

# De Palos al Plata

El vuelo del *Plus Ultra*  
a 90 años de su partida



un  
i Universidad  
Internacional  
de Andalucía  
A



# La recuperación del americanismo en la política exterior de Primo de Rivera. El papel de los Lugares Colombinos

**Marta Fernández Peña**  
Universidad de Sevilla

**Nieves Verdugo Álvarez**  
Universidad de Huelva



No hay hazaña que emule vuestra hazaña,  
porque sois en la gloria de este día,  
la más heroica encarnación de España.  
Vuestro ejemplo inmortal haced fecundo  
Con héroes de tal temple, España Mía,  
vuelve otra vez a conquistar el mundo.<sup>1</sup>

## Introducción

La Huelva industrial que había surgido desde finales del siglo XIX, tras la explotación minera de gran parte de su subsuelo, no escapó durante la Dictadura de Primo de Rivera a la política de desarrollo y dotación de infraestructuras puesta en marcha por el régimen en toda España. En este marco, la Sociedad Colombina Onubense, nacida en 1880 para cultivar las relaciones con las jóvenes repúblicas americanas, representó un motor importante en la ciudad desde el punto de vista socio-cultural. Mayoritariamente la cúpula política e intelectual de Huelva perteneció a esta institución americanista y, sobre todo, participará en los eventos que organizaba y gestionaba. Por ello, este trabajo pretende poner de manifiesto, desde el análisis de la prensa local y las revistas americanistas, la importancia que ésta élite colombina tuvo en la realización del vuelo del Plus Ultra y su definitiva salida desde Palos de la Frontera, así como en la gestión de los actos protocolarios y agasajos recibidos por los protagonistas del magno acontecimiento, tanto en la capital como en los Lugares Colombinos. Del mismo modo, pretendemos ofrecer una mirada sobre la repercusión que este acontecimiento tuvo para los municipios protagonistas del mismo.

## Huelva y los Lugares Colombinos durante la Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)

El porvenir de Huelva quedó condicionado desde su propio nacimiento como provincia; teniendo en cuenta su si-

tuación geográfica abierta al Atlántico y su riqueza mineral, fueron estas cuestiones las que marcaron las pautas de su vida económica durante todo el periodo de la Restauración.<sup>2</sup> La bonanza del último tercio del siglo XIX llevó a la localidad a un gran aumento demográfico al mismo tiempo que al nacimiento de una élite socio-económica y cultural que llenaría la ciudad de múltiples sociedades y círculos políticos, culturales y también recreativos, como fueron la Sociedad Económica Onubense de Amigos del País, el Ateneo, la Cámara de Comercio, el Círculo Mercantil y Agrícola, el Club de Regatas, el Orfeón, etc.<sup>3</sup>

Al amparo del desarrollo económico, esta élite local reivindicó el lugar de Huelva en la historia como cuna del Descubrimiento de América. Con ello se pretendía buscar un sello propio para la provincia, diferenciándola de la influencia de las compañías mineras extranjeras que se habían instalado en suelo onubense. Así nació la relación de la ciudad con el americanismo y la necesidad de postularse para ser uno de los centros neurálgicos de este, dentro de la propia coyuntura nacional, que había vertido sus aspiraciones ideológicas en realzar este sentimiento filial de España con sus antiguas colonias al amparo del ideal regeneracionista. Por ello, en 1880 las fuerzas fácticas se organizaron y dieron lugar al nacimiento de la primera Sociedad americanista de España, la Sociedad Colombina Onubense, que acogió en su seno a prácticamente toda la élite político-económica y cultural de la ciudad.<sup>4</sup>

Durante todo el periodo de la Restauración, la Colombina capitalizó para Huelva importantes fastos americanistas, desde la celebración en estos lugares históricos del IV Centenario del Descubrimiento de América en 1892, hasta la institución del 3 de agosto como fiesta



local, así como el fomento del 12 de octubre como Fiesta Nacional, la organización de la Asamblea de Sociedades Americanistas en Huelva en 1912, la gestión en la realización del vuelo del *Plus Ultra* —objeto de nuestro estudio y que desarrollaremos ampliamente a continuación—, la activa contribución en la erección del monumento a la Fe Descubridora, la participación en la Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929, y la conmemoración anual durante las fiestas del 3 de agosto de la salida desde Palos de la Frontera de las naves colombinas, a través de una serie de actividades cívico-literarias y marítimas que embellecían tanto la ciudad como la ría y el entorno del Monasterio de La Rábida.<sup>5</sup>

Con estos presupuestos, la Huelva que encontramos durante la Dictadura de Primo de Rivera no distaba política ni económicamente de la propia coyuntura nacional. En el periodo precedente ya se reclamaba para la provincia el advenimiento de un Gobierno fuerte, regeneracionista, que terminase con el caciquismo imperante y la corrupción, como bien expone Peña Guerrero,<sup>6</sup> sobre todo desde sectores afines al maurismo —como el pedagogo Manuel Siurot Rodríguez<sup>7</sup> o el político Manuel Fernández Balbuena—, y de buena parte de personajes conocidos de la ciudad, como Walter J. Browning, director de la empresa Rio Tinto Company, compañía minera que explotaba las ricas vetas de cobre y pirita de la comarca minera de Riotinto. No obstante, el nuevo régimen tuvo el rechazo de la clase caciquil implantada en la provincia desde los comienzos de la Restauración, personificada en la figura de Manuel Burgos y Mazo, líder conservador y estandarte en la provincia del sistema canovista.

Recién implantada la Dictadura, en marzo de 1924, el Directorio Militar aprobó el Estatuto Municipal, sustituyendo a las corporaciones que habían prevalecido en el sistema anterior. A partir de ese momento, en Huelva se va produciendo la incorporación a los escaños municipales de personas afines al único partido político permitido, la Unión Patriótica, como es el caso del que será el alcalde de la ciudad en 1926, año de la gesta del Plus Ultra, el antes maurista Juan Quintero Báez.<sup>8</sup>

La llegada de Quintero al poder municipal desencadenó el desarrollo programático de importantes obras e infraestructuras necesarias en la ciudad, paralelas a las llevadas a cabo por la Diputación en el resto de la provincia, y que en cierta medida formaban parte de la política llevada a cabo por el Directorio para «legitimar» el Régimen.<sup>9</sup> Estas mejoras, entre las que podríamos destacar la traída del servicio del agua, el Plan de Ensanche de 1926<sup>10</sup> —con la adquisición de derechos de propiedad municipal sobre unas 180 hectáreas—, las dotaciones escolares, el plan de obras para mejorar el alcantarillado y la pavimentación o la mejora en los mercados, darían lugar a una importante transformación y desarrollo de la capital. Sin embargo, amén de estas importantes obras, algunas reivindicaciones se quedaron por realizar, rechazadas por el Directorio por considerarlas inviables, como fue, entre otras, la instalación de un aeropuerto comercial en la ciudad bajo el auspicio de instituciones como el Ayuntamiento y la Cámara de Comercio.<sup>11</sup>

Con esta coyuntura, a la altura de 1926, la ciudad fluía en un ambiente industrial y comercial que la diferenciaba de otras capitales provinciales en las que predominaba el sesgo agrícola. Con una población de unos 35000 habitantes, había en Huelva sociedades de recreo, academias, bibliotecas, museo, Escuela de Artes y Oficios, un importante Cuerpo Consular, industrias indirectamente relacionadas con las actividades del puerto, etc. Este dinamismo la convertía en el vector económico, político y cultural de la provincia.<sup>12</sup>

El panorama en los Lugares Colombinos durante el período primorriverista tuvo parecidos pretéritos que en el resto de España. En concreto, en Palos de la Frontera, gobernada durante muchos años por el conservador José Gutiérrez Vázquez, la llegada de la Dictadura y por consiguiente de los delegados gubernamentales, provocó en los dirigentes locales, acusados de corrupción, un revuelo que culminó con el incendio de las dependencias municipales, incluido el archivo que contenía los documentos oficiales, a fines de diciembre de 1923. Al parecer, fue el propio secretario del ayuntamiento el autor del

mismo, con el fin de evitar que los delegados pudieran conseguir pruebas de las supuestas corrupciones que habitualmente campaban en la institución local.<sup>13</sup> Una vez conformado el nuevo ayuntamiento, la presidencia cayó en la figura de Manuel García, que sería nombrado alcalde en 1926. Durante estos años, el pueblo de Palos seguía persiguiendo un sueño iniciado en la primera década de la centuria: el dragado de su puerto. Desde 1908, la institución cultural vinculada al ayuntamiento y presidida por el alcalde José Gutiérrez, el Club Palósfilo,<sup>14</sup> venía demandando a través de sus numerosos memorándums el dragado del histórico puerto, ahora cegado. No fue hasta 1928, de la mano del presidente de la Junta de Obras del Puerto, Francisco Montenegro, cuando se aprobó el proyecto de dragado.

Por otro lado, en julio de 1925, el Directorio aprobó el Real Decreto que concedía a Palos de la Frontera el título de Ciudad, y a su ayuntamiento el tratamiento de Exce-lencia,<sup>15</sup> por lo que a la altura del periodo que nos ocupa, las estructuras primorriveristas estaban asentadas de pleno en el histórico pueblo colombino. Igualmente, la ciudad de Moguer, bajo la presidencia municipal de Eustaquio Jiménez Mantecón<sup>16</sup> desde 1924, demandaba el dragado del Río Tinto, necesario desde el punto de vista comercial para la exportación de los productos agrícolas a través del río hasta el puerto de Huelva.

Por último, tenemos que mencionar que una cuestión común en la época de Primo de Rivera fue la puesta en valor de Huelva y los Lugares Colombinos como espacios susceptibles para el turismo naciente en este tiempo, invocando el valor espiritual de la visita a los monumentos históricos relacionados con la «Gesta Colombina», como el monasterio de La Rábida, la iglesia de San Jorge en Palos y el convento de Santa Clara en Moguer, y reivindicando para ello la mejora y creación de infraestructuras, como el arreglo de carreteras, la creación del ferrocarril hasta La Rábida, o la inauguración de hoteles y lugares de hospedaje en La Rábida, Huelva, Palos y Moguer.<sup>17</sup>

### La importancia de la Sociedad Colombina Onubense en la gestión del vuelo del *Plus Ultra*

Como comentamos anteriormente, la Sociedad Colombina Onubense, que llevaba cuarenta y seis años atrayendo para Huelva y los Lugares Colombinos toda una serie de actividades relacionadas con el acontecimiento del Descubrimiento de América que sirvieran para reivindicar su historia así como para situar en el mapa unos territorios extremadamente olvidados,<sup>18</sup> vivió durante la época de Primo de Rivera el culmen de su grandiosa actividad. A este respecto es significativo que su órgano de expresión, la revista *Rábida*, que había sufrido el cese de su publicación en 1919, retomó su actividad en 1922 ininterrumpidamente hasta el final de su edición, en 1935. A través de las actas de la Sociedad, y de la revista *Rábida* podemos analizar cómo fue la vida cultural y social de la Huelva del momento, ya que la Colombina y su élite dirigente fue durante todo este período quien mayoritariamente organizaba y gestionaba los magnos acontecimientos que se celebraban en la ciudad y en el monasterio de La Rábida.

En estos años, además de dirigir los acontecimientos que ya adelantamos —entre ellos el tema objeto de nuestro estudio—, la Sociedad Colombina mantuvo una red de relaciones con personajes importantes dentro del americanismo, como Vicente Balbas Capó, Rafael Calzada, Juan C. Cebrián, Manuel Ugarte y José de Diego, entre otros, que fueron colaboradores asiduos de la revista *Rábida* y que mantuvieron una estrecha correspondencia con el presidente de la Institución, José Marchena Colombo.<sup>19</sup> Amén de esto, siguió celebrando grandiosamente las fechas del 3 de Agosto y del 12 de Octubre (por aquellos tiempos llamado Día de la Raza), que suponían para la ciudad y La Rábida un grandioso despliegue de actividades cívico-festivas, con la consiguiente visita de personalidades importantes tanto de España como de América. En este contexto se inserta el acontecimiento que nos ocupa, y que pasamos a analizar.

Cabría comenzar con la pregunta de por qué fue relevante la intervención de la Sociedad Colombina Onubense



en la salida del raid España-Argentina desde Palos de la Frontera, interrogante que pasamos a aclarar, por lo que comenzaremos por explicar el origen del raid.

La idea del vuelo, según las declaraciones de su esposa Carmen Díaz, surgió en la cabeza de Ramón Franco cuando los aviadores portugueses Sacadura Cabral y Gago Coutinho llegaron a Brasil partiendo de Lisboa en marzo de 1923,<sup>20</sup> palabras que fueron corroboradas por el propio aviador en una entrevista que le realizaron en el diario madrileño *El Heraldo de Madrid*, en la que, ante la pregunta de cómo iba su proyectado viaje a la Argentina, contestó:

Con las miras puestas en conseguir la mayor gloria para nuestra nación, y que nuestra Arma aérea, sea considerada fuera de las fronteras como corresponde al valor de su personal y a las dotes de mando de sus elementos directores, nos atrevemos a entregar este proyecto de raid aéreo España-República Argentina, no dudando que merecerá de V.E. una acogida cariñosa, y por su mediación conseguiremos sea aprobado por el Gobierno y puesto en marcha rápidamente. Para hacer este proyecto —añade—, después de estudiar detenidamente el glorioso raid portugués Lisboa-Río Janeiro, de haber profundizado en el estudio de los diversos medios de navegación que se emplean en la Aviación y en la Marina, y en la aplicación de estos últimos a la Aviación, hemos puesto a contribución nuestros escasos conocimientos, que fueron completados con conferencias que hemos recibido del señor comandante Herrera y hecho un estudio de las circunstancias meteorológicas de los diversos puntos del trayecto a recorrer.<sup>21</sup>

No obstante, ponemos de relieve que la primera idea del vuelo no contemplaba la salida desde Palos de la Frontera, sino que estaba previsto que el trayecto partiera desde Cádiz, o, como pone de manifiesto la prensa del momento, desde Tablada, en Sevilla.<sup>22</sup> El proyecto inicial, en palabras del propio aviador Comandante Franco, recorrería cinco etapas de ida y seis de regreso, en la que la primera sería Cádiz-Las Palmas, con un recorrido total de 1 275 kilómetros.<sup>23</sup>

El giro en la idea del lugar donde debía alzar el vuelo se produjo apenas un mes antes de la partida. ¿A qué se debió este cambio? Autores como Marçilhacy y España han hecho referencia a este asunto.<sup>24</sup> El primero ha resaltado que fueron las negociaciones del presidente de la Colombina, José Marchena Colombo, las que propiciaron la salida desde Palos. Por su parte, Miguel España, afirma que la salida del vuelo desde Palos se debió a las gestiones de la Sociedad con el general Soriano, así como señala que este hecho también propició que se le diese «solemnidad histórica». Sin embargo, ninguno de los dos indica las fuentes que pudieran corroborar esta hipótesis. Ante estas afirmaciones, y tras la búsqueda de la documentación que pudieran sustentarlas, son relevantes las actas de la Colombina, que en la sesión de 29 de diciembre de 1925 establecen:

Se acuerda a propuesta del Sr. Siurot, la necesidad que antes de la partida del comandante Franco se celebre en el monasterio de La Rábida un acto que revista la solemnidad que corresponde a lo magno de la empresa. También se conviene en entregarle al comandante Franco un mensaje cariñoso dirigido al pueblo argentino por conducto del presidente de aquella proyectado por el intrépido aviador español Sr. Franco Bahamonde, viaje que según se desprende de recientes informaciones de prensa, partirá del puerto de Palos. Explica toda la trascendencia que para Huelva tiene esta modificación en el primer proyecto de dicho raid y de los provechos que de él pueden obtenerse tanto en el aspecto material como en el de la máxima espiritualidad que encarna.<sup>25</sup>

Así, a finales del mes de diciembre la Colombina ya daba por hecho que era Palos el lugar elegido; sin embargo, pasada esta fecha, aún encontramos cabeceras que hablan del Raid Cádiz-Buenos Aires, como el periódico onubense *La Provincia*, en su edición del día 7 de enero,<sup>26</sup> donde aparecen las impresiones del ministro de Marina, el Señor Cornejo, el cual manifiesta que «(...) el Alsedo<sup>27</sup> se ha trasladado de Sevilla a Cádiz, donde se halla dispuesto para emprender el viaje a América, dando escolta al hidroaviación (...)». Esta contradicción entre lo que dice la pren-

## La recuperación del americanismo en la política exterior de Primo de Rivera...

sa y lo que establecen las actas de la Colombina nos hace suponer que la directiva de la Sociedad Colombina estuvo batallando desde que se supo la existencia del vuelo para que este partiera desde las orillas del Río Tinto, como cuatrocientos años antes hiciera Cristóbal Colon. Las fuentes lo corroboran; si el 11 de enero, la misma cabecera local anunciaba: «A juzgar por los preparativos que se vienen realizando, se confirma que el comandante Franco, saldrá en hidroavión de Palos y no del aeródromo de Sevilla, como se dijo en un principio (...),<sup>28</sup> un día después, el día 12, recogía esta información:

El presidente del Círculo Mercantil, nuestro querido amigo D. Camilo Bel hace días escribió al ministro de Guerra interesándose que el Comandante Franco (...) partiera de los Lugares Colombinos. En contestación a su telegrama el Sr. Bel ha recibido el siguiente del ministro de Guerra: Estando ya designado punto partida raid España-Buenos Aires, es completamente imposible modificarlo, lamentando no poder atender deseos expuestos en su telegrama. Le saludo.<sup>29</sup>

El articulista insinuaba tras exponer el telegrama que esta información debía de ser un error por parte del Ministerio de Guerra, aludiendo a la noticia aparecida el día anterior de que se hallaban realizando los preparativos para recibir a los aviadores que habían de partir del Puerto de Palos. Efectivamente, al día siguiente, el presidente colombino, José Marchena Colombo, recibió el siguiente telegrama del jefe de los Servicios de Aviación, el general Soriano:

Salida hidroavión para raid Argentina será del 22, 24 mes actual. Asistiré partida e irán varias escuadrillas si existen campos aterrizaje en condiciones que he mandado reconocer lugar partida ha sido elegido para rememorar la hazaña más grande nuestra querida patria para la cual aviadores ansían conquistar laureles. ¡Viva España! ¡Viva el Rey! General Soriano.<sup>30</sup>

Queda manifiesto que durante varios días se intensificaron los despachos, pues todavía no se había decidido

definitivamente el lugar de la partida del vuelo. La Sociedad Colombina Onubense trabajó a destajo en este tiempo y al final desequilibraron la balanza a favor de Palos de la Frontera como punto de partida. En las propias palabras del general Soriano se presentaba el peso de la «Gesta del Descubrimiento» para decretar a última hora el cambio del proyecto, teniendo en cuenta que la rememoración de aquella proeza a través de este raid ayudaría al sentido propagandístico que en lo referente a las relaciones internacionales —sobre todo con América— había tomado el régimen de Primo de Rivera. Como indica Marcilhacy, el vuelo significó una «reminiscencia de la salida de las carabelas en 1492».<sup>31</sup>

Pero el raid Palos-Buenos Aires tuvo un intento precedente, desconocido hasta ahora por la historiografía, que pretendemos revelar. A la altura de junio de 1920, el capitán Angel M. Zuloaga,<sup>32</sup> desde Argentina, envió una instancia al Gobierno de su país pidiendo autorización para la realización de un vuelo Palos-Buenos Aires. Esta información es recogida en el diario *La Nación* de la capital porteña, y reproducida en *La Provincia*, anunciando las grandes expectativas que había despertado esta idea en toda la república, lo que se ponía de relieve, sobre todo, en los reiterados pedidos al Ministerio de Guerra para que resolviera favorablemente el permiso solicitado para el vuelo. El aviador contaba, además, con la cooperación económica que le brindaba la Casa Ansaldo, que ponía a su disposición el aeroplano y asumía todos los gastos que originara la empresa. Al respecto, el periódico señalaba:

Planteado en estos términos el proyecto y eliminadas así las dificultades de orden financiero, los técnicos más autorizados coinciden al opinar favorablemente sobre la perfecta factibilidad del vuelo (...). El capitán Zuloaga, después de estudiar los vientos (...) en las regiones a atravesar, ha determinado la ruta a seguir en la siguiente forma: del Puerto de Palos o de Lisboa (...) en línea recta, hacia las Islas Canarias (...), seguirá hasta la de San Vicente, punto terminal de la primera etapa, al que según todos los cálculos puede llegar en 16 horas. Pernambuco sería alcanzado, según los





## De Palos al Plata: el vuelo del Plus Ultra a 90 años de su partida

mismos estudios, después de una igual permanencia en el aire. Las dos etapas, Pernambuco-Río de Janeiro y Río de Janeiro-Buenos Aires exigirán para su realización, 11 horas de vuelo cada una. El capitán Zuloaga se entrevistó ayer con el presidente de la república, a quien le reiteró el pedido de autorización, ya formulado por nota al Ministerio de Guerra. El primer magistrado, después de aplaudir sin reservas los pro-

pósitos del capitán Zuloaga, le manifestó que se interesará por el pronto y favorable despacho de su solicitud.<sup>33</sup>

La respuesta del Gobierno argentino no fue positiva, como queda patente en un amplio reportaje que sobre este asunto presentó la revista *España Automóvil y Aero-náutica* de noviembre de ese mismo año:



**Imagen 1.** Itinerario del proyecto del capitán Zuloaga en 1920. *Revista España Automóvil y Aeronáutica*. Fuente: Biblioteca Nacional de España: <http://hemerotecadigital.bne.es/>



**Imagen 2.** Ruta del raid España-Argentina realizado en 1926. Anónimo (1926). Barcelona: Bellsoley. Fuente: Biblioteca Nacional de España: <http://hemerotecadigital.bne.es/>

## La recuperación del americanismo en la política exterior de Primo de Rivera...

Este proyecto fue sometido al estudio de una Comisión —nombrada por el Ministerio de Guerra, compuesta por las altas autoridades aeronáuticas—, y ha informado en un sentido no justificable, pues argumenta que la travesía del Océano por un aeroplano terrestre es imposible, y que el país no puede proveer, al gasto enorme de un millón de pesos para enviar buques jaloneadores (...).<sup>34</sup>

El raid no pudo ser realizado, aunque el aviador Ángel M. Zuloaga pretendió seguir con la idea, que posiblemente se desvaneció por la reiterada falta de apoyo oficial. No obstante, este frustrado vuelo resulta interesante a nuestra investigación, en la medida que pudo influir en el comandante Franco para su posterior raid España Argentina. Aunque no conocemos declaraciones del aviador español a este respecto, nos resulta significativo que el recorrido de este proyecto argentino frustrado fuera muy parecido al que realizaron los españoles. De hecho, en la revista que acabamos de citar aparece un mapa de ruta prácticamente idéntico a los que se publicaron para el Plus Ultra seis años después.<sup>35</sup> Desconocemos las razones por las que no se habló de este fracasado vuelo en el contexto del Plus Ultra, pero apostamos que a los aviadores que partieron desde Palos el 22 de enero de 1926 rumbo a Buenos Aires no les pasó, en absoluto, inadvertido.

### Los preparativos del vuelo en los Lugares Colombinos

El periódico *La Provincia* y la revista *Rábida* nos aportan, día a día, todos los pormenores que se llevaron a cabo para la preparación del vuelo.

El 6 de enero era el Club Palósfilo el que establecía cómo debería llevarse a cabo la partida del hidroavión. Cargado con tintes religiosos y con el objetivo de rememorar la hazaña colombina, se estipulaba que la noche anterior a la partida, en la iglesia de San Jorge de Palos, se velaría la nave como se había hecho siglos antes con las tres carabelas. Posteriormente, una procesión «cívico-

religiosa» presidida por los franciscanos, encargados de bendecir la expedición, se dirigiría desde la iglesia hasta el embarcadero.<sup>36</sup>

Una vez que Palos de la Frontera fue definitivamente seleccionado como lugar de salida del vuelo, toda la comarca se lanzó a preparar tan deseada hazaña. En los preparativos participó también San Juan del Puerto, cuyo alcalde tuvo que dar su consentimiento para que el día 20 de enero pudieran aterrizar en su término municipal «dos escuadrillas de aeroplanos» procedentes del aeródromo de Tablada. Como veremos, fueron muchos los aviadores procedentes de diversos puntos de la geografía española los que se presentaron en Palos aquel 22 de enero de 1926 para despedir a sus compañeros. *La Provincia* recogía así el entusiasmo del pueblo:

En San Juan se prepara un gran recibimiento a los aviadores y automovilistas, disponiéndose el simpático pueblo a celebrar el acontecimiento de la salida del intrépido comandante Franco, en la forma que corresponde a la arriesgada empresa que se propone realizar.<sup>37</sup>

Por su parte, el periódico del día 18 de enero nos adelantaba las gestiones realizadas por las autoridades y las fuerzas vivas de Huelva para recibir y agasajar a los aviadores. En concreto se hacía un repaso de lo acordado el día anterior por la Sociedad Colombina Onubense, que como ya se ha comentado, tuvo un protagonismo excepcional en el desarrollo de este acontecimiento. Entre otras cuestiones, se concertaba la celebración de una «solemne sesión en el monasterio de La Rábida en honor del comandante Franco y aviadores que le acompañen». La Colombina también se encargó de elaborar una lista de invitados para el momento de la partida: «el comandante general del Apostadero, alcalde de Sevilla, delegado regio de la Exposición Hispanoamericana y presidente del Círculo Mercantil». Además, se comprometía a obtener una película del acontecimiento para «exhibirla en las campañas de propaganda colombina».<sup>38</sup> En este sentido, las actas de la institución americanista denotan también la importancia



que para la Sociedad tenía la propaganda de esta hazaña a través de los medios de comunicación, ya que en ellas se recogen las atenciones que debían de tener los corresponsales de la prensa americana y europea que habían anunciado su venida.<sup>39</sup>

El momento culmen de los preparativos que se venían efectuando desde días atrás llegó en la jornada del 19 de enero, cuando los Lugares Colombinos asistieron a la llegada de los aviadores protagonistas del raid,<sup>40</sup> procedentes de Melilla. El periódico onubense, imbuido de un patriotismo que apostaba por ensalzar el descubrimiento del Nuevo Mundo por parte de la Madre Patria española, no dudó en relacionar la gran hazaña que estaba a punto de acontecer con la protagonizada por Colón algunas centurias antes, aplaudiendo la valentía de la raza española:

Los intrépidos aviadores españoles, jóvenes entusiastas para quienes la arriesgada empresa de atravesar el Océano no ofrece dificultades, se disponen a escribir una página brillante en la historia de la aviación y han de llevar a cabo su heroico proyecto, porque no es posible que la fortuna vuelva la espalda a esos hombres valerosos descendientes de aquellos otros que también salieron de Palos con el gran almirante, para dar cumbre a la empresa más grande que soñaran los hombres (...). Como aquellos argonautas del Descubrimiento, también estos navegantes del espacio solo buscan la gloria de llevar a las tierras que descubriera España, el testimonio de que estos no las olvidan, queriéndolas como hijas que engendrara y formara con el augusto amor materno.<sup>41</sup>

Además de los incontables elogios hacia los aviadores, el periódico incluía un gran reportaje en el que se recogían todos los acontecimientos vividos hasta la llegada de estos, así como los acuerdos suscritos tanto por La Colombina como por el ayuntamiento y demás instituciones públicas para agasajarlos. En primer lugar, se enumeraban las personalidades invitadas al acto de partida del hidroavión, entre las que se podían encontrar los más relevantes cargos civiles, religiosos y militares de la provincia de Huelva. Aunque la presencia del rey no estaba confirmada, la prensa ya se

hacía eco de esa posibilidad. Además, para recibir adecuadamente a los aeronautas, se invitaba a los vecinos a poner colgaduras en los balcones y banderas en los centros oficiales, se proponía que «la música y las campanas se sumen a los vítores del pueblo», se ofrecería un almuerzo para los aviadores y las personalidades invitadas y se celebraría una misa para pedir por el buen desarrollo del viaje.

La llegada del comandante Franco y el capitán Ruiz de Alda fue recibida por multitud de personas que se congregaban en las calles, balcones y azoteas de la ciudad, mientras que las autoridades se concentraban en la Punta del Sebo. En primer lugar, la expectante población pudo divisar la escuadrilla venida para recibir a los aviadores, la cual dio varias vueltas al cielo de la capital. Era la una y cuarto de la tarde cuando aparecieron los dos esperados hidroaviones —uno de ellos, el *Plus Ultra*— en los que viajaban Franco, Ruiz de Alda y el soldado mecánico Rada. Una vez que hubieron desembarcado y después de ser recibidos por las autoridades, se inició el desfile hacia el Hotel Internacional, a través del cual «los hombres descubiertos, le ovacionaban y vitoreaban y las mujeres agitaban sus pañuelos en señal de bienvenida».<sup>42</sup>

Al día siguiente continuarían los honores para Franco y su equipo. El jefe de la Armada, el conde de Villamiranda, ofreció un almuerzo a los invitados en el Casino de Huelva, mientras que el presidente del Círculo Mercantil y Agrícola celebraba un baile de etiqueta por la noche. Además, el día 21 los aviadores pudieron disfrutar de un paseo automovilístico por los lugares colombinos —San Juan, Moguer y Palos, hasta llegar al monasterio de La Rábida—, terminando la jornada con un banquete celebrado en el Círculo Mercantil.<sup>43</sup> En Palos visitaron la iglesia de San Jorge para rezar ante la Virgen de los Milagros, mientras que en La Rábida pudieron asistir a una sesión extraordinaria de la Sociedad Colombina Onubense.<sup>44</sup> A este respecto, elocuentes fueron las palabras pronunciadas por el periodista del diario bonaerense *La Nación*, Álvarez del Valle, presente en este acto celebrado en el monasterio, que resaltó el fin práctico del vuelo en cuanto a las futuras relaciones hispano-argentinas:

## La recuperación del americanismo en la política exterior de Primo de Rivera...

Tiene este viaje de los señores Franco y Ruiz de Alda, todos los motivos sentimentales para aunar en una vibración común al pueblo español que le acompaña con sus mejores votos y el pueblo argentino impaciente de recibirlos (...) lo importante y simbólico de este viaje es que saltando por encima del largo espacio de inactividad lamentable, en lo que se refiere a hacer un hispanoamericanismo vivo, une el momento de hoy a la España de la leyenda, en la cual se hacían cosas como la que conmemora este Monasterio de La Rábida. Con ser un viaje admirable de aventura, yo lo considero como el principio de una era de colaboración eminentemente práctica, en la cual la excelente disposición de ánimo de los pueblos argentino y español, se traduzcan en soluciones completas, favorables a ambos países (...).<sup>45</sup>

Tras el discurso de Del Valle, Marchena Colombo tomó la palabra y entregó a Franco en nombre de la Sociedad Colombina Onubense una copa de oro para que fuera entregada al presidente de la República Argentina y le dijera que: «vea en ella el recuerdo fraternal de los que se la ofrecen, con el deseo vivo de que perdure siempre. Decidle que lleváis en este recuerdo nuestros amores y nuestra íntima compenetración con todos los pueblos de nuestra hermosa lengua». Además del presidente de la Colombina, otros personajes ilustres tomaron la palabra: Manuel Siurot, el alcalde onubense Juan Quintero Báez, el general Soriano, y el propio Ramón Franco, que al serle entregado el álbum de oro de la Colombina para que lo estrenase, escribió la siguiente inscripción:

Las más honda emoción nos embarga ante el homenaje de que hemos sido objeto al llegar a estos lugares que dieron al gran navegante toda suerte para llevar a cabo su magna empresa y que a nosotros nos da la necesaria fe y energía para ser portadores a las repúblicas americanas del saludo de nuestra madre España.<sup>46</sup>

En La Rábida se unió al grupo el teniente de navío Durán. Posteriormente acudieron a Moguer, cuya población les ofreció una calurosa bienvenida, y donde el

Ayuntamiento les agasajó con un aperitivo animado por la música de la Banda Municipal. Además, el mogueño Pepe Verdejo compuso un fandanguillo para saludarlos, que decía así:

Al Plata va el avión.  
Nadie al verlo desconfie,  
porque ha dicho su patrón:  
¡Avante! ¡Que Dios nos guíe!  
como nos dijo Pinzón.<sup>47</sup>

Tras el almuerzo ofrecido en el Círculo Mercantil de Huelva, los aviadores terminarían la jornada previa a la partida del raid en Palos, donde tras una animada fiesta, «pasarán la noche en casas particulares de la histórica villa».<sup>48</sup>

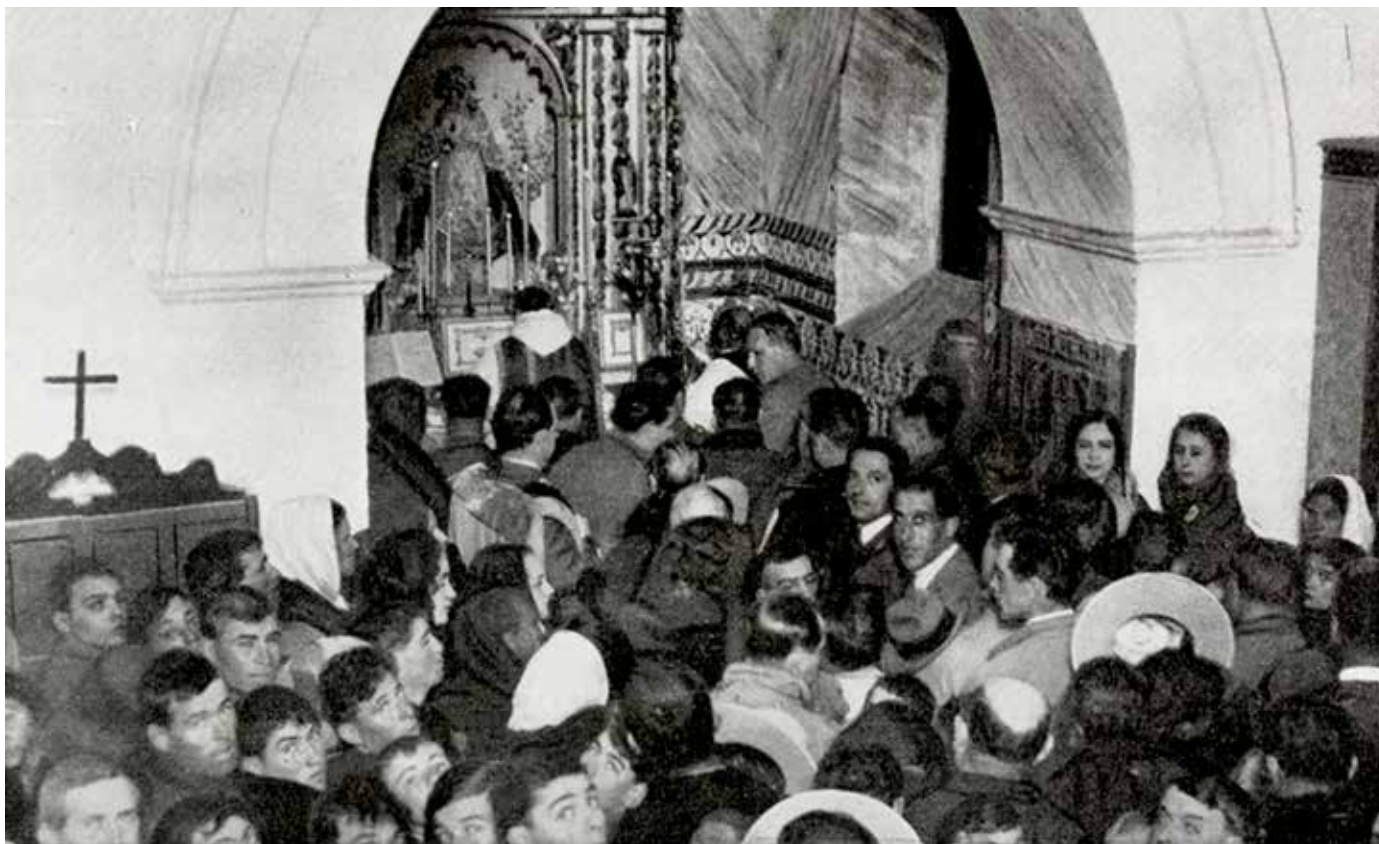
Tan sólo un día antes de la partida, el 21 de enero, el decano de la prensa onubense se llenaba de mensajes de un gran número de personalidades de la sociedad onubense —el gobernador civil; el alcalde de Huelva, Juan Quintero Báez; el escritor Manuel Siurot; el presidente de la Cámara de Comercio; el presidente de la Sociedad Colombina Onubense, José Marchena Colombo; los alcaldes de Palos y de Moguer; etc.— que aplaudían el gran acontecimiento que estaba a punto de producirse y mandaban saludos a la sociedad argentina. Desde la llegada del comandante Franco a Huelva hasta su partida el día 22 de enero con destino Buenos Aires, el aviador no dejó de recibir muestras de apoyo no sólo por parte de la sociedad onubense, sino también desde otras instituciones nacionales que vieron en el proyecto del vuelo una oportunidad para estrechar lazos con las repúblicas latinoamericanas. Este era el caso de la Unión Ibero-Americana y del Cuerpo Consular americano en Madrid, que mandó el siguiente mensaje:

Coadyuva por todos los medios al estrechamiento de los lazos confraternales del mundo hispano-americano como sagrado ideal que a todos nos mueve y nos reúne bajo el grito unánime sentido de ¡Vivan las repúblicas hispano-americanas!<sup>49</sup>





**Imagen 3.** El comandante Franco, en el interior del monasterio de La Rábida, recibiendo de manos del presidente de la Sociedad Colombina la copa de oro destinada al presidente argentino. *Caras y Caretas*, 20 de febrero de 1926, n.º 1429, p. 80. Fuente: Biblioteca Nacional de España: <http://hemerotecadigital.bne.es/>



**Imagen 4.** Oración ante la Virgen de los Milagros en el monasterio de La Rábida el día de la partida del vuelo. *Caras y Caretas*, 20 de febrero de 1926, n.º 1429, p. 82. Fuente: Biblioteca Nacional de España: <http://hemerotecadigital.bne.es/>

Queda patente, por tanto, que uno de los objetivos principales que se proponía España con la ejecución de este viaje era fomentar las relaciones sociales y culturales con sus antiguas colonias, en un momento de declive imperialista del país. Para ello se apelaba al concepto de «Madre Patria» y a la raza hispana, así como ocupaba un lugar relevante el idioma.<sup>50</sup> No en vano uno de los mensajes que debían trasladar los aviadores protagonistas del raid comenzaba de la siguiente forma: «Salud, nobles hijos de las Repúblicas que riman el hermoso idioma cervanti-

no».<sup>51</sup> Marilhacy incide en la reorientación de la política exterior española hacia Latinoamérica que tuvo lugar durante la Dictadura de Primo de Rivera, especialmente desde el nombramiento de José María de Yanguas Messía en el Ministerio de Estado (Asuntos Exteriores).<sup>52</sup> Además, se hacía una interpretación distorsionada del descubrimiento de América por parte de Colón, que ahora se pretendía rememorar:



**Imagen 5.** Franco junto a la gente del pueblo de Palos. *Caras y Caretas*, 20 de febrero de 1926, n.º 1429, p. 82. Fuente: Biblioteca Nacional de España: <http://hemerotecadigital.bne.es/>

Los mismos que ayer, los españoles [que] dominaron la fiereza del hasta entonces Insondable Océano, descubriendo tierras desconocidas, hoy, los españoles descendientes de los heroicos argonautas, de la gran epopeya, sondan el espacio y surcándolo, van a América para decirle que la madre España, no olvida a aquellas tierras queridas a las cuales llevó la civilización e infiltró su gesto, haciendo de ellas, una prolongación de la Patria misma, ya que en América, todo es español y lo será siempre, mientras sus hijos hablen el recio idioma que hablara don Quijote.<sup>53</sup>

No obstante, no debe de pasar desapercibido el fin económico que España se marcaba con el raid Palos-Buenos Aires, en el que Huelva ocuparía un lugar principal. De hecho, el propio periódico *La Provincia* se hacía eco del mismo:

(...) este viaje aéreo inicia para los intereses comerciales nuevas esferas de desarrollo, enseña el camino de comunicarnos en el más breve plazo con países de tan elevada expansión comercial y puede ser el comienzo de la creación de una gran escuadra mercantil aérea que acelere el intercambio

## La recuperación del americanismo en la política exterior de Primo de Rivera...

de productos Hispano-Americanos, que tengan como centro de contratación a Huelva.<sup>54</sup>

A pesar de los objetivos que se pretendían alcanzar con la ejecución de este vuelo, los resultados prácticos del mismo pueden ser muy cuestionados. Marcilhacy insiste en que, a pesar de que «a nivel simbólico y sentimental, puede hablarse de un claro éxito para la Dictadura», más allá de este ámbito, «la plasmación práctica del “raid” fue muy limitada».<sup>55</sup>

El día 22 de enero de 1926 amaneció con Palos abarrotado de visitantes procedentes de la provincia de Huelva, así como de Sevilla, Extremadura o Madrid, que no habían querido perderse un acontecimiento de tal repercusión. Entre el público asistente hay que mencionar la llegada del infante don Carlos de Borbón ese mismo día y la presencia del infante don Alfonso de Orleans, que había venido el día anterior.

El primer punto del día era la celebración de una misa en la iglesia de San Jorge, tras la cual se les impuso a los aviadores la medalla de la Virgen de Loreto, patrona de la aviación. Tras un desayuno ofrecido en el Casino, se dirigieron al muelle para embarcar en el *Plus Ultra*. El público esperaba la partida desde el propio muelle de Palos, el de La Rábida, o la Punta del Sebo en Huelva.<sup>56</sup>

Finalmente, a las ocho de la mañana despegaba el hidroavión con destino Las Palmas de Gran Canaria, que sería la primera escala de un largo viaje que se detendría también en la isla de Cabo Verde, Pernambuco (Brasil) y Río de Janeiro (Brasil).<sup>57</sup>

Los aviadores Franco, Ruiz de Alda y Durán, como mensajeros de la «Madre Patria», llevaban consigo algunos encargos realizados por diferentes instituciones onubenses para determinadas entidades porteñas. Por un lado, la Sociedad Colombina Onubense había hecho entrega de la ya mencionada copa de oro como regalo al presidente de la República Argentina. Por otro lado, el Ayuntamiento de Huelva mandó elaborar un pergamino de salutación al artista Celso Morales Martínez, para ser ofrecido al Concejo Municipal de la ciudad de Buenos Aires. En el mismo se



**Imagen 6.** Élite onubense que asistió al té con que el casino local obsequió a los aviadores antes de partir. *Caras y Caretas*, 20 de febrero de 1926, n.º 1429, p. 81. Fuente: Biblioteca Nacional de España: <http://hemerotecadigital.bne.es/>

representaba «entre el escudo de Huelva y el de España, el de la ciudad de Buenos Aires», vistas de La Rábida, la estatua de Colón y «la Plaza que la capital argentina ostenta al nombre del inmortal descubridor». Además, el pergamino iba acompañado de la siguiente dedicatoria:

El Excelentísimo Ayuntamiento de Huelva, en el primer vuelo trasatlántico con que la ciencia e intrepidez hispánicas hacen revivir la hazaña de Colón para cernirse en el cielo de la hermosa ciudad de Buenos Aires, envía a su Honorable Concejo Municipal la más cordial salutación, plena de amor imperecedero a la Noble Nación Argentina.<sup>58</sup>

Tampoco el diario *La Provincia* quería dejar pasar la oportunidad de forjar mayores relaciones con la prensa ar-





gentina, por lo que envió a través del comandante Franco dos sobres con varios ejemplares de su número extraordinario dirigidos a la Asociación de la Prensa de Buenos Aires, así como un mensaje de parte de la Asociación de la Prensa de Huelva.<sup>59</sup>

### Seguimiento del «raid» desde los Lugares Colombinos

A las cinco y media de la tarde el Ayuntamiento de Huelva recibía la noticia de la llegada del *Plus Ultra* a Canarias.<sup>60</sup> Aunque estaba previsto retomar el viaje pronto, debido al mal tiempo —una densa niebla en todo el Atlántico— tuvieron que prorrogar la salida hasta la mañana del martes 26 de enero, amerizando a las seis de la tarde en Cabo Verde.<sup>61</sup>

Mientras en España se esperaban noticias del desarrollo del vuelo, *La Provincia* dedicaba todos los días algunas líneas a aportar novedades sobre el tema. En el periódico del día 26 encontramos las palabras del comandante Emilio Herrero, director de la Aerodinámica de Cuatro Vientos, que hacía un repaso de las dificultades que podían acontecer, ya que aseguraba que «esta empresa magna es la más difícil que puede acometerse hoy en avión, y su riesgo es tan grande como lo será el triunfo, si la suerte no se opone a los anhelos palpitantes que tienen hoy todos los españoles».<sup>62</sup>

Durante la espera, se había creado un nuevo fandanguillo cuya letra decía así:

Palos y Moguer con Huelva,  
en una sola oración,  
piden a Dios que a ellos vuelva  
la gloria de la aviación.<sup>63</sup>

Parece que el raid Palos-Buenos Aires había imbuido de patriotismo a toda la sociedad onubense, ya que encontramos diversos testimonios de la cultura popular, como son estos fandanguillos, a través de cuyas letras se

aplaudía el heroísmo de los individuos protagonistas del vuelo, el arrojo de la raza española y su relación con la hazaña colombina:

Colón, Franco, Pizarro, Alda  
las figuras preeminentes  
que en el paño rojo y gualda  
tienen puestos preferentes,  
son de España su guirnalda.<sup>64</sup>

En este sentido, Franco, Alda y Durán pasaban a engrosar el listado de héroes patrióticos, en el que se incluían otras figuras como Colón o Pizarro.

La salida de Cabo Verde se fijó para el día 30, ya que el hidroavión había sufrido una avería en la hélice.<sup>65</sup> El trayecto entre Cabo Verde y Pernambuco fue el que causó más expectación, ya que era considerado la etapa más difícil del viaje. Finalmente, el 1 de febrero *La Provincia* anunciaba en portada: «Franco, triunfante, cruza el Atlántico y llega a Pernambuco».

La culminación de esta difícil etapa produjo la eclosión de una manifestación entre la sociedad onubense, que se echó a la calle para celebrar la llegada a América de su nuevo héroe, mientras tañían las campanas de las iglesias de la Concepción y de San Pedro. A la manifestación se unió posteriormente la banda de música, interpretando pasodobles. Además, desde algunos balcones se lanzaron «cohetes y bombas iluminadas». *La Provincia* señala también la petición popular de un cambio de nombre de la calle San José por «Avenida de Franco». Por su parte, la Sociedad Colombina Onubense se encargó de repartir folletos con un texto escrito por Marchena Colombo en el que se glorificaba el descubrimiento de América, la celebración del IV Centenario y la hazaña del Plus Ultra, y que comenzaba con las siguientes palabras:

¡Salve, tierra bendita de Huelva!

Porque en el estuario de tus ríos sagrados están los lugares  
colombinos y con ellos el humilde monasterio de La Rábida,

## La recuperación del americanismo en la política exterior de Primo de Rivera...

génesis del hecho más grande que registra la Historia, después del Calvario, vistas un día tres carabelas recibiendo el homenaje del mundo civilizado, el IV Centenario de la gloriosa gesta que comenzó en el amanecer de un 3 de Agosto y terminó en un 12 de Octubre, con la aparición de una tierra virgen que se ofrecía a España, para fundirse con ella en una nueva creación de hombres y de pueblos (...).<sup>66</sup>

Al final del día de celebración, el Ayuntamiento se reunió en una sesión extraordinaria en la que el alcalde propuso determinadas actuaciones para honrar el éxito del vuelo, entre otras: hacer a Ramón Franco hijo adoptivo de la ciudad de Huelva; rotular con los nombres de Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada cuatro nuevas calles;<sup>67</sup> solicitar a la Diputación de Huelva el nombramiento como hijo predilecto de la provincia al ministro de Marina Honorio Cornejo, «en premio al acierto con que ha coadyuvado a la ejecución del vuelo Palos-Buenos Aires»; y solicitar al Gobierno la declaración de «monumento nacional» al *Plus Ultra* y su instalación en La Rábida.<sup>68</sup>

No sólo la ciudad de Huelva quiso reconocer la labor de los aviadores, sino también otros lugares colombinos. En concreto, el ayuntamiento de Palos decidió poner el nombre de «Comandante Franco» a la plaza del pueblo, nombrar hijos adoptivos de la localidad a los cuatro aviadores y conceder el título de marquesado del puerto de Palos a Ramón Franco, solicitud que tuvo que hacer la «Juventud Palósfila» al rey.<sup>69</sup>

La salida de Pernambuco con destino Río de Janeiro se produjo el día 4 de febrero por la mañana, llegando al destino tras doce horas de vuelo.<sup>70</sup> No obstante, debido a algunos problemas surgidos durante el amerizaje, la salida de Río de Janeiro con destino Buenos Aires se retrasaría hasta el día 9, haciendo un pequeño descanso en Montevideo en esta última etapa.<sup>71</sup>

La parada en Uruguay les costaría una discusión con Primo de Rivera, que les había ordenado ir directamente a Argentina. En este sentido, Marcilhacy afirma que los aviadores fueron «unos embajadores poco diplomáticos», ya que no sería este el único desencuentro que tuvieron

con las autoridades tanto españolas como americanas.<sup>72</sup> A pesar de ello, no encontramos en ningún momento en un periódico tan fervoroso como *La Provincia* ninguna de las declaraciones contra el Gobierno realizadas por los aviadores, que sí reproducen algunos rotativos argentinos. Resulta relevante, por tanto, el papel que tenía la prensa en el fomento del patriotismo entre la sociedad onubense, aprovechando el acontecimiento del vuelo Palos-Buenos Aires para hacer constantes exaltaciones a la raza y al idioma españoles.

De hecho, la visión heroica de la hazaña de los aviadores calaría tanto en el pueblo onubense, que no sólo acudieron en multitud a despedir y a recibir a los aviadores, sino que también estaban atentos a todas las noticias que se sucedieron durante el desarrollo del viaje, e incluso tuvieron la iniciativa en la solicitud de determinadas condecoraciones para Franco y sus compañeros. En este sentido, el periódico *La Provincia* recogía una petición de «una Peña de onubenses» que proponía la celebración de una serie de actos populares en cuanto se conociera la llegada del hidroavión a Buenos Aires: organizar una manifestación, engalanar e iluminar las fachadas de las casas, instalar un arco con bombillas en la calle Concepción, hacer sonar silbatos y sirenas de embarcaciones y fábricas, tañer las campanas de las iglesias, realizar un concierto por parte de la banda municipal, cantar un Tedeum de acción de gracias, etc.<sup>73</sup>

Por otro lado, el redactor de *La Provincia*, Tomás Bedoya, hizo también una curiosa propuesta: la emisión de billetes que conmemoraran el raid Palos-Buenos Aires, siguiendo la estela de los realizados en 1871 para recordar el descubrimiento de América.<sup>74</sup> Por su parte, el periódico recogía la iniciativa de «Pepe de La Rábida» de «regalar al mecánico Rada un simbólico martillo de oro costeadado por suscripción».<sup>75</sup>

Finalmente, el raid concluyó el día 10, cuando los aviadores pisaron el suelo de Buenos Aires. El programa de actos para celebrarlo en Huelva había sido acordado durante los días anteriores por diversas instituciones —el Ayuntamiento, el Gobierno Civil, la Sociedad Colombina





**Imagen 7.** Huelva. El pueblo en espontánea manifestación al saber que el *Plus Ultra* había llegado a Buenos Aires. *Revista La Rábida*, n.º 139, 28 de febrero de 1926, p. 11. Fuente: Archivo Sociedad Colombina Onubense: <http://dspace.unia.es/handle/10334/1055>

Onubense y el Círculo Mercantil— siguiendo algunas de las propuestas ciudadanas anteriormente mencionadas. Además, se incluían otras actividades como costear un almuerzo para los pobres de la ciudad, para que de ese modo pudieran «participar del regocijo del pueblo».<sup>76</sup>

Cuando por fin en Huelva se conoció la noticia de la llegada de los aviadores a Buenos Aires, la gente se echó a la calle, repicaron las campanas de las iglesias y sonaron silbatos y sirenas, el Instituto y los Colegios cesaron su actividad, se lanzaron cohetes luminosos, y se organizó la gran manifestación, presidida por la bandera de Huelva y de España, y seguida por las banderas de todas la repúblicas americanas.<sup>77</sup> Al día siguiente, se celebró un Te Deum de acción

de gracias en la iglesia de la Concepción, al que acudieron todas las grandes personalidades de la sociedad onubense.<sup>78</sup>

El acto fue de tal magnitud, que *La Provincia* dedicó el número del día 11 de febrero «al feliz arribo del Plus Ultra a Buenos Aires». Dicho número estaba cargado de titulares que alababan la proeza realizada por Franco y sus compañeros, como por ejemplo: «¡Gloria al genio de la Raza!», «Triunfo de la ciencia y de la audacia», «Los españoles tenían que ser...», «¡Viva Franco, que es España!», etc. En él escribieron saludos, felicitaciones, oraciones y poemas, entre otros, el alcalde Quintero Báez, el presidente de la Colombina Marchena Colombo, el pedagogo Manuel Siurot, el poeta Rogelio Buendía y el gobernador civil José Andrade Chinchilla.<sup>79</sup> De especial relevancia fueron las palabras pronunciadas por Siurot:

Cuando la Santa María del aire se lanzó a la epopeya, llevaba en sus nadadores unas gotas de agua del Tinto y del Odiel (...). Cuando el hidroavión maravilloso toca ahora en las bahías de Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires, las gotas de los ríos colombinos se juntan con las aguas de América y en ese momento España vuelve a cerrar el circuito de la Historia, roto por las torpezas de las pasiones de los hombres.<sup>80</sup>

Estas primeras alocuciones a la «Santa María del aire» dieron lugar a su famosa proclama del mismo nombre, y que sin duda significaba una remembranza del primer viaje de Colon, cuyo fin práctico fue estrechar lazos con América desde el punto de vista no solo espiritual, sino también económico.

La noticia de la llegada de los aviadores a Buenos Aires no sólo fue bien acogida en la capital, sino que las celebra-

## La recuperación del americanismo en la política exterior de Primo de Rivera...

ciones se extendieron también a algunos de los pueblos de la provincia. Este fue el caso de Isla Cristina, Moguer, Palos, La Rábida y Ayamonte.<sup>81</sup>

### El recibimiento de los aviadores a su regreso a los Lugares Colombinos

El 5 de abril Huelva recibía la llegada de los aviadores desde Argentina. A pesar de la solicitud de que el hidroavión quedara ubicado en La Rábida, el Gobierno español decidió regalar el *Plus Ultra* a la nación argentina, quedando para siempre en tierras americanas. Por tanto, los aviadores tuvieron que regresar a España en un barco de guerra, el *Buenos Aires*, que el Gobierno argentino puso a su disposición, donde viajaron «con los mayores honores con que un pueblo puede honrar a unos héroes: bajo la custodia de la bandera argentina y en un navío de guerra que simboliza la nación».<sup>82</sup> No obstante, el cambio en el medio de transporte del viaje de vuelta no fue bien acogido por Franco y sus compañeros, lo que les costó una vez más una polémica con Primo de Rivera, «que estuvo a punto de convertirse en incidente diplomático».<sup>83</sup>

Para recibir a los «héroes» llegaron a suelo onubense muchas grandes personalidades. Entre ellas, cabe destacar la presencia del rey Alfonso XIII. Esta visita fue aprovechada por los onubenses para reclamar una vez más, desde que el *Plus Ultra* llegara a Buenos Aires, la instalación de un aeropuerto en Huelva:

Basada en sus inmejorables condiciones geográficas e históricas, Huelva clama porque en ella sea establecido un aeropuerto comercial. Ocasión es esta para

que como recuerdo de la regia visita, aguardemos en los tiempos venideros ese aeropuerto por el que se aboga y en el que estriba el merecido engrandecimiento y vistas las cosas bajo el prisma de la realidad, a ello tenemos perfectísimo derecho.<sup>84</sup>

No obstante, esta petición, que pone de manifiesto los objetivos económicos que se marcaba el vuelo Palos-Buenos Aires desde los inicios del proyecto, no fue atendida.

Además del rey, Huelva contó con la presencia de representantes del Gobierno central, así como de ayuntamientos y diputaciones provinciales procedentes de toda la geografía española. Era reseñable de nuevo la presencia de los infantes Carlos de Borbón y Alfonso de Orleans. La lista de personalidades la completaban el cardenal-arzobispo Eustaquio Illundain, el embajador de Argentina y el inspector general de la Guardia Civil. Fue notable, no obstante, la ausencia del jefe de Gobierno. También llegaron



**Imagen 8.** Memorándum escolar del vuelo España-Argentina realizado por los alumnos de Geografía Universal de la Escuela Normal de Maestros de Huelva bajo la dirección del profesor Felipe Ortega González. Fuente: Archivo Municipal de Huelva. Fondo Diego Díaz Hierro, 1926: <http://www.huelva.es/portal/en/hemeroteca>

para saludar a los aviadores varios hidroaviones procedentes de las bases de Mar Chica y de Barcelona, y diversos cruceros apostados en el puerto. Además, acudieron numerosos periodistas nacionales e internacionales para cubrir la noticia. Por supuesto, entre los individuos que no quisieron perderse la llegada de los aviadores, encontramos también algunos familiares de los mismos, como los hermanos y el primo de Ramón Franco, Francisco, Nicolás y Felipe, y los hermanos de Pablo Rada, Teresa y Tomás.<sup>85</sup> Por todo ello:

Tanto los Hoteles como las demás fondas y casas de huéspedes, aparte de varias casas particulares, se han visto totalmente ocupados por infinidad de personas llegadas a Huelva para asistir a la recepción nacional dispensada al comandante Franco y sus compañeros de raid y representación de la República Argentina.<sup>86</sup>

La ciudad de Huelva se encontraba profusamente engalanada para recibir a los aviadores. Tanto el Hotel Colón, donde tendría lugar un baile de gala, como la Diputación Provincial, donde se celebraría un banquete en honor del rey, y el Ayuntamiento. Además, muchos particulares habían adornado sus fachadas, y las calles lucían más iluminadas que nunca. Como parte destacada de la decoración de la ciudad, tanto en el muelle como en la calle Concepción se instalaron sendos arcos monumentales.<sup>87</sup>

También la localidad de Palos había sido engalanada para tal recepción, colocándose varios arcos triunfales, un símil de la carabela Santa María a la entrada de la iglesia, y colgaduras y guirnaldas en todas las calles. Además, los palermos supieron aprovechar también la presencia del rey para solicitarle «el dragado del Tinto hasta Moguer y la construcción del ferrocarril de San Juan del puerto a La Rábida».<sup>88</sup>

Tras la llegada de los «héroes», en la iglesia de San Jorge de Palos se celebró un *Te Deum* de acción de gracias al que asistieron Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, junto al monarca y otras personalidades. Posteriormente, Manuel

Siurot dedicó un largo discurso tanto al rey como a los aviadores.

Pasado el mediodía, se celebró una sesión extraordinaria de la Sociedad Colombina Onubense en el monasterio de La Rábida, presidida por el soberano. En dicho, pronunció un discurso de homenaje a los aviadores, «que no han descubierto un nuevo mundo; pero sí han llevado el corazón de España a la Argentina, trayéndose el corazón de la Argentina a España».<sup>89</sup>

Por falta de tiempo, tanto el monarca como los aviadores no pudieron visitar Moguer, donde se esperaba su llegada al Convento de Santa Clara «para descubrir una lápida conmemorativa de la visita que a dicho convento hizo Colón a su regreso del descubrimiento del Nuevo Mundo».<sup>90</sup>

Posteriormente, el cortejo se dirigió a la capital, donde se ofreció un almuerzo en la Punta del Sebo. Después, mientras que el rey se dirigía al barrio Reina Victoria, donde le esperaba el director de la Compañía de Río Tinto, el señor Browning, los aviadores se encaminaron al ayuntamiento, donde se le hizo entrega del nombramiento de hijo adoptivo a Ramón Franco y se les informó del rotulamiento de cuatro calles con sus nombres. La visita del rey a la ciudad de Huelva continuaría con las escuelas de Manuel Siurot, la zona del puerto, etc. Mientras tanto, el desfile de los aviadores continuó hasta la Plaza de las Monjas, donde se entregaron medallas de oro como «regalo del pueblo onubense», y al mecánico Rada se le regaló un martillo de oro costado por los obreros. Por su parte, el Círculo Mercantil organizó un «Jerez de honor» para agasajar a los aviadores, antes de acabar la jornada con el banquete que tuvo lugar en la Diputación Provincial y el baile de gala celebrado en el Hotel Colón.<sup>91</sup>

## Conclusiones

El acontecimiento del vuelo Palos-Buenos Aires se encontró inmerso en un clima de revitalización del americanismo, bajo la concepción de la Madre Patria española y de Raza

## La recuperación del americanismo en la política exterior de Primo de Rivera...

Hispánica, que alcanzó su cenit durante la Dictadura de Primo de Rivera y que no debe pasar desapercibido. No obstante, las principales conquistas de tal hazaña fueron de carácter sentimental. A pesar del momento próspero que vivía la Huelva del momento, ésta necesitaba una adhesión a su propio «ser histórico» en contraposición a la herencia cultural que pudieran implantar las compañías mineras extranjeras asentadas en la provincia, por lo que la hazaña del Plus Ultra fue, por este motivo, una oportunidad única para darle razonamiento a esta identificación con su pasado. Es por ello que las fuerzas vivas de Huelva, personificadas en la directiva de la Sociedad Colombina Onubense, capitalizaron desde el primer momento la idea de la salida del vuelo desde Palos de la Frontera, y, con la excusa de la remembranza del primer viaje de Colón, su objetivo era conseguir para estos lugares, una vez más, que fueran situados en el mapa y a la vez, importantes logros comerciales y turísticos para la zona. Como se ha podido apreciar en este estudio, tanto los preparativos del vuelo como el seguimiento del mismo —hecho en el que la prensa local jugó un papel relevante, acercando cada uno de los avatares del raid a la población— fueron seguidos por el pueblo onubense con una mezcla de orgullo y fascinación. En este sentido, hay que tener en cuenta la gran labor de desarrollo del patriotismo —y también de un fuerte localismo con tintes nacionalistas— que llevaron a cabo instituciones como el Ayuntamiento, la Diputación, la prensa local, y como hemos dejado patente, la Sociedad Colombina Onubense.

A pesar del ambiente de júbilo, de exaltación del valor y heroicidad de los españoles —y en concreto de los onubenses—, de los deseos de hermanamiento con las repúblicas latinoamericanas, de engrandecimiento de la religión católica y el idioma castellano, más allá del ámbito cultural y sentimental, el vuelo del *Plus Ultra* no tuvo grandes consecuencias económicas ni para el país ni para Huelva, ya que la idea de establecer una línea aérea comercial entre España y Argentina nunca se llevó a cabo, ni tampoco se pudieron estrechar los mercados iberoamericanos como se planteaba en un principio. Tampoco en los Lugares

Colombinos, una vez pasada la apoteosis producida por la hazaña, se cumplieron los objetivos marcados. Bien es verdad que en Palos se llegó a aprobar el dragado del puerto en 1928 de la mano de la Junta de Obras del Puerto de Huelva, aunque esta obra nunca se materializó en la forma y fondo que se venía demandando desde 1907. Por otro lado, tampoco se consiguió el dragado del río Tinto, ni el ferrocarril hasta La Rábida, pretensiones demandadas desde Moguer para incentivar la exportación comercial de sus productos vía marítima, y, en el caso del ferrocarril, impulsar el turismo en la zona.

Quizás por ello este acontecimiento no ha ocupado un lugar relevante en la memoria colectiva de la sociedad española, ni siquiera en la onubense. Es por eso que estamos convencidos de que el estudio en profundidad de este suceso era fundamental para un mayor conocimiento de la historia de las relaciones iberoamericanas, de España y, evidentemente, de la provincia de Huelva.

### Fuentes y bibliografía

#### Fuentes hemerográficas y documentales

- Actas Capitulares de Huelva*. (1926), Archivo Municipal de Huelva: <http://www.huelva.es/portal/en/hemeroteca>
- Actas de la Sociedad Colombina Onubense* (1926), Archivo de la Sociedad Colombina Onubense: <http://dspace.unia.es/handle/10334/105>
- Anuarios de la Administración* (1898), Madrid, pp. 1467-1469.
- Caras y Caretas* (Buenos Aires, 1926), Biblioteca Nacional de España, Hemeroteca Digital: <http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?q=id%3A0004080157>
- El Globo*, Biblioteca Nacional de España, Hemeroteca Digital: <http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?q=id:0001066898&lang=es>



*España Automóvil y Aeronáutica*, Biblioteca Nacional de España, Hemeroteca Digital: <http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?q=id:0026438599&lang=es>

*Gaceta de Madrid*, Biblioteca Nacional de España, Hemeroteca Digital.

*Heraldo de Madrid*, Biblioteca Nacional de España, Hemeroteca Digital: <http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?q=id:0000384902&lang=es>

*Huelva en fiestas* (1928), Archivo Municipal de Huelva, Hemeroteca, Fondo Juan Quintero Estrada: <http://www.huelva.es/portal/en/huelva-en-fiestas-1928>

*La Libertad*, Biblioteca Nacional de España, Hemeroteca Digital: <http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?q=id:0003754729&lang=es>

*La Provincia* (1920-1926), Archivo Municipal de Huelva, Hemeroteca, Fondo Diego Díaz Hierro: <http://www.huelva.es/portal/en/la-provincia-1880-1937>

*La Rábida: Revista Colombina Iberoamericana*, (1926), Archivo de la Sociedad Colombina Onubense: <http://dspace.unia.es/handle/10334/1055>

Memorándum escolar del vuelo España-Argentina realizado por los alumnos de Geografía Universal de la Escuela Normal de Maestros de Huelva bajo la dirección del profesor Felipe Ortega González. Archivo Municipal de Huelva. Fondo Diego Díaz Hierro, 1926. <http://www.huelva.es/portal/en/hemeroteca>

*Revista Mercantil* (1925-1926), Archivo Municipal de Huelva, Hemeroteca, Fondo Diego Díaz Hierro: <http://www.huelva.es/portal/en/revista-mercantil-1925-1926>

### **Bibliografía**

ANDRÉS GARCÍA, M. (2015). «Ayamonte y la revista «La Rábida». Una visión sobre el hispanoamericanismo y el desarrollo de la industria conservera onubense.», XIX Jornadas de Historia de Ayamonte, Ayamonte: Diputación Provincial de Huelva: 71-83.

ANÓNIMO. (1926). *Raid Aéreo España-Argentina*, Barcelona: Bellsoley y Llauger.

MARCILHACY, D. (2006). «La «Santa María del aire»: El vuelo trasatlántico del *Plus Ultra* (Palos-Buenos Aires, 1926), preludio a una reconquista espiritual de América», *Cuadernos de Historia Contemporánea* 28: 213-241.

CAGIAO VILA, P. (2014). «Introducción. Corresponsales y colaboradores de la revista «La Rábida»», en R. Márquez Macías (ed.), *Huelva y América. Cien años de Americanismo. Revista «La Rábida» (1911-1933). De corresponsales y colaboradores*, Sevilla, Universidad Internacional de Andalucía: 11-14.

———. (2015). «El americanismo español en 1912: agenda, proyectos y preocupaciones.», XIX Jornadas de Historia de Ayamonte, Ayamonte: Diputación Provincial de Huelva: 85-98.

DÍAZ ZAMORANO, A. (1999). *La Construcción de una Ciudad*. Huelva: Ayuntamiento de Huelva.

ESPAÑA, M. y TOMÁS, R. (1926). *El vuelo España-América. Reconquista de los pueblos iberoamericanos hecha por el «Plus Ultra*, Valencia.

GARCÍA DÍAZ, M. A. (2005). *Vieja y nueva política. Huelva bajo el régimen de Primo de Rivera (1923-1930)*. Huelva: Ayuntamiento de Huelva.

GARCÍA MORALES, A. (1986). «El americanismo en la poesía de Francisco Villaespesa», *Andalucía y América en el siglo XX*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos: 45-58

MÁRQUEZ MACÍAS, R. (2011) (Ed.). *Huelva y América. Cien años de Americanismo. Revista «La Rábida» (1911-1933)*. Sevilla: UNIA.

———. (Ed.) (2014). *Huelva y América. Cien años de Americanismo. Revista «La Rábida» (1911-1933). De corresponsales y colaboradores*. Sevilla: UNIA.

MÁRQUEZ, R y P. CAGIAO (2015). «Los orígenes del Club Palósfilo», *Jornadas de Historia sobre el Descubrimiento de América*, tomo III, Palos de la Frontera: UNIA.

PEÑA GUERRERO, M. A. (1995). *La provincia de Huelva en los siglos XIX y XX. El tiempo y las fuentes de su memoria*. Tomo IV. Huelva: Diputación de Huelva.

SEGOVIA, J. M. (1977). *El vuelo del Plus Ultra*, Huelva: Diputación Provincial de Huelva.

## La recuperación del americanismo en la política exterior de Primo de Rivera...

- VERDUGO ÁLVEZ, N. (2014). «Colaboradores onubenses de la revista *La Rábida*», *Huelva y América. Cien años de Americanismo. Revista La Rábida (1911-1933). De corresponsales y colaboradores*. Editado por Rosario Márquez Macías, Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía: 15-54.
- VILLAESPESA, F. (1954). «La epopeya del Plus Ultra», *Galeones de Indias, poesías completas*, tomo II, Madrid: Aguilar
- WHISHAW, E. (1927). *Notas sobre el puerto de Palos y las basílicas de San Jorge de Palos y Santa María de Niebla*, Sevilla: Imp. y Lib. Sobrino de Izquierdo.

### Notas

- <sup>1</sup> VILLAESPESA, F. (1954). «La epopeya del Plus Ultra», *Galeones de Indias, poesías completas*, tomo II, Madrid: Aguilar, p. 1144.
- <sup>2</sup> A esto hay que sumar la importancia en la economía local del Puerto de Huelva, que culminará las actividades relacionadas con la explotación de las minas por las compañías extranjeras asentadas en la provincia. DÍAZ ZAMORANO, 1999, pp. 62.
- <sup>3</sup> MÁRQUEZ MACÍAS, 2011, p. 24; DÍAZ ZAMORANO, *Op. cit.*, p. 64. Anuarios de la administración. Madrid, 1898, pp. 1467, 1469. PEÑA GUERRERO, 1995; VERDUGO, 2014. p. 18
- <sup>4</sup> MÁRQUEZ MACÍAS, *Op. cit.*, pp. 25-26, y acta de la Sociedad Colombina Onubense, 21 de marzo de 1880.
- <sup>5</sup> MÁRQUEZ MACÍAS, *Op. cit.*, p. 28
- <sup>6</sup> PEÑA GUERRERO, *Op. cit.*, pp. 57-58.
- <sup>7</sup> Este personaje, al que trataremos más adelante, va a ser uno de los protagonistas principales en el tema que nos ocupa.
- <sup>8</sup> GARCÍA DÍAZ, 2005, p. 94.
- <sup>9</sup> GARCÍA DÍAZ, *Op. cit.*, p. 100.
- <sup>10</sup> Elocuentes son la palabras del arquitecto municipal encargado de este proyecto, José María Pérez Carasa, que a la altura de 1928 dice: «...las blancas casitas que todos los años vienen a posarse sobre nuestros huertos no lo hacen ya hoy en bando
- indisciplinado; ocupan sumisas su puesto de combate, desde donde dirán a las generaciones de mañana que los hombres de hoy supimos por un momento dejar de ser egoístas para pensar desinteresadamente en el futuro, plenos de solicitudes paternales», en Revista *Huelva en Fiestas*, 1928. Archivo Municipal de Huelva, Fondo Juan Quintero de Estrada. [http://www.huelva.es/archivo/HEMEROTECA\\_HISTORICA/Huelva%20en%20fiestas\(2/01/2016\)](http://www.huelva.es/archivo/HEMEROTECA_HISTORICA/Huelva%20en%20fiestas(2/01/2016))
- <sup>11</sup> GARCÍA DÍAZ, *Op. cit.*, pp. 100-107.
- <sup>12</sup> Revista Mercantil, 1926. Archivo Municipal de Huelva, Fondo Díaz Hierro. <http://www.huelva.es/portal/en/revista-mercantil-1925-1926>. (12 /12/2015).
- <sup>13</sup> *El Globo*, 18 de diciembre de 1923, p. 1.
- <sup>14</sup> El Club Palósfilo fue el empuje durante muchos años para que Palos ocupara en la historia el lugar que le correspondía por ser la cuna del Descubrimiento de América. Las profesoras Rosario Márquez Macías y Pilar Cagiao Vila han publicado diferentes trabajos sobre este tema, tanto en España como en América. MÁRQUEZ y CAGIAO, 2015, p. 258.
- <sup>15</sup> *Gaceta de Madrid*, 21 de julio de 1925, p. 491.
- <sup>16</sup> Empresario vitivinícola y exportador de vinos perteneciente a una de las numerosas familias mogueras que se dedicaban a esta actividad. Fue Cónsul de Colombia en Huelva y hermano del gran poeta, premio Nobel de Literatura, Juan Ramón Jiménez.
- <sup>17</sup> WHISHAW, 1927, pp. 9-34
- <sup>18</sup> A la altura de 1828, el escritor y viajero romántico Washington Irving, relató el viaje que realizó en esos días por los Lugares Colombinos, resaltando la pobreza y el abandono al que estaban relegados. Extracto de una carta traducida por Ellen. M Whishaw en Revista *La Rábida*, 1924, n.º 115, p. 12 y n.º 116, pp. 9-10
- <sup>19</sup> El libro MÁRQUEZ MACÍAS, R. (Ed.) (2014). *Huelva y América. Cien años de Americanismo. Revista «La Rábida» (1911-1933). De corresponsales y colaboradores*. Sevilla: UNIA, recoge el aporte de algunos de estos colaboradores a la revista *La Rábida*.
- <sup>20</sup> SEGOVIA, 1977, p. 23.
- <sup>21</sup> *Heraldo de Madrid*, 8 de diciembre de 1925, p. 4.
- <sup>22</sup> *La Libertad*, 11 de diciembre de 1925, p. 4.





## De Palos al Plata: el vuelo del Plus Ultra a 90 años de su partida

- <sup>23</sup> *Heraldo de Madrid*, *Op. cit.*, p. 4.
- <sup>24</sup> MARCILHACY, 2006, p. 230; ESPAÑA, 1926, p. 149.
- <sup>25</sup> SOCIEDAD COLOMBINA ONUBENSE. *Actas*. Sesión 29 de Diciembre de 1925.
- <sup>26</sup> *La Provincia*, 7 de Enero de 1926, p. 3.
- <sup>27</sup> El comandante Franco, en una de las reuniones celebradas en Madrid, había solicitado al Ministro de Marina la ayuda de la Marina de Guerra para el raid, aportando esta un «Destroyer», el *Alsedo*, para que siguiera al hidroavión en su ruta. *La Libertad*, 11 de Diciembre de 1925, p 4.
- <sup>28</sup> *La Provincia*, 11 de enero de 1926, 1.
- <sup>29</sup> *La Provincia*, 12 de enero de 1926, 3.
- <sup>30</sup> *La Provincia*, 13 de enero de 1926, 3.
- <sup>31</sup> MARCILHACY, *Op. cit.*, p. 230.
- <sup>32</sup> Ángel María Zuloaga (1885-1975) Militar y aviador argentino. Fue uno de los pioneros de la aviación mundial. [http://para-pilotos.com/Historia-Aviacion-Militar/Angel-Maria-Zuloaga\(27/12/2015\)](http://para-pilotos.com/Historia-Aviacion-Militar/Angel-Maria-Zuloaga(27/12/2015))
- <sup>33</sup> *La Provincia*, 5 de junio de 1920
- <sup>34</sup> Revista *España Automóvil y Aeronáutica*, 30 de noviembre de 1920, pp. 1-4.
- <sup>35</sup> *Ibidem*, p. 4.
- <sup>36</sup> *La Provincia*, 6 de enero de 1926, p. 1.
- <sup>37</sup> *La Provincia*, 11 de enero de 1926, p. 1.
- <sup>38</sup> *La Provincia*, 18 de enero de 1926, p. 1.
- <sup>39</sup> SOCIEDAD COLOMBINA ONUBENSE, *actas*. Sesión de 18 de enero de 1926.
- <sup>40</sup> Según Marcilhacy, la palabra «raid» se utilizó por parte de la prensa con el significado de «expedición deportiva». MARCILHACY, *Op. cit.*, p. 215.
- <sup>41</sup> *La Provincia*, 19 de enero de 1926, p. 1.
- <sup>42</sup> *La Provincia*, 19 de enero de 1926, p. 1.
- <sup>43</sup> *La Provincia*, 19 de enero de 1926, p. 2.
- <sup>44</sup> *La Provincia*, 21 de enero de 1926, p. 1.
- <sup>45</sup> *La Rábida*, 31 de enero de 1926, p. 9-10.
- <sup>46</sup> *Ibidem*, p. 11.
- <sup>47</sup> *La Provincia*, 21 de enero de 1926, p. 2.
- <sup>48</sup> *La Provincia*, 21 de enero de 1926, p. 3. En concreto, los aviadores pasarían la noche en la casa solariega del conde de Valdeaguilá, según *La Provincia*, 22 de enero de 1926, p. 1.
- <sup>49</sup> *La Provincia*, 20 de enero de 1926, p. 1. Esta nota la firmaron cargos consulares procedentes de las repúblicas latinoamericanas de Brasil, Venezuela, República Dominicana y Ecuador, además del Decano del Cuerpo Consular de Madrid, Enrique Tranmann.
- <sup>50</sup> CAGIAO VILA, 2014, p. 11.
- <sup>51</sup> *La Provincia*, 20 de enero de 1926, p. 1.
- <sup>52</sup> MARCILHACY, *Op. cit.*, pp. 213-241.
- <sup>53</sup> *La Provincia*, 21 de enero de 1926, p. 1. El «Idealismo» que el Quijote representaba, en palabras de García Morales (1986:53), se traduce en lo que en esta época sería el «Alma hispanoamericana», compuesta de fe y heroísmo, tradición católica y pasado glorioso. En este momento y sobre todo a partir de 1898, intelectuales de la talla de Unamuno, Rubén Darío o Villasespa consideraban que el personaje cervantino era el «Caballero de la Hispanidad» y prototipo de la regeneración nacional.
- <sup>54</sup> Los intentos de relaciones comerciales entre Huelva y Argentina tuvieron un momento precedente a este acontecimiento, justamente en 1912, cuando en la capital onubense se celebró la Segunda Asamblea Americanista, en la que se debatieron las posibilidades comerciales y de exportación de los productos onubenses hacia América, y la creación de comunicaciones necesarias para poder llevarlo a efecto. ANDRÉS, 2015, p. 79-80 y CAGIAO, 2015, p. 93.
- <sup>55</sup> MARCILHACY, *Op. cit.*, pp. 238-239.
- <sup>56</sup> *La Provincia*, 22 de enero de 1926, p. 1.
- <sup>57</sup> Archivo Municipal de Huelva (en adelante, AMH), *Actas Capitulares*, 22 de enero de 1926, p. 53.
- <sup>58</sup> *La Provincia*, 19 de enero de 1926, p. 1.
- <sup>59</sup> *La Provincia*, 22 de enero de 1926, p. 1.
- <sup>60</sup> AMH, *Actas Capitulares*, 22 de enero de 1926, p. 53.
- <sup>61</sup> *La Provincia*, 25 de enero de 1926, p. 3; *La Provincia*, 27 de enero de 1926, p. 3.
- <sup>62</sup> *La Provincia*, 26 de enero de 1926, p. 3.



## La recuperación del americanismo en la política exterior de Primo de Rivera...

- <sup>63</sup> *La Provincia*, 30 de enero de 1926, p. 1.
- <sup>64</sup> *La Provincia*, 30 de enero de 1926, p. 1.
- <sup>65</sup> *La Provincia*, 28 de enero de 1926, p. 3.
- <sup>66</sup> *La Provincia*, 1 de febrero de 1926, p. 1 y *Rábida*, 31 de enero de 1926, p. 13.
- <sup>67</sup> El ciudadano Enrique Díaz propuso también nombrar una calle con el apelativo *Plus Ultra*. *La Provincia*, 4 de febrero de 1926, p. 1.
- <sup>68</sup> *La Provincia*, 2 de febrero de 1926, p. 1.
- <sup>69</sup> *La Provincia*, 5 de febrero de 1926, p. 1.
- <sup>70</sup> *La Provincia*, 5 de febrero de 1926, p. 1.
- <sup>71</sup> *La Provincia*, 10 de febrero de 1926, p. 1.
- <sup>72</sup> MARCILHACY, *Op. cit.*, p. 222.
- <sup>73</sup> *La Provincia*, 5 de febrero de 1926, p. 1.
- <sup>74</sup> *La Provincia*, 8 de febrero de 1926, p. 1.
- <sup>75</sup> *La Provincia*, 10 de febrero de 1926, p. 1.
- <sup>76</sup> *La Provincia*, 8 de febrero de 1926, p. 3.
- <sup>77</sup> *La Provincia*, 11 de febrero de 1926, p. 1.
- <sup>78</sup> *La Provincia*, 11 de febrero de 1926, p. 2.
- <sup>79</sup> *La Provincia*, 11 de febrero de 1926, p. 1.
- <sup>80</sup> Revista *La Rábida*, 28 de febrero de 1926, p. 9.
- <sup>81</sup> *La Provincia*, 11 de febrero de 1926, pp. 2-3.
- <sup>82</sup> *La Provincia*, 5 de abril de 1926, p. 2.
- <sup>83</sup> MARCILHACY, *Op. cit.*, p. 222. La polémica suscitada por la donación a la República Argentina del hidroavión también es recogida ampliamente por Miguel España en su completa obra sobre el vuelo del Plus Ultra. ESPAÑA, 1926.
- <sup>84</sup> *La Provincia*, 5 de abril de 1926, p. 1.
- <sup>85</sup> *La Provincia*, 5 de abril de 1926, pp. 1-2.
- <sup>86</sup> *La Provincia*, 5 de abril de 1926, p. 3.
- <sup>87</sup> *La Provincia*, 5 de abril de 1926, p. 2. Sobre la decoración de las calles de Huelva, véase el capítulo de María Asunción Díaz Zamorano en esta misma obra.
- <sup>88</sup> *La Provincia*, 5 de abril de 1926, p. 3.
- <sup>89</sup> *La Provincia*, 5 de abril de 1926, p. 3.
- <sup>90</sup> *La Provincia*, 6 de abril de 1926, p. 1.
- <sup>91</sup> *La Provincia*, 5 de abril de 1926, p. 3.

