las establecidas. Asistimos a las principales, en las que eran peligrosas, no solamente la entrada y salida, sino que lo peor era la permanencia en su interior.

Recibimos noticias de que el entusiasmo en España fué delirante y alcanzó proporciones parecidas al de la Argentina.

De Chile vienen varios aviones trayéndonos la bienvenida, y tienen el deseo de convoyarnos en nuestro vuelo a aquella nación. Al atravesar la cordillera, uno de los aparatos sufrió un accidente en el que pereció el mecánico.

Del Presidente de aquella nación recibimos telegramas manifestándonos su deseo de que la visitáramos en nuestro vuelo de regreso.

El Presidente de la Argentina nos invita a un almuerzo en la Casa Rosada, al que asisten todos los ministros y altas personalidades de la Argenti-

na. Franco ocupa el sitio de honor. Durante el almuerzo tenemos que relatar las incidencias del *raid*. El Presidente Alvear brindó por nuestro Rey, por España, por la Argentina y por nosotros. Franco le contestó brindando por la prosperidad y grandeza de la República Argentina y por su Presidente.

En él, hicimos entrega al Presidente, de la copa que para él nos había entregado la Sociedad Colombina de Huelva, brindando en ella con vino español.

Mientras recibimos los homenajes de Buenos Aires, recibimos invitaciones de todas las poblaciones del interior para que vayamos a visitarlas. Esto va a ser muy difícil, porque tenemos que ocuparnos de atender al avión y prepararlo para nuestro vuelo de regreso.

En los primeros días de nuestra estancia en Buenos Aires hacemos las visitas oficiales de cortesía, siendo en todas ellas muy obsequiados.

Por las mañanas, tenemos que dedicar varias horas para recibir las delegaciones de los pueblos, que nos traen placas de oro, medallas y pergaminos. A cambio de ellas, tenemos que firmar multitud de retratos, que conservarán en alejadas provincias, como recuerdo de nuestro vuelo.

Diariamente recibimos algunos miles de cartas y telegramas. Nos es imposible disponer de tiempo para poder despacharlas y contestar a ellas. Nos ayuda un secretario, paisano de Franco, que se brindó voluntariamente para este servicio. Debemos compadecer a este pobre chico, que desde la mañana a la noche está trabajando y cada vez se le acumula más correspondencia sin contestar.

Cuando nos marchamos de Buenos Aires, Franco todavía lleva millares de cartas y de telegramas sin abrir, que le distraerán un poco del tedio de la larga navegación.

Queremos saludar personalmente al ex Presidente Irigoyen, autor del Decreto de la Fiesta de la Raza, hombre de gran valer y amante de España. Confiamos tal gestión a nuestro ministro en Buenos Aires, Sr. Danvila, que queda encargado de avisarnos cuándo podrá recibirnos.

Alternando con agasajos y homenajes, no dejamos desamparado al *Plus Ultra*, que llevamos al varadero con objeto de revisar los fondos, alas y motores. Los fondos han llegado en un estado maravilloso. No se filtra una gota de agua por todo el casco, ni se encuentran señales de óxido. De todas maneras, disponemos que se pinte con ob-

jeto de que resista mejor las largas etapas de su regreso. Las alas están también en maravilloso estado, lo mismo que la tela que las recubre. Inspeccionamos detenidamente los motores y reemplazamos dos válvulas de escape que se habían quemado algo en la salida de Río de Janeiro, y un émbolo de un cilindro que perdía un poco de compresión.

Rápidamente quedó el *Plus Ultra* en disposición de emprender el regreso; mientras tanto, a petición de nuestro Gobierno, hacíamos un detenido estudio para el proyecto del mismo, completado con datos que nos facilitó la Dirección de Hidrografía.

Para toda cuestión de agasajos y homenajes, nos pusimos en manos de nuestro ministro, el que había de llevar el turno de los mismos e indicarnos cuáles debíamos aceptar. El nos acompañaba a todas partes, y durante nuestra estancia en la Argentina fué uno de nuestros mejores compañeros.

Debíamos ir a Mar de Plata para recibir el homenaje de la aristocracia argentina, actualmente en ese punto de veraneo. Nuestro ministro nos indicó que debíamos ir en vuelo, pero Franco le

manifestó que era imposible, poniendo como pretexto que el avión estaba sin terminar de reparar, pues no quería cansar los motores con siete u ocho horas de vuelo, que representaba este viaje de ida y vuelta a Mar de Plata, por necesitar conservarlos, pues nos habían de servir en el vuelo de regreso hasta Cuba. Entonces indicamos nuestro deseo de ir como pasajeros en los aviones de la Marina. Surgieron algunas dificultades, y no pudiendo ir en vuelo, nos embarcamos en el *Alsedo* para dirigirnos a aquel punto.

En Buenos Aires visitamos el «Palomar», centro de la Aviación militar argentina, donde las escuadrillas de aviones hicieron ejercicios y evoluciones en honor nuestro.

Recibimos noticias de que en todas las poblaciones del interior se organizaban grandes fiestas de júbilo por nuestra llegada. En todas estas poblaciones figuran hoy calles con nuestros nombres.

Visitamos la población de La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires, donde fuimos recibidos con gran entusiasmo. Al Tedéum de la Catedral sólo asistió Durán, por tener los demás que asistir a otros actos. Nos refirió luego que la en-

trada y la salida fueron terribles, y que estuvieron a punto de desnudarlo a fuerza de apretones.

Nuevas visitas a todas las Sociedades españolas. Por la noche, banquete monstruo en uno de los teatros. Franco no se tenía por orador; pero en este banquete, al contestar a los discursos, recibió una gran ovación y fué casi sacado en hombros. Desde entonces empezó a presumir de loro, y, creciéndose como tal, pasaba menos apuros para contestar los cientos de veces que tuvo que hacerlo, a aquella oratoria con que nos aturdían.

Son tantas las fiestas y agasajos en nuestro honor, que llenaríamos un libro para poderlas narrar.

Somos invitados a presenciar uno de los cursos del Carnaval, el más importante. La policía dice que si asistimos a las tribunas públicas no responde de nuestras vidas. Tenemos que presenciarlo desde uno de los balcones de la Municipalidad, donde la entrada y la salida son también una verdadera tragedia.

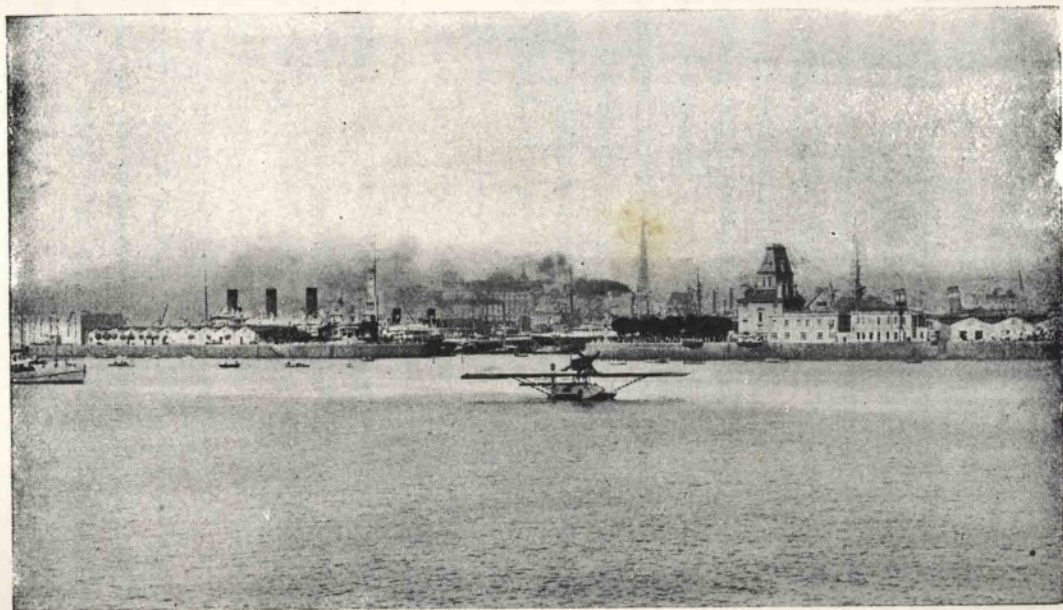
El día 14, por la tarde, llega el *Alsedo* a Buenos Aires, y renunciamos a todos los homenajes para ir a esperarle. Es el único premio que estaba en

nuestras manos conceder a nuestro barco-nodriz, que tanto contribuyó a nuestro éxito.

A nuestra llegada a Buenos Aires han nombrado dos oficiales a nuestras órdenes, uno de la Aviación naval y otro de la militar. El de la Aviación naval se lo cedimos a Durán y el otro se lo tomó Franco, del que fué un verdadero amigo y compañero. Gracias a él, nos hemos librado de muchas palmadas y tirones de pelo, lo que nos evitaba, formándonos barrera con la policía en todas las entradas y salidas de «hule».

Las Asociaciones porteñas rivalizan con las españolas en organizar fiestas y homenajes. Nos hacen socios honorarios de casi todas y tenemos que visitarlas y ser obsequiados por ellas.

Mientras, Franco concluye, en horas que roba al sueño, con los datos recogidos su proyecto de regreso; los periódicos locales publican la noticia de que algunos de Madrid, con un criterio equivocado, tratan de crear un estado de opinión que detenga el vuelo del *Plus Ultra* en Buenos Aires. Personas de la colonia española de Buenos Aires, abrogándose una representación de esta colonia que no tienen, expiden telegramas a nuestro Gobierno solicitando concluya el *raid* y se quede



El *Plus Ultra* anclado en la dársena Norte del puerto de Buenos Aires. A la izquierda se ve la torre del Yoth Club.

nuestro avión en la Argentina. Es tal el movimiento que se está formando sobre este asunto, que uno de los días que al regresar Alda a nuestra residencia encuentra a Franco trabajando en el proyecto de regreso, le dice: «Ramón, no te molestes, porque no volvemos en vuelo.» Había hablado días anteriores con el secretario de la Liga Patriótica, que le había dicho que recibiríamos orden de no regresar. Esto, unido a las noticias de los periódicos, le hacían ver más claro que Franco, el que, ilusionado con su vuelo de regreso, no pensó que la política pudiera salirla al paso y detenerlo en Buenos Aires.

El día 19, Franco concluye su proyecto y lo envía al Gobierno. Dicho proyecto iba con todas las etapas, aprovisionamientos y toda clase de detalles. En él se hacía constar que la travesía de los Andes se hacía por la región de los lagos y río Negro, con lo que se quitaba todo el peligro a este fantasma.

Esta misma noche nos embarcamos en el *Alsedo* para ir a Mar de Plata, adonde llegamos al día siguiente y somos recibidos con el mismo entusiasmo que lo habíamos sido en La Plata.

Visitamos al Presidente y asistimos a varias fiestas que se dan en honor nuestro.

Estamos alojados en el Golf Club, una de las Sociedades más simpáticas y donde concurren las mejores familias argentinas.

El Presidente Alvear visita el *destroyer Alsedo*, donde es recibido por su comandante y oficiales. Como anécdota digna de referirse, podemos decir que, al despedirse, el Sr. Alvear solicitó del comandante el indulto de los arrestados, contestándole el simpático Gámez que sentía no poder acceder a ello porque no había ninguno.

Al atardecer del día 21 recibimos la orden de nuestro Gobierno de dar por terminado el *raid* y hacer entrega del avión a la Argentina, después de la visita a Montevideo. Pensábamos estar aquí dos días más y emprender desde Buenos Aires el vuelo de retorno el día 4 de marzo. No es preciso consignar el disgusto que nos llevamos todos, especialmente Franco, que se encerró en su cuarto y no se movió de su habitación hasta el día siguiente que tomó el tren para Buenos Aires, sin querer asistir a ninguna fiesta de las que se celebraban en su honor.

Fué tal la cantidad de fiestas, tan pocas horas

de sueño y tantos los pasteles, *sanwich* y copas que entraban en nuestro estómago desde que salimos de España, que no sabemos cómo Franco pudo resistirlo. Los demás dejamos de asistir a muchos de los homenajes, sabiendo que la gente no se ofendía; pero él tenía que asistir a todos, porque en cuanto dejaba de asistir a alguno, les parecía una ofensa terrible. Como detalle curioso, diremos que cuando él, en Mar de Plata, se encerró en su cuarto, sin querer saber nada de nada, los demás asistimos a uno de tantos agasajos, donde sentó tan mal que él no asistiera, que hicieron caso omiso de los demás.

Alda llegó a ponerse enfermo de tanto cambio de agua y tanta copa, quedándose en Mar de Plata, mientras los demás nos fuimos a Buenos Aires para preparar la visita a Montevideo. Esto le sirvió para descansar y reponer su salud, y al mismo tiempo para preparar las conferencias que sobre «Aviación española e industria aeronáutica» había anunciado que daría en Buenos Aires.

En Buenos Aires recibimos también una significativa manifestación de simpatía por parte de la Federación de Sociedades Italianas de la Argentina, cuyo simpático presidente, Guido Buffa-

rini nos entregó una medalla de oro en testimonio de admiración y entusiasmo.

El día 24, ya repasado el avión y los motores, el *Plus Ultra* fué puesto nuevamente en el agua y cargado de combustible para el vuelo a Montevideo.

La tarde anterior se habían puesto los motores en marcha, funcionando perfectamente.

A las diez y cuarto, remolcado por una canoa, fué sacado fuera del puerto, donde esperamos la hora anunciada para la salida. En pocos segundos se pobló la dársena Sur de canoas y remolcadores cargados de familias. Dos lanchas de la Prefectura evitaban su aproximación al avión. Los buques anclados en la dársena se veían atestados de público, lo mismo que el dique flotante. A las diez y cuarenta y cinco, Franco desató los cabos de amarre y se pusieron en marcha los motores.

Antes de salir para Montevideo, los españoles de Buenos Aires, conociendo la contrariedad que Franco sentía por la terminación del *raid*, le preguntaron qué procedimiento se podría seguir para que se continuara el vuelo. Franco les contestó que el avión estaba ya regalado a la Argentina y que el Gobierno español no podía hacer nada en

este asunto. Solamente sería posible que el Presidente Alvear consintiera que el avión, con bandera argentina y tripulantes españoles, hiciera un nuevo *raid* de regreso.

Finalmente, organizaron una manifestación todas las Sociedades españolas, manifestación que presenciamos desde los balcones de uno de los teatros, en la que se pedía al Presidente que autorizara el *raid* de regreso. En ella tomaron parte de 30 a 40.000 manifestantes, y le habló al público desde uno de los balcones del teatro el poeta gallego Bóveda.

VUELO A MONTEVIDEO

A las diez cincuenta, ya con los motores calientes, y después de una carrera de quince segundos, el *Plus Ultra* despegó, y haciendo una de sus salidas más bonitas, en viraje inclinado, se dirigió a la ciudad, dando algunas vueltas sobre ella.

Franco paró después los motores para pasar a poca altura sobre los canoas y remolcadores que estaban en la dársena sur. Haciendo un viraje sobre ellas, puso los motores en marcha con rumbo a Montevideo, a las once en punto de la mañana.

El tiempo era espléndido, y un ligero viento del este restaba alguna velocidad a la marcha.

A las trece y ocho, después de un vuelo sin incidente alguno, llegamos sobre la ciudad, en la que nos esperaban los aviones de la Escuela Militar de Aviación.

Dimos unas vueltas sobre ella, escoltados continuamente por un avión que pilotaba el jefe de la Aeronáutica Militar, y a las trece y quince, hora uruguaya, acuatizamos a unos 500 metros del lugar de amarre, donde nos esperaban las autoridades.

La Capitanía del puerto impedía que las embarcaciones menores se acercaran al *Plus Ultra*.

Al acuatizar, todos los vapores del puerto hicieron sonar sus sirenas, a las que se unían los estampidos de las bombas, los aplausos y las exclamaciones de la multitud.

El recorrido de Buenos Aires a Montevideo se hizo en una hora ocho minutos, a una media de 192 kilómetros por hora.

En este vuelo tomaron parte Franco, Durán, Rada y dos pasajeros más.

NUEVA ESTANCIA EN MONTEVIDEO

Al llegar, pasamos a bordo del *Alsedo*, que ya regresó del Mar de Plata y viene de nuevo a unirse al *Plus Ultra*, al que le ha tomado cariño y no quiere estar apartado de él.

En él nos esperan de nuevo las autoridades, fotógrafos, periodistas, Comité de homenajes y los buenos amigos que dejamos en nuestra corta estancia anterior.

Al desembarcar se reproducen las mismas escenas de entonces; pero ahora la policía tiene órdenes de permitir que el entusiasmo popular se expanda, y nos parece que si hemos salido de Buenos Aires con vida, de aquí no saldremos. Sobre el coche de Franco se han subido más de cincuenta personas. Se ha parado por falta de fuerza y no hay quien los haga bajar.

Por fin llegamos al hotel y en él descansamos de nuestras fatigas.

Aquí, la Comisión de homenaje, más humana que en Buenos Aires, no ha querido colocarnos en

el programa ningún acto por la mañana, lo que nos permite descansar cómodamente de los apretones y del recorrido de tarde y noche. No pasaba día sin que asistiéramos por lo menos a 15 ó 20 actos en nuestro honor, en los que teníamos por obligación que comer, beber y bailar. Tememos nos pase lo que a Ruiz de Alda, que por exceso de estas cosas se encuentra descansando en Mar de Plata. Durán y Franco se desayunan todos los días con medio tarro de sal de frutas, y gracias a esto, van conservando el estómago. Rada lo conserva a fuerza de mimos que le hacen las muchachas.

Uno de los festejos que mejor recuerdo dejaron en nuestro ánimo, fué la asistencia al Corso de Colón. A él se trasladó la población entera de Montevideo y todos los automóviles. Nosotros recordamos aquellas frases del inspector de policía de Buenos Aires, cuando nos dijo que no respondía de nuestras vidas si asistiáramos al Corso de la Avenida de Mayo. Aquí las ovaciones fueron ensordecedoras, como duras eran las serpentinas que nos daban en los ojos. Cuando el entusiasmo se exalta en esta forma, no se sabe hasta qué punto llega.

Fué un acto precioso y emocionante; pero cuando nos vimos en plena carretera corriendo hacia

Montevideo, un suspiro se escapó de nuestros pechos. Habíamos escapado de un nuevo peligro, entre tantos como nos acechaban en estas tierras.

Nuevamente el Concejo nos declaró huéspedes oficiales. Recibimos el homenaje de todas las Sociedades españolas y de todas las entidades oficiales.

Aquí, como en la Argentina, las que más se distinguieron por sus atenciones y finezas fueron las Sociedades gallegas y el Club Español. Aquéllas nos regalaron valiosas placas y finos objetos, y éste organizó preciosas fiestas en nuestro honor.

Las Cámaras uruguayas se sumaron a los homenajes populares y se reunieron en sesión solemne, concediéndonos la ciudadanía honoraria a todos los tripulantes del *Plus Ultra*.

A Franco le concedieron una espada de honor que fué construída en el Arsenal de Guerra y costeadada por el pueblo. Joya de gran valor y concesión que rara vez se ha hecho. También le concedieron el título de «piloto honorario uruguayo», cuyo diploma fué firmado por el Presidente Serrato. El emblema de oro y esmalte fué costeadado por la colonia española.

Uno de los actos más simpáticos a que asistimos fué un banquete popular, celebrado en el Parque

Hotel, con asistencia del Presidente de la República. Banquete de más de 500 cubiertos, y en el que Franco tuvo que contestar a los elocuentes discursos que allí se pronunciaron. Sin oratoria, pero hablando con el corazón, pudo salir victorioso de aquel mal trance en el que recibió los aplausos de la concurrencia.

También aquí el elemento militar se sumó a todos los homenajes y nos hizo ver la vida de sus tropas en vivac. Comimos con la oficialidad de una de las unidades, mientras las tropas comían alrededor nuestro. Fué un acto sencillo y simpático.

La entrega de la espada de honor se hizo en la Escuela Militar por el General Ruprech, en un emocionante acto, en que dicho General dirigió la palabra a los alumnos de aquel Centro, que conservan todavía el precioso uniforme nuestro del tiempo de la Independencia. En el mismo acto se le impuso a Franco el emblema de piloto, y a Durán y a Rada medallas conmemorativas.

En estos actos pudimos apreciar el espíritu y la disciplina de estas tropas, en las que se ven latir las virtudes de nuestra raza.

Nos han nombrado miembros honorarios del Comité pro Aeronáutica Naval, y tenemos que asis-

tir a una de sus sesiones. En ella, el director de la Aeronáutica Naval habla largamente haciendo resaltar la necesidad de ésta. Hablan dos o tres personas más, y Franco, ya pasado definitivamente al bando de los loros, se cree en la necesidad de afirmar las palabras del director de la Aeronáutica, pronunciando un largo discurso de miras políticas e internacionales, por el que recibe una estruendosa ovación.

Otra fiesta a la que asistimos fué organizada en el Hotel Carrasco con un *the dansant*, y a la que cooperó la Aviación uruguaya ejecutando sobre ella arriesgados vuelos de acrobacia. Fué una fiesta muy agradable, a la que asistió una selecta y distinguida concurrencia.

Aquí también tenemos a nuestras órdenes a un oficial aviador, que se sacrifica acompañándonos a todos lados y sufriendo muchas de las palmadas que el afecto de este pueblo reservaba para nuestras costillas.

Somos invitados a un almuerzo en la República Libre de la Parva Domus, simpática sociedad que tiene su edificio social en las afueras de Montevideo, de la que son socios muchas personalidades del Uruguay, como ministros, diputados, artistas,

comerciantes, etc. Es una sociedad de gente de buen humor, que van allí a olvidar sus preocupaciones y trabajos. A nosotros fueron a buscarnos en comitiva al Hotel, con dos automóviles que figuraban el *Alsedo* y el *Plus Ultra*. En el cortejo venían todos estos señores disfrazados de policías, mecánicos, presidentes de república, príncipes, embajadores extranjeros, y todo cuanto cabe en la imaginación humana. Había algunos vestidos de aviadores, con unas alas preciosísimas. Desde el hotel se fueron al domicilio social, donde se celebró un alegre banquete servido por ellos mismos. Pasamos un buen rato y no pudimos estar con ellos toda la tarde, por tener que asistir a otros agasajos.

Los cinco días que estuvimos en Montevideo fueron escasos para recibir todos los homenajes que se nos querían tributar.

En ésta recibimos un telegrama del director de la Transatlántica Española, facilitándonos para el retorno los mejores camarotes del transatlántico *Infanta Isabel*, con pasaje completamente gratuito. Nos dice también que el barco, que debía salir el día 4, nos esperaría hasta que estuviéramos en condiciones de partir. Agradecemos esta atención

y contestamos que la salida de Buenos Aires podremos hacerla el día 6.

La noche del día 28 recibimos un telegrama de nuestro ministro en Buenos Aires, diciéndonos que el Gobierno argentino ponía a nuestra disposición el crucero *Buenos Aires* para regresar a España, y que nuestro Gobierno aceptaba el ofrecimiento. A pesar de ello, debíamos regresar a Buenos Aires el día 1 como habíamos acordado.

Nuestro deseo hubiera sido continuar en ésta algunos días más; pero la orden de nuestro ministro era precisa y dispusimos la marcha para el día 1.

Nos despedimos de autoridades y amigos, y en la mañana de ese día lo hacemos del Presidente, hombre inteligente y de gran simpatía, que ha tenido con nosotros grandes atenciones, y de quien conservaremos un imborrable recuerdo.

Nos vamos al hotel, donde hacemos nuestros equipajes y seguimos firmando tarjetas y fotografías, en el momento que descarga sobre la población una tormenta con bastante lluvia. Se nos pregunta si a pesar de esto emprenderemos la salida. Esta ruta de Montevideo a Buenos Aires la podemos hacer con toda clase de tiempo, sin inquietarnos lo más mínimo.

Después de la una nos encaminamos al puerto, donde se encuentra una gran multitud que soporta pacientemente la lluvia para vernos una vez más y contemplar nuestra salida.

Nos embarcamos en el hidroavión, que ya tiene Rada listo para la salida. En este vuelo tomamos parte los tres tripulantes del *Plus Ultra* y cinco invitados más, uno de ellos un miembro del Concejo de Montevideo, que llevaba un saludo de éste a la Municipalidad de Buenos Aires, y tenía una reciente y gran amistad con nosotros.

Ponemos en marcha los motores cuando empieza de nuevo a llover, y salimos fuera del puerto con objeto de despegar.

Al partir de Montevideo, del que tan gratos recuerdos conservaremos y donde tantas atenciones recibimos, con la seguridad de que no volveremos en una larga temporada, pasan cinematográficamente por nuestra mente todos los agasajos a que hemos asistido y las amistades sinceras que aquí dejamos, entristeciéndose nuestra mente y sintiendo que algo íntimo de nuestro ser se quedaba en el Uruguay.

SEGUNDO VUELO A BUENOS AIRES

Después de despegar y de dar una vuelta sobre la población de Montevideo, algo zarandeados por los remolinos que provienen de la tormenta vecina, ponemos rumbo a Buenos Aires.

Tenemos que hacer el vuelo a baja altura, porque la lluvia y las nubes nos obligan a bajar cada vez más, llegando algunas veces esta altura de vuelo a menos de diez metros.

La lluvia nos azota por espacio de bastantes minutos, y el viento que sopla con violencia de costado a la ruta, nos obliga a reducir un poco los motores y disminuir la velocidad de marcha, para evitar que los remolinos sean muy bruscos. La visibilidad era muy mala y esto no es gran inconveniente, porque próximos a Buenos Aires tenemos que recalar forzosamente en una de las dos bandas del río.

A los veinte minutos de haber salido, la lluvia cesó por completo, y más tarde el viento fué rolando hacia el E., ayudándonos en nuestra ruta y compensándonos de la menor velocidad que llevábamos, por ir con los motores a un régimen menor del normal.

Pasamos por encima de dos barcos que iban en nuestra ruta, lo que nos demostró que nuestra navegación era buena, y ya cerca de las dos horas llegamos a la vista de Buenos Aires.

Al llegar, quisimos amerrizar en el lugar marcado para el vuelo anterior, fuera de la dársena N. y al costado del malecón exterior de la misma. Cortamos los motores y estuvimos planeando hasta muy cerca del agua. Franco observó que la ola que levantaba el viento era dura, y si acuatzamos, en la navegación hasta el punto de amarre, nos íbamos a mojar con las sucias aguas del Río de la Plata. Puso de nuevo los motores en marcha, siguiendo el vuelo, para amerrizar dentro de dicha dársena, en espacio bastante reducido, pero con el agua completamente tranquila, y sin exposición de mojarnos. Esto lo hizo sólo en consideración a los numerosos pasajeros que llevábamos.

Después de una hora y nueve minutos de vuelo, acuatzamos, haciendo aquél a una media de 183 kilómetros hora.

Desembarcamos, lo mismo que la vez anterior, por el cañonero *Paraná*, donde nos espera el ministro de España y otras personalidades, y de allí nos encaminamos a nuestro alojamiento.

NUEVA ESTANCIA EN BUENOS AIRES

Entre las personas que nos esperan en Buenos Aires está Ruiz de Alda, que ve llegar al *Plus Ultra* en su postrer vuelo, en el que él no ha tomado parte.

El entusiasmo popular no ha decrecido durante nuestra ausencia, y tenemos que seguir con las mismas precauciones de ir siempre rodeados de policías, como si fuéramos malhechores.

El ministro de España está completamente agotado por los agasajos y ya no nos acompaña a ningún lado. Parece que por no ir él, no le importa que fallezcamos todos los del *Plus Ultra*, y nos ha sobrecargado el programa de estos últimos días, con muchos de los agasajos que al principio no había aceptado.

Por si esto era poco, tenemos que ir a recoger laureles a Rosario y Córdoba, capitales del interior de las de mayor importancia.

Entre los españoles, aquellos que habían solicitado de nuestro Gobierno que se diera por terminado el *raid*, son ahora los que más reclaman de

esa orden y expiden telegramas pidiendo la continuación del vuelo.

El Club Español da una espléndida fiesta en honor nuestro, donde concurrió lo más selecto de la colonia y un buen número de preciosas muchachas que daban gran alegría a los salones, obsequiándonos solícitamente y haciéndonos conservar un grato recuerdo de esta noche porteña.

La partida del *Buenos Aires* se fijó para el día 11, y ese mismo día debe hacerse la ceremonia de entrega del *Plus Ultra*.

Antes de ello, quiso Franco que su último vuelo fuera en honor de aquellos simpáticos marinos del *Alsedo*, que tenían más suerte que nosotros y no entregarían su buque.

En este vuelo tomaron parte el comandante y todos los oficiales del *Alsedo*; el ayudante de Franco, teniente Manni, y algunas clases en representación de la tripulación de aquel barco. Entre ellas estaba el torpedista que ayudó a Rada en todos los puertos a revisar los motores y a cargar el avión. Este muchacho, por trabajar en el *Plus Ultra*, no pisó un solo puerto hasta llegar a Buenos Aires.

Con diez pasajeros hizo su último vuelo el *Plus*

Ultra, vuelo realizado sobre la ciudad, en el que nos dimos cuenta de su enorme extensión. Los porteños ya conocían el *Plus Ultra* por el sonido de sus motores, y cuando acuatizamos, estaban los muelles cubiertos de personas.

Este vuelo duró pocos minutos y en él nos demostró nuestro avión que estaba en inmejorables condiciones para seguir el *raid* de regreso. Con gran melancolía lo anclamos de nuevo, pensando que jamás volaríamos con esta nave histórica, que la orden de nuestro Gobierno y nuestra disciplina de soldados nos obligaban a entregar.

La Aviación civil nos obsequió con otra fiesta en su aeródromo, fiesta de compañeros celebrada en pleno campo, al aire libre, en el que saboreamos el asado clásico del país en mangas de camisa. A ella concurren representaciones de todos los Aeros Clubs provinciales, y allí conocimos la organización de esta Aviación, que tiene mucho que copiar.

Cuando salimos para Rosario y Córdoba, Ruiz de Alda partió para Montevideo con objeto de dar alguna conferencia. La temperatura allí era agradable, y él se encontraba bastante repuesto y en condiciones para ello. El regreso lo hizo en un avión

uruguayo, tripulado por el jefe de aquella aeronáutica, teniente coronel Berisso.

Nosotros salimos para Rosario en aviones que nos ofreció galantemente el director de la Aviación civil, Teniente Coronel Torres, persona de grandes méritos y a quien se debe el estado floreciente de esta rama de la aeronáutica argentina.

Llegamos al aeródromo de Rosario perfectamente, y al aterrizar nos recibieron las autoridades. Estas nos manifestaron que el pueblo iba a recibirnos a la estación una hora más tarde y que nosotros debíamos ir a tomar el tren en la otra estación de Rosario para poder recibir el homenaje preparado. Con los automóviles a toda marcha pasamos por las calles principales de Rosario cuando la gente se disponía a ir a la estación, no dándose cuenta de nuestro paso.

La estancia en Rosario nos hizo recordar aquellos primeros días de Buenos Aires en que no podíamos vivir. Las mismas escenas, las mismas tragedias en salidas y entradas, las mismas visitas oficiales a todas las Sociedades y las mismas manifestaciones de entusiasmo y de cariño.

A media noche salimos para Córdoba, pensando descansar en el tren de las fatigas de tan dura jor-

nada. ¿Descansar en el tren? Completamente imposible. A cualquier hora que pare el tren en una estación, nos espera en ella una multitud de gente de aquel pueblo y de todos los cercanos, que empiezan a dar golpes en el vagón y gritos para que nos asomemos. Había quien decía que venía de 70 kilómetros para vernos y que no teníamos más remedio que salir. La policía nos aconsejó que nos asomáramos, porque hubieran sido capaces de romper todos los cristales del coche. Aquélla nos hizo saber que al Príncipe de Gales, en su viaje por estas tierras, le había pasado igual, con gran extrañeza suya. Claudicar en la primera estación, era hacerlo en todas las demás, y tuvimos que resignarnos a no dormir, para recibir el homenaje de todos aquellos pueblos, que deben tener la idea de que los héroes no son de carne.

La llegada a Córdoba también fué imponente. No había cordón de policía establecido, y a la salida de los andenes el público nos acosaba para hacernos objeto de sus aclamaciones y manifestaciones de cariño. Salimos cada uno por donde pudimos y tomamos el primer coche que encontramos. Esto, unido a que llovía fuertemente, hizo que el público que nos esperaba en las calles que conducen de la

estación al Gobierno estuviera desorientado y no supiera qué coche nos llevaba.

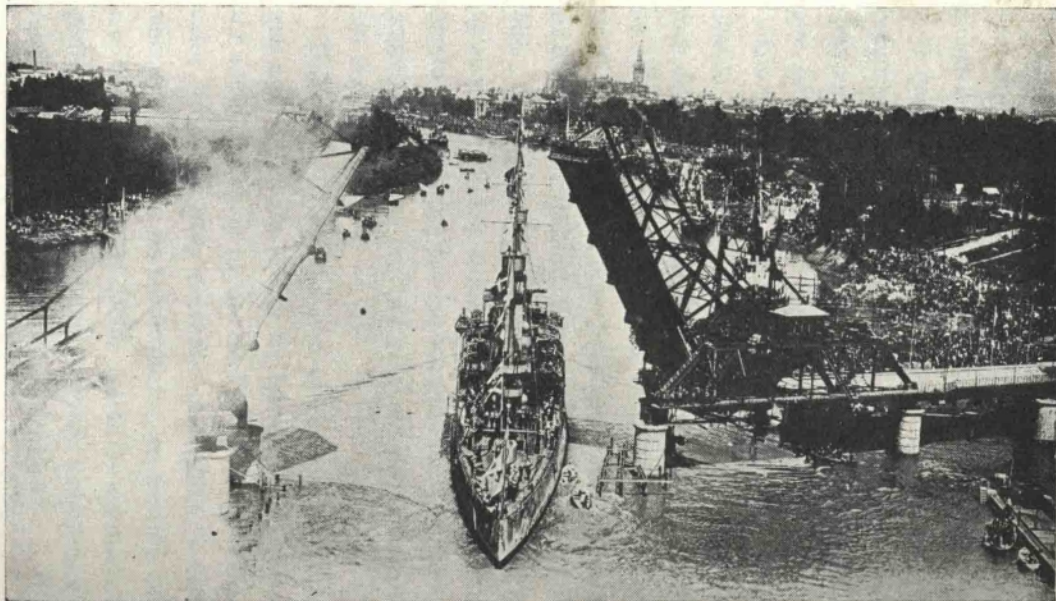
Llegamos al Gobierno, donde somos recibidos por el gobernador de la provincia y autoridades allí reunidas. El público se congregó en la plaza delante del Gobierno, y tuvimos que salir al balcón a recibir nuevamente sus aclamaciones.

En Córdoba seguimos el programa obligado, como lo habíamos seguido en Rosario. Después de estar todo el día danzando entre comidas y *lunchs*, entramos en el tren para regresar a Buenos Aires.

El viaje en el tren tuvo las mismas características que el de venida, y difícilmente pudimos descansar.

Al llegar a Buenos Aires, nuevamente se repiten las aclamaciones de la multitud, que nos espera en los andenes de la estación.

Aquí, en Buenos Aires, a Franco le han tomado como el amuleto de la buena suerte, y todo el mundo quiere tocarle o conservar algún objeto suyo. Los botones del uniforme se los han arrancado cientos de veces. Continuamente le están poniendo a la firma autógrafos, postales, fotografías o tarjetas. Tiene cientos de proposiciones para que



Crucero *Buenos Aires* pasando por la Corta de Tablada, en el momento de romper las cintas simbólicas. Lleva a bordo a S. M. el Rey D. Alfonso XIII.

apadrine chicos recién nacidos. A todos los que nacen en estos días les ponen de nombre Franco, y la mayor ilusión de las madres, es que coja en brazos a los chicos y los bese. Si seguimos algún tiempo más en esta ciudad, tenemos la seguridad que terminará en un manicomio.

Los teatros han salvado la temporada anunciando funciones en honor nuestro, a las que hemos de concurrir aunque no queramos. Si a alguna no queremos asistir, viene la policía muy alarmada a decirnos que si no vamos quemarán el teatro. Ante el temor de una alteración de orden público, no tenemos más remedio que ir a recibir los aplausos de todos aquellos que han pagado un precio elevadísimo por las localidades, sólo por el gusto de tenernos bajo su vista un pequeño espacio de tiempo.

Todo esto se agrava con el calor tan enorme que aquí hace. Es el mes de febrero, que viene a ser como el mes de agosto de España; se siente un calor húmedo, muy elevado, que unido a estar siempre rodeados de admiradores, en teatros, bailes, banquetes y otros sitios donde se aglomera la gente, hace que no se pueda vivir y tengamos que mudarnos de ropa varias veces al día.

Se aproxima el día fatídico de la entrega del avión, y ya estamos preparando las libretas de los motores y de vuelo y los documentos con la historia del *Plus Ultra*, de los que se sacarán las actas de recepción y entrega. En la noche del 10, desde los balcones del *Diario Español*, presenciamos el paso de la manifestación con que nos despide el pueblo de Buenos Aires. Esta manifestación estaba compuesta de millares de personas, que por su afán de pararse delante de nuestro balcón a contemplarnos, tardó varias horas en desfilar.

Para testimoniar a la Prensa argentina nuestro agradecimiento por la gran campaña de españolismo que había realizado, la obsequiamos con un vino de honor, al que asistieron representaciones de todos los periódicos de Buenos Aires. Franco, con sentidas palabras, les ofreció el vino, dándoles las gracias por la labor que realizaron. Le contestó el presidente del Círculo de la Prensa. Después, el señor Manzanera hizo uso de la palabra en nombre de la Prensa española.

El día 11 lo dedicamos a despedidas oficiales. Al despedirnos de Alvear, Franco le pidió una amplia amnistía, que el Presidente prometió conceder. De sus manos recibió un mensaje para nues-

tro Rey, que le fué entregado en Sevilla con otro recibido del Presidente del Uruguay.

A las cinco de la tarde nos encaminamos al Arsenal, donde había de celebrarse la ceremonia de entregar el *Plus Ultra*.

Antes de ella, con el pretexto de dar unas instrucciones a los oficiales de la Aviación argentina que se iban a hacer cargo de él, fuimos a bordo de nuestro *Plus Ultra* para dar la última despedida a nuestro fiel compañero.

Durante la ceremonia de entrega, a la que asistió el Ministro de Marina por delegación del Presidente, Franco ofreció el avión en nombre de nuestro Gobierno, rogando después al Ministro que no desmintiera el nombre de aquél y que permitiera que con los colores argentinos fuera siempre más allá, llevando el espíritu de la raza encarnada por españoles y argentinos.

Un gran gentío ocupaba los muelles del Arsenal y toda la extensión del puerto; pero en él no se veían ya aquellas manifestaciones de entusiasmo que veíamos a nuestra llegada. Se veía en el pueblo la tristeza de quien pierde un ser querido. Este perdía sus ídolos, porque en realidad eso fuimos durante nuestra estancia en la Argentina.

Cuando el *Buenos Aires* zarpó con nuestros cuerpos para devolverlos a España, nuestras miradas quedaban fijas en el *Plus Ultra*, hasta que se perdió de vista con la distancia, asomando entonces una furtiva lágrima a nuestros ojos, por aquel trozo de España que estaba destinado a deshacerse poco a poco en la obscuridad de un hangar o en la fúnebre sala de un museo. Con el pueblo argentino quedaba también nuestro corazón, que había sabido conquistar con la magnitud de su homenaje.

CONSECUENCIAS TECNICAS DEL "RAID"

La más importante ha sido comprobar las enseñanzas deducidas del *raid* de los portugueses al Brasil.

Estas fueron ampliadas con el inteligente empleo del radiogoniómetro.

Las etapas a Las Palmas, Porto Praia, Noronha y Pernambuco, han demostrado que el alargamiento de nuestra ruta producido por el manejo del mando de dirección y por la medición imperfecta de la deriva causada por las corrientes de aire, ha sido menor que el que se obtiene en la navegación marítima. Si se suman los desvíos de los navíos en cada singladura, al final de un viaje, como el de Porto Praia a Pernambuco, resultan mayores que los obtenidos en el vuelo del *Plus Ultra*.

Esto demuestra que en una nave aérea, un buen piloto y un buen navegador consiguen que la navegación aérea sea susceptible de tanta exactitud como la marítima.

Basta para ello emplear medios de navegación

parecidos a los empleados por nosotros y tener una gran práctica en su empleo, sin vacilaciones y en el menor tiempo. Una buena navegación aérea sólo se consigue con mucha práctica.

Sin embargo, no es necesaria la exactitud que en la navegación marítima, porque a la altura que se navega en aviación se tienen amplios horizontes y mayor facilidad en reconocer la tierra.

Otra consecuencia que se deduce es que, dentro de muy pocos años, lo que ahora sólo es factible de hacerse como *raid*, se convertirá en navegación regular, debido a los grandes progresos de los aviones en corto espacio de tiempo.

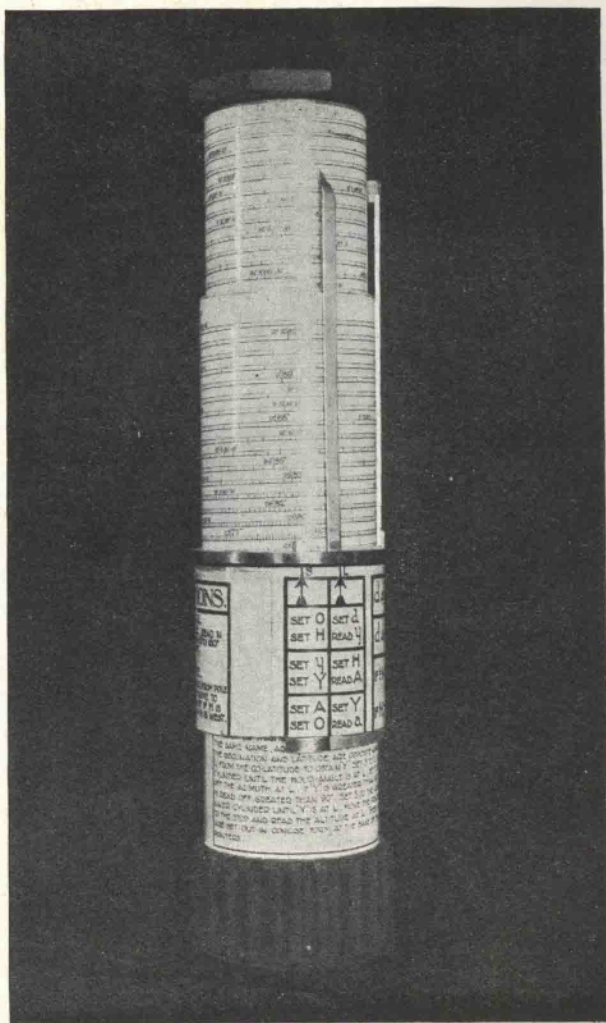
En este *raid* se demostró que el avión puede luchar favorablemente con toda clase de tiempos y aguantar los fuertes aguaceros tropicales.

La radiotelegrafía nos ha auxiliado en tal forma, que en lo sucesivo se hace indispensable para vuelos sobre el mar o sobre terrenos desiertos.

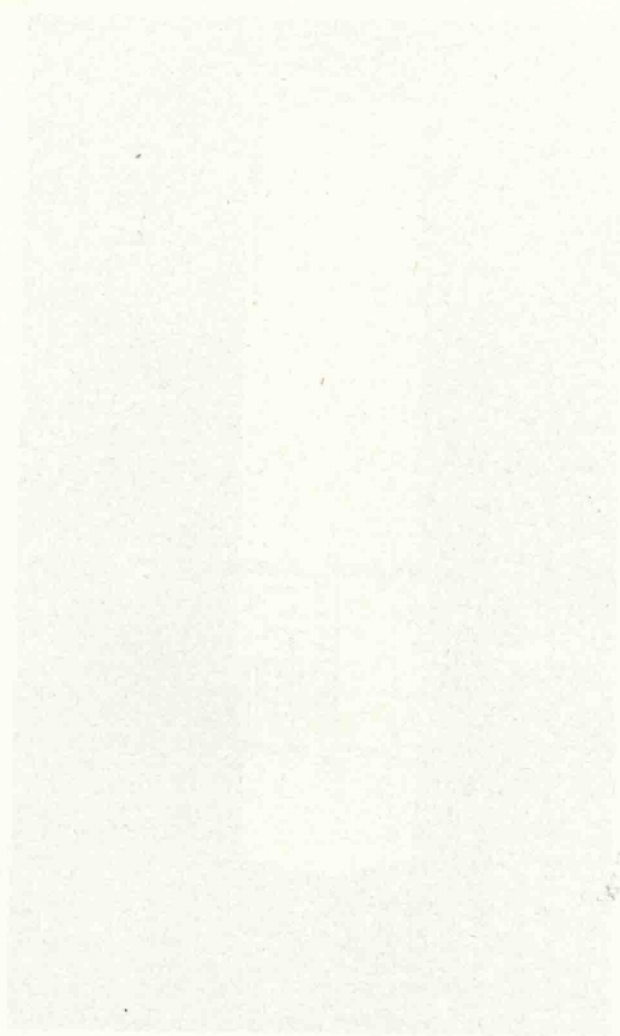
COSTE APROXIMADO DEL "RAID" PALOS-BUENOS AIRES

	Pesetas.
Precio del avión sin motores.....	200.000
Dos motores Napier y gastos de Aduana y transporte.....	140.784
Radio completa y su montaje.....	19.168
Instrumentos de navegación.....	3.300
Hélices de repuesto.....	5.000
9.000 litros de gasolina a 0,71.....	6.745
850 litros de aceite castrol a 3,10.....	2.635
4.000 litros de benzol a 0,90.....	3.600
Dietas devengadas por el personal.....	17.000
Cuenta de gastos presentados.....	12.900
Transporte del avión de Pisa a España.....	4.000
TOTAL.....	415.132

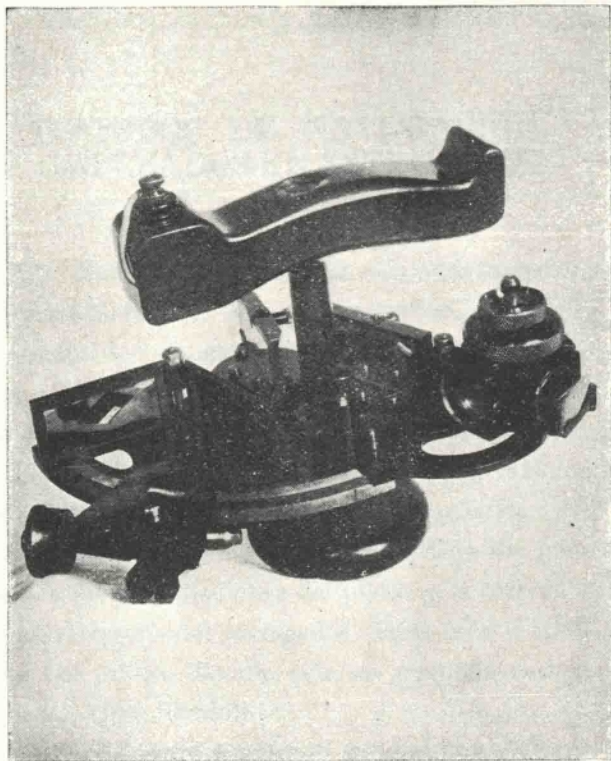
Si el avión no hubiera sido regalado a la Argentina, estos gastos hubieran disminuído en su importe, porque pertenecía a la Base de Melilla.



Regla de cálculo de Bygrave para punto aproximado.



Universidad Internacional de Andalucía



Sextante de horizonte artificial empleado en el "raid".

METODOS DE NAVEGACION EMPLEADOS EN ESTE "RAID"

1.º *Navegación a la estima.*—Los instrumentos empleados fueron: compás magnético, bien compensado; derivómetro con sus elementos auxiliares; tablas de deriva; un buen cronómetro; cartas en proyección de Mercator de escalas convenientes.

Llevamos tres brújulas, dos de ellas inglesas, de la Casa Hughes, del tipo 6/18, aperiódicas y en las que se podía precisar un grado. Una iba montada a las inmediaciones del piloto y la otra en el puesto trasero del navegador. Para más comodidad del piloto, llevaba éste un pequeño compás frontal, tipo Lundolf.

El derivómetro empleado fué del tipo Wimpey, construído en la misma casa de Londres, de aparatos de precisión. Además de dar a conocer la dirección y la velocidad del viento, daba también las correcciones a hacer en el rumbo y la velocidad resultante. Lo empleamos también como taxímetro para tomar marcaciones a los astros, habiéndole dotado para ello de soportes auxilia-

res sobre la cubierta del avión. Las referencias que llevábamos para su empleo eran pequeños botes de humo que se lanzaban encendidos desde el aparato, flotaban sobre el mar y producían una cantidad de humo muy espesa y muy propia para observaciones.

Las tablas de deriva fueron construídas por nosotros para la velocidad media del hidroavión, que era de 170 kilómetros. En ellas se entraba con el ángulo que formaba el viento con la dirección de la ruta, y el otro argumento era la intensidad de este viento. Así se encontraba la corrección a hacer en el rumbo y la velocidad resultante del avión. Claro es que exigía apreciar el viento con bastante aproximación. Esto lo hacíamos observando la superficie del mar y volando a bajas alturas.

El cronómetro era Longines, del tipo torpedero, con suspensión cárdan. Nos servía también para las observaciones astronómicas.

No llevamos cartas gnomónicas por volar en bajas latitudes y ser los rumbos muy próximos a la dirección NS.

Llevamos cartas de toda la ruta en proyección de Mercator, en punto mayor.

Para la etapa Porto Praia-Pernambuco no encontramos en la Dirección de Hidrografía del tamaño conveniente, y construimos nosotros cinco ejemplares, en los que la escala en el Ecuador era de dos millas por milímetro.

2.º *Navegación astronómica.*—Esta la hemos empleado para comprobar y rectificar la posición del avión, que nos daba la navegación a la estima.

Los instrumentos empleados en ella son corrientemente el sextante, el taxímetro y el cronómetro.

Con objeto de abreviar el tiempo que se tardaba en calcular una altura por medio de las tablas de navegación, llevábamos una regla de cálculo para el de la altura por el método del punto aproximado.

El sextante que empleamos era también de la Casa Hughes, de gran precisión y horizonte artificial, pudiendo emplearse indistintamente con el horizonte artificial o con horizonte de mar.

Por si éste nos fallaba, llevábamos otro también de horizonte artificial, cuyo empleo era dificultoso por ser demasiado sensible. Reservábamos su uso para tomar situaciones sobre el mar en caso de avería.

Como taxímetro empleábamos el derivómetro con los soportes auxiliares que habíamos montado.

La regla de cálculo para la línea de posición era una regla elicoidal, formada por dos cilindros corredizos, uno respecto del otro. Dos escalas se hallaban impresas en ellos. El cilindro interior, en el que se leen los resultados, está graduado en logaritmos de tangentes, y su escala espiral es de una longitud de 24 pies, dividida toda ella en minutos de arco. La escala exterior está graduada con logaritmos de cosenos. Dos referencias, una para cada escala, están fijadas a un anillo corredizo, con una pieza de retención, para poder llevar fácilmente el marcador de los cosenos al cero de su escala. La regla tiene una altura de 9 pulgadas y un diámetro de dos y media, pesando menos de un kilo. Plenas instrucciones para su uso se encuentran impresas en la base del cilindro exterior. Con un poco de práctica podíamos efectuar el cálculo en menos de cinco minutos, y su error no llegaba a un minuto de arco.

Esta regla fué proyectada en el Laboratorio del Ministerio del Aire inglés por el Capitán Bygrave, y ha sido construída por la Casa Hughes, de Londres. Es un magnífico auxiliar del sextante.

3.º *Navegación radiogoniométrica.*—Esta navegación es el complemento de una buena estima y aun de una buena navegación astronómica.

Anula los errores que pudieran tenerse en la navegación a la estima, por considerables que fueran, y es la mejor garantía de una buena recalada.

Para su empleo hemos tenido que poner especial cuidado en su montaje y en corregir sus desvíos. Esto a varios rumbos y en pleno vuelo.

Para el buen empleo del goniómetro es preciso que el personal navegante adquiriera una gran práctica de su empleo.

El goniómetro que nosotros hemos utilizado es del tipo Marconi para longitudes de onda de 600 a 1.000 metros.

Este iba acoplado a una estación Marconi del tipo A. D. 6, completada con instalación de socorro. Las características de esta estación eran:

Potencia del transmisor	150 W.		
Alcance en vuelo. .	{	En telefonía	200 km.
		Tren tónico	250 km.
		Onda continua	300 km.

Longitudes de onda, transmisión y recepción de 400 a 1.200 metros.

Peso total de la estación completa con el goniómetro, 96 kilos.

El goniómetro puede emplearse también en combinación con observaciones astronómicas para comprobarlas o para obtener situaciones exactas.

I N D I C E

	<u>Páginas.</u>
Génesis del <i>raid</i>	5
Vuelo a Barcelona.....	31
Vuelo a Los Alcázares.....	35
Los Alcázares.....	47
Los Alcázares-Melilla.....	53
Preparación del avión y del vuelo.....	55
Melilla-Palos.....	81
Palos-Las Palmas.....	93
Las Palmas.....	105
Las Palmas-Porto Praia.....	113
Porto Praia.....	125
Porto Praia-Pernambuco.....	139
Fernando Noronha.....	155
Noronha-Pernambuco.....	163
Estancia en Pernambuco.....	173
Pernambuco-Río de Janeiro.....	181
Río de Janeiro.....	193
Río de Janeiro-Montevideo.....	217
Montevideo.....	229
Montevideo-Buenos Aires.....	235
La Argentina.....	241
Vuelo a Montevideo.....	263
Nueva estancia en Montevideo.....	265
Segundo vuelo a Buenos Aires.....	273
Nueva estancia en Buenos Aires.....	275
Consecuencias técnicas del <i>raid</i>	285
Coste aproximado del <i>raid</i> Palos-Buenos Aires....	287
Métodos de navegación empleados en este <i>raid</i>	289



SERVICIO DE PUBLICACIONES
DEL MINISTERIO DE
EDUCACION Y CIENCIA.



R34688



COLECCION
LA RABIDA

Universidad Internacional de Andalucía