

De Palos al Plata

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



un
i Universidad
Internacional
de Andalucía
A



Festejar la memoria: el vuelo del *Plus Ultra**

Palmira Vélez
Universidad de Zaragoza

* Este trabajo forma parte del proyecto I+D+i «Donde la política no alcanza. El reto de diplomáticos, cónsules y agentes culturales en la renovación de las relaciones entre España e Iberoamérica» (HAR2014-59250-R), financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad en la convocatoria del 2014.

En 1926 cuatro españoles a bordo de un hidroavión cruzaron el Atlántico por primera vez desde España a Argentina, concretamente desde Palos de la Frontera (Huelva) a Buenos Aires. Sus nombres han quedado en el recuerdo popular durante generaciones: comandante de aviación Ramón Franco, capitán de artillería Julio Ruiz de Alda, teniente de navío Juan Manuel Durán y soldado mecánico Pablo Rada. El viaje, llamado intencionadamente del *Plus Ultra*, fue oportuna y ampliamente reseñado en los medios de comunicación nacionales y extranjeros y el cuarteto protagonista calurosamente bienvenido por la totalidad de las clases sociales a ambos lados del océano. El agasajo fue enorme y todavía hoy sorprende por su impacto e influencia en áreas más allá de las hispanoparlantes. Este ha sido el motivo que nos lleva a intentar en este trabajo un análisis de algunas claves que explican su enorme éxito de público. Más allá de la crónica que concitó el tema en la época, las auténticas razones fueron más profundas y apuntan a factores como los siguientes: la importancia social de la figura del aviador, muy atractiva para las masas del momento, la relevancia del deporte como fenómeno de masas y, en suma, el carácter de modernidad de sociedades industriales en un momento políticamente proclive al acercamiento hispanoamericano.

Un precedente de viaje hispanoamericano en olor de multitudes: el de Rafael Altamira

Solo hay un precedente de viaje español a América que se pueda asemejar al del *Plus Ultra* en esa dimensión pública,

y es el que hizo el catedrático jurista e historiador Rafael Altamira en 1909-1910. Casi dos décadas dista uno del otro, tiempo suficiente para dar lugar a interesantes puntos de contacto y diferencias entre ambos. Son las diferencias entre un viaje académico con una gran cobertura mediática y un viaje deportivo con un enorme impacto social. Altamira era catedrático de la Facultad de Derecho de la Universidad de Oviedo, circunstancia que haría pensar en una convencional dimensión universitaria del traslado, pero su viaje sería mucho más que un viaje académico al uso. Sus puntos de mira estaban en las colonias de inmigrantes españoles, en la cultura y en las elites locales. Contó con el apoyo de la academia, en concreto de la Universidad de Oviedo, en la que profesaba, de las clases populares (que colaboraron en una suscripción pública) y del propio Rey. Su acogida mereció todos los honores, pues fue objeto de un recibimiento en olor de multitudes allá por donde pasaba, incluso ofreciendo fotografías con dedicatoria firmada para la ocasión. Los resultados no pudieron ser más halagüeños para sus intereses personales y para las autoridades españolas políticas y académicas del momento, tiempo de regeneracionismo y reformas antes de la primera guerra mundial, quienes mostraron un sincero empeño en el balance positivo del viaje.¹

El viaje del *Plus Ultra* en 1926 entre Palos y Buenos Aires, en cambio, introduce unas variaciones importantes y significativas. Sigue pesando la influencia y el contacto con la colonia de inmigrantes españoles —el llamado «imperialismo del pobre»—; de forma que los viajeros visitarán la sede de diversas asociaciones y sus respectivos órganos de expresión o periódicos dirigidos por españoles o con un interés en los asuntos españoles.² También va a ser una



experiencia que involucra a las clases medias en España, y en alto grado a los militares. Nuevamente, la monarquía, pero ahora por la vía del dictador Miguel Primo de Rivera, está apoyando la iniciativa. Merece la pena resaltar que la situación política nacional, pese al poco tiempo transcurrido, ha variado significativamente respecto a la que vivió Altamira, lo mismo que la internacional, en pleno período de entreguerras. Lo más nuevo, sin embargo, es la propia naturaleza de la actividad, y esta es en nuestra opinión la clave de bóveda de toda la construcción. Ahora estamos ante un fenómeno deportivo, un «raid» o, lo que es lo mismo, un vuelo por etapas con un hidroavión (esto es, un avión que puede posarse en el agua); y estamos, además, ante un deporte moderno, lo que casi por definición en este momento del siglo XX alude a dinero, imagen, fama, influencia y placer; pero también a conceptos como industria urbana y desarrollo. Envolviendo todo eso, ha de contarse con el fenómeno del periodismo deportivo que está despegando y de la radio como medio de comunicación de masas, que también comienza a despegar, transmisor de ciertas dosis de «escapismo» que casa bien con el recetario universal de «antídotos» para la crisis de finales de los años veinte. El contexto, pues, no podría ser más novedoso: la era de la velocidad, del automóvil, del avión y de las comunicaciones internacionales; casi tan novedoso, salvando las distancias, como lo fueran los primeros vuelos espaciales en los años cincuenta y sesenta del siglo XX.

La travesía atlántica contó con un fotógrafo actuando de notario visual. El periodista, guionista y director de fotografía Leopoldo Alonso filmó las primeras jornadas del *Plus Ultra* mientras su presencia fue posible —por razones de peso— a bordo del aparato, y gracias a él disponemos de una fuente histórica de primer orden. No debía de sentirse del todo ajeno al ambiente, puesto que en 1925 había sido guionista de *Ruta gloriosa*, un drama bélico mudo en blanco y negro de aventuras dirigido por Fernando Delgado de Lara, a día de hoy prácticamente perdido, sobre unos oficiales españoles prisioneros durante la guerra de Marruecos y salvados, precisamente, por un hidroavión. Tres años después de la experiencia trasatlántica Alonso

rodará un documental de su tierra natal (*Estampas españolas: Salamanca*, 1929), dentro de una serie promovida por el recién fundado —1928— Patronato Nacional de Turismo con el lema «Extranjeros, visitad España. Españoles, conoced vuestra patria». Durante la guerra civil Alonso va a colaborar en el Socorro Rojo Internacional y en la postguerra se dedicará al documental turístico-artístico.³

Progresos de la aviación hasta 1926

Nos interesa a continuación exponer un breve bosquejo de cómo estaba la aviación hasta la fecha en que se realizó el vuelo del *Plus Ultra*, un aparato alemán fabricado en Italia, comprado por el Gobierno español y adaptado para la misión trasatlántica una vez en suelo hispano. Son tiempos de grandes logros y también de grandes sacrificios. En afirmación de Guillermo Giucci, el hombre más famoso del mundo en 1927 es justamente un aviador, el estadounidense Charles Lindberg, tras haber cruzado el Atlántico Norte, de Nueva York a París, en solitario y sin escalas en el *Spirit of Saint Louis*. El mismo autor recuerda que dos plumas hispanoamericanas de primer nivel residentes por entonces en la capital francesa se ocuparon de dar a conocer el evento. Nada menos que el escritor y diplomático guatemalteco Miguel Ángel Asturias (que será Nobel de Literatura en 1967) redactó la crónica viajera («De Nueva York a París a golpe de ala»); y el poeta chileno Vicente Huidobro escribió un «Canto a Lindberg», «domador de horizontes y destinos, pionero de rutas nuevas».⁴

La tripulación española del *Plus Ultra* es justamente la que ha cruzado el año anterior el mismo océano en su vertiente Sur, también por primera vez en la historia. Lo que llama poderosamente la atención es la extraordinaria acogida de la que fueron objeto los aviadores españoles. A poco que uno se fije en las fotos de época fácilmente y sin esfuerzo se percatará de las multitudes que inundan los lugares de llegada, generalmente puertos, de los aviadores. Un espacio cerrado de sombreros tapiza el documento gráfico de

no importa qué lugar sin casi dar opción a la localización expedita de los protagonistas recién llegados. Aunque parezca broma, uno de ellos incluso acabará a resultas de estos agasajos masivos con una lesión de hombro, lo cual es bastante indicativo del atractivo popular que levantaron (a la vez que de la ausencia de fuertes medidas de seguridad). Adelantemos de momento solo un ejemplo de ese magnífico recibimiento: la revista bonaerense *Caras y caretas* informa a sus lectores de la evolución del viaje y recoge primicias fotográficas del mismo a propósito del recibimiento en la capital carioca con frases y alusiones de este estilo: «no falla la serenidad ni pericia», «itinerario evocador de la historia», «cielo testigo», «ojos fascinados de muchedumbres innumerables entusiasta y admirada», «júbilo popular»...⁵

El ejemplo y los deseos de imitar el viaje de 1922 entre Portugal y Brasil de dos portugueses, el capitán de fragata Artur de Sacadura Cabral y el vicealmirante Carlos Viegas Gago Coutinho, está bien presente en la mente del Comandante de infantería Ramón Franco, jefe de la expedición española, aunque aquél no llegara a ser coronado por el éxito pues necesitaron hacer uso de tres aparatos sucesivos. Nos lo cuenta la viuda de Franco, Carmen Díaz, por boca de José Antonio Silva, al recordar que en casa tenían el libro de aquéllos, al que Ramón había dedicado horas y horas de lectura y análisis. El estudiar ese vuelo «una y otra vez» con «una de las mejores inteligencias de la aviación española, Mariano Barberán», dio como resultado «en poco tiempo un magnífico estudio, completo en todos sus detalles sobre la posibilidad del vuelo en hidroavión».⁶

La aeronáutica en España tenía ya cierta tradición y desarrollo apoyados por el Estado y en particular por las Fuerzas Armadas. Coincidiendo con el fin de la guerra de Cuba vio la luz el *Laboratorio del Material de Ingenieros* (1899), con vocación civil y fuertemente orientado a la construcción, cuyo primer director fue el general ingeniero José Marvá Meyer. De 1904 data el *Centro de Ensayos Aeronáuticos y Laboratorio de Mecánica*, dirigido por el afamado ingeniero y matemático Leonardo Torres Quevedo, quien pudo desarrollar en él sus investigaciones. En este centro se completaría y ensayaría el primer dirigible

español, cuya construcción había empezado en Madrid, en marzo de 1905, el Capitán de Ingenieros Alfredo Kindelán Duany (1879-1962), auxiliar técnico del Centro.

Con ocasión de la Gran Guerra la aviación se convirtió en elemento estratégico de primer orden, circunstancia que favoreció a España pero no lo suficiente, pues no le fue posible consolidar verdaderas líneas áreas entre ciudades antes de que empezara la Guerra Civil, por la competencia con miles de aeroplanos de otros países europeos sobrantes, a precio de saldo, tras la primera guerra mundial (solo algunas industrias como la Hispano Suiza o CASA, Construcciones Aeronáuticas, aguantarían, si bien al precio de construir con patentes extranjeras). En los años veinte la industria alemana estuvo «absolutamente volcada» en dos procedimientos para cruzar los océanos: los dirigibles y los hidroaviones, con objeto de acelerar el transporte de correo entre Europa y los Estados Unidos, en clara competencia con franceses e ingleses, pues los americanos aún no habían entrado de lleno en esta carrera.⁷ Cuatro años más tarde de la fundación del centro dirigido por Torres Quevedo se creó en Barcelona la *Asociación de Locomoción Aérea*, ALA (1908), que fue presidida por el astrónomo José Gomas Sola. Era una sociedad de recreo deportiva que nacía para «estudiar y fomentar el desarrollo de la locomoción aérea en todos sus campos»,⁸ y que estuvo integrada por un variado arco socioprofesional. La ALA surgió con aspiraciones e intentó traer a los norteamericanos Wilbur y Orville Wright, dos hermanos que acababan de recorrer en 1907 la distancia de 124 kilómetros a bordo de un aeroplano, el «Flyer», por primera vez en la historia. Por entonces, no estará de más recordarlo, el murciano Juan de la Cierva contaba 12 años de edad, y tan solo cuatro después inventaría el primer autogiro (el vuelo del autogiro «C-4» tendrá lugar en 1923 en Getafe, Madrid). La ALA también fue moderna a la hora de patrocinar el primer vuelo público de aeroplano en España (en Barcelona en febrero de 1910 por el francés Julien Mamet), algo que estaba muy de moda también en otras latitudes. Posiblemente el ejemplo más aleccionador para los intereses españoles fuera el protagonizado por el



«californio» español Gregorio del Amo (1858-1941). Este benefactor de la Universidad Central y mecenas cultural fue en enero de 1910 el patrocinador en su propia finca californiana «Rancho de San Pedro» de los primeros diez días de encuentro aéreo. Miles de personas pudieron, así, presenciar aparatos en vuelo y conocer a pioneros como William E. Boeing (1881-1956).⁹

Entre ambas fundaciones habría que situar la del *Real Aero-Club de España* (1905) a iniciativa de un piloto civil de globo, Jesús Fernández Duro, la cual tendrá al Rey de presidente honorario, es decir, a un «gran amante de los deportes y, en particular de la Aeronáutica»¹⁰ y de vicepresidente a alguien con quien éste mantenía «estrecha amistad», el ya citado Alfredo Kindelán Duany, esto es, un piloto conocido que había empezado su carrera en el Servicio Español de Aerostación (dirigido por el coronel Pedro Vives Vich). Concebido como institución deportiva civil, el Club tenía una junta directiva formada por militares y aristócratas, y quedaba supeditado al Servicio de Aerostación. La revista *España Automóvil y Aeronáutica* fue su órgano oficial, así como del Real Automóvil Club.¹¹ Andando en el tiempo hemos de mencionar el discurso de inauguración en el Congreso de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias (Oporto, 1921) del citado José Marvá, quien calificaba de «indispensables instrumentos de progreso» a los hidroaviones, y asignando un poder igualitario en el orden internacional a las nuevas tecnologías de la guerra (locomotoras, submarinos, aerostación, nuevos explosivos). Otro dato no menos relevante lo brinda el que la famosa *Enciclopedia* de José Espasa había ido incorporando las voces de «Aerodinámica», «Aeronáutica» y «Aerostática» en el volumen 3 (1908) y la de «Aviación» en el 6 (1909) tras haber encargado su redacción al catedrático de Física e ingeniero Esteban Terradas,¹² en cuya memoria se bautizaría más adelante el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial, INTA, de Torrejón de Ardoz (Madrid).

Debemos, pues, concluir que los avances españoles en el sector estaban en sintonía, acaso con cierto retraso, con el desarrollo mundial vertiginoso de la aviación en las primeras décadas del siglo XX. Hemos citado el nombre

de los hermanos Wright, pioneros entre los pioneros; pero hubo muchos otros antes de la Gran Guerra: por ejemplo, el de Louis Blériot (1872-1932) quien en 1909 atravesó el Canal de la Mancha. Otro francés, Roland Garros (1888-1918), el mismo al que le cupo el honor póstumo de bautizar con su nombre el estadio y el torneo mayor parisino anual de tenis, deporte que cultivó de forma «amateur», cruzó el Mediterráneo de norte a sur a bordo de su «Morane-Saulnier» en 1912. Él, curtido poco después en las batallas aéreas de la Gran Guerra y prisionero de los alemanes durante un tiempo, aún admirablemente un perfil nacionalista rotundo con el carácter deportivo, desafiante, de los primeros tiempos, esos tiempos «heroicos» de la aviación y de aviadores que son inventores, aventureros e «iluminados» casi a partes iguales. Tras la conflagración armada fueron dos Charles, Kingsford-Smith y Ulm, quienes atravesaron el Pacífico en 1919, el mismo año en que fue establecido el correo aéreo, con escalas, Toulouse-Casablanca; en 1926 y 1927 tuvieron lugar sucesivamente el vuelo de Ramón Franco que nos ocupa y el mencionado de Charles Lindberg; en 1933, finalmente, el norteamericano Wiley Hardeman Post en solitario dará la vuelta al mundo en un avión Lockheed Vega del mismo nombre que su esposa, «Winnie Mae». Mientras esto sucedía, es decir, en el período de entreguerras se fueron estableciendo las primeras líneas aéreas regulares, al principio en territorio estadounidense entre Nueva York y Washington (1918), después entre Europa y Estados Unidos (1939, Pan-American) una vez que los avances técnicos facilitarían mucho la tarea (aprovisionamiento en vuelo, invención del piloto automático, instrumental de pilotaje...).

Plus Ultra: nacionalismo, política, deporte y promoción social

El ejemplo portugués en la aviación, por su dimensión iberoamericana, podía ser, además, una especie de vía de iberismo. Recuérdese que a caballo entre los siglos XIX y

XX nombres clásicos habían prestigiado con sus trabajos y sus ideas el ambiente propicio para el mismo. D. Ramón María del Valle Inclán tradujo en su día libros enteros de Eça de Queirós; Carmen de Burgos «Colombine», por su parte, había escrito artículos y crónicas sobre la vida literaria portuguesa, igual que su compañero, Ramón Gómez de la Serna, quien pensó seriamente en instalarse en suelo portugués. *Clarín* también había publicado importantes contribuciones sobre el Iberismo y los escritores; del mismo modo, Ernesto Giménez Caballero, sirviéndose de la acogida de *La Gaceta Literaria* que dirigía; también la revista gallega *Alfar* (1920), órgano de la Casa América-Galicia, mantuvo viva un tiempo la aspiración iberista. En contraparte, el portugués Teixeira de Pascoaes, invitado por Eugenio D'Ors, pronunció una conferencia en la Residencia de Estudiantes de Madrid en 1923 y varias en Barcelona. Desde un año antes se estaba editando la revista portuguesa *Revista Contemporanea*, la cual proponía la fundación de la *Sociedade dos Amigos de Espanha* y, como socio honorario, al conde de Romanones.¹³ Su primer número traía un «O Pan-hispanismo» firmado por Antonio Sardinha, a quien Giménez Caballero en *Amor a Portugal* clasificaba entre los tres portugueses que entendieron la necesidad de la comunión peninsular con América¹⁴ (los otros eran Oliveira Martins en su *Historia de la civilización ibérica*, 1879, de cuya traducción informó en *La Gaceta Literaria*, y Moniz Barreto, autor de *A situação geral de Europa e a política externa de Portugal*, 1891). Sardinha da a la imprenta en 1924 la *Aliança Peninsular*, suma de algunos de sus trabajos editados en *Revista Contemporanea*, y donde mantiene la necesidad de incorporar Iberoamérica a España y Portugal, olvidando previamente las luchas entre ambos, de «carácter familiar», y sustituyéndolas por la «unidad moral», la cual no necesariamente había de ser política. Reconoce la existencia de dos estados que «podem chegar a ser o verdadeiro laço de união entre a Europa, a America e a Africa...», pero aventurándose a un peninsularismo «en vez del desacreditado iberismo» «de evidente marca masónica y revolucionaria» que exigía la condición previa de tolerancia política y económica de los dos.

Pero hay un ingrediente poderoso, como apuntábamos más arriba, en la nueva configuración de la iniciativa aérea hispanoamericana y es su faceta deportiva. Los sociólogos del deporte relacionan naturalmente el deporte con el consumo y la sociedad moderna, la «civilización del ocio», señalándolo como camino de promoción social. El clásico francés Magnane estableció ya en los años sesenta ciertos parecidos entre los deportistas y las figuras del cine.

La seducción que aquellos ejercen sobre las multitudes —afirmaba— tiene las mismas causas: la necesidad de un héroe que triunfe sobre las dificultades que sufrimos nosotros mismos y con el que la identificación sea posible, o mejor, fácil. Los campeones se convierten en héroes populares porque casi todos son de origen modesto. Además, han triunfado por medios locales y que están a la mano de todos, buenos músculos, destreza y tenacidad. Y también, está claro, suerte. Cuanta más suerte hayan tenido, más son queridos por los dioses y por el pueblo... Solo el azar hace tabla rasa del pasado: promete la revolución para el mañana y sin esfuerzo.¹⁵

Ahora bien ¿era Ramón Franco un deportista al uso, esto es, responde positivamente a esa figura canónica de hombre con «buenos músculos, destreza y tenacidad»? Musculoso era más bien poco; de las otras dos cualidades sí que era merecedor según coinciden todos los testimonios. Que la suerte le acompañó en muchas ocasiones a lo largo de su emocionante vida nos lo asegura él mismo y nos lo confirma su viuda. Sorprendentemente encontraremos relatos biográficos coetáneos y posteriores que resultan muy favorables a Ramón Franco comparado con su hermano mayor y tristemente célebre después, Francisco, en cuanto a retrato físico; desde luego mucho más idealizado que el que nos ha dejado su viuda: «No era alto, apenas un metro sesenta centímetros, tenía algo de tripa, y su pelo rizo había comenzado a desaparecer, pero yo no veía nada de eso. Sólo sus ojos. Ni siquiera su uniforme con las alas de aviador y el pasador de la Medalla Militar».¹⁶ Sí hay que reconocer a todo el equipo, no obstante, la



exigencia de preparación física que hubieron de satisfacer para no superar el peso máximo recomendado del, aún así, «adaptado» avión: «fuertes ejercicios gimnásticos y reducida alimentación, que solo se componía de frutas y muy poca agua».¹⁷

Volvamos al aspecto deportivo del viaje aunque a Ramón Franco difícilmente se le pueda considerar «deportista», como acabamos de ver. En la dimensión deportiva hay una aplicación racional de tiempo, inteligencia y dinero, a propósito de la idea de *record* deportivo y entrenamiento.¹⁸ Históricamente ha venido siendo un reflejo y refuerzo de los conceptos fundamentales del mundo industrial necesarios para mantener un mínimo de cohesión social, pues el deporte estimuló la adaptación mental de la población a las demandas del mundo moderno, no de toda la población, evidentemente, pero sí de buena parte de ella: muchos artesanos, comerciantes, capataces, empresarios, estudiantes y «dilettantes» buscaron en el deporte ingresos, prestigio y el gusto de participar.

Mencionábamos más arriba el periodismo deportivo, el cual traerá publicidad específica y abaratamiento. El estudioso Richard Mandell acertó a caracterizar así a su público: «lector ávido de evasión y de relatos palpitantes de la lucha de sus héroes en busca del éxito y de un futuro más esperanzador».¹⁹ Dado que el escapismo deportivo de los años veinte —añade— va a estar latente en todas las capas de la población norteamericana, sin excepción, afectará a la reestructuración de grandes periódicos como el *New York Times* o el *Washington Post*, que sucumbieron a consagrar junto a las «serias» unas secciones y páginas deportivas que se revelarán para muchos escritores su primera oportunidad. Será precisamente la prensa quien tendrá que hacer una función social adicional en Estados Unidos, la de ofrecer otra cara a los lectores durante la Depresión no faltando en ningún momento la reseña de los triunfos y marcas deportivas, es decir, aquello que diera esperanza a la gente, más que la recuperación económica propiamente dicha. De paso, no estará de más recordar con el mismo autor que esa práctica deportiva moderna dará concreción a los princi-

pios enaltecedores del éxito (*records*), constitucionalismo (reglamentos), justicia y democracia, aunque en absoluto llegará a romper la barrera racial.²⁰ De sobra es sabido que el deporte moderno, que comparte con el trabajo industrial de las sociedades urbanas una serie de etiquetas como disciplina, autoridad, competitividad, resultados, objetivos racionales, reglamentos, organización y burocracia; puede proporcionar héroes míticos, distracciones útiles y fama internacional. Dos al menos de esas tres aspiraciones les cupo de lleno, si bien en diverso grado, a los cuatro tripulantes del *Plus Ultra*: De hecho la prensa tanto ibérica como iberoamericana en infinidad de titulares les calificó de «héroes» y a su empresa de «gesta» y «hazaña» con un tono épico incuestionable.

Mencionábamos más arriba el apoyo inquebrantable de la monarquía al viaje del *Plus Ultra*. Es obligado detenernos, por tanto, en el análisis siquiera somero de la imagen pública del rey Alfonso XIII en las primeras décadas del siglo XX, desde que accede al reinado en 1902, aunque debemos recordar que su imagen tendrá poco que ver con la que definan los medios de comunicación social teóricamente predominantes y su momento de incidencia, solo leídos por las clases altas y medias.²¹ Los especialistas señalan que no debemos olvidar la comunicación oral, clave en la configuración de dicha imagen. El problema, en cualquier caso, se presenta al intentar valorar relativamente los medios escritos, orales, visuales y su momento de incidencia, pues muy probablemente las propuestas de la prensa anarquista y socialista del momento están llegando más capilarmente a los sectores populares. El retrato del rey formado a partir de su perfil humano y de las imágenes más reiteradas en la prensa nos da una triple caracterización de la imagen pública del monarca como «simpático, deportista, patriota».²² Para llegar a estos resultados los expertos han relacionado lo que denominan rasgos personales de carácter («hombre moderno», «deportista», «preocupación por ciudadanos», «preocupación por cultura», «laboriosidad y dedicación») con cualidades temperamentales («simpatía», «valentía y gallardía», «frivolidad», «elegancia»)²³ Fotografías de

Alfonso XIII practicando deporte son muy conocidas, tanto los tradicionalmente aristocráticos como la caza, pero también deportes modernos como el tenis en 1927. Algunas de esas instantáneas reales, nos advierte algún biógrafo, fueron prohibidas temporalmente «por irreverentes».²⁴ Simultáneamente, el estudio nos da un perfil de un rey más militar que civil porque son «bastantes» sus fotos con uniforme militar en la prensa que reseña sus actividades aunque éstas no fueran castrenses; y una imagen real que, justamente, «se hace más política cuando se suspende el marco constitucional».²⁵ Un rey, en definitiva, que si damos crédito al político-diplomático y ensayista Salvador de Madariaga, «ya desde sus primeros años había sentido fuerte atracción hacia los desfiles y los uniformes».²⁶ La prensa de todo color del momento abunda en informaciones sobre la presencia real en actos de carácter oficial. El viaje del *Plus Ultra* le va a brindar una oportunidad de oro en este sentido. Con un poder de representación e identificación importantes, siempre vinculado a la España oficial de ceremonias, inauguraciones varias y presencia de autoridades, el monarca encuentra sin esfuerzo el marco perfecto para su autoexhibición; no otra cosa, en parte, será su paseo con Franco en el barco argentino que escoltó la llegada a España de los tripulantes en los últimos metros.²⁷

Llegados a este punto nos parece relevante inquirir en los intereses del monarca como inversor particular en diversos negocios en el sector del transporte. La investigación doctoral de Guillermo Cortázar basada en el archivo del Palacio Real es muy esclarecedora al respecto. Destaca, así, que el rey no solo era aficionado a la conducción de automóviles, sino que participó con capital privado en su promoción industrial, considerándolo un «sector rentable, seguro y de efectos modernizadores». Respecto a la Compañía General de Locomoción Aérea que nació —Barcelona, 1918— con la aspiración de conectar mercancías y pasajeros con Madrid, todavía en 1931 el rey poseía cien acciones, si bien de escaso valor al haber sido expropiados los terrenos destinados a aeródromos. En el sector ferroviario el rey hizo importantes

desembolsos en valores de renta fija (obligaciones). Y en lo referente a compañías navieras y pesqueras, Cortázar cuenta también la gran afición real a la mar y a los deportes náuticos (participación en regatas de veleros durante sus vacaciones en Bilbao, Santander y San Sebastián) que le llevarán a invertir en las dos compañías más grandes: la Trasatlántica (1881) que iba a Cuba y Puerto Rico, y la Transmediterránea (1916).²⁸

En otro orden de cosas podemos apuntar que con ocasión del evocador viaje del que hiciera Cristóbal Colón en 1492 con tripulación y barcos españoles, que es lo que hace realmente el *Plus Ultra* (nombre también sintomático), se verá cumplida la gran proyección social que se le presume al fenómeno del deporte y del deportista como potencial guía de la sociedad que los admira e idolatra. Ya el pedagogo francés Pierre Frédy de Coubertin, Barón de Coubertin (1863-1937), el impulsor de las Olimpiadas modernas allá por 1896, lo intuyó en su día. A él, que era un admirador de la cultura griega y de los planteamientos deportivos de las «public schools» (escuelas privadas) inglesas no le fue difícil llegar a la triple valoración del deporte como uno de los principales medios educativos de la juventud; una forma de intercambio y aceptación cultural entre los pueblos y, finalmente, un modo de promover la paz y amistad entre ellos al margen de las guerras. Algo perfectamente compatible, no obstante, con la dimensión colonialista y pretendidamente civilizadora del fenómeno deportivo moderno como ya estudió el historiador marxista británico Eric Hobsbawm.²⁹ De ahí el empeño del aristócrata francés en mostrar el lado festivo y el ambiente alegre de las citas deportivas con variadas herramientas que atrajeran a público y prensa: desfile de antorchas, fuegos artificiales, representaciones musicales, discursos retóricos. Muchas de estas manifestaciones las encontramos en la acogida de los aviadores (¿deportistas?) españoles y también, como tendremos ocasión de explicar, hallaremos un eco en la cultura popular, dado que el hecho histórico es también la manera en que se le recuerda (memoria) y lo que se opina de él (uso público).



Algunas causas y efectos del éxito del *Plus Ultra*

Una de las primeras motivaciones del triunfo fue sin duda la de su objetivo fundamental: una nueva proyección político-diplomática, llevada a cabo por militares (en un régimen temporalmente de carácter militar). Este es un apartado, aviadores como nuevos embajadores y plasmación del resurgir de la «Raza» hacia la reconquista «espiritual» de las antiguas colonias americanas, que ha concitado interés unánime por parte de los estudiosos, uno de los últimos el francés David Marcilhacy.³⁰ Ellos recuerdan que desde fines de 1926 está lista la nueva Junta de Relaciones Culturales, dependiente del Ministerio de Estado, y volcada hacia Hispanoamérica.³¹ Ahora bien, en nuestra opinión el éxito habría tenido lugar aún a pesar de los aviadores; es decir, no obstante la actitud de los mismos, diríamos no excesivamente diplomática o no muy «políticamente correcta», especialmente la del jefe de la expedición, Ramón Franco: amerizó en Montevideo teniéndolo expresamente prohibido (pero a cambio obtuvo la nacionalidad uruguaya, que le vendrá muy bien cuando más adelante haya de exiliarse de España); planeó e intentó el retorno a España con el mismo hidroavión —hasta que le obligaron a desistir y dejarlo en Argentina como regalo conmemorativo—; criticó, en fin, con muy poco tacto las políticas del dictador Primo de Rivera.³² Además, es de justicia unir a la pericia de la tripulación la calidad de la propia máquina voladora y esa no era de fabricación española. En concreto era un modelo Dornier, del bávaro Klaus Dornier quien hiciera sus primeros pinitos con el famoso conde Zeppelin allá por 1910. Siete años más tarde es cuando empezaría a construir los célebres «Wal» (*ballena*), esto es, sus «famosos hidroaviones monoplanos polimotores, de fuerte estructura y fácil fabricación, lo que les hace especialmente aptos para el trabajo en el mar». El *Plus Ultra* era justo un Dornier Wal, modelo aparecido al final de la Gran Guerra concebido para largos trayectos comerciales sobre el océano, pero al que las restricciones de Versalles obligaron a ser montado fuera de territorio alemán. El Wal inaugura una nueva fórmula de construcción, la de dos motores

en tándem sobre un ala monoplaneo; y aunque su diseño no era muy afinado para algunos, su construcción sí era muy simple, su robustez a toda prueba y competía con un precio muy asequible.³³ También habían sido Dornier los dos hidroaviones que utilizara el explorador noruego Roald Amundsen para ir al Polo Norte en 1925.

Tradicionalmente se ha afirmado con razón que el viaje fue un símbolo de afirmación de «Hispanidad», antes de que tal nombre saltara a la palestra política con Zacarías de Vizcarra y Ramiro de Maeztu, precisamente embajador de España en Argentina poco después del «raid». Pero realmente hay una faceta que desborda esta consideración o, mejor dicho, la complementa. Se trata de otro de los objetivos fundamentales de la expedición: visibilizar el avance y la modernización españolas en el período de entreguerras, cuando su acreditación internacional no era en realidad tan fuerte como otros países del marco europeo, pero todos estaban usando los mismos o similares instrumentos en aras de la llamada «civilización universal», disputada desde hacía un tiempo, por otra parte, entre pueblos «latinos» y «sajones». La alusión a un espíritu colectivo alicaído desde, aproximadamente, la liquidación colonial española de 1898 es mencionada en numerosos escritos a la par que la ocasión de «despertar» y demostrar progreso en los tiempos actuales. En este sentido el raid *Plus Ultra* es, justamente, el espectáculo deportivo que informaría del proceso de civilización.³⁴

Una segunda razón poderosa del éxito no es otra que el destino final: Argentina (tras escalas en Brasil y Uruguay; en total 7 etapas para recorrer algo más de 10000 km). El país austral había elevado la legación diplomática española a embajada diez años antes, en 1916, siendo desde entonces la primera en Hispanoamérica y la segunda en el continente, tras la de Estados Unidos.³⁵ Se estrenó en ella Pedro Soler y Guardiola y la ocupaba en 1926 Alonso Caro y del Arroyo, conde de Peña Ramiro, el mismo diplomático que más adelante estará involucrado en el crucero científico español por Egipto.³⁶ Los motivos del ascenso estaban claros, la importancia del aporte inmigratorio español *in situ* y su competencia con otras

nacionalidades en ascenso, especialmente la italiana o, dicho en otras palabras:

El grado de prosperidad alcanzado por la República Argentina; los vínculos de raza que a ella nos unen y que tienen su principal apoyo en el crecido número de españoles que hallan en aquel país ancho y hospitalario campo a su actividad y sus iniciativas, creando intereses materiales que cada día aumentan y se consolidan.³⁷

Argentina fue, además, el primer país en instaurar decididamente el 12 de octubre «Día de la Raza», decisión que no pudo caer mejor entre los ámbitos diplomáticos y culturales españoles. Una prueba de que se estaba siguiendo con especial atención el «hermanamiento» con el país sureño lo constituye, por ejemplo, la instauración en 1919 del «Premio Hispanoamericano» de la Real Academia de la Historia, lo que equivale a decir de la institución orientadora del conocimiento histórico oficial, para solemnizar la llamada «Fiesta de la Raza». Pues bien, el primer premio otorgado, el de 1920, fue a parar a manos de un argentino, Roberto Levillier, a quien se le quería reconocer las pulcras investigaciones efectuadas en el Archivo General de Indias de Sevilla a donde lo había comisionado justamente el Gobierno argentino; pero también viajaron allá los premios de las ediciones de 1921, 1923 y 1929.³⁸ Un ejemplo de «embajada espontánea» ya casi desde comienzos de siglo está personificado en el gallego migrado a Buenos Aires, el notario Gumersindo Bustos, responsable de la donación y gestión de los fondos bibliográficos y museísticos que constituirían la Biblioteca América de la Universidad de Santiago de Compostela, como incansablemente se encarga de poner en valor la profesora Pilar Caglio.³⁹

Si bien no todo aparecía tranquilo y sereno, pues la Dictadura primorriverista estaba provocando algunos recelos entre políticos radicales argentinos y algunos intelectuales receptores del mensaje de colegas españoles, lo cierto es que el presidente argentino, Manuel de Alvear, tuvo la deferencia de acudir a recibir a los aviadores a su llegada a Buenos Aires el 22 de febrero y de ofrecerles

para el regreso el crucero del mismo nombre. La recepción de los porteños fue magnífica congregándose multitudinariamente en la Costanera Sur, un moderno paseo en el río recuperado.⁴⁰ Es más, a raíz de este buen clima se confirmará —junio de 1927— la participación de Argentina en la Exposición Iberoamericana que se llevaría a cabo en Sevilla en 1929, ejemplo cuyo efecto de arrastre fue muy grande para otros países del área. Martín Noel, arquitecto presidente de la Comisión enterada del asunto, había sido galardonado en 1922 con el premio de la Academia Hispanoamericana de Artes por su libro *Contribución a la historia de la arquitectura hispanoamericana*. Recordemos, además, que la disputa simbólica entre naciones traspasó la dimensión social migratoria para quedar materializada en la propia batalla por la preponderancia aérea y el prestigio nacional, pues no otra cosa perseguía, por ejemplo, Benito Mussolini a través del marqués de Casagrande como recuerda con cierto recelo el propio Ramón Franco en su crónica particular de la expedición.⁴¹

Otro motivo de éxito no baladí fue el apoyo inquebrantable unánime de los órganos del americanismo del momento, por ejemplo la revista *Raza Española*, de la Asociación Iberoamericana, que canta continuamente al iberismo, y que obsequiará a los aviadores con una placa de bronce conmemorativa, «El Genio de la Raza».⁴² También la prensa general destacó la significación relevante del viaje, algo que ha venido siendo cada vez más estudiado tanto de la prensa local como nacional e internacional. En la zona onubense, esencial en la época del Descubrimiento, destaca el excelente estudio sobre la revista colombiana *La Rábida*, con abundante material fotográfico, coordinado por Rosario Márquez Macías.⁴³ Solo a modo de ejemplo recordemos aquí con Encarnación Lemus que la prensa canaria, además de publicar artículos de colaboradores, le dedicó al evento las primeras planas con titulares a varias columnas, y que con frecuencia la información se reelaboraba e inspiraba los editoriales; y que en las páginas interiores, en la sección telegráfica y de agencia, se presentaban los cables llegados de Madrid y provincias y de algunas repúblicas americanas. La consecuencia: que

el país siguiera «embelesado cada hora de vuelo y vibrara al unísono con el éxito». ⁴⁴ Autoridades y prensa canarias se emplearon a fondo entonces en solicitar el apoyo para el puerto y futuro aeropuerto de Gando, Gran Canaria. Lemus señala, asimismo, cómo la prensa local se encargó de publicar la agenda de festejos que programó la alcaldía para el recibimiento, incluido el adorno de fachadas y balcones por donde transcurriría el cortejo; también menciona la calle dedicada *a posteriori* a Pablo Rada en el puerto y el nombramiento de Ramón Franco como hijo adoptivo. ⁴⁵ Por parte argentina es obligado citar los dos centenares de páginas del Álbum gráfico: homenaje a los héroes del *Plus Ultra* editado en la capital por La Cooperativa Fotográfica también en 1926.

Ciertamente el viaje fue asunto de individualidades al servicio de una colectividad expectante y en medio de una propaganda favorable. Sin duda fue también la muestra irrefutable de la actualización modernizadora apoyada en individuos, no coincidiendo exactamente con la capacidad productiva y comercial del país en cuestión. De ahí el fracaso relativo del objetivo comercial de la misión, pues no se conseguirá la línea regular de comunicaciones trasatlántica, que sí se llevaron los franceses (Aeropostal).

A despecho de esa carencia mercantil, la producción historiográfica a que dio lugar el plan y la evolución del viaje fueron muy abundantes. Materialmente imposible de abordar en esta ocasión en toda su complejidad, nos limitaremos a narrar los resultados de algunos frutos tempranos. Tempranos, sí, porque son casi simultáneos al vuelo. Un septuagenario e infatigable divulgador de la Geografía, Ricardo Beltrán y Rózpide, académico de la Historia y secretario de la Real Sociedad Geográfica para más señas, ya dictó la conferencia «El vuelo del *Plus Ultra* y el mundo hispano» el 19 de febrero de 1926, es decir, tan solo nueve días después de la última etapa del viaje, en la Escuela Superior del Magisterio, donde impartía docencia. La charla tenía tantas alusiones a los viajes colombinos y postcolombinos, que en la versión publicada se juzgó necesario insertar un desplegable de mapa de los viajes de Colón, Pinzón, Magallanes, Elcano, los portugueses y el

Plus Ultra. ⁴⁶ Lo curioso del opúsculo, no obstante, es que atribuye al mismísimo rey la idea remota del viaje:

Pocos años hace, no más de cuatro, que en sesión de la Real Sociedad Geográfica uno de los técnicos que figuran en primera línea entre los aviadores y aerosteros del Ejército español, el Comandante D. Emilio Herrera, nos presentaba como idea genial de V. M. la de establecer comunicación aérea entre España y los países hispanoamericanos, que, acortando distancias, favoreciese al mutuo engrandecimiento de nuestra Patria y del resto del mundo que habla español. ⁴⁷

Al final de la disertación —plantear volar hasta Asia y volver por América y de nuevo al revés la ruta del *Plus Ultra*— el delegado regio, Marqués de Retortillo, agradecía la presencia regia recordando que allá, en la Escuela Superior de Magisterio...

... donde también se forman las inteligencias y se caldean los corazones en el amor patriótico, no se podía por menos de sentir como hora solemne lo que acaso ha sonado en nuestros destinos; y cooperando a la diligente iniciativa del Gobierno de Vuestra Majestad, nos hemos reunido para anotar y glosar por boca de uno de nuestros maestros la trascendencia del viaje aéreo, felizmente realizado. ⁴⁸

También dos de los cuatro protagonistas, Franco y Ruiz de Alda, redactaron sus impresiones del viaje, como reseñamos más arriba, con el título *De Palos al Plata* recién a la vuelta. Otra manifestación interesante fue la de *Figuras de la Raza*, revista semanal hispanoamericana, colección de tomitos de poco más de medio centenar de páginas, iniciada con *Cristóbal Colón*, que dedicó el número 14 (10 de febrero de 1927) a *Ramón Franco*, ⁴⁹ bajo la autoría del fundador, José Gutiérrez Ravé. Hasta esa fecha habían salido, entre otras, breves biografías de Antonio Cánovas, Mariano José de Larra, la emperatriz Eugenia, Joaquín Costa, Antonio Maura o Pedro de Valdivia (conquistador de Chile).

La incidencia de la empresa aérea en el público infantojuvenil fue importante.

Festejar la memoria: el vuelo del *Plus Ultra*

Miles de mapas en las escuelas, en los centros de enseñanza media y superior, en los círculos, los casinos, los ateneos, los organismos oficiales y hasta en muchos hogares, fueron señalando con banderitas de colores las distintas etapas de la gloriosa hazaña.⁵⁰

A ello contribuyó la orden a los establecimientos de educación oficiales de dedicar una parte lectiva a la enseñanza de la geografía y la historia americanas.⁵¹

Deporte y consumo. *Plus Ultra* y cromos de chocolate

Este apartado nos pone en relación con un producto de los éxitos deportivos en forma de promociones comerciales. Los pioneros fueron los fabricantes norteamericanos de tabletas de chocolate y chicles que empezaron a obsequiar a sus clientes cromos a todo color de jugadores de beisbol desde fines del XIX y comienzos del XX. Tradicionalmente a los cromos como objeto de estudio se les ha tratado con cierta indiferencia frente a la preponderancia, por ejemplo, del cartel, en parte porque las exigencias artísticas parecen haber sido menores en aquél, sin realmente detenerse a reflexionar que ambos, cromo y cartel, nacen de las mismas innovaciones técnicas de las artes gráficas; y sin valorar, tampoco, en toda su importancia el papel del cromo como difusor de la cultura mediante un mensaje breve y simplificado, popular. Por fortuna este estado de cosas ha empezado a cambiar, pero sigue siendo difícil en ocasiones acceder a este género «ephemera» al no estar expresamente pensado para ser conservado (igual que con los recortables, programas de mano, programas de cine, trípticos y folletos publicitarios, envoltorios de chocolatinas, menús, felicitaciones, troquelados, calendarios de bolsillo, billetes de tranvía...). El chocolate fue el producto que regalaba más cromos pero no el único pues también los incluían otros como galletas y jarabes reconstituyentes para niños.⁵²

La célebre marca catalana Chocolates Amatller fue la chocolatera que en España se hizo eco de una interesante

visión del viaje del *Plus Ultra*. Los nuevos aviadores eran como deportistas modernos, ¿acaso el Estado no les distingue con medallas de honor y diplomas de mérito? Ellos, sencillamente, fueron mitos con capacidad de imitación consumista, propagandistas de primera línea y en varias dimensiones, como tendremos ocasión de comprobar más adelante.⁵³ Amatller, empresa chocolatera activa a día de hoy, tuvo carácter familiar desde 1797 hasta la década 1960, cuando lo perdió por falta de descendencia. Radicada en Barcelona, desde 1924 tendrá una segunda fábrica en Banyoles (Gerona). Ya en 1915 estaba produciendo aproximadamente 11.000 kilos de chocolate al día, a partir del cacao de Venezuela, Cuba, Ecuador (Guayaquil), isla de Bioko (antigua Fernando Poo) y Ceilán; la firma llegó a tener hasta 150 empleados y empleaba la tecnología más puntera. En 1972, tras varias compraventas, se hizo con ella Chocolates Simón Coll. A nosotros nos interesa destacar que en 1914, como otras marcas catalanas importantes de la época (Anís del mono, Codorníu...) Amatller organizó con gran repercusión mediática un concurso de carteles en el desaparecido Palacio de Bellas Artes de Barcelona, cuyo primer y cuarto premio (5000 y 750 pesetas de dotación, respectivamente) fueron a parar a manos del conocido ilustrador Rafael de Penagos, un aspirante más de los casi seiscientos cartelistas que se presentaron al certamen. Más interesante todavía se nos antoja la campaña publicitaria que la compañía chocolatera lanzó en 1926 a resultas del viaje del *Plus Ultra*. Aquella consistió en veinte cromos, cuya relación descriptiva es la siguiente:

1. Raid España-Argentina [mapa].
2. Comandante Franco.
3. Capitán Ruiz de Alda.
4. Teniente Durán.
5. Mecánico Rada.
6. Orando en la capilla de La Rábida.
7. Los aviadores se dirigen al *Plus Ultra*.
8. Llegada del *Plus Ultra* a Las Palmas.
9. Llegada a Porto Praia.
10. El *Plus Ultra* en la isla de Norhona.



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

11. La Srta. Elena besa a Franco.
12. En Pernambuco cambian la hélice.
13. Rada, temerariamente, inspecciona el motor.
14. Llegada a Río de Janeiro.
15. El *Plus Ultra* es abordado.
16. Rada cambia la magneto.
17. Salida de Río Janeiro.
18. Llegada de los aviadores a Buenos Aires.
19. Pablo Rada en el hospital.
20. Franco entrega el mensaje real [al presidente argentino Alvear].



Imagen 1. Los aviadores se dirigen al hidroavión. MIRET, R. (1926). Colecciones Amatller «Plus Ultra»: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000052609>

Festear la memoria: el vuelo del *Plus Ultra*

La colección empieza cronológicamente con un mapa de la ruta seguida para centrarse de inmediato en los cuatro tripulantes por el orden de relevancia en el que se les suele representar (Franco y Rada siempre al principio y al final, respectivamente, y en medio generalmente Ruiz de Alda y Durán, quienes en alguna ocasión se alternan), y se detiene en las etapas y algunos episodios significativos. Son cromos a cuatro colores (cuatricromía) ilustrados por el artista Ramón Miret i Baldé (1892-1972), cuya firma aparece en seis de ellos.⁵⁴ El de Franco está representado como toma americana, con barcos detrás y el hidroavión volando. El de Ruiz de Alda con fondo de límpido cielo blanquiazul y parte de un ala y la hélice del avión. Durán, con barco en el horizonte y en primer plano tras él y de perfil la mitad delantera del hidroavión. Rada, con sala de máquinas, cielo e hidroavión pequeño entero sobre su cabeza a la derecha. Obsérvese, no obstante, que en cuatro de los cromos (los números 5, 13, 16 y 19) el protagonista es Rada, es decir el miembro más humilde de la expedición, un soldado raso, mecánico, a quien Ramón Franco tenía en gran estima.

El público ha concentrado su atención —leemos expresamente en el primero de los mencionados— en la figura del mecánico D. Pablo Rada. Su modestia y su juventud le han convertido en el ídolo del pueblo, y juntamente con Franco, comparte el éxito de la expedición.

Siguen detalles biográficos:

Pablo Rada es navarro, natural de Caparros, y tiene veintidós años. Ingresó como alumno en la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos y por su inteligencia y carácter rápidamente fue la atención de sus jefes. En 1925 se le destinó a la escuadrilla «Dornier», base de Mar Chica (Melilla), donde el entonces capitán Franco le escogió como a gran mecánico, y con él ha tomado parte en todos sus vuelos de reconocimiento y bombardeo».

Los dos siguientes cromos mencionados elevan el carácter heroico del personaje: dibujo de él encaramado

«confiado y tranquilo» sobre las alas para inspeccionar los motores (núm. 13); y retrato-relato de la «intensa llamada» que «inutilizó la magneto y produjo a Rada una quemadura en el vientre, en forma de cruz» (núm. 16). Finalmente, el cromo 19 es el más significativo: Rada convaleciente sentado en un sofá con almohada que una monja se afana en arreglar. La escena la completan la enfermera, los barros de la cama detrás, un ramo de flores rojas sobre la mesilla de noche y una comitiva alrededor, uno de cuyos participantes está leyendo unas palabras al efecto. El texto que acompaña a la ilustración es interesante:

La población entera de Buenos Aires rivaliza en obsequiar y agasajar a los expedicionarios, pero se observa una inclinación manifiesta a favor del mecánico Rada. Los extremos a los que llega el entusiasmo del pueblo bonaerense por el mecánico del *Plus Ultra* son tales, que Pablo Rada, llevado en triunfo, abrazado, apretujado por la multitud, sufrió la dislocación de un brazo.

Chocolates Brotons, por su parte, dedicó igualmente una serie de veinte cromos numerados a festejar el vuelo trasatlántico,⁵⁵ «Raid aéreo España-Argentina» fue su título, siguiendo una estructura muy similar a la de su competidora: imágenes impresas por fototipografía con retratos de los protagonistas y diversas escenas del vuelo; al verso de los cromos, un texto alusivo a la escena representada, el nombre de la casa de Elche y los premios recibidos hasta entonces.

1. Gráfico de la ruta seguida.
2. El comandante Ramón Franco.
3. El capitán Julio Ruiz de Alda.
4. El teniente Juan Manuel Durán.
5. El mecánico Pablo Rada.
6. El hidroavión *Plus Ultra*.
7. El comandante Franco revisando el *Plus Ultra*.
8. El «comandante Franco» con el mecánico «Rada» examinando los motores.
9. Dirigiéndose al *Plus Ultra* para salir de Mar Chica.



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

10. Los aviadores oyendo misa en el monasterio de La Rábida.
11. El «comandante Franco» dirigiéndose al *Plus Ultra* en el Puerto de Palos.
12. El pueblo de Palos presenciando la salida del *Plus Ultra*.
13. El comandante Franco a bordo del *Plus Ultra* en Las Palmas.
14. Saliendo de la ermita de San Antonio Abad de Las Palmas.
15. El *Plus Ultra* saliendo del Puerto de Las Palmas.
16. El avión *Plus Ultra* a la salida de Porto Praia.
17. El «comandante Franco» vitoreado por el pueblo al llegar a Petrópolis (Brasil).
18. El presidente de la República de Brasil con los aviadores comandante Franco y Ruiz de Alda.
19. El *Plus Ultra* volando sobre la ciudad de Buenos Aires.
20. El *Plus Ultra* al amarrar en la dársena de Madero de Buenos Aires.

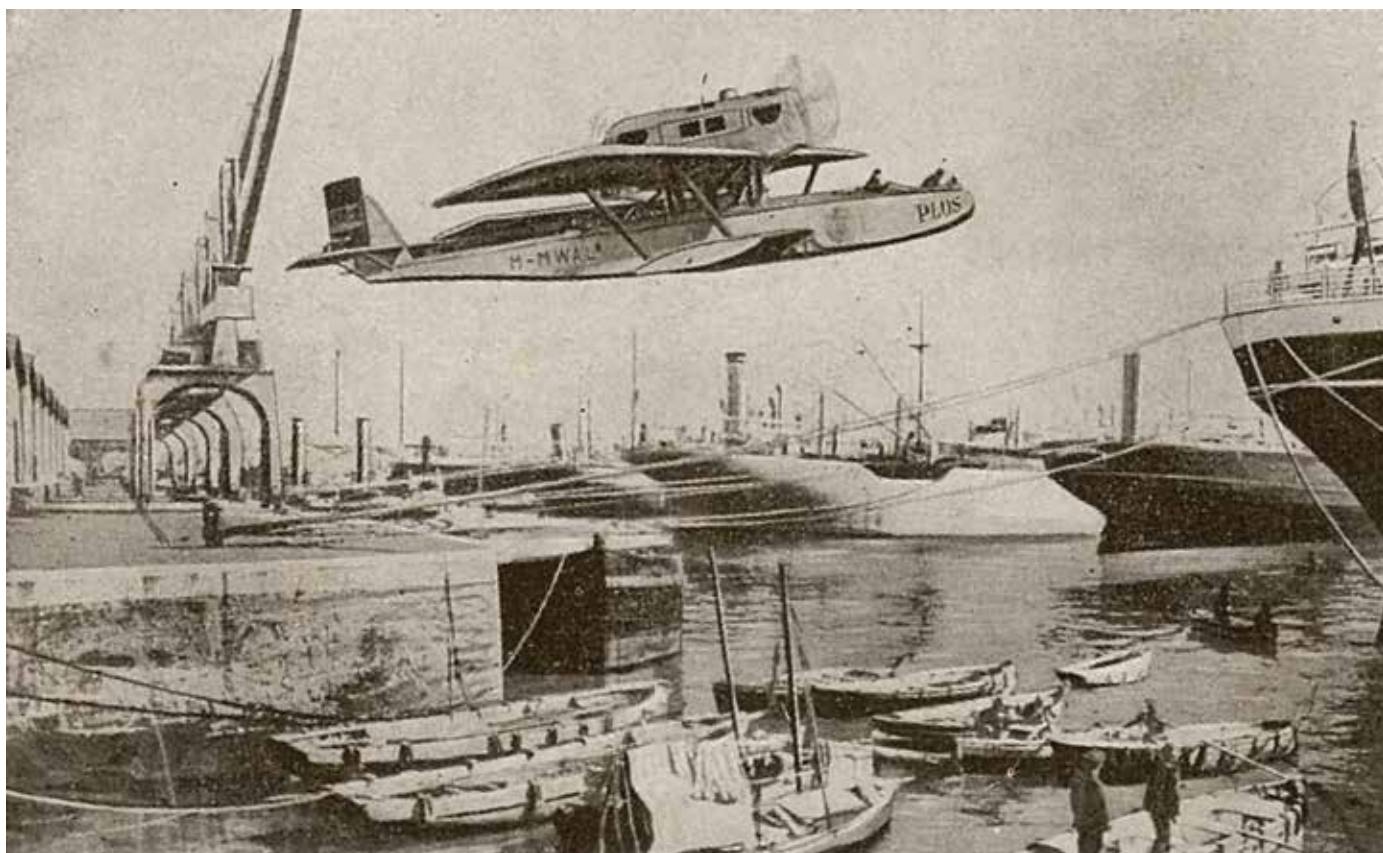


Imagen 2. El Plus Ultra al amarrar en la Dársena de Madero de Buenos Aires. ANÓNIMO. (1926). Chocolates Brotons, Barcelona: Bellsoley y LLauger: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000068729>

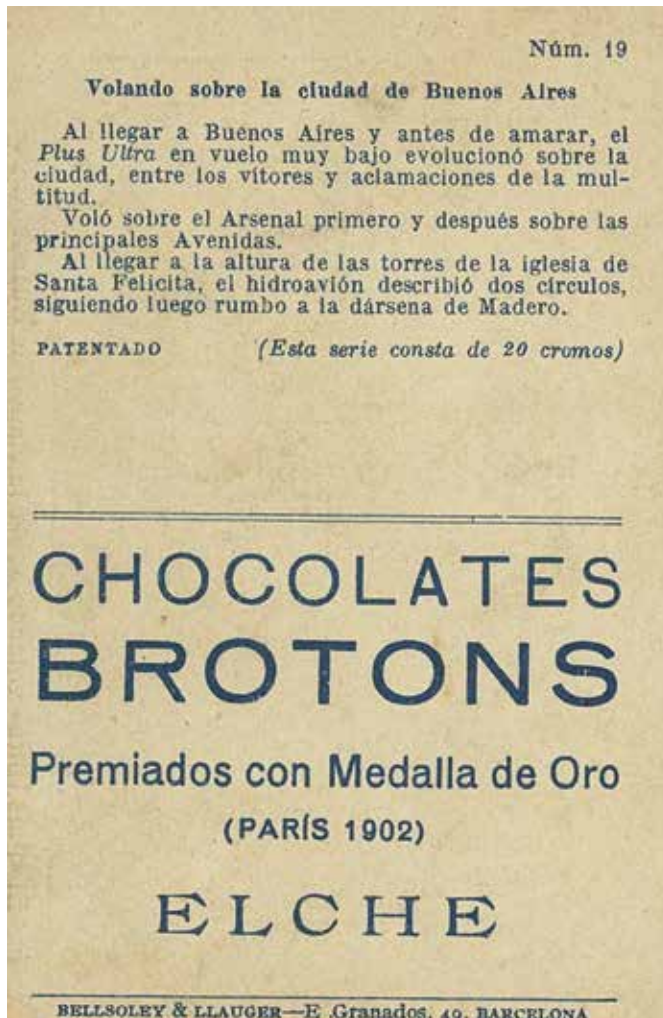


Imagen 3. El Plus Ultra volando sobre la ciudad de Buenos Aires. ANÓNIMO. (1926). Chocolates Brotons, Barcelona: Bellsoley y LLauger: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000068729>

El vuelo del *Plus Ultra* en el imaginario popular

Nos ocupamos en este apartado de alguna de las manifestaciones más populares originadas por el vuelo trasat-

lántico. Una de ellas fue la Colección Epopeya, propiedad de la editorial FTD, iniciales de Frère Théophile Durand, superior general francés de los Maristas, a los que dirigió de 1883 a 1907. Más adelante será el embrión de la futura editorial zaragozana Luis Vives (1932). Sus comienzos se localizan en Barcelona traduciendo del francés para sus centros de enseñanza en España, pero pronto se hizo un hueco en el panorama nacional y mostró cierta vocación americana: desde comienzos de siglo XX editaba un *Atlas universal y especial de la América Central*; en los años anteriores y posteriores al viaje del *Plus Ultra*, 1926, editó, entre otros, los siguientes títulos: el famoso *Libro de España* (1928, 324 páginas), la *Historia de España*, el *Catón moderno* (1922, 80 páginas), una *Cartilla moderna de urbanidad*. *Niños* (1929, 66 páginas), unos Quijotes escolares a comienzos de la década de 1930, y, naturalmente *Plus Ultra*, en el mismo 1926, con 116 páginas firmadas por fray Justo Pérez de Urbel, letras capitulares y abundantes dibujos.⁵⁶ El nombre de la colección, «Epopeya», estaba justificado «porque en ellos contamos las innumerables hazañas grandiosas y bellas sobre toda ponderación, que con la cruz y la espada realizaron nuestros mayores», «empresa (...) ardua por lo delicada y por lo compleja» con dificultades acrecentadas por «el criterio que tenemos en esta casa, de no escatimar esfuerzo ni gasto para obtener la máxima dignificación del libro católico de enseñanza, hasta elevarle tan alto como humanamente sea posible», a la vez que «exquisitez» en composición y compaginación, ilustración «de marcadísimo carácter artístico y documental» encargada a dibujantes y pintores «escogidísimos y especializados». La última página del librito *Plus Ultra* es también una relación de los editados hasta entonces, que reproducimos literalmente a continuación. Obsérvese que cinco del total de ocho son de tema americanista:

- SANGRE GENEROSA Y FECUNDA relación del riguroso martirio que padeció el Padre Juan de Prado misionero franciscano en la ciudad de Marruecos.

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

- OTUMBA. Relación de la brillante victoria alcanzada por Hernán Cortés en Méjico, por D. Antonio Solís y Rivadeneyra.
- CONQUISTA DEL PAÍS DEL ORO. Relación de la conquista del Perú, por Francisco López de Gómara.
- POR CASTILLA Y POR COLÓN NUEVO MUNDO HALLÓ COLÓN. Historia del descubrimiento de América por Antonio de Herrera, cronista de Indias.
- PLUS ULTRA. Relación del glorioso vuelo del comandante Franco y de sus compañeros desde el Puerto de Palos, al de Buenos Aires, por Fr. Justo Pérez de Urbel [Benedictino de Silos].
- NUEVO DESCUBRIMIENTO DEL GRAN RÍO DE LAS AMAZONAS por el padre Cristóbal de Acuña.
- RAIMUNDO LULIO. Vida, empresas y virtudes de este apostólico y magnánimo varón, por D. Lorenzo Riber, presbítero.
- GUERRAS CIVILES DE GRANADA por Ginés Pérez de Hita. Historia de los bandos de los Zegrís y Abencerrajes, y de las batallas que hubo en la Veiga entre Moros y Cristianos, hasta que el rey D. Fernando Quinto la ganó.

Fray Justo Pérez de Urbel, autor del libro cuyo asunto nos ocupa, es un historiador que se hará falangista poco después.⁵⁷ El tema de las primeras navegaciones aéreas, con su halo de romanticismo, siguió siendo cultivado en la postguerra.⁵⁸ Y concretamente el del *Plus Ultra* fue fácil mitificarlo en el franquismo, una vez que ya el hermano «tarambana», republicano y antimonárquico, anarquista y masón del «caudillo» Francisco Franco Bahamonde había fallecido en 1938 durante la guerra y además, «redimido», sirviendo en el bando de los vencedores. Como botón de muestra de este uso público de la historia e instrumentalización del personaje valga el autodenominado «abrazo cordial del quehacer de la Hispanidad» a los treinta y cinco de la «proeza» aérea en la revista *Mundo Hispánico*;⁵⁹ y en el vigésimo quinto aniversario la conferencia *El vuelo del Plus Ultra España-Argentina (1926-1951)*, pronunciada

por el coronel de aviación José Gomá Orduña como Seminario de Formación de FET y de las JONS de Baleares.⁶⁰

Ramón Franco ha venido siendo para muchos «el otro Franco», un personaje históricamente desplazado por su hermano, cuando no ocultado deliberadamente, pero que, no obstante, con el tiempo ha merecido algunos apuntes biográficos interesantes. El documental patrocinado por Canal Historia y dirigido por el también productor Rafael Jaén lleva precisamente ese título.⁶¹ El coronel de aviación Adolfo Roldán Villén, académico de la Historia y miembro de número del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, SHYCEA,⁶² le ha dedicado páginas elogiosas sobre su destreza técnica. Con *Ramón Franco, el hermano olvidado del dictador*, el demógrafo, político y novelista Joaquín Leguina y la psiquiatra Ascensión Núñez nos proporcionan al alimón un atractivo retrato, más próximo a la cotidianeidad, del hermano «maldito».⁶³ Respecto a la producción audiovisual merece ser destacada la temprana —1926— *En alas de la gloria (materiales sin montar)*, del archivo de Radio Televisión Española (RTVE) y Filmoteca Española.⁶⁴

Volvamos al título de *Epopéya*. Pérez de Urbel insiste especialmente en la capacidad franquista de acometer cualquier empresa, como predestinado para altos desig-nios ya por su sola apariencia física:

Bajito, recio, rostro moreno, cabellera ensortijada y negra como el cuervo, ojos muy grandes y llenos de luz, —¡los ojos inolvidables!— pelo ensortijado y denso, cabeza de voluntad, voz clara y decidida, palabra rápida y cortante, boca delicada, pero firme, y los labios plegándose en una ligerísima sonrisa, indicio de un optimismo inquebrantable. Era seguro que una idea de aquella frente no era idea perdida.⁶⁵

Y a modo de un caballero don Quijote moderno, la representación se completa con su correspondiente Sancho, un escudero que, previsible, no podía ser sino el soldado Rada: «mecánico ligero le llamaba Franco» y ante todo «compañero de mi gloria o de mi fracaso, compañero, amigo de amistad que se fragua y se purifica en los pe-

Festejar la memoria: el vuelo del *Plus Ultra*

ligros de todos los días»; son «dos almas (enlazadas) con la amistad ruda y varonil del soldado»; y, por descontado, Rada un «muchacho fuerte y sano, compañero suyo de fatigas y el único compañero de su intrepidez, joven navarro con alma templada por la vida, navarro de pura cepa». En definitiva, «Franco supo descubrir en él el hombre que necesitaba: escaso en palabras y rico en acción; buen camarada, aficionado a las cosas arriesgadas y amante del trabajo silencioso». Mirad su retrato —apelaba al auditorio— los ojos hablan de su vivacidad, su rebelde cabellera, las líneas de la frente bien definidas, la nariz y las cejas levantadas son otros tantos indicios de paciencia y tenacidad. Pablo Rada es el digno mecánico del piloto Ramón Franco.⁶⁶ A la figura del alférez de navío Durán, en cambio, se la pinta con menos «sentimentalidad» popular. Incluso algunas fuentes consultadas sugieren que Franco no le permitió estar a bordo en una etapa para no tener que compartir el mérito con un representante de la Armada, so pretexto de aligerar peso.⁶⁷

A continuación mostramos en forma de tabla información entresacada de este libro de la Colección Epopeya y de otros y prensa periódica comentados más arriba. Tiene un carácter orientativo nada más, pero su simple lectura orientará acerca de la perdurabilidad de muchos de los calificativos que conformaron el imaginario colectivo de toda una generación, a propósito de un acontecimiento cohesionador.

Viaje e hidroavión Plus Ultra

- Heroísmo,
- Hazaña,
- Bravo,
- «Trastada»,
- Grandiosa realidad,
- Evocación de la empresa colombina,
- Legendario,
- «El águila»,
- Alas triunfadoras,
- Rapidez,

- Majestad,
- Agilidad soberana, Vuelo sereno, Soledad del aire, Halcón de metal, Verdadero triunfo de la industria moderna, Aparato hermoso, Monoplano rápido, fuerte y dúctil,
- Quimera/Pegaso,
- Rememorando la gesta colombina.

Comandante Ramón Franco

- Domador,
- Quijote del aire, Vencedor del destino,
- Audacia,
- Arrojo,
- Espíritu de hierro, Sangre fría,
- No conoce el peligro,
- Resistencia formidable,
- Brillantez,
- Vértigo,
- Trances de existencia azarosa, Gigante,
- Esclavo de su idea, Idea de gloria,
- Jinete (y corcel),
- Amo del aire,
- Capaz de acometer cualquier empresa,
- «El Chacal» (apodo de cuando la guerra de Marruecos).

Virtudes de la tripulación

- Garbo,
- Seguridad,
- Anhelos gigantesco de ir volando,
- Intrepidez,
- Destreza,
- Dominio,
- Los «cuatro de la fama»,
- Los «cuatro mozos bravos»,
- Los «cuatro mosqueteros del aire»,
- Ídolos de las multitudes de dos continentes,
- No conocen el miedo,



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

- Casi unos niños (29, 28, 27 y 26 años)
- Valientes, aventureros, románticos.

Recepción del público y autoridades

- Aplauso,
- Gritos alborozados, Agitar de pañuelos, Aguardar con ansiedad,
- Alegría,
- Gratitud,
- Velar el avión apostado en muelles,
- Arrojar flores y palomas desde los balcones,
- Cánticos y bailes populares,
- Flores en el pelo y banderas entrelazadas de España y Brasil/ Uruguay/ Argentina (mujeres),
- Caballos enjaezados,
- Arcos de triunfo,
- Desfiles,
- Recepciones,
- Lecturas y vivas en teatros (Apolo, Price...),
- Letreros en cafés y bares,
- Pizarras de los periódicos,
- Lecciones a escolares sobre geografía y etapas,
- Banquetes,
- Audiencias/Recepciones,
- Escolta de aviación militar,
- Salvas de cañones,
- Sirenas de barcos,
- Repique de campanas,
- Cohetes y fuegos artificiales,
- Iluminaciones, música
- Discursos,
- Telegramas
- Radio,
- Misas y Te Deum,
- Festivales, teatro,
- Firma de autógrafos,
- Postales coloreadas,
- Cromos.

Fuente: Elaboración propia.

La idea de hermanamiento, de aproximación de ideas y sentimientos entre pueblos y gentes que tenían el mismo origen histórico y habían compartido durante siglos el mismo destino está muy presente en toda la expedición, a la hora de los preparativos y durante la ejecución de la misma. No fue algo académico, o, mejor dicho, no fue solo un asunto académico, de eruditos y especialistas, políticos y propagandistas, como podría haber ocurrido con la realización de un macrocongreso científico o una publicación auspiciada por organismos oficiales, como en épocas pasadas de celebración de aniversarios. El pasado es igual de elocuente ahora pero la conmemoración parece haberse modernizado masificándose.⁶⁸ En la multitudinaria manifestación convocada en la madrileña Plaza de Colón, junto al monumento al navegante, fue la actriz bonaerense hija de españoles Lola Membrives (1888-1969) la encargada de simbolizar esa suerte de hispanoamericanismo fraternal junto a los representantes diplomáticos. En otro orden de cosas, *Aérea*, revista mensual ilustrada de aeronáutica, traía a primera plana una fotografía de Primo de Rivera en el número 33, correspondiente a ese febrero de 1926, expresando en su persona el cumplimiento de la misión. Una foto más grande todavía de esa abarrotada plaza de Colón el 11 de febrero la sacó la madrileña revista *Unión Iberoamericana*.

El mismo librito de *Epopéya* nos recuerda la articulación de un sentimiento colectivo mediante la copla y las cancioncillas populares, como más tarde (1969) hiciera de forma más metódica Manuel Vázquez Montalbán a propósito de la cultura popular durante el franquismo.⁶⁹ Desgraciadamente no se mencionan la fecha de composición ni las cifras del alcance popular, pues no era el objetivo del autor, pero sospechamos que estaba muy extendido, teniendo en cuenta que los aviadores eran tan famosos entonces como las artistas folklóricas o los toreros. Una de las canciones más populares fue la siguiente:

A la Plata va el avión
Nadie al verle desconfía,
Porque ha dicho su patrón:
«Avante que Dios nos guía»,



Festejar la memoria: el vuelo del *Plus Ultra*

Como dijera Pinzón.
Despierta, niño, despierta,
Que el día clareando va.⁷⁰

Otros, internautas, rememoran actualmente los cánticos familiares que oían en su casa sobre el mismo tema. Uno de ellos recoge la comentada anécdota de la cicatriz en el pecho del quemazo en forma de cruz que se llevó Rada de recuerdo. Se trata de la canción compuesta por Ezequiel Endériz que lleva por título «El *Plus Ultra* es un raid» y que dice así:

Se levantó, se levantó el aparato para volar, para volar,
El Plus Ultra es un raid que ha causado admiración; se
levantó, se levantó.

Todos los pueblos navarros han de estar muy orgullosos,
Pero más podrán estarlo los de Estella y Caparroso.

Se levantó, se levantó el aparato...

Y si no es por la tripa de Rada, se quema el avión, porom-
pompón (o chispón).

Entre todos los valores, el de Rada,
Al ver que su avión se le quemaba,
Luchando cuerpo a cuerpo con el fuego,
Fue Rada y con la tripa lo apagó,
Pero no se quemó.

Franco llevaba el volante,
Ruiz de Alda lo guiaba;
Y al compás de los motores,
Rada la jota cantaba.⁷¹

La misma fuente, es decir, un blog del pueblo natal de Ruiz de Alda, Estella (Navarra) habla de un «cantarcillo que circuló por aquel Madrid donde los agentes de tráfico eran algo novedoso» y que no deja de tener su gracejo:

Franco le dijo a Rada:
—Dale al avión que corra,
que aquí arriba entre las nubes
no hay guardias de la porra.

Finalicemos mencionando el famoso tango compuesto por Carlos Gardel y grabado en Barcelona a comienzos de 1928, «La gloria del águila»:

El rey del aire tendió sus alas
Y fue irradiando como el sol que al mundo baña
Con la proeza de cuatro hispanos
Que son un timbre más de gloria para España.
Salió el Plus Ultra con rauda vuelo,
Mirando al cielo rumbo a la ciudad del Plata.
El orbe entero se ha estremecido
Y el entusiasmo en todas partes se desata
Desde palos el águila vuela
Y a Colón con su gran carabela
Nos recuerda con tal emoción
La hazaña que agita todo el corazón.
Franco y Durán, Ruiz de Alda, los geniales
Los tres con rada son inmortales.
Los españoles van con razón cantando
Al ver el galardón de su nación.
Y cantarán con todas las naciones
Entrelazando los corazones
Y en tal clamor surge un tango argentino
Que dice a España, Madre Patria de mi amor.
Cruzó Las Palmas y Porto Praia.
Glorioso llega en Fernando Noronha.
Prosigue el vuelo y en Pernambuco
Da con su raid al mundo su impresión más honda.
En río Janeiro, Montevideo
Suenan campanas pregonando la victoria
Y en Buenos Aires la hija querida
Al fin se cubren los valientes ya de gloria.
Dos países en un noble lazo
Con el alma se dan un abrazo.
Es la madre que va a visitar
Los hijos que viven en otro hogar.



Conclusiones

El raid aéreo *Plus Ultra* de 1926 fue una iniciativa política y un espectáculo deportivo que demostró sus capacidades para atraer y apasionar a las masas, ocupar espacios mediáticos importantes e internacionalizar el sentimiento hispanoamericanista en España y sus antiguas colonias americanas; un sentimiento que, aunque siempre latente, estaba visibilizado y actuaba de forma variable dependiendo de complejas arquitecturas bilaterales y del contexto internacional. La tripulación, el equipo deportivo, actuó a modo de una moderna delegación nacional, como representantes directos del honor, prestigio y orgullo nacionales españoles; y fue un medio de incrementar el sentido patriótico, especialmente entre los más jóvenes. La victoria (deportiva) demostró, a su vez, la capacidad organizativa, técnica y en definitiva económica de la prueba (que el avión fuera de fabricación foránea era lo de menos entonces). Por lo tanto, y en consecuencia, se logró el objetivo principal de la empresa: la afirmación y el prestigio nacional del Estado organizador, pues el triunfo —ser los primeros, batir marcas— se valoró inevitablemente como signo del desarrollo socioeconómico alcanzado por aquél. Era llegada la hora de recoger los frutos sabrosos de una apuesta arriesgada y de voltear, en las mentes de gestores culturales y políticos, la posición depresiva de la exmetrópoli en la esfera internacional tras el declive colonial americano. Una prueba deportiva como catarsis y modo de aunar voluntades.⁷²

Sin una competencia formal, pero en un ambiente competitivo internacional muy fuerte de vuelos y más vuelos, intentonas, éxitos y fracasos, el resultado positivo del *Plus Ultra* será interpretado como una validación de la cultura y hasta del sistema político al que representaban los deportistas. No era fruto de la casualidad, sino victoria legítima y trabajada, precisamente por estar moviéndose en esa competición internacional informal. Podríamos hablar de un refuerzo del «arielismo» del pensador uruguayo José Enrique Rodó (1871-1917), el mismo político e intelectual que estrenó el siglo XX con la llamada a la revalorización

del legado hispano en la identidad de los pueblos latinoamericanos, y que tan querido fue por sus homólogos españoles: Rafael Altamira, con el que hemos empezado esta investigación, fue el prologuista del libro en el que daba a conocer estas ideas, *Ariel* (1900), es decir, un ensayo «para la juventud» que tuvo una recepción inmediata en toda el área hispanohablante. Con todo esto, estaríamos, también, ante uno de los elementos conformadores de modernidad: el factor del deporte como elemento de invención de tradiciones.

Las consecuencias económicas no acompañaron en la misma medida a las de revalorización nacional e internacional; lo contrario era muy difícil dada la aún limitada capacidad productora exportadora de la economía española en los modernos medios de transporte. Estamos ante una obra de individualidades. Tampoco se acrecentó la presencia en foros internacionales al menos como consecuencia directa del vuelo. Sin embargo, ha quedado en la memoria como esforzado gesto de aproximación americanista y extraordinaria operación de un puñado de hombres liderados por Ramón Franco.

Notas

¹ Los preparativos y el desarrollo del viaje altamirano han sido estudiados en profundidad los últimos años. Sirvan a título de recordatorio las siguientes referencias: VÉLEZ, P. (2007). *Historiografía americanista en España, 1755-1936*. Madrid, Iberoamericana-Vervuert, pp. 163-169, 181-186; PELOSI, H. C., (2005) *Rafael Altamira y la Argentina*. Alicante: Universidad de Alicante. Departamento de Filología Española, Lingüística General y Teoría de la Literatura. PRADO, G. H., (2008) *Rafael Altamira en América (1909-1910). Historia e historiografía del proyecto americanista de la Universidad de Oviedo*. Madrid: CSIC; ASÍN, R.; VALERO JUAN, E. M.; VILLACAÑAS BERLANGA, J. L. *et al.* (2004) *Rafael Altamira: historia, literatura y derecho: Actas del Congreso celebrado en la Universidad de Alicante, del 10 al 13 de diciembre de 2002*. Coordinación por EVA M^a VALERO JUAN y ENRIQUE RUBIO CREMADES. Universidad de Alicante,

Festejar la memoria: el vuelo del *Plus Ultra*

Servicio de Publicaciones. Alguna crítica de intelectuales de México ha sido recogida recientemente en la tesis doctoral de LEDEZMA MARTÍNEZ, JUAN MANUEL (2013) *Los programas hispanoamericanistas de Rafael Altamira y su primera estancia en México, 1908-1910. Hacia la conformación de una red intelectual*. Tesis dirigida por MARTA ELENA CASAÚS ARZÚ. Universidad Autónoma de Madrid. Consultable íntegramente en la siguiente dirección: https://repositorio.uam.es/xmlui/bitstream/handle/10486/660378/ledezma_martinez_juan_manuel.pdf?sequence=1

² Como botón de muestra, la sede de *Diario Español* (fundado en 1906 por Manuel Magariños Castaños, inmigrante gallego). De Uruguay le despidió, entre otros, Ignacio Arcos Ferrand, escribano (notario) uruguayo, cónsul en Galicia y posteriormente director del Banco Español del Uruguay. También había sido presidente honorario del Campo Español y miembro del Centro Gallego y la Asociación Española de Socorros Mutuos. Su hermano Luis era decano de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de Montevideo y autor de numerosas obras jurídicas e históricas. WIDMANN-MIGUEL, E. F., p. 77. <http://es.slideshare.net/carceru/plus-ultra-del-puerto-de-palos-a-buenos-aires-enrique-f-widmann-miguel4ta-ed-2014-34587171>

³ AGUILAR, S., LÓPEZ DE PRADO, R. (coord.). *Entornos digitales y archivos filmicos: el proyecto de la Filmoteca Española*, p. 13.

⁴ Cit. en GIUCCI, G. «Internacionalismo y nacionalismo: el aeroplano», *Mester*, 35 (1) (2006), pp. 113-114. <http://escholarship.org/uc/item/4d8869w2>

⁵ «Palos de Moguer-Río de Janeiro», *Caras y caretas*, 13 de febrero de 1926.

⁶ DÍAZ, C. (DÍAZ GUIASOLA) (1981). *Mi vida con Ramón Franco*; contada a José Antonio Silva. Barcelona: Planeta, p. 27.

⁷ APARICIO GALLEGU, J. (2007). *Premios del Centenario de la aviación*. Madrid: Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, Organismo consultivo de Naciones Unidas, p. 23.

⁸ ROCA ROSELL, A., SÁNCHEZ RON, J. M. (1992). *Aeronáutica y Ciencia*, Sevilla: Algaída, p. 19.

⁹ RUEDA, G. «Gregorio del Amo entre los «californios» españoles en EE.UU.», *Hispania Nova. Revista de Historia Contemporánea*, separata, n.º 10 (2012), p. 19. Disponible en <http://hispanianova.rediris.es>.

¹⁰ ROCA ROSELL, A., SÁNCHEZ RON, J. M. *op. cit.*, p. 24.

¹¹ GONZÁLEZ DE POSADA, F., GONZÁLEZ REDONDO, F. A., «Guadalajara, cuna de la aeronáutica española», GARCÍA BODEGA, A. (dir.) *La Universidad de Alcalá y la Academia de Ingenieros de Guadalajara. Conmemoración del III Centenario de la creación del Cuerpo de Ingenieros Militares (1711-2011) y I Centenario del inicio de la Aviación Española (1911-2011)*. http://www.torresquevedo.org/LTQ10/images/Expo_Academia_Ingenieros.pdf

¹² ROCA ROSELL, A., SÁNCHEZ RON, J. M. *op. cit.*, p. 22.

¹³ MOLINA, C. A. (1990) *Sobre el iberismo y otros escritos de literatura portuguesa*, p. 98

¹⁴ MOLINA, C. A. *op. cit.* p. 99.

¹⁵ CAZORLA PRIETO, L. M. *Revista Aranzadi de Deporte y Entretenimiento* (2013)² Monografía n.º 8: «Deporte y Estado». Pamplona: Thomson Reuters Aranzadi, p. 115.

¹⁶ DÍAZ, C. *op. cit.*, p. 20.

¹⁷ GOMÁ ORDUÑA, J. *El vuelo del «Plus Ultra» España-Argentina (1926-1951)*, pronunciada por el coronel de aviación — — — como Seminario de Formación de FET y de las JONS de Baleares, Palma de Mallorca: Imprenta Mossén Alcover, 1951. p. 9.

¹⁸ MANDELL, R. D. (1986). *Historia cultural del deporte*, Barcelona: Bellaterra, pp. 147-149.

¹⁹ MANDELL, R. D. *op. cit.*, p. 160.

²⁰ MANDELL, R. D. *op. cit.*, 232-233.

²¹ MONTERO DÍAZ, J., PAZ, M. A., SÁNCHEZ ARANDA, J. J. (2001). *La imagen pública de la monarquía de Alfonso XIII en la prensa escrita y cinematográfica*, Madrid: Ariel, p. 279. La analizan en seis periódicos: «La Época» y «ABC», «El Liberal» y «El Sol», «La Veu de Catalunya» y «La Gaceta del Norte»; y durante ocho momentos claves, desde que accediera al trono en 1902 y la Ley de Jurisdicciones de 1905 hasta su caída en 1930-31 pasando por la Semana Trágica de 1909, la crisis de 1917 y el ascenso de Primo de Rivera.

²² MONTERO DÍAZ, J., PAZ, M. A., SÁNCHEZ ARANDA, J. J., *op. cit.*, p. 264, tabla.

²³ MONTERO DÍAZ, J., PAZ, M. A., SÁNCHEZ ARANDA, J. J., *op. cit.* Es ilustrativa al efecto la tabla en p. 102 sobre «Rasgos per-



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

sonales de carácter según diarios» y la de «Cualidades temperamentales según diarios» en p. 103.

²⁴ TUSELL, J., GARCÍA QUEIPO DE LLANO, G. (2001). *Alfonso XIII: El rey polémico*, Madrid: Taurus, fotografías en blanco y negro entre pp. 512 y 513. Aparte de como tenista, todo de blanco, manga corta, pantalón largo, con la raqueta en la mano y movimiento de drive; el rey aparece en dos fotos más: ataviado para jugar al polo en las caballerizas del palacio de la Magdalena (Santander) como jinete y con casco; y cazando en Escocia en 1928 (también a caballo, tocado con sombrero y con una manta sobre las rodillas).

²⁵ MONTERO DÍAZ, J., PAZ, M. A., SÁNCHEZ ARANDA, J. J., *op. cit.*, p. 96.

²⁶ MADARIAGA, S. DE (1978¹¹). *España: ensayo de historia contemporánea*, Madrid: Espasa-Calpe, p. 105. También menciona la costumbre de considerar el tuteo como un honor real.

²⁷ MADARIAGA, S. DE, *op. cit.*, p. 146

²⁸ CORTÁZAR, G., (1986). *Alfonso XIII, hombre de negocios. Persistencia del Antiguo Régimen, modernización económica y crisis política, 1902-1931*, Madrid: Alianza, pp. 108, 133-141.

²⁹ Rastreables en el repetidamente editado libro de HOBBS-BAWM, E. J. (2014) *La era del Imperio, 1875-1914*. Barcelona: Crítica.

³⁰ MARCILHACY, D. «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 (2006), pp. 231-241.

³¹ Han tratado el asunto, entre otros, DELGADO GÓMEZ-ES-CALONILLA, L. «De la regeneración intelectual a la legitimación ideológica. La política cultural exterior de España (1921-1945)», *Spagna Contemporánea*, 6 (1994), pp. 51-72., SEPÚLVEDA, I., (1994). *Comunidad cultural e hispano-americanismo, 1885-1936*. Madrid: UNED.

³² Sobre las idas y venidas del aparato y críticas sobre lo gastado en su reconstrucción en SEMPRÚN, A., PUERTA, A. «El “timo” del Plus Ultra», *ABC*, 8-8-1988, p. 16.

³³ APARICIO GALLEGU, *op. cit.*, p. 29.

³⁴ Es la idea de ELIAS, N., DUNNING, E. (1992). *Deporte y ocio en el proceso de la civilización*. Madrid: FCE.

³⁵ FIGALLO LASCANO, B. (2014) *Argentina y España: entre la pasión y el escepticismo*. Buenos Aires, Teseo.

³⁶ GRACIA ALONSO, F., FULLOLA PERICOT, J. M., (2006). *El sueño de una generación. El crucero universitario por el Mediterráneo de 1933*. Barcelona: Universitat de Barcelona.

³⁷ Cit. en FIGALLO, *op. cit.* p. 114. Para lo de Argentina en general, GONZÁLEZ CALLEJA, E. «El hispanismo autoritario español y el movimiento nacionalista argentino: balance de medio siglo de relaciones políticas e intelectuales (1898-1946)», *Hispania. Revista Española de Historia*, (2007), mayo-agosto, núm. 227, p. 605.

³⁸ VÉLEZ, P. (2007) *op. cit.* p. 295-296.

³⁹ CAGIAO VILA, P. (coord.) (2004) *Cien Años de la Biblioteca America (1904-2004)*, Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela.

⁴⁰ Los efectos urbanísticos y culturales de los «tiempos modernos» en la capital gaucha, en BERNAND, C. (1999) *Historia de Buenos Aires*. Buenos Aires: FCE, p. 239.

⁴¹ FRANCO, R. RUIZ DE ALDA, J. *De Palos al Plata* por el Comandante de Aviación R. Franco y el capitán de Artillería J. Ruiz de Alda. Madrid: Espasa-Calpe, 1926. Hay edición facsímil hecha en el 50º aniversario del vuelo por la Universidad hispanoamericana de La Rábida, 1976; y otra por la casa editora original en 2000. Aquí confiesa Franco que le cayó «como un rayo» la noticia de que el marqués de Casagrande había pedido autorización para pasar por España camino Roma-Buenos Aires; no quería, afirma, «que nos colocara a los españoles por debajo de los italianos», pp. 13-14; incluso achaca al patriotismo italiano el que se fuera retrasando la entrega del hidroavión luego bautizado como «Plus Ultra» en Marina de Pisa, localidad del norte de Italia donde fue construido, p. 23; ese patriotismo, asegura, es «algo que empuja al avión italiano» y «está muy desarrollado en el pueblo italiano», a la vez que «algo oculto que hace que el nuestro no esté en condiciones de partir». Para su satisfacción, el 4 de noviembre de 1924 se enteró de que el aristócrata había tenido que detenerse en Barcelona por el mal tiempo y ya no podría continuar viaje.

⁴² Representaba una figura masculina alada surcando el océano con unos barcos, cual los colombinos, al fondo.



Festear la memoria: el vuelo del *Plus Ultra*

- ⁴³ MÁRQUEZ MACÍAS, R. (2012) *Huelva y América. Cien años de americanismo*. Revista «La Rábida» (1911-1933), Huelva: UNIA.
- ⁴⁴ LEMUS LÓPEZ, E. «La prensa canaria y el vuelo del Plus Ultra» *Boletín Millares Carlo*, 9-10 (1987), p. 188.
- ⁴⁵ *Ibid.*, p. 193.
- ⁴⁶ BELTRÁN Y RÓZPIDE, R. (1926). *El viaje del «Plus Ultra» y el mundo hispano*. Conferencia dada por el Profesor Dr. Ricardo Beltrán y Rózpide en la Escuela Superior del Magisterio el 19 de febrero de 1926, Madrid: Imp. del Patronato de Huérfanos de Intendencia e Intervención Militares, pp. 12-13.
- ⁴⁷ *Ibid.*, p. 4
- ⁴⁸ *Ibid.*, p. 20. El ministro de Instrucción Pública, Eduardo Callejo, mencionó las notas de cultura y patriotismo ante el embajador de Argentina, Estrada.
- ⁴⁹ GUTIÉRREZ-RAVÉ, J. (1927). *Ramón Franco. Figuras de la Raza*. Revista semanal hispanoamericana, II, 14.
- ⁵⁰ De la publicación semanal ilustrada bonaerense, editada por Códex, con ocasión de los treinta años de la guerra civil, *Crónica de la guerra española no apta para irreconciliables*, 1 (1966), p. 20.
- ⁵¹ Interesante, dentro del marco de la campaña escolar, el trabajo de clase realizado por los alumnos de Geografía Universal de la Escuela Normal de Maestros de Huelva, bajo la dirección de su profesor, Felipe Ortega González (1926, Huelva: Imp. Félix Barroso) con el título *Memorándum del vuelo heroico España-Argentina o Palos de la Frontera-Buenos Aires*.
- ⁵² CASTILLO, M. (1997), *Grans il·lustradors catalans del llibre per a infants (1905-1939)*, Barcelona: Barca Nova, Biblioteca de Catalunya, pp. 15-16
- ⁵³ RODRÍGUEZ SALCEDO, N, MONTERO, M. (coord.) (2010). *Historia de la publicidad y de las relaciones públicas en España. Volumen I, De la nada al consumo: de los orígenes a 1960*. Sevilla, Zamora: Comunicación Social Ediciones y Publicaciones. Vid. Especialmente el Cap. 3, pp. 95-141 «La primera sociedad de consumo en España (1920-1936)» en que habla de su poca capacidad, mercados locales, escasa publicidad comercial de marca española. Potencialidad sí, pero medios infrautilizados. Predominio del cartel y existencia de intrusismo. Poca difusión de prensa y revistas ilustradas, pero la fotografía entró gracias a los carteles y anuncios. Idealización de la mujer, éxito de Nestlé, del automóvil (Ford, GM), pocas agencias publicitarias. Cada colección de cromos de las tabletas de chocolate Nestlé quería transmitir un mensaje educativo: inventos de la humanidad, animales del mundo, narraciones selectas o grandes momentos históricos, *Id.* p. 112.
- ⁵⁴ Comentario sobre su estilo de dibujo a pluma, realista y de buena factura, en CASTILLO, M, *op. cit.*, pp. 290-291.
- ⁵⁵ Enlace de la Biblioteca Digital Hispánica: <http://bdh.bne.es/bne/search/detalle/bdh0000068729>
- ⁵⁶ CUEVA MERINO, J. DE LA, LÓPEZ VILLAVARDE, A. L. (coords.) (2005). *Clericalismo y asociacionismo católico en España: de la Restauración a la Transición*. Cuenca: UCLM, 2005, p. 68.
- ⁵⁷ PASAMAR, G., PEIRÓ, I. (2002) *Diccionario Akal de Historiadores Españoles contemporáneos*, Madrid: Akal, pp. 1840-1980, pp. 485-486.
- ⁵⁸ Por ejemplo, la biografía con ilustraciones *El vuelo de Charles Lindberg*, escrita por Carlos ESSER en 1958 para la Enciclopedia Pulga (vol. n.º 74) de la barcelonesa Ediciones G. P.
- ⁵⁹ «La Santa María del Aire» por Eduardo Marco, en *Mundo Hispánico*, XIV, 156 (marzo 1961) p. 57. Uno de los tripulantes, Julio Ruiz de Alda, cofundará unos años después la Falange Española de José Antonio Primo de Rivera. Una valoración de sus «posibilidades» políticas, mezclada con otras imágenes de culto al líder y ambiente de pistoleros en las calles madrileñas de los años treinta, en, por ejemplo, la novela de EDUARDO MENDOZA *Riña de gatos*. Madrid 1936. Barcelona, Planeta, 2015 (2010).
- ⁶⁰ GOMÁ es autor también de *La aviación contada con sencillez* (Cádiz, Escelicer, 1952) y especialmente de los dos tomos profusamente ilustrados de una *Historia de la aeronáutica española* (Madrid, Imp. Española, 1946) hasta 1921 y prólogo de Alfonso de Orleans y Borbón.
- ⁶¹ *Ramón, el otro Franco*. España, 2003, 60 min.
- ⁶² «Los grandes vuelos de la Aviación Militar española», pp. 107-155, en *Aeroplano. Revista de Historia Aeronáutica. Especial n. 29* (2011) *Cien años de aviación militar española, 1911-2011*. El autor trata el *Plus Ultra*, la *Patrulla Elcano* a Filipinas, y la *Patrulla Atlántica* a Guinea, los tres de 1926; y de 1928 el *Jesús del Gran Poder* a La Habana con Jiménez e Iglesias. <http://www.ejercitodelaire.mde.es/stweb/ea/ficheros/pdf/0ADDD4B58FF045B4C1257999002F0434.pdf>



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

⁶³ Madrid: Temas de Hoy, 2002.

⁶⁴ Es del 1 de enero de 1926 y dura 46 min 40 s. Comienza trazando un paralelismo con la monarquía de los Reyes Católicos y los grandes conquistadores para, tras los grandes «padres de la patria» en la Independencia, empalmar con el periplo del Plus Ultra. <http://www.rtve.es/alacarta/videos/archivo-historico/alas-gloria-materiales-sin-montar/2917594/>

⁶⁵ PÉREZ DE URBEL, J. (1926) *Plus Ultra. Relación del glorioso vuelo del comandante Franco y de sus compañeros, desde el puerto de Palos al de Buenos Aires, por fray Justo Pérez de Urbel, benedictino de Silos*, p. 8.

⁶⁶ *Ibid*, pp. 8-11.

⁶⁷ Incluso en la *Crónica del siglo XX* (1988) (idea original, Bodo Harenberg; realización: Luis Ogg; redacción: Rafael Abel), Esplugges de Llobregat: Plaza y Janés, p. 343.

⁶⁸ De «El pasado elocuente. Memoria, historia y conmemoraciones» habla Adolfo Carrasco Martínez en el librito colectivo de CLARAMUNT, S. *et al.* (2002) *Las conmemoraciones en la*

Historia. Salamanca: Instituto Universitario de Simancas, Secretariado de Publicaciones e Intercambio Editorial, Universidad de Salamanca, pp. 77-115.

⁶⁹ VÁZQUEZ MONTALBÁN, M. (1998). *Crónica sentimental de España*. Barcelona: Grijalbo. Prólogo de Eduardo Haro Tecglen.

⁷⁰ PÉREZ DE URBEL, J., *op. cit.*, p. 27. Los dos últimos versos, que algunos consideran autónomos, en p. 28.

⁷¹ Localizado en <http://www.sasua.net/estella/articulo.asp?f=plusultra>

⁷² VELÁZQUEZ BUENDÍA, R. (2001) «El deporte moderno. Consideraciones acerca de su génesis y de la evolución de su significado y funciones sociales» www.efdeportes.com. Revista Digital. Buenos Aires, 7, núm. 36, mayo 2001. Este autor retoma de otros el concepto de «síndrome de escaparate» para explicar la orientación instrumental del deporte por parte de los Estados, una vez superada la fase «higienista» y de salud pública de la población, para cohesionarla y prestigiarse.

