

De Palos al Plata

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



un
i Universidad
Internacional
de Andalucía
A

De Palos al Plata

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

Rosario Márquez Macías [editora]

EDITA:
UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE ANDALUCÍA
Monasterio de Santa María de las Cuevas.
Calle Américo Vespucio, 2.
Isla de la Cartuja. 41092 Sevilla
www.unia.es

RESPONSABLE DE LA EDICIÓN:
Rosario Márquez Macías

COPYRIGHT DE LA PRESENTE EDICIÓN:
UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE ANDALUCÍA

COPYRIGHT: Los autores.

IMAGEN DE CUBIERTA: Hidroavión Dornier Wal. Ministerio de Defensa de España.

FECHA:
2016

EDICIÓN:
300 ejemplares

ISBN:
978-84-7993-288-6

DEPÓSITO LEGAL: SE-260-2016

MAQUETACIÓN: Deculturas, S. Coop. And.

Índice

Introducción	7
<i>Rosario Márquez Macías</i>	
Panorama de la aviación española en los días del <i>Plus Ultra</i>	17
<i>Eugenio Domínguez Vilches</i>	
Festejar la memoria: el vuelo del <i>Plus Ultra</i>	45
<i>Palmira Vélez Jiménez</i>	
La recuperación del americanismo en la política exterior de Primo de Rivera. El papel de los Lugares Colombinos	71
<i>Marta Fernández Peña y Nieves Verdugo Álvarez</i>	
Una hazaña que conmovió a las multitudes: la llegada del <i>Plus Ultra</i> a Buenos Aires	97
<i>Gabriela Dalla-Corte Caballero</i>	
«Aclamando la gloria de la raza»: el vuelo del <i>Plus Ultra</i> a través de <i>Caras y Caretas</i>	127
<i>Manuel Andrés García</i>	
La «Emoción de Montevideo»: de la visita inesperada al homenaje oriental al <i>Plus Ultra</i>	157
<i>Pilar Cagiao Vila</i>	
El vuelo del <i>Plus Ultra</i> más allá de los Andes: la mirada de la prensa chilena	181
<i>Juan Luis Carrellán</i>	
Arte y conmemoración política en España: en torno al caso del <i>Plus Ultra</i>	203
<i>M.^a Asunción Díaz Zamorano</i>	
El Ícaro de un atorrante. Monumento al <i>Plus Ultra</i>	217
<i>Óscar Alvariño Belinchón</i>	
Currículos de los/as autores/as	235



Introducción De Palos al Plata*

Rosario Márquez Macías
Universidad de Huelva

* 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.

El día 22 de enero de 1926 despegó de Palos de la Frontera un hidroavión Dornier, de tecnología alemana, rumbo a Buenos Aires. El aparato, bautizado como *Plus Ultra*, fue pilotado por Ramón Franco y le acompañaron en la travesía el capitán Julio Ruiz de Alda, el teniente Juan Manuel Durán, el mecánico Pablo Rada y el fotógrafo Leopoldo Alonso, que viajó sólo hasta Las Palmas de Gran Canaria, llegando a su destino final el día 10 de febrero, después de recorrer los 10270 km en casi sesenta horas de vuelo a una velocidad de 185 km/h, convirtiéndose de este modo en el primer vuelo realizado entre Europa y el Atlántico Sur con un solo aparato. En estas líneas un grupo de profesores de diferentes universidades españolas y latinoamericanas les rendimos homenaje al conmemorarse el 90 aniversario de la partida.

La independencia de las colonias americanas trajo consigo la desvinculación política y económica entre la metrópoli y los nuevos estados; este periodo de alejamiento mutuo tuvo importantes consecuencias para el futuro.

El inicio de una política exterior con las nuevas repúblicas y la normalización de las relaciones diplomáticas se produciría tardíamente, superado el régimen absolutista y el no reconocimiento de las antiguas colonias impuesto por Fernando VII. Será solo a partir de 1833 cuando se abordaría la necesidad de volver de nuevo a establecer relaciones, dándose el primer paso el 4 de diciembre de 1836 tras la aprobación del Decreto en Cortes que daría pie al Tratado de Paz y Amistad entre España y México y que culminaría en 1894 con el tratado suscrito por Honduras.

En líneas generales, a lo largo del siglo XIX, estas relaciones se caracterizaron por una gran indiferencia, que

de alguna manera se vio compensada por el auge del flujo migratorio a partir de 1873, por algunos contactos comerciales, o algunas actividades culturales de índole privada, pero de lo que no hay duda es que Iberoamérica no fue en el siglo XIX una prioridad de la política exterior española. También es cierto que, a pesar del difícil discurrir de las relaciones oficiales con América, esto no impidió que a nivel intelectual se fuese desarrollando a lo largo del siglo XX una tendencia hacia el estrechamiento de dichas relaciones.

La guerra hispano-norteamericana significó el fin de la presencia española en América y la constatación de que España era una potencia de rango secundario en el concierto internacional. Y es en este ambiente de desánimo donde aparece el Regeneracionismo, como movimiento de superación de la decadencia de España, propiciando la modernización del país en todos los ámbitos. Esta «regeneración» pasaba por la proyección exterior de España: África en unos casos e Iberoamérica en otros. Así, América volvía a adquirir un peso importante en la vida española, originando una corriente de pensamiento que recibiría el nombre de «Hispanoamericanismo», definido como la tendencia a estrechar relaciones profundas y amplias con las naciones hispanoamericanas vinculadas hasta su independencia a España.

Una vez perdidos los últimos reductos del Imperio era necesario recuperar y fomentar los elementos de unión fraguados a lo largo de cuatro siglos, proponiendo entonces un modelo distinto de relación basado en una comunidad de naciones que se beneficiaran mutuamente. Esta idea se pone en marcha en ambos lados del Atlántico, encontrando en el contexto español su apoyo más firme en in-



telectuales de la talla de Ramón María de Labra, Rafael Altamira, Adolfo González Posada, Federico Rahola o Constantino Suárez.

Este hispanoamericanismo estará en la base de todos los movimientos que desde diferentes ópticas preconizarán desde principios del siglo XX una intensificación de las relaciones con América. En sus comienzos fue ajeno a la ideología oligárquica, sus valedores fueron los liberales de la época, pero a partir de los años veinte conservadores y tradicionalistas se adueñan de la idea para transformarla en función de sus intereses. Algunos de los elementos que caracterizan al movimiento hispanoamericanista serían, entre otros, su carácter liberal, estar encabezado por intelectuales o el hecho de que su desarrollo respondió a iniciativas privadas, fue contrario a la retórica y tuvo una cierta pretensión de tutela moral y espiritual por parte de España. Así mismo, intentó contrarrestar el creciente peso panamericanista, impulsado por Estados Unidos, y el movimiento latinoamericanista, patrocinado por Francia.

Hasta la primera guerra mundial, escribe Pike, esta tendencia hispanista se caracterizaba entre otras cosas por la extensión que alcanzó la celebración del 12 de Octubre; el debate llevado a cabo por los términos Latinoamérica o Hispanoamérica; el impacto causado por la revolución mexicana entre conservadores y liberales; la continuación del incremento comercial y la firma de tratados educativos; la intervención de España como mediadora en conflictos entre las repúblicas y su colaboración en la organización militar y policial de algunos Estados; y, por último, el aumento considerable del número de emigrantes. Pero bien es cierto que este movimiento no va a tener a corto plazo un reflejo en el desarrollo de una política exterior acorde con la situación española.

El estallido de la primera guerra mundial provocó importantes cambios políticos, económicos, demográficos y sociales; y la posición de neutralidad adoptada por España abrió un escenario de esperanzas para la intensificación de las relaciones. Pero, a decir del marqués de Lerma en 1915, «ahora la necesidad es más urgente que antes, porque la interrupción del comercio entre América y Euro-

pa hace que España tenga una oportunidad de oro para captar los mercados hispanoamericanos». Si en el campo comercial los logros no fueron significativos, bien es cierto que en el cultural aumentaron las publicaciones y conferencias acerca de la importancia de las relaciones entre España y América, así como del futuro de estas tras el fin de la contienda.

Pero el avance no fue positivo, especialmente si lo comparamos con las esperanzas puestas tanto por estadistas españoles como por la opinión pública. Si se habían desaprovechado los años de la guerra, era necesario aprovechar los de la inmediata postguerra con la idea de recuperar el tiempo perdido. Por poner un solo ejemplo, se mandó al Infante D. Fernando a Chile para conmemorar el Centenario del Descubrimiento del Estrecho de Magallanes, viaje que continuó por Argentina, Uruguay, Panamá y Perú, pero no se mandó al rey Alfonso XIII. Francos Rodríguez, en el libro que escribió a su regreso, afirma que durante el viaje se habían vuelto a repetir los argumentos tradicionales de amistad y colaboración mutua, pero no se habían apreciado resultados concretos que solo, según él, se podrían alcanzar si el rey de España visitase el continente americano.¹

Fue tras el golpe de Estado de 1923 cuando la Dictadura de Primo de Rivera traería consigo un cambio de actitud oficial en relación con Iberoamérica, que pasaría a convertirse en uno de los ejes prioritarios de su política exterior. El objetivo de situar a España entre los estados con un puesto permanente en el Consejo de la Sociedad de Naciones, pretendido por Primo de Rivera, pasaba necesariamente por una intensificación de las relaciones con Iberoamérica. Esta especial atención que la Dictadura dedicará a Iberoamérica llevaba implícito la reforma del cuerpo diplomático y consular, la creación dentro del Ministerio de Estado de una sección denominada «Política de América y Relaciones Culturales», y la creación de una Junta de Relaciones Culturales cuya actividad se orientará prioritariamente hacia los países iberoamericanos.

Al tratar de llevar a cabo una política cultural con Iberoamérica es cuando el hispanoamericanismo emergió de

Introducción

nuevo con fuerza, e intelectuales y políticos pondrán nuevamente sus ojos en el continente. Como expresión de este interés se crearán o renovarán numerosas instituciones que desde diferentes campos centraran su atención en las nuevas repúblicas y en el fortalecimiento de sus relaciones. La Exposición Iberoamericana de 1929 en Sevilla se convertirá en el culmen de sus aspiraciones. Bien es cierto que el auge de esta política va a verse sometido a un reforzamiento y desarrollo de los planteamientos más conservadores y nostálgicos sobre el papel de España en América y que anunciarían la doctrina que dominarían la política con Iberoamérica hasta el final del franquismo.

Es en estos años donde empieza a fraguarse la idea de Hispanidad en su versión más tradicional y combativa. Este hispanoamericanismo, que en sus orígenes tuvo una impronta predominantemente liberal, comenzó a ser minado por interpretaciones reaccionarias e imperialistas paralelamente a la aparición y fortalecimiento de movimientos ideológicos de tipo fascista como los que se desarrollaban en Italia y Alemania. Estos movimientos se adueñaron progresivamente del ideal hispanoamericanista transformándolo, aunque bien es verdad que esto no fue solo producto de la Dictadura, ya que desde sus primeros pasos en el siglo XIX tuvo también ya su versión más tradicional. A decir verdad, no se consiguieron en esta época los objetivos marcados para las relaciones con Hispanoamérica. No se puede hablar de fracaso pero sí de frustración y ello debido principalmente a varias razones:

1. Imposibilidad de competir con la ofensiva panamericana de los Estados Unidos.
2. Recelos y diferentes intereses en las repúblicas hispanoamericanas.
3. Percepción equivocada de los estadistas.
4. Conceptualización conservadora del hispanismo.

En abril de 1931 la llegada de la Segunda República va a suponer, al menos inicialmente, no solo la continuación del interés por intensificar las relaciones sino también un cambio de filosofía. El interés que la República pone en

estas relaciones y en toda su política exterior responde a un proyecto político que, si bien coincide con el anterior en el objetivo de que España refuerce su protagonismo en el mundo iberoamericano y en el seno de la Sociedad de Naciones, se diferencia del mismo de forma radical en cuanto a su carácter abierto, pacifista, democrático e internacionalista. El nuevo proyecto de política iberoamericana responderá a la concepción democrática de las relaciones internacionales y a la adhesión a los principios pacifistas de la Sociedad de Naciones que caracterizó la política exterior de la Segunda República. En esta etapa llegaba al poder una generación liberal y regeneracionista muy diferente a los que hasta entonces venían gobernando. En este sentido, la República vino a ser la culminación del proceso regeneracionista. En esta época el hispanoamericanismo, en su formulación regeneracionista-liberal, encuentra por primera vez el pleno apoyo oficial.

La política iberoamericana de este período tendría, de acuerdo con Nuria Tabanera, como elementos más característicos: el mantenimiento de relaciones con todos los países iberoamericanos con independencia de su régimen político y su renuncia a cualquier tipo de veleidad expansionista; la activa participación española en la resolución de los conflictos interamericanos, tanto diplomáticos como bélicos, en el seno de la Sociedad de Naciones —llegando a actuar en alguno de ellos como mediadora—; y, finalmente, el deseo de convertir en hechos positivos y prácticos los vínculos ya existentes con los países iberoamericanos.

En resumen, se trató de plantear esas relaciones sin la carga paternalista y hegemónica con que la Dictadura había actuado, pretendiendo desarrollar una fórmula republicana de hispanoamericanismo, entendida como una mayor colaboración económica, política y cultural en un plano de igualdad. Por su parte, América verá las relaciones con una renovada esperanza. Pero también en esta etapa y a nivel no oficial, el hispanoamericanismo de cuño conservador conocerá su definitiva afirmación y radicalización en torno a la idea de Hispanidad de Ramiro de Maeztu.

¿Qué significó en todo este proceso el vuelo del *Plus Ultra*?



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

Realizado en 1926, el vuelo trasatlántico del hidroavión *Plus Ultra* fue mucho más que una proeza deportiva y significó para España la entrada de lleno en la competencia internacional para recabar cuotas de prestigio. La creación del Directorio Civil en los años 1925-26 y el nombramiento como ministro de Estado de José María Yanguas favorecieron la reorientación de la política exterior española, en la que Latinoamérica constituía una carta fundamental.

Bien es cierto que en las dos primeras décadas del siglo XX el panorama era poco alentador, quedándose España a la zaga del expansionismo europeo. Igualmente se vieron frustradas sus esperanzas de obtener un puesto permanente en el Consejo de la Sociedad de Naciones. Por ello, 1925 ofrecía la oportunidad de recuperar prestigio en la escena internacional. El proyecto, concebido a fines de ese año respondía a múltiples objetivos. En política interior, el régimen buscaba consolidar la unidad nacional con una exaltación de los valores hispánicos, pero también el vuelo le permitía reconquistar la admiración de América y adquirir influencia en el continente americano. A finales de julio Ramón Franco y Mariano Barberán entregaron al general Soriano, director de la Aeronáutica militar, una memoria titulada «Proyecto de raid a la Argentina en hidroavión». El vuelo sería realizado en cinco etapas entre Cádiz y Buenos Aires, aunque finalmente, y como se verá más adelante, se decidió que la salida fuera desde Palos de la Frontera y el número de etapas se elevaría a siete. Por su parte, Primo de Rivera expresó su apoyo al proyecto. Este raid tenía en un principio un evidente objetivo comercial, puesto que estaba previsto crear una línea que uniera Sevilla con Buenos Aires para transporte de pasajeros, mercancías y correo, pero el diseño más inmediato era llevar a cabo una misión diplomática:

Este raid demostrará la posible unión aérea de nuestra nación con sus hermanas de Sudamérica y servirá [...] para apartar a todas las mentes la idea de que es peligrosa tal travesía, pues lo que para los portugueses fue una hazaña por la forma de llevarlo a cabo, para nosotros, anulado el peligro por la preparación y el buen material de que disponemos,

sería solamente realzar la Aviación española, elevar con ella el nombre de nuestra querida Patria y estrechar los brazos que nos tiendan nuestros hermanos del otro lado del océano, llevando a ellos ráfagas de optimismo y esperanza en nuestro resurgimiento.²

No en vano, los aviadores llevarían mensajes de salutación a las colonias de emigrantes españoles y embajadas oficiales del rey para los presidentes de Brasil, Uruguay y Argentina. Con ello el rey Alfonso XIII daba todo su apoyo al viaje. Además, el vuelo se encontraba inserto en una campaña de prestigio que la Dictadura de Primo de Rivera quería proyectar en el exterior, frente a la imagen de país decadente y atrasado; se aprovechó el raid para demostrar que España había entrado de lleno en la modernidad. Incluso el propio nombre fue elegido con esta intencionalidad. El «Más allá» de las fronteras y de las ciencias. Tal fue el éxito alcanzado, que al poco de llegar el hidroavión Primo de Rivera constituyó la «Agencia Plus Ultra» con sede en París, cuya misión sería la propaganda hispanoamericana. En definitiva, el vuelo del hidroavión *Plus Ultra* sirvió como punto de arranque para una reconquista del pasado.

Entre las consecuencias que el vuelo trajo para España estuvo la inauguración de una nueva etapa en la forma de concebir su proyección internacional constituyendo una auténtica victoria exterior del régimen de Primo de Rivera. En cuanto al eco popular, la travesía se convirtió por un tiempo en un mito moderno vigente en el famoso tango compuesto por Carlos Gardel: «El vuelo del Águila». Ahora bien, al margen de lo simbólico y sentimental y entrando en materia comercial, diplomática o política, los resultados fueron muy limitados.

Para dar al lector un balance de lo que supuso para España y América, y especialmente para sus relaciones, el vuelo del *Plus Ultra*, se ha establecido una división en nueve capítulos:

En el primero Eugenio Domínguez Vílches nos presenta una visión de carácter general de cómo era el panorama de la aviación española en los días del *Plus Ultra*. Terminada la Gran Guerra, España se vio inmersa, a causa de diferentes

Introducción

cuestiones, en la puesta en marcha de un proceso de modernización del Ejército y la Marina que afectó en gran medida a la Aviación militar y que le permitió dotarse de unos tipos de aviones muy modernos para la época. Por otra parte, Primo de Rivera llevaría a cabo durante su mandato una campaña de golpes de efecto propagandísticos a través de grandes raids aéreos, que permitieron vender al mundo la «Nueva España». Vuelos como los del *Plus Ultra*, *Patrulla Elicano*, *Patrulla Atlántica* y *Jesús del Gran Poder* y grandes fracasos, como el intento de circunvalar el globo del *Numancia* por Ramón Franco, llenaron las páginas de los periódicos y noticiarios de todo el mundo.

En el segundo capítulo, la profesora Palmira Vélez, bajo el título «Festejar la memoria: el vuelo del *Plus Ultra*», constata que el agasajo a los viajeros fue enorme y afirma que todavía hoy sorprende por su impacto e influencia en áreas más allá de las hispanoparlantes. Esa ha sido, precisamente, la razón que ha inclinado a la investigadora a analizar algunas claves explicativas del 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.

El caso de la importancia de Huelva y los Lugares Colombinos ocupa el tercer capítulo bajo el epígrafe «La recuperación del americanismo en la política exterior de Primo de Rivera. El vuelo del *Plus Ultra* y su relevancia en los Lugares Colombinos», realizado por las historiadoras Marta Fernández Peña y Nieves Verdugo Álvez, en el que analizan cómo la Huelva industrial que había surgido desde finales del siglo XIX, tras la explotación minera de gran parte de su subsuelo, no escapaba 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, va a representar un motor importante en la ciudad desde el punto de vista sociocultural. 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 históricos lugares.

Desde la Universidad de Barcelona nos llega la aportación de Gabriela Dalla Corte, que bajo el epígrafe «Una hazaña que conmovió a las multitudes: la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires», nos narra uno de los episodios que mayor interés suscitó a la población bonaerense. La difusión y transmisión de la noticia de la llegada del *Plus Ultra* a la ciudad de Buenos Aires, producida el 10 de febrero del año 1926, sirvió sin duda como estrategia de unión entre España y la población española migrada a las antiguas colonias americanas, en particular a la República Argentina. La prensa jugó un papel central al dar a conocer la importancia de la labor desarrollada por el comandante Ramón Franco Bahamonde. Esta fue también uno de los instrumentos utilizados en Cataluña para dar a conocer el vínculo americanista, y para sostener el valioso accionar de los catalanes migrados a Buenos Aires. Este trabajo busca dar a conocer las fuentes históricas que son conservadas hoy día en la Biblioteca Nacional de Catalunya (BNC). Hablamos de una documentación que brinda nuevas ideas para comprender el papel ejercido por la población española residente en la Argentina, que en este país de recepción celebró la llegada del *Plus Ultra* y de sus cuatro tripulantes en los primeros meses del año 1926. Editada mensualmente por la revista *Mercurio*, la «Crónica Argentina» de Ricardo Monner Sans vinculó el *Plus Ultra* con las tres carabelas de Cristóbal Colón, un aspecto simbólico que sirvió para identificar el sentido del cruce del océano Atlántico así como del reforzamiento internacional entre ambos países. Este artículo aborda precisamente el aspecto representativo y de divulgación que ofrece la



prensa catalana al utilizar las noticias de la prensa argentina ante la llegada del Plus Ultra a Buenos Aires.

En este mismo sentido, el quinto capítulo, realizado por Manuel Andrés García bajo el título «Aclamando la gloria de la raza»: el vuelo del *Plus Ultra* a través de *Caras y Caretas*», nos presenta el mismo enfoque desde el otro lado del Atlántico, al considerar que el vuelo del *Plus Ultra* fue uno de los acontecimientos más memorables del Buenos Aires de los años veinte. La euforia desatada en la capital porteña sólo sería comparable a la de las grandes efemérides, con manifestaciones multitudinarias y un cúmulo de homenajes que desbordaría todas las previsiones. Con él parecieron difuminarse los años de distanciamiento entre los dos países y las divergencias que, durante décadas, rebajaron las relaciones hispano-argentinas a una política cortés de escaso contenido práctico. Será partiendo de este punto que nos adentremos en lo que fueron las celebraciones y homenajes a los expedicionarios a través de *Caras y Caretas*, revista que marcaría época en la Argentina de su tiempo e, indudablemente, uno de los primeros magazines modernos del continente latinoamericano.

La profesora de la Universidad de Santiago de Compostela Pilar Cagiao Vila, con el título «La “Emoción de Montevideo”: de la visita inesperada al homenaje oriental al *Plus Ultra*», nos relata la escala tanto del hidroavión como de sus tripulantes en la República Oriental del Uruguay y para ello analiza la relación que el vuelo *Plus Ultra* tuvo en este país en dos momentos diferentes. El primero de ellos sucedió el nueve de febrero de 1926, cuando se produjo el inesperado amaraje del hidroavión en Montevideo, mientras que el segundo tuvo lugar quince días más tarde con la visita oficial, ya prevista, a la capital. Tanto en la primera como en la segunda estancia, Franco y sus compañeros fueron objeto de numerosos y emocionados homenajes, no sólo por parte de la nutrida colectividad española de Montevideo, sino también de las instancias oficiales y diversos exponentes de la intelectualidad uruguaya, orgullosos todos ellos de que el «paísito» hubiera sido el primer lugar de habla española en América en recibir a los tripulantes del raid.

El interés que el vuelo del *Plus Ultra* despierta en Chile es el trabajo presentado por Juan Luis Carrellán y que ocupa el capítulo séptimo con el título «El vuelo del *Plus Ultra* más allá de los Andes. La mirada de la prensa chilena». Diversas son las explicaciones a ello, entre las más destacadas estarían la posibilidad de la apertura de una ruta aérea comercial entre Europa y América del Sur; la fascinación por este tipo de hazañas en un momento de creación de la aviación moderna y en la que los pilotos chilenos están a la vanguardia; la difusión de la extensión del vuelo a Chile; y, especialmente, la atención que lo español provocaba en la colonia española residente en el país, todo ello en un momento de buenas relaciones políticas entre ambos países.

En el marco de las conmemoraciones y bajo el título «Arte y conmemoración política en España: en torno al caso del *Plus Ultra*», Asunción Díaz Zamorano nos narra cómo se engalanó la ciudad de Huelva para celebrar la proeza del *Plus Ultra* y el homenaje de recibimiento a sus tripulantes, acto enaltecido con la presencia del rey Alfonso XIII. Entre las diversas instalaciones con que celebró el puerto de Huelva la fecha de 5 de abril de 1926, en agasajo a su majestad el rey y el feliz arribo del crucero argentino *Buenos Aires*, que traía a la tripulación, estuvieron la realizada en el Embarcadero Real y la de entrada al paseo que lo comunica con la ciudad.

Por último, y de la mano de Oscar Alvariño, entramos en el capítulo «El Ícaro de un atorrante. Monumento al *Plus Ultra*». En él se nos presenta a su autor, Agustín Riganelli —nacido en Argentina en 1890, escultor, sin maestros ni escuelas, y sin otro norte que su propia intuición—, su obra y el momento histórico que le tocó vivir, para pasar después a centrarse de lleno en la figura del Ícaro: con una altura de cinco metros, sobre basamento de granito gris que armoniza con el verde claro de la figura, se nos presenta una obra original, fuerte y de profundo dinamismo. La imagen representa todas las dificultades de la proeza y, a través de sus erectas alas y sus brazos unidos al cuerpo, representa el primer impulso para desprenderse del suelo.

Bibliografía

- DEL ARENAL, C. (1994). *La política exterior de España hacia Iberoamérica*. Madrid: Editorial Complutense.
- DELGADO GÓMEZ-ESCALONILLA, L. (2003). «La política latinoamericana de España en el siglo XX». *Ayer* n.º 49, Madrid.
- ESPAÑA, M. y R. TOMÁS (1926). *El vuelo España-América. Reconquista de los pueblos iberoamericanos hecha por el «Plus Ultra»*. Valencia.
- FRANCOS, J. (1921). *Huellas españolas: impresiones de un viaje por América*. Madrid: Editorial América.
- MARCILHACY, D. (2006). «Epopeyas oceánicas... le sentiment du vol transatlantique du *Plus Ultra* dans l'Espagne de Primo de Rivera». En *Transiciones políticas y culturales en Europa meridional*. Madrid: Mélanges de la Casa Velázquez, tomo 36 (1): 231-257.
- . (2006). «La *Santa María* del aire: El vuelo transatlántico del *Plus Ultra* (Palos-Buenos Aires, 1926), preludio a una reconquista espiritual de América». *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Vol. 28, Madrid: 213-241.
- MARTÍNEZ DE VELASCO, A. (1977). «Política exterior del Gobierno de Primo de Rivera con Iberoamérica». *Revista de Indias*. Madrid: 789-798.
- PEREIRA CASTAÑARES, J.C. (1986). «Primo de Rivera y la diplomacia española en Hispanoamérica: El instru-

mento de un objetivo». *Quinto Centenario* 10, Madrid, Editorial Complutense: 131-156.

- . (1992). «España e Iberoamérica: un siglo de relaciones (1836-1936)». *Mélanges de la Casa Velázquez*, vol, 28, n.º 3: 97-127.
- PÉREZ HERRERO, P. y N. TABANERA (coord.) (1993). *España-América Latina: un siglo de políticas culturales*. Madrid: Síntesis.
- PIKE, F. (1973). «Hispanismo, 1898-1936: Spanish Conservatives and Liberals and Their Relations with Spanish América», vol 29, n.º 4: 528-530.
- SUEIRO SECANO, S. (1992). «Retórica y realidades del “Hispanoamericanismo” en la Dictadura de Primo de Rivera». *Mélanges de la Casa Velázquez*, (MCV, T. XXVIII (3):143-159.

Notas

¹ FRANCOS, J. (1921). *Huellas españolas: impresiones de un viaje por América*. Madrid: Editorial América. En PEREIRA CASTAÑARES, J.C. (1986).

² ESPAÑA, M. y R. TOMÁS (1926). *El vuelo España-América. Reconquista de los pueblos iberoamericanos hecha por el «Plus Ultra»*. Valencia. En: Marcihacy, 2006: 35-36.





Panorama de la Aviación Española en los días del *Plus Ultra*

Eugenio Domínguez Vilches

Rector de la Universidad Internacional de Andalucía
Catedrático de la Universidad de Córdoba

Introducción

El vuelo trasatlántico del Plus Ultra, se dio en un contexto histórico de España muy particular; Marcilhacy (2006) lo denomina «La *Santa María* del Aire, preludio de una reconquista espiritual de América», y en el que el avión y su tripulación actuaron de embajadores primorriveristas hacia «los pueblos hermanos» de Iberoamérica. Se trató de un lavado de cara en el exterior del nuevo régimen establecido por la Dictadura de Primo de Rivera que intentaba que el concepto de país hundido en la oscuridad del retraso industrial y social fuera cambiado por uno, de corte moderno, adaptado a las nuevas circunstancias del mundo a través de una herramienta que ya habían descubierto algunos otros países, la aviación. Los pilotos españoles, «los aviadores», como entonces se les llamaba y como también indica el autor ya citado, encarnaban el resurgir de la raza española.

Es curioso que el nombre escogido por el régimen de corte nacional-católico (estridencia sublime, la llamaban) para bautizar al Dornier Wal, el *Plus Ultra*, coincidiera con el de la logia parisina, donde entró en la masonería Ramón Franco. Fuese coincidencia o no, ¿cómo sustraerse de la carga propagandística de una palabra tan grandiosa, *Plus Ultra*, «más allá», América y su reconquista espiritual? Es necesario resaltar, que el objetivo en parte se consiguió, los países iberoamericanos sirvieron de caja de resonancia de un raid importante, pero no más importante que otros que le precedieron o siguieron en el tiempo, de hecho, en la literatura no ibero-parlante, el vuelo no ocupa por lo general muchas líneas, o no aparece.

Es evidente que el vuelo pudo realizarse porque el Régimen lo apoyó económicamente y porque técnicamente la Aeronáutica Española, estaba preparada para llevarlo a cabo.

Una curiosidad a resaltar, y que tiene que ver con la hoy Universidad Internacional de Andalucía, es que su actual sede de Málaga, el Edificio Mena, fue construido por el Gobierno de Italia, para albergar la sede administrativa y telegráfica de la empresa Italcable. Dicha empresa se creó en 1921 con el objetivo de poner en marcha una infraestructura que permitiera comunicar telefónicamente con la metrópolis a los inmigrantes italianos que estaban fuera del país, principalmente en Argentina. Su punto de origen era Anzio, llegaba a Málaga, de allí saltaba a Las Palmas, luego a la isla de Fernando Noronha en Brasil, Montevideo y terminaba en Buenos Aires. La línea cablegráfica empezó a funcionar en 1925, continuando su actividad hasta 1970. Su inauguración fue un hecho de repercusión internacional: los reyes de Italia y España se cursaron sendos telegramas y, lo más interesante para nuestro relato, el 15 de febrero de 1926, el rey Alfonso XIII, de visita en Málaga para inaugurar el Hotel Príncipe de Asturias (luego Hotel Miramar), acude a las instalaciones de Italcable para enviar un cablegrama a Ramón Franco, que acababa de llegar a Buenos Aires con el *Plus Ultra* (Diario *ABC*, 16/02/1946). Todo un hito de la globalidad tecnológica que acababa de estrenarse, en avión desde Huelva a Buenos Aires, comunicación telegráfica al instante entre Málaga y esa ciudad (Figura 1).





Figura 1. Portada del diario ABC de 16 de febrero de 1926, en la que aparece el rey Alfonso XIII contactando con la tripulación del *Plus Ultra*, aún en Buenos Aires, desde la oficina de Italcable en Málaga, hoy sede del Campus de la UNIA en Málaga (Cortesía de ABC).

El estado del arte de la Aeronáutica Española de la época

Los autores Gómez Mendoza y López García (1992) realizaron una revisión muy interesante y completa de la situación aeronáutica española en el período 1916-1929, en la cual indican que el panorama general de la aviación en la España de los años del vuelo del *Plus Ultra*, entre 1918 y

1930 no era muy halagüeño. La Gran Guerra había terminado no hacía mucho tiempo y Europa estaba inundada de aparatos excedentes del conflicto que se obtenían a buen precio, pero que ya se habían quedado obsoletos, lo que redundaba en las dificultades para que una industria propia desarrollara proyectos viables que satisficieran las necesidades del arma aérea, tanto del Ejército del Aire como de la Marina que, por aquellos momentos, estaban enfrascados en el desarrollo de operaciones y tácticas en una guerra colonial endiablada en el protectorado de Marruecos que parecía no tener fin, un resto de la España Imperial que condicionará la vida política y social de España en el primer tercio del siglo XX.

Indudablemente, la aviación jugó un papel importante en el desarrollo de esta guerra, pero no crucial, con tácticas que recuerdan a las que hoy día se utilizan por la Alianza Occidental en la lucha contra el Daesh en Siria o Irak. De tal manera que el conflicto se ganó, si es que se ganó, por la realización de una gran invasión marítimo-terrestre, por el esfuerzo combinado de las tropas de Francia y España en el desembarco de Alhucemas en 1925 y donde la aviación jugó un papel secundario; otro gallo habría cantado si la aviación rifeña hubiera contado con aviones, que sí los tuvo, pero de manera testimonial, un Dorand AR-2 de rocambolesca adquisición por los agentes de Ab-del-Krim, a un francés sin escrúpulos en Argelia, para constituir la pomposamente llamada Fuerzas Aéreas del Rif y que fue destruido por aviones Bristol Fighter y DH-4 (Figura 2: 1, 3) españoles en un aeródromo de fortuna en Tizzi Moren, el 22 de marzo de 1924 (Alonso Millán, 2014). La aviación de Abd el-Krim, con sus otros tres aviones retenidos en Argel por las autoridades francesas, destruido el que con harto trabajo había logrado llevar hasta el territorio rifeño, se quedó en nada. En previsión de que pudiera llegar a contar con otros aviones, la Aeronáutica Militar Española había destinado al aeródromo de Tauima una Escuadrilla de aviones de caza, dispuestos a abatir cualquier avión rifeño que pudiera haber tratado de despegar del suelo, y habiendo experimentado lo caro que le salía poder disponer

Panorama de la Aviación Española en los días del *Plus Ultra*

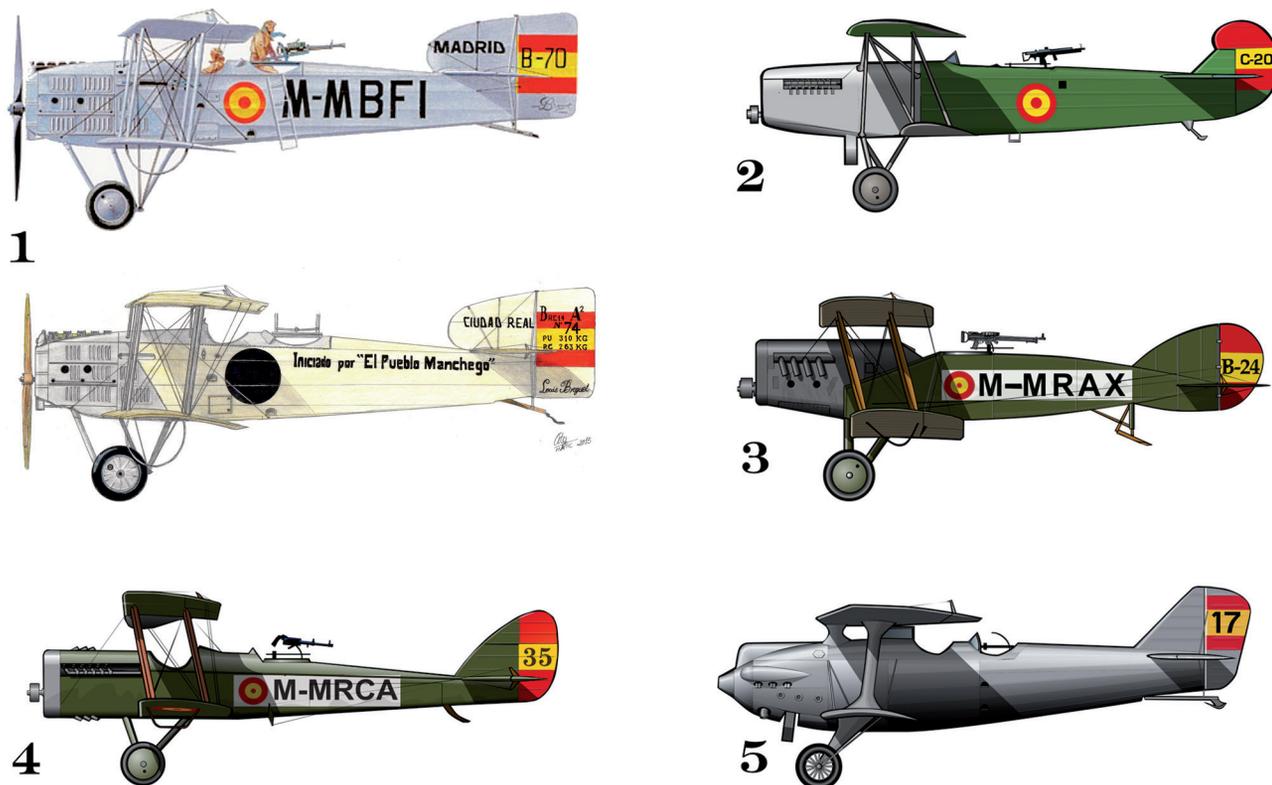


Figura 2. Algunos aviones de la Aeronáutica Militar que participaron en la Guerra de Marruecos. 1: Breguet XIV, con los rótulos de las ciudades y provincias que los financiaron; 2: Fokker C. IV; 3: De Havilland DH-4; 5: Breguet XIX anterior a la II República. (Diversas fuentes y Aeropinakes. La figura del avión Breguet XIV donado por Ciudad Real es obra de Miguel A. Prieto, ver: <http://aircraftdrawingspain.blogspot.com.es>).

de pilotos y de mecánicos, debió reflexionar seriamente acerca de su situación y de la posibilidad real de emplear aviones, ya que, desde esa fecha, no se volvieron a tener noticias de que llevase a cabo intento alguno por constituir una aviación rifeña (Oller, 2005).

Cuenta Ab-del-Krim en sus memorias que «Habría dado cualquier cosa porque un avión rifeño volase sobre las líneas españolas». Desgraciadamente orientó su mirada hacia un mediocre avión ya desfasado, el Dorand AR 2 (Figura 3: 5), en realidad un avión de reconocimiento, más

que de ataque (de ahí sus siglas AR, «Avión de Reconnaissance»), que apareció en los frentes de la Gran Guerra en 1917 y que al final del conflicto ya se consideraba sobrepasado por la mayoría de los modelos que volaban en ambos lados del frente y que fueron relegados a tareas de entrenamiento. La fuerza expedicionaria americana en Europa, se dotó con al menos 100 ejemplares de este modelo que no gustó nunca a los pilotos americanos y que como consecuencia de los vicios que poseía, fue apodado «The Antique Rattletraps».

Es curioso hacer notar que en el conflicto de Marruecos, no solo jugaron un papel importante los Breguet 14 nacionales, sino también los de su patria de origen, Francia, que sobrevolaron Xauen en 1925 con tripulaciones norteamericanas bajo el mando del general Petain (tristemente conocido posteriormente por su colaboración con los nazis invasores de Francia durante la segunda guerra mundial) que consiguió reunir más de 19 aviones, casi todos de este tipo, y que a falta de pilotos franceses, fueron pilotados por veteranos de la Escuadrilla Lafayette de la Gran Guerra. En EEUU, la opinión pública, estaba más cercana a los rebeldes rifeños que a las posiciones de España y Francia (Alonso Millán, 2015). Los pilotos americanos participaron muy activamente en las acciones sobre Xauen que fue bombardeada sistemáticamente desde el aire. El mal tiempo restó eficacia en un principio a estas acciones y una tormenta de arena llegó a destruir 16 aviones en el aeropuerto de Fez, aunque posteriormente, los que quedaban y nuevos aportes, jugaron un importante papel en el ablandamiento de las posiciones de Ab del-Krim.

Anteriormente, los Breguet 14 habían entrado en servicio en el Ejército Español en un número reducido, un par de docenas, pero después del desastre de Annual en 1924, las Cortes Generales aprobarán un crédito especial de 6 millones de pesetas (unos 36 millones de euros actuales) para comprar más Breguet 14 (Figura 3: 4), y de Havilland DH-4 (Figura 2: 3), a un precio de unos 180000 euros actuales la unidad. El conde de Godó, propietario de *La Vanguardia*, donó un Breguet 14 y la Compañía Vasco Asturiana de Navegación, otro. Las provincias, por medio de suscripciones compraron uno cada una, con el derecho a portar el nombre de estas en el fuselaje o en la cola (Figuras 2: 1 y 3: 2).

La industria aeronáutica española nació de aquellas circunstancias. Era moderna, aunque de escasa entidad en relación al conjunto del sector secundario. Su mera existencia era síntoma del potencial técnico que existía en España en el periodo de entreguerras.

Frente a la visión pesimista de la realidad española, creemos que la rápida asimilación de la industria aeronáu-

tica fue una prueba que obligará a revisar aquellas concepciones por otras más optimistas. En efecto, el desarrollo de la industria aeronáutica no resultó entorpecido por el atraso técnico del país, ni por la falta de una tradición histórica en el campo de las ciencias mecánicas y, ni siquiera, por la falta del capital humano apropiado. Desde sus comienzos, la industria aeronáutica española estuvo íntimamente ligada a la demanda del Estado, fundamentalmente por los bajos niveles de vida y el escaso arraigo entre la población española de las actividades deportivas que impidieron que la demanda privada de aviones cobrara la importancia de revistió en Francia o Gran Bretaña. El transporte por vía aérea no representó tampoco, al menos en el periodo 1920-1930, una demanda suficiente para estimular la acción privada de la producción de aviones. Por otro lado, la escasa propensión a viajar de los españoles en el primer tercio del siglo, unido a las pequeñas distancias que recorrían, impidieron que se entablara una competencia entre la vía férrea y la aviación, tan solo cuando entró en jaque el transporte de los efectos postales, la aviación consiguió acaparar pequeños segmentos de la demanda global de transporte. Por último, la neutralidad española en la guerra europea impidió la demanda de aviones, elementos muy importantes en la naturaleza de su desarrollo aeronáutico, a pesar de ello, puede afirmarse que España disponía de una fuerza aérea cuyo tamaño era desproporcionado a sus limitadas posibilidades en otros campos.

El periodo de entreguerras fue un tiempo de trapicheo aeronáutico, aviones viejos vendidos por intermediarios sin escrúpulos, intentos tímidos de desarrollo de una industria nacional que con aviones de diseño propio en contadas ocasiones dieron lugar a producción en serie, y necesidades imperiosas de material para combatir en una guerra colonial que había sido un regalo envenenado de las potencias vencedoras de la Gran Guerra. Factores que además estuvieron muy afectados por un periodo muy convulso de la política española, que vivió un tiempo de las rentas de la contienda europea, y que se vio envuelta en los conflictos sociales a que ésta dio lugar, gobernada por políticos corruptos y donde Alfonso XIII borboneaba

Panorama de la Aviación Española en los días del *Plus Ultra*



Figura 3. Algunos aviones de la Aeronáutica Militar de la época. 1: Loring R. I; 2: Avro 504; 3: Mantynside Buzzard; Breguet 14; 5: Dorand AR-2, cómo habría aparecido si hubiera actuado con las fuerzas de Ab del-Krim; 6: Farman F.60, Goliath. (Aeropinakes.)

todo lo que podía, hasta el punto de apoyar un golpe que instauró una dictadura militar encabezada por Primo de Rivera que intentó poner orden en la economía nacional, apoyada por los mismos nombres que heredó de la Restauración (Gómez Mendoza y López García, 1992).

En resumen, el panorama aeronáutico de la España de aquellos años estaba dominado por las necesidades deri-

vadas de la guerra de Marruecos, la falta de una industria aeronáutica propia que pudo haber sido pero que no fue, y por pilotos formados en una guerra colonial que sentían una gran admiración por lo que otros países estaban desarrollando en el campo de la aeronáutica. No olvidemos que a esta época se le denominó por los historiadores del tema, «The Golden Age of Aviation» (La época dorada de

la Aviación), y donde los diarios y noticieros estaban inundados diariamente de noticias sobre hazañas realizadas por aviadores intrépidos.

El Plus Ultra, ¿fue el primero en realizar la hazaña?

Cuando Franco y sus compañeros volaron a América con el *Plus Ultra* aún faltaba un año para que Charles Lindbergh, se convirtiera en un héroe global al realizar su épico vuelo de 21-22 de mayo de 1927, entre Nueva York y París, un viaje de 3800 millas náuticas en 33 horas y media, sin escalas, por el que ganó el Premio Raymond Oteig que se había establecido para conceder solo a aquel piloto que lo hiciera por primera vez, y una fama que le persiguió hasta su muerte muchos años después.

Los pilotos españoles sabían que este vuelo se estaba preparando y que los que lo intentaron anteriormente perecieron en el intento o solo lo consiguieron dando saltos de continente a islas y de aquí a continentes.

Franco y sus compañeros, conocían que en 1919, Alcock y Brown habían abierto una importante ruta al volar con un Vickers Vimy, desde Saint Johns en Terranova a Chifden en Irlanda, 1960 millas en 16 horas y 12 minutos utilizando un viejo bombardero que también sirvió en la Aeronáutica Española bombardeando en Marruecos a las cabilas rifeñas, un avión muy inferior a su Dornier Wal, y que unos meses antes del vuelo de Alcock y Brown, también en 1919 y mostrando una perfecta organización de trabajo coordinado, cuatro hidroaviones NC (Navy. Curtiss, NC-1, NC-2, NC-3, NC-4), realizaron el primer gran vuelo trasatlántico de la historia, eso sí, en tres semanas, partiendo de Nueva York hacia Europa, teniendo que realizar un elevado número de paradas para llevar a cabo reparaciones y para que las tripulaciones descansarán. El vuelo pasó por Massachusetts, Nueva Escocia, Newfoundland en Labrador y recalando dos veces en las islas Azores, de aquí a Lisboa y pasando por Vigo, alcanzaron las costas de Plymouth en Gran Bretaña. Eso sí, de los 5 hidroaviones, sólo uno llegó

a Inglaterra, los demás quedaron dañados o destruidos en distintos accidentes. Fue el primer vuelo entre América y Europa (Grohman, 2015).

Sin embargo, estos dos vuelos habían ocurrido hacía ya 7 años, e implicaban exclusivamente al Hemisferio Norte. Nuestros aviadores, pensaban más en vuelos a las antiguas colonias americanas y esa conexión aérea la consiguieron, por primera vez, Franco y sus compañeros.

Bueno, por primera vez en sentido estricto, no. Hubo un raid del que se suele hablar poco en España. El 30 de marzo de 1922, unos intrépidos pilotos portugueses, Carlos Viegas Gago Coutinho y Arthur de Sacadura Cabral parece que podrían ser considerados los primeros en cruzar el Atlántico Sur en vuelo y así lo estiman nuestros convecinos portugueses, hasta tal punto que poseen un muy bello monumento que lo conmemora en uno de los lugares más emblemáticos de los alrededores de Lisboa en la Torre de Belem. Allí en un parque, mirando hacia el Atlántico se erigió en 1991 un memorial que recuerda la hazaña y ¿de qué mejor manera que en forma de una réplica del Fairey III en el que viajaron? (Figura 4: 1)

El Fairey III-D era una versión modificada del modelo estándar, con una envergadura de ala mucho más grande, con lo que la autonomía pasó de 980 km a 2027 en versión modificada que es la que llevó a cabo la mayor parte del viaje, entre Lisboa y las rocas de San Pedro y St. Paul en Brasil.

Portugal había adquirido siete de estos aviones. Uno de ellos para la Aviación del Ejército, mientras que la Aviación Naval recibió seis, uno de los cuales estaba especialmente modificado para permitir vuelos a grandes distancias. De los seis Fairey III de la Marina portuguesa (registrados con los números 16, 17, 18, 19, 20 y 40), tres participaron en el primer vuelo entre Europa y América, desde Lisboa a Río de Janeiro. El viaje fue tremendamente agitado. El primero, bautizado *Transatlántico* (el único que tenía capacidad de volar a través del Atlántico entre Cabo Verde y los acantilados de St. Peter y St. Paul), se perdió a la llegada a las aguas brasileñas al chocar con las rocas durante el repostaje, rompiendo

Panorama de la Aviación Española en los días del *Plus Ultra*



Figura 4. 1: El *Fairey III D*, “Trasatlántico” en su monumento cerca de la torre de Belem (Portugal). 2: Gago Cotinho y Sacadura Cabral, antes de iniciar el vuelo. En el inserto, momento de su amerizaje en Fernando Noronha. 3: La ruta seguida por los pilotos portugueses.

uno de los flotadores, por lo que después del accidente, aunque se pensó que el objetivo «estaba cumplido» — las aguas de estos islotes son de jurisdicción brasileña y están sobre la plataforma continental —, se pidió el envío de un segundo aeroplano que, sarcásticamente, se estrelló a su llegada a Fernando Noronha. Por último, el tercero (y último *Fairey III. D* disponible), fue enviado a Fernando de Noronha para que los dos pilotos pudieran completar el viaje, que finalmente ocurrió cuando el avión bautizado *Santa Cruz* llegó a la bahía de Guanabara en 17 de junio de 1922 (Valentim Cavalcante, 2011).

En cualquier caso, ¿se puede considerar como un vuelo transcontinental aterrizar en unos islotes, 15 islitas y unas cuantas rocas en el Atlántico a 940 km del punto

costero más cercano a Brasil, a 625 de Fernando Noronha y a 999 de Natal? Hay que tener en cuenta que el tramo final hasta el continente se hizo en un avión distinto para que los dos pilotos completaran el tramo hasta el continente. En honor a la verdad, fue un importante vuelo en el que la probabilidad de encontrar tan minúsculas islas en el Atlántico pudo hacerse, gracias a que estos pilotos inventaron un sextante conectado a la brújula que les permitía un vuelo muy preciso; dicho invento fue utilizado por el resto de los vuelos que les siguieron.

Ramón Franco, sabedor de éstos hechos, decidió que su hazaña tendría que ser más completa que la de los portugueses y así demostrar las extraordinarias características de vuelo del avión *Dornier Wal*.

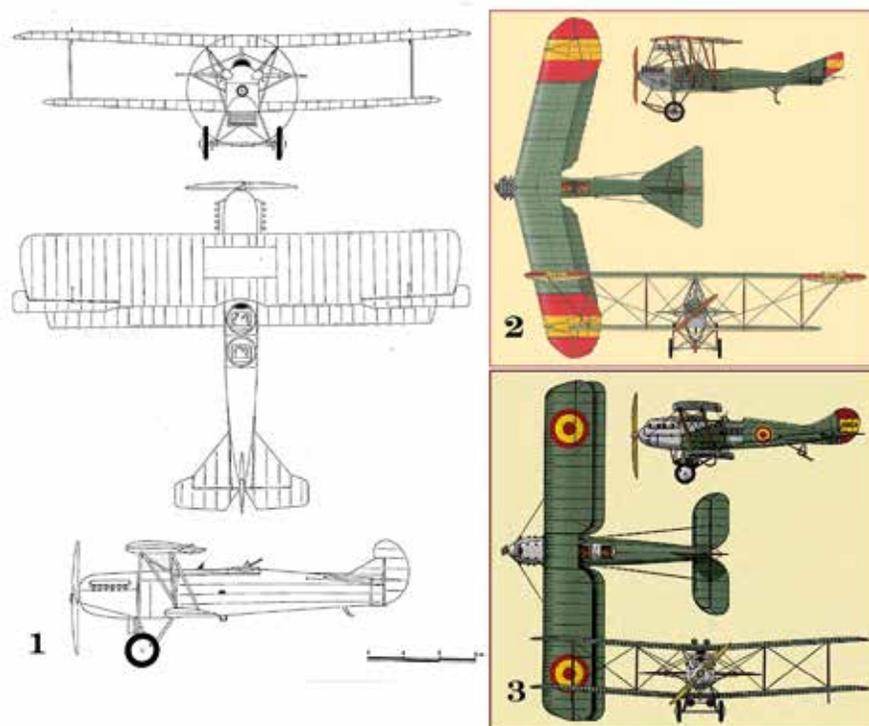


Figura 5. Tres modelos construidos en España. 1: Fokker C.IV; 2: Barrón Flecha; 3: A.M.E. VI A2 (los planos y vistas en color, de Guerrero Misa, 2016).

Nuestros compatriotas estaba también deseosos de superar en los medios los efectos producidos por el vuelo de George Pelletier D'Oisy que, un poco menos de un año antes, había intentado un vuelo de circunnavegación del globo, partiendo de París en un Breguet XIX. No lo consiguió, pero si voló más de 17.000 km hacia el este en 26 días. Al sobrevolar Shanghái, la suerte le abandonó estrellándose en un campo de golf destrozando su avión, por lo que pidió prestado un Breguet 14 al Gobierno Chino, con el que consiguió llegar a Tokio.

Por otro lado, los Breguet XIX (Figura 2: 5) y los pilotos españoles no cesaban en sus proezas de vuelos a largas distancias y de los que hablaremos más adelante, por tanto, el vuelo del *Plus Ultra* no podía alargarse más allá del comienzo del invierno de 1926, si no, tendrían que esperar a otro verano austral para poder realizarlo, por eso eligieron enero de 1926 para su vuelo, justo hace 90 años.

Los aviones españoles de la época

Al comenzar la Gran Guerra, España poseía un potencial aéreo muy parecido al de las grandes potencias; los políticos y los militares pensaron que los aviones eran mucho más baratos que los barcos y decidieron que muchos de los que equiparon nuestra fuerza aérea se fabricaran en España, casi siempre con licencia de otros países, o por copia, o ingeniería inversa, de modelos que se construían en otros países.

La adquisición en 1913 de cuatro aviones austriacos del avión Lohner Pfeifflieger («Flecha Volante»), permitió en 1915, al capitán Barrón y al ingeniero Bada Vasallo realizar un prototipo, el Flecha (Figura 5: 2 que, inspirado en el modelo austriaco, terminó convirtiéndose en uno de los primeros productos nacionales con cierta utilidad práctica.

El Flecha era un biplano biplaza, monomotor, de reconocimiento y ataque ligero, con una rara apariencia por la posición de sus radiadores en los costados del fuselaje, a la altura del puesto de pilotaje, de los que volaron solo unos pocos ejemplares, debido a los continuos accidentes causados por fallos estructurales y que le dieron bastante

Panorama de la Aviación Española en los días del *Plus Ultra*

mala fama entre los aviadores y la prensa. El nacionalismo español saludó alborozado la aparición del Barrón Flecha, el primer avión construido totalmente en España, pero la realidad es que se trataba de una mezcla de tecnologías austro-húngaras y españolas, pero que sí abrió la puerta a siguientes desarrollos, y, lo más importante, que estaba impulsado por uno de los mejores motores de la época, el Hispano-Suiza, diseñado en Barcelona por un suizo, Marc Birkigt y que tanto daría que hablar en los años posteriores (Alonso Millán, 2014).

Más tarde, Bada Vasallo construyó una copia del Bristol F. 2b, el AME VI A-2 (Figura 5: 3) con ligeras modificaciones, que le permitan ciertas mejoras aerodinámicas en relación al modelo inglés y del que se produjeron suficientes unidades para formar dos escuadrones que junto con los Bristol ingleses, participaron en algunas acciones bélicas en Marruecos. Estuvieron volando hasta 1931.

Pocos años después, el agravamiento del conflicto en el Protectorado marroquí, obligó a la Aviación Militar a realizar una compra masiva de aviones, que permitió a La Hispano iniciar la fabricación en serie de los DH-9 (Figura 6: 2), a los que se dotó de motores de 300 CV fabricados por la Hispano-Suiza de Barcelona, y que empezaron a ser entregados en 1922.

El año siguiente, la Aviación Militar convocó un nuevo concurso de selección de aeronaves, a través del que se adquirieron veinte Nieuport 29 de caza y cuatro Farman F-60 Goliath de bombardeo (Figura 3: 6). También se seleccionaron los modelos Breguet XIX y Fokker C. IV (Figura 5: 1) que fabricarían las empresas Construcciones Aeronáuticas y los Talleres Loring respectivamente. (Utrilla, 2000.)

La Hispano fabricó en esta década un centenar largo de DH-9 (Figura 6: 2, 1) y unos veinticinco DH-6 (Figura 6: 1), procediendo a reconstruir un elevado número de aviones DH-4 accidentados principalmente en Marruecos.

Esta empresa, establecida en Guadalajara, siguió creciendo mientras tanto, de tal manera que el capital invertido en la fábrica en 1930 alcanzaba ya los cuatro millones y medio de pesetas (casi 30 millones de euros actuales). Su



Figura 6. Algunos modelos de la época en servicio en España. 1: De Havilland DH-6 (W. I. Boucher); 2: De Havilland DH-9 de la compañía aérea C. E. T. A. (Aeropinakes.)

inadecuada gestión aconsejó a la Hispano-Suiza a vender parte de la sociedad, manteniendo las instalaciones necesarias para el funcionamiento de la sección de aviación.

La ahora reorganizada Hispano adquirió en 1926 un Potez-25 para su fabricación bajo licencia, con el que se presentó al concurso de 1927, en el que resultó seleccionado el Loring R-III (Figura 7: 2) como segundo avión de reconocimiento. Al unísono, la Hispano recibió el encargo de fabricar una serie inicial de ochenta y dos unidades del Nieuport Ni-52 (Figura 7: 1), avión de caza de estructura metálica de importante participación en la guerra que estalló entre españoles, 9 años después.

La aviación militar española, como consecuencia de todas estas circunstancias, estaba formada por un amplio conglomerado de aparatos de la más diversa procedencia, comprados fuera, o de origen externo pero fabricados en España, y por último, modelos de desarrollo nacional. Circunstancia que se veía agravada y alcanzaría su punto más álgido, durante el desarrollo de la guerra civil.

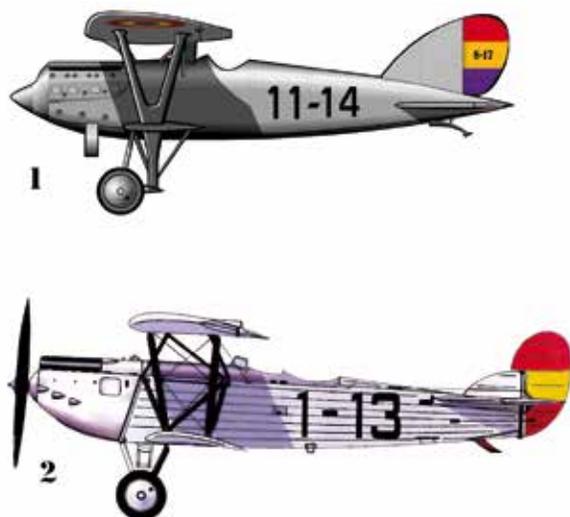


Figura 7. Aviones de caza y observación fabricados en España en la época. 1: Nieuport n-52 (Aeropinakes); 2: Loring R III (Guerrero Misa).

Según indican Gómez Mendoza y López García (1992), el ministro de la Guerra, Calvo Sotelo, asignó un programa de construcción de aviones de 180 millones de pesetas para el Ejército y 80 para la Marina (unos 1 084 millones de euro y 480, respectivamente, en dinero del 2015).

La filosofía del programa descansaba en un curioso principio: la elección del modelo de avión debía ajustarse a la posibilidad de instalación del/los motor/es que deberían ser de fabricación nacional y con una potencia de 450-500 CV, básicamente los Elizalde o los Hispano-Suiza del que se desarrollaron multitud de variantes que se construyeron hasta muy entrados en la segunda mitad del siglo XX. El programa pretendía llevar a que en 1929 hubiera en condiciones de vuelo 560 unidades (sin contar los de uso civil).

Como resultado de este plan, el constructor español Loring comenzó a fabricar un buen avión holandés, el Fokker C. IV (Figura 5: 1) que ganó el concurso de 1923 y que jugó un importante papel en el desembarco de Alhucemas. Se construyeron 20 ejemplares que actuaron

cómo avión de observación y ataque ligero y que voló también en Holanda, Argentina, URSS, Italia y USA.

Estos aparatos fabricados en España, a pesar de sus buenas características estaban faltos de potencia en sus motores, ya que no eran los originales holandeses, sino el Roll Royce Eagle de 360 CV, que les confería una mala trepada. Los ejemplares españoles presentaban también como modificación, la posición del radiador, en el modelo español instalado en posición ventral y retráctil. En su intervención en Alhucemas se perdieron tres aparatos (Salas Larrazabal, Warleta y Pérez San Emeterio, 1999).

Loring también desarrolló sus propios modelos el R.I y el R.III. Loring, un tipo bien relacionado con el poder, sobre todo con Alfonso XIII, consiguió el encargo de fabricar nuevos modelos de aviones de observación, el R.I (Figura 3: 1) que estaba inspirado en el Fokker C. V y el R. III (Figura 7: 2), un avión más avanzado y mejor construido, del que se construyeron 110 ejemplares, pero que empezaron a ser operacionales en la década siguiente, curiosamente el R.III, fue diseñado por Eduardo Barrón, llegando a emplearse, en la línea aérea CETA, también propiedad de los Loring, como avión civil.

En aquellos años los materiales primitivos de construcción de aviones, madera y tela, fueron cambiando a las estructuras metálicas, el resultado fue la creación de una nueva empresa, Construcciones Aeronáuticas, el germen de la parte española de la actual Airbus. Un hecho importante para nuestra historia, porque los dos modelos principales que construyó esta empresa por aquellos días, fueron con lo que se realizaron los vuelos de raid españoles en aquella década, el Breguet XIX y el Dornier Wal.

El Breguet XIX

Quizás el avión más emblemático de esta década, rival del Dornier Wal en las hazañas aeronáuticas españolas, fue el primer avión desarrollado por Louis Breguet después de la Gran Guerra (Figura 2: 5). (Martínez Cabeza, 2014).

Herederero directo del Breguet 14, resultó un salto cuántico en el desarrollo de la tecnología aeronáutica. Muy limpio

Panorama de la Aviación Española en los días del *Plus Ultra*

aerodinámicamente, con muy pocos arriostramientos, con los dos planos de tamaño diferente (sesquiplano), se unían por dos únicos montantes, uno a cada lado del fuselaje. Toda la estructura era de duraluminio y el capó también era metálico. Su primer vuelo en Francia fue en 1921 y ya en 1923 se presentó al macroconcurso de Echagüe para dotar de nuevos aviones a la aviación Militar. Su presentación en España causó tal impresión que inmediatamente se pidieron 30 ejemplares a Francia y que se decidiera la construcción en España de otros 26. La factoría seleccionada para ello sería CASA, que aún no había empezado a funcionar por lo que hubo que esperar todavía algún tiempo hasta que aparecieran los modelos españoles.

En junio de 1925 comenzaron a actuar en Marruecos y realizaron sus primeros ataques en el desembarco de Alhucemas y en noviembre de 1926 voló el primero fabricado por CASA.

En la memoria de esta empresa de 1926 se indica las dificultades que conllevaba la construcción de un aparato tan moderno que constaba de 40 000 piezas y para cuyo montaje se necesitaban más de 2 500 herramientas y unos

cien útiles, máquinas de estampación y fresado que se valoraban en 100 millones de pesetas de la época, unos 600 millones de euros de ahora. En mayo de 1927 se contrató una segunda serie de 77 unidades que no estuvo disponible hasta 1929, cuando se encargó una tercera serie de 80 Breguet XIX más y una cuarta en 1932. En total se construyeron en España 203 aviones de los cuáles dos fueron versiones especiales para raid (los Gran Raid, o Bidón en Francia).

En los Gran Raid, más complejos y con una mayor autonomía, el precio unitario se incrementaba en 23 000 pesetas por cada uno de ellos. Sin embargo, se pensó que esta inversión extra se cubriría con los beneficios propagandísticos que se alcanzarían si los vuelos programados se cumplieren.

Las modificaciones consistían en el aumento de la planta alar, un tren de aterrizaje retrasado en relación al fuselaje que presentaba un carenado que aumentaba sus cualidades aerodinámicas; se incorporó un depósito adicional de combustible en la parte delantera y otros más en el plano superior hasta alcanzar una cabida de 4 100



MARZO 1928			
VUELO SOBRE ESPAÑA		5100 Km.	26
MAYO 1928			
SEVILLA HAZRYAH BAK		5200 Km.	26
SEPTIEMBRE 1928			
BASORA CONSTANTINOPLA		2200 Km.	13
CONSTANTINOPLA BARCELONA		2700 Km.	13
BARCELONA SEVILLA MADRID		1300 Km.	7
MARZO 1929			
SEVILLA BAHIA BRASIL		6550 Km.	44
BAHIA RIO JANEIRO		1300 Km.	8
RIO JANEIRO MONTEVIDEO B. AIRES		3300 Km.	13
B. AIRES SANTIAGO CHILE		1250 Km.	7
SANTIAGO CHILE AFRICA		1800 Km.	11
AFRICA LIMA PERU		1650 Km.	7
LIMA PATTA		900 Km.	3
PATTA OCEANO PANAMA		1930 Km.	10
OCEANO PANAMA GUATEMALA		1350 Km.	9
GUATEMALA HABANA		1100 Km.	8
CADIZ SEVILLA MADRID		500 Km.	3
OCTUBRE 1929			
MADRID SEVILLA MADRID		400 Km.	3
NOVIEMBRE 1929			
MADRID GRANADA SEVILLA TETUAN MELILLA		1635 Km.	8
MELILLA TETUAN LANARCHE SEVILLA MADRID		1112 Km.	5
DICIEMBRE 1929			
MADRID CASABLANCA MADRID		2054 Km.	11
MAYO 1931			
MADRID BARCELONA MADRID		1162 Km.	6
MAYO 1931			
MADRID LOGRONO LEON MADRID		918 Km.	5
MADRID LOGRONO MADRID		200 Km.	1

Figura 8. Museo del Aire de Cuatro Vientos. El Breguet XIX, *Jesús del Gran Poder*. 1. Vista lateral; 2. Algunos hitos y distancias recorridos por el avión (Fotos del autor).



Figura 8 (cont.). Museo del Aire de Cuatro Vientos. El Breguet XIX, *Jesús del Gran Poder*. 3. Vista $\frac{3}{4}$ del avión; 4. Los dibujos de Martínez de León y Juan Lafita en el fuselaje del avión (Fotos del autor).

litros que permitieran un alcance cercano a los 8000 km. Además, el motor se cambió por un Hispano Suiza de más de 600 CV.

El primero de los aviones (n.s. 71) sufrió nada más estrenado un accidente al despegar de Getafe, dañándose seriamente, por lo que hubo que reconstruirlo casi enteramente. El avión, número de serie 72, se convertiría en el *Jesús del Gran Poder* del que se hablará más adelante.

El Súper Gran Raid que se bautizaría *Cuatro Vientos* no se describe aquí porque pertenece a la década siguiente.

Es importante hacer notar que todos los vuelos de raid españoles, a excepción del Gran Poder y el Cuatro Vientos, y de los que se hablarán más adelante se realizaron con aparatos construidos en Francia.

El Dornier Wal (Figura 10)

A Klaus Dornier, un brillante ingeniero aeronáutico alemán, le fue prohibido después de la Gran Guerra, desarrollar sus proyectos como consecuencia de los acuerdos

del Tratado de Versalles. Por ello, decidió instalar un taller de montaje en Rorschach, la orilla suiza del Lago de Constanza, donde desarrolló pequeños proyectos con grandes dificultades. Al terminar su proyecto de hidroavión Dornier GSI, un hidrocanoa que luego se llamó *Wal* (*Ballena*) decidió que su gran tamaño le impedía seguir trabajando allí, por lo que decidió trasladarse en 1922 a Marina de Pisa, Italia, creando la firma CMASA (Construzioni Meccaniche Aeronautiche), desde donde solicitó al general español Francisco Echagüe le ayudara en la producción en serie de este aparato. Una vez conocida la propuesta de Dornier, Echagüe decidió que merecía la pena comprar sobre planos una serie de seis Dornier Wal, basándose en el prestigio del ingeniero alemán. El precio de cada uno de ellos, alcanzaba las 300000 pesetas de entonces (1,8 millones de euros de ahora). El primer ejemplar producido (*Warleta*, 1984), fue el primero del pedido español que llegó directo de Pisa a Cartagena en 1922. El segundo en 1923, se integró directamente a las unidades que combatían en Marruecos (*Warleta*, 1984).

Panorama de la Aviación Española en los días del *Plus Ultra*

El Wal era una joya tecnológica para su época, un hidrocanoas de construcción metálica con pontones laterales de flotación. Las alas median casi 23 metros y tenía un peso de 4750 kg a plena carga. Los motores iniciales no eran suficientemente potentes para levantar esta mole, por lo que la mayoría fueron dotados de motores Rolls-Royce Eagle IX de 360 CV que aumentaban su peso cargado a 5700 kg. Desde el punto de vista bélico, era un bombardeo ligero que podía portar hasta 100 bombas de 10 kg. La tripulación

estaba formada por 5 personas, alcanzando una velocidad de crucero de 150 km/h (Guerrero Misa, 2016).

Su actividad en Marruecos desde la base de la Mar Chica fue muy intensa, aunque después de Alhucemas las acciones bélicas se fueron reduciendo y los Wall se usaron básicamente como transportes, el número se había incrementado en 1928 a ocho, pero distintos accidentes menguaron la flota. El W-9 se destruyó en Punta Pescadores, el W-10, se incendió y hundió en el puerto de Ceuta y el

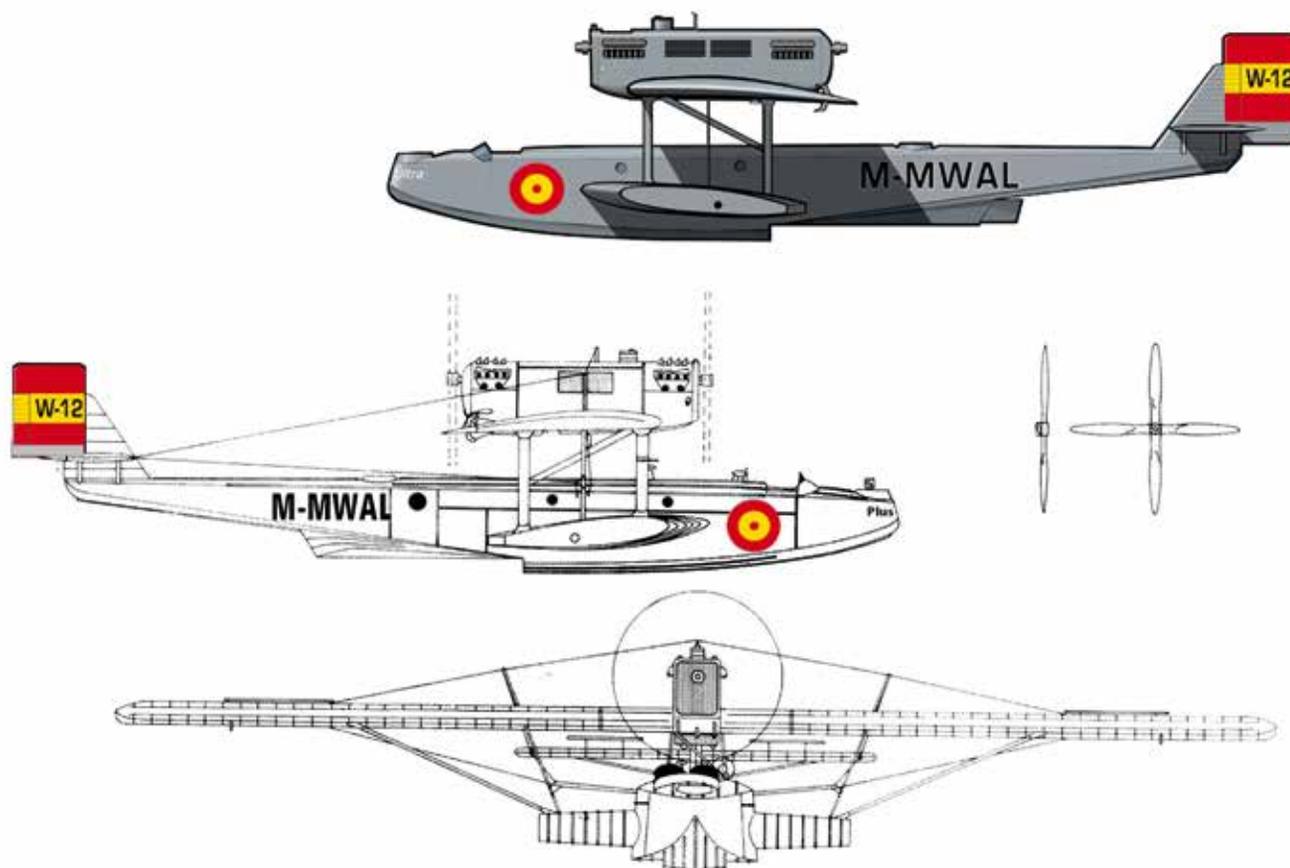


Figura 9. Plano tres vistas del Dornier M-MWAL, *Plus Ultra* (elaboración propia y varias fuentes).

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

W-8 desapareció en un vuelo de Barcelona a Melilla sin dejar rastro en un principio, al final, los restos se encontraron en las costas argelinas (Guerrero Misa, 2015).

Los cinco ejemplares restantes se vieron reforzados por una serie de 17 nuevos ejemplares con motores Hispano-Suiza que se construyeron en España por CASA en una factoría que se creó en Puntales, Cádiz. También se construyó en Cádiz un desarrollo del Wall, el Dornier Super Wall, una evolución cuatrimotor del diseño básico. Ante la

necesidad de realizar la fabricación del «Super» lo antes posible y al no estar terminada dicha factoría, se decidió que se construyera en un local alquilado en la Almadra de San José de Puerta Tierra (Cádiz), en realidad una nave dedicada al manufacturado de atún propiedad de Serafín Romero, «El Rey del Atún» (Guerrero Misa, 2016).

La tarea fue enormemente complicada, y el Numancia como fue bautizado, con sus 15 000 kg, casi termina con sus patrocinadores, en especial con Ortiz-Echagüe. Para



Figura 10. Plano tres vistas del Dornier M-MWAL, *Plus Ultra* (elaboración propia y varias fuentes).

Panorama de la Aviación Española en los días del *Plus Ultra*

complicar el proyecto, llegó un momento en que no se podía seguir la construcción en tan exiguo espacio como el de aquella nave atunera y en mayo de 1928 el casco tuvo que ser trasladado por aquellos angostos y mal pavimentados caminos hasta la, aún por terminar, Factoría de Puntales. (Figura 11: 3)

El producto, dejaba mucho que desear y el impulsor del Numancia, Ramón Franco, no estaba nada contento con el avión, exceso de peso, y de tolerancia de las piezas, escasa potencia de los motores..., no aseguraban nada bueno para el vuelo proyectado, y las pruebas sobre la bahía de Cádiz, hechas antes del fraguado del material, contribuyeron al fracaso de la misión, el vuelo alrededor del mundo de los héroes del Plus Ultra.

Sin Duran, ya fallecido y con Gallarza de copiloto, y con 12,7 toneladas de peso, remontó el vuelo desde Puntales el día 21 de julio de 1928, amerizando en Matagorda, teniendo que amerizar de mala manera por una avería en el sistema de combustible y una vía de agua en el casco, cerca del cabo de San Vicente y navegando cómo un barco, arribar a Palos, donde los recogió una chalupa de la Armada que lo remolcó de nuevo hasta Cádiz, dando al traste con la aventura.

Franco, se olvidó casi del Super Wal y el Numancia fue trasladado a Los Alcazares, donde fue volado en ocasiones por Franco, hasta que en 1932 durante un amaraje, sufrió un accidente con graves desperfectos, hasta tal punto que hubo que mandarlo al desguace (Figura 10:1). El fracaso del Super Wal llevó a Franco a cambiar de avión para su proyectado vuelo, decidiendo realizarlo con un Wal de serie.

La historia de los Wal en España estará siempre unida a la figura de Ramón Franco, existiendo numerosas anécdotas de la vida en común de ambos «personajes» El primer Wal de serie que se fabricó en Puntales, salió de fábrica en 1929 y tuvo una rocambolesca historia. Se trasladó a Los Alcázares para sustituir al Numancia con el secreto deseo de Franco de utilizarlo en un nuevo intento de vuelta al mundo. El propio Ramón Franco, le cambió el numeral que paso al W-15 y al W-15 real que había sido fabricado en Pisa se le cambió la matrícula, pasando a ser M-MWAP. El secreto

residía en que después de la experiencia de la pérdida de combustible de los Wal gaditanos, Franco había perdido la confianza en ellos, y si quería dar la vuelta al mundo, mejor en un italiano, pero para despistar y si tenía éxito la aventura, mejor que apareciera en los medios como uno de los fabricados en España, sin embargo el W-16 que en realidad era el W-15, desapareció misteriosamente en su intento de cruzar el Atlántico Norte. Bueno, se perdieron con él los tripulantes, Franco, Gallarza y Ruiz de Alda que afortunadamente fueron hallados por el portaaviones británico Eagle en medio del Atlántico, y traídos de nuevo a casa, en realidad a Gibraltar, ¡que sonrojo! Aquello le costó a Franco un proceso militar que lo saco de la Aeronáutica Militar y probablemente hizo que se empezara a gestar en él, el deseo de darle un disgusto en cuanto pudiera a las autoridades competentes.

Los otros grandes raids de la época. Los antecedentes del vuelo del *Plus Ultra*

España, absorbida por la guerra de Marruecos no había participado en los grandes vuelos que sobre océanos y continentes venían efectuando aviadores de todas las nacionalidades en competencia por volar cada vez más alto, cada vez más lejos, y cada vez a mayor velocidad. Naturalmente nuestros aviadores ardían en deseos de incorporarse a esa gran aventura y lo hicieron modestamente en 1924, cuando el capitán Felipe Díaz Sandino, otro masón como Franco (Ferrer Benimeli, 1996) llevó a cabo por orden del general Echagüe, un estudio de los posibles campos de aterrizaje para aviones terrestres y de fondeaderos para hidros en la costa del Sahara y como consecuencia del informe que presentó se decidió que una patrulla de aeroplanos realizara el viaje desde Larache a Tenerife amparada a lo largo de la ruta por un hidroavión. Se eligieron tres Breguet 14 A2 y un Dornier Wal.

Los Breguet hicieron el vuelo en seis etapas iniciadas en Larache el 6 de enero y dieron fin en Arico el 30 del mismo mes. El Dornier despegó de Melilla el 13 de enero para



volver al mismo lugar el 16 de febrero; aquéllos habían recorrido 1 536 kilómetros en doce horas y treinta minutos y éste 4 450 km en algo más de treinta y ocho horas.

El vuelo constituyó un éxito indudable y demostró la posibilidad de establecer un enlace aéreo entre la Península y la provincia más alejada de ella. La etapa cubierta por el Dornier entre Arrecife de Lanzarote y Casablanca, de 817 kilómetros, señaló una nueva marca española de distancia en hidroavión.

Este vuelo impacientó a los futuros pilotos del Plus Ultra que pensaban con nostalgia en las oportunidades que estaban perdiendo al no poner en práctica los conocimientos de navegación que habían adquirido en la Escuela de Observadores y la destreza obtenida en Marruecos y cuando el éxito del desembarco en Alhucemas hizo ver que el futuro se presentaba despejado, el Gobierno autorizó en diciembre de 1925 la realización de tres grandes vuelos que venían siendo detalladamente estudiados que tenían como destino Buenos Aires, Filipinas y la Guinea Española. Tres puntos entrañablemente unidos a la historia pretérita y presente de España.

La ruta que debería seguir el Plus Ultra (léase más adelante) hasta la República Argentina, fue estudiada minuciosamente por Barberán a petición de Franco, quien a su vez analizó la posibilidad de llevar a la práctica este raid aéreo que permitiera dar a conocer el valor de la aviación española fuera de las fronteras y, al mismo tiempo, sirviera para ganar honra y prestigio para España», algo que sentían muy profundamente los que habían pasado por la fase de decepción moral producida por el desastre de Anual.

Designado Ramón Franco como jefe de la expedición, recogió en noviembre en Italia el Dornier Wal número 12, adquirido por el Servicio de Aviación y especialmente preparado para el vuelo que se quería emprender. El capitán Barberán, que debía acompañarle como observador y navegante y a quien se debía la elección de rutas y de los sistemas de navegación, incluido lo referente al uso de radiogoniómetro de a bordo, solicitó, por razones personales, la baja temporal en Aviación y su puesto fue cubierto por el capitán de Artillería Joaquín Ruiz de Alda.

La Escuadrilla Elcano (Madrid-Manila) de 1926

Cómo indica Salas Larrazabal (1999), ante el auge de los grandes raids se programaron tres viajes a las antiguas colonias españolas. Tenían como destino Sudamérica, Manila, y Guinea El primero, fue el del Plus Ultra a Suramérica. El segundo, el vuelo Madrid-Manila para la llamada Escuadrilla Elcano con dos aviones Breguet XIX. La travesía se dividió en 20 etapas (30 días). Los aviones llevaban como carga adicional víveres para 5 días, armamento para defenderse, herramientas para los arreglos y repuestos varios (ropa y calzado). El presupuesto total fue de 94 000 pesetas, más de 500 000 euros actuales.

Hubo mucho tiempo en la preparación del vuelo, y al final fueron tres aviones, con tres aviadores y tres mecánicos: González Gallarza, Loriga y Martínez Esteve, y los mecánicos Pérez, Calvo y Arozamena. El viaje se dividió en 4 etapas, partiendo el 5 de abril de 1926 a las 8 de la mañana desde Cuatro Vientos. En la segunda etapa Gallarza, sufrió una fuga en el motor, lo que hizo que tuviese que parar en Túnez en lugar de Trípoli. Al día siguiente, mientras Esteve y Loriga llegaban a Bengasi, él llegó a Trípoli bajo una gran tormenta. El 8 de abril Esteve y Loriga llegaron a El Cairo, pero Gallarza, que ensayó una línea recta en lugar de la quebrada que habían hecho sus compañeros, paró en Bengasi. Al día siguiente se reunieron en El Cairo. Habían completado 4 500 km. El 11 de abril les tocó la etapa más complicada de todo el raid, muy larga y sobre el desierto, con la única guía visual de los aeródromos ingleses que protegían el correo Cairo-Bagdad. En dicho tramo Loriga no sufrió ningún percance, pero ya desde el principio Gallarza, tuvo problemas, pero pudo recuperarse al llegar a Amman. A Martínez Estévez le explotó un neumático en vuelo, el motor se paró y tuvo que planear hasta tocar tierra en pleno desierto. Descubrió que había una grieta en un remache y que perdía combustible. El y su mecánico, Calvo, tardaron 5 días en ser descubiertos por la RAF, y luego se les denegó el permiso para continuar.

Loriga, que no había podido seguir la línea de aeródromos ingleses, llegó a Bagdad esa misma noche, y a las

Panorama de la Aviación Española en los días del *Plus Ultra*

pocas horas llegó también Gallarza. Ambos se detuvieron en Bagdad en espera de Estévez, y viendo que no llegaba partieron el día 13. Se aprovisionaron en Irán, y ese día acumularon 1 500 kilómetros más.

La etapa entre Bender-Abbas y Karachi fue positiva porque recibieron la noticia de que había sido localizado el avión de Estévez. Como mantenía un buen promedio se permitieron un descanso el día 15 en Karachi. El 16 salieron camino de Agra. La etapa Calcuta-Rangún la realizó a través del golfo de Bengala, y al día siguiente llegaron a Bangkok, donde entregaron una carta del rey Alfonso XIII al rey Siam.

Su siguiente etapa fue alterada de ruta, debido a la escarpada costa asiática, y se introdujeron por Phnom-Penh, capital de Camboya, hasta llegar a Saigón en Vietnam. Se habían realizado 3/4 del camino de 20 días. Al salir de Saigón, una nube de mosquito obturó el motor y tuvieron que regresar. El 26 Loriga no pudo seguir a Gallarza que llegó a Vink y cargó gasolina, siguiendo y logrando 10 horas y media de vuelo prácticamente seguidas. El día 27 Loriga consiguió llegar a Hanoi, donde se encontraron y permanecieron 3 días por una infección bucal de Arozamena. Al reanudar el viaje, el 1 de mayo Loriga tuvo que tomar tierra por un fallo en el circuito del agua, y Gallarza también, aunque de forma brusca en Macao, chocando contra unos árboles. Se dobló el montante y se abolló parte del fuselaje izquierdo. Los portugueses les ofrecieron mecánicos y el día 4 llegaron Loriga y Pérez. El 5 el avión estaba reparado pero sólo contaban con el de Gallarza, ya que el de Loriga estaba averiado, y no se podía reparar por la proximidad de la época de tifones. Se pidió permiso para volar directamente a Luzón en el avión de Gallarza dejando en tierra a los mecánicos. El permiso fue concedido, y durante la travesía marina fueron escoltados por barcos franceses y portugueses. Así, el 11 de mayo llegaron a la isla de Luzón donde son recibidos como héroes. La última etapa fue un paseo triunfal e incluso una escuadrilla americana salió a recibirles. A las once y veinte llegaron a Manila, con trato de superhombres, esperaron a Arozamena, que llegó el 16. Tardaron 35 días en volver, cuatro menos que en ir.

Curiosamente, este impresionante vuelo, siendo más complejo que el del *Plus Ultra*, no consiguió la repercusión mediática que merecía, quizá porque el primero era un plan ideológico y sociológico de más interés para la Dictadura primorriverista (Fernández de la Torre, 2003).

El vuelo del Jesús del Gran Poder

El 29 de mayo de 1928 despegaron de Tablada (Sevilla), el capitán de Infantería Ignacio Jiménez y el capitán de Ingenieros Francisco Iglesias en un Breguet XIX GR (Gran Raid) núm. 72, que había sido bautizado solemnemente con el nombre de *Jesús del Gran Poder*, en Sevilla (Figura 8: 1-4).

El modelo Gran Raid era una variante del Breguet XIX de serie que estaba especialmente desarrollada para grandes radios de acción, en éste caso impulsado por un motor Hispano Suiza de 600 CV.

El objetivo de este vuelo era establecer un lazo de unión entre España y Filipinas y batir el record mundial de la distancia, que habían obtenido el 4 de Junio de 1927 los pilotos franceses Chamberlin y Levine en el cruce del Atlántico Norte desde Nueva York hasta Eisleben (Alemania), situándolo en 6 294 km.

Sin embargo no se pudo, cuando habían recorrido 4 600 km y 27 horas de vuelo, les sorprendió una tormenta de arena en Naziriyah (Irak) que les impidió continuar y decidieron regresar (Pérez San Emeterio).

A pesar del incidente, no desistieron de llevar a cabo un vuelo de record, esta vez, hacer algo más grande que lo que había realizado el *Plus Ultra*, pero con un avión terrestre y sobre el mar. Apostaron de nuevo por el *Jesús del Gran Poder* y el 24 de marzo de 1929, partieron de Tablada, no llevando a bordo ni el equipo de radio, transmisor ni receptor, ni gonio, para así reducir todo lo posible el peso de la aeronave, por lo que la navegación fue a estima y astronómica y llegar a Suramérica.

La ruta que siguieron una vez atravesado el Atlántico comprendía escalas en: Brasil, Uruguay, Argentina, Chile, Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela, Panamá, Costa



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

Rica, Nicaragua, Honduras, Salvador, Guatemala, México y Cuba. El avión iba decorado con motivos alegóricos de Andalucía por Juan Lafita, Martínez de León y otros pintores, la mayoría sevillanos (Figura 8: 4).

Debido a los fuertes vientos contrarios y a la poca intensidad de los vientos alisios, así como a las fuertes tormentas encontradas en vuelo, y al quedarse sin combustible, el 26 de marzo de 1929, se vieron obligados a aterrizar en Casamary, a 50 km de Bahía (Brasil), después de hacer recorrido 6550 km.

A pesar de no haber conseguido superar el récord de la distancia, obtuvieron la segunda marca absoluta de duración de un vuelo, y la primera de duración de un vuelo de un avión terrestre sobre el mar. Además desde Casamary iniciaron una gira pasando por Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Santiago de Chile, Arica, Lima, Paita (Ecuador), Colón (Panamá), Managua, Guatemala y La Habana, donde llegaron el 17 de mayo de 1929, habiendo recorrido un total de 22 000 km durante 121 horas de vuelo, y siendo el primer avión español en sobrevolar los Andes en sentido Buenos Aires-Santiago de Chile (Roldán Vives, 2004).

La Patrulla Atlántida. Otra vez los Dornier Wal

Se trató de un vuelo hacia el Sur de 6800 km, siguiendo el continente africano que partió de Melilla el 10 de diciembre de 1926 (casi un año después del vuelo del Plus Ultra). La patrulla estaba formada por tres hidros Wal que fueron bautizados, Cataluña, Valencia y Andalucía (Figura 11) (Herrera Alonso, 2006)

La primera etapa finalizó en Casablanca, posteriormente volaron hasta Canarias, tras un difícil despegue, pues al ir cargados al máximo no pudieron maniobrar dentro del puerto. Durante esta etapa, la escasa visibilidad obligó a los hidros a volar muy próximos, y a tan baja altura que tuvieron que recoger las antenas de radio. A la hora previa los pilotos no lograron ver el Teide, por lo que viraron a la izquierda hasta encontrar Gran Canaria. El duro amaraje en mar abierta del Valencia y Andalucía averió las canoas

de los hidros que tuvieron que arreglarse en Las Palmas (Roldán Vives, 2004; Salas Larrazabal, 1983).

En Navidad afrontaron la última etapa de ida, en la que la persistente lluvia impidió la observación de Fernando Poo hasta casi alcanzarlo. A las dos de la tarde aparecieron sobre Santa Isabel al fondo de la bahía y en impecable formación alcanzaron la meta.

Volaron hacia el sur, tomado en vuelo una copa al cruzar el ecuador, regresando a Fernando Poo. Antes de iniciar el retorno a Melilla, tuvieron que reparar a fondo los hidros: arreglar cuadernas, reparar fondos y cambiar motores, etc., cuyo periodo entre revisiones era de cien horas de vuelo y ya llevaban setenta. El día 26 de enero iniciaron el regreso, más accidentado que a la ida, ya que los nuevos motores Rolls-Royce instalados originaron más trastornos que beneficios.

Este vuelo fue el último gran raid de la década. Hubo otros dos más de gran repercusión mediática que se realizaron una vez instaurada la Segunda República.

El vuelo Sevilla-Bata de 1931

Este vuelo, se sale de la temática principal de trabajo, sin embargo, al ser una continuación de un proyecto iniciado en los años 20, hemos decidido incluirlo aquí. En el año 1926, los aviadores españoles, motivados por el éxito de la Patrulla Atlántida, tuvieron la idea de repetir la hazaña pero con una dificultad añadida, realizarlo sin escalas. Para ello deberían emplearse un aparato terrestre. El vuelo se retrasó varios años hasta tener disponible un avión y unos pilotos aptos para una aventura complicada. El capitán Cipriano Rodríguez y el teniente Carlos Haya, ya conocido por sus récords de velocidad serían los encargados de pilotar un Breguet XIX Gran Raid desde Sevilla hasta Bata siguiendo una ruta ortodrómica con una longitud total de 4312 km. A diferencia de vuelo anterior, que consistía en bordear el continente africano por la costa oeste, el viaje contaba con obstáculos naturales adicionales, como el Atlas, el desierto, lugar que tendría que sobrevolar de noche orientándose por las estrellas, o llevando una nave-

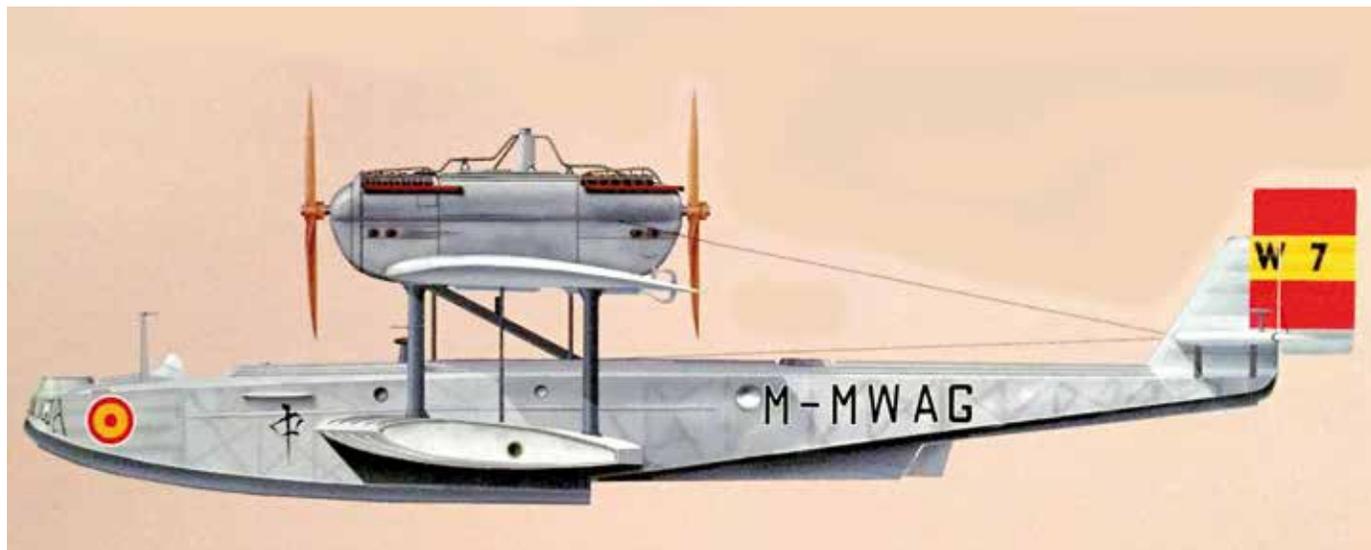


Figura 11. El Dornier Wal *Andaluía* de la Patrulla Atlántida.

gación a la estima, si el cielo estuviese cubierto como de hecho lo estuvo. Salieron de Sevilla el 24 de diciembre de 1931, despegando con sus 4 265 kilos a las 10.15 h, puso rumbo a Estepona subiendo lentamente hasta los 3 000 m para cruzar ya la Cordillera del Atlas en Marruecos.

El capitán Rodríguez llevó los mandos hasta ser relevado por Haya a la 1.25 h de la madrugada, después de haber celebrado la Navidad con una copa de Coñac sobre el desierto del Sáhara. El avión prosiguió su vuelo por los cielos de la sabana, cruzando el Níger y la selva que lleva el mismo nombre hasta llegar a Bata.

Tomaron tierra sin percances a la 1.52 h de la tarde tras más de 27 horas de vuelo en un campo de hierba al sur de la ciudad especialmente preparado para la ocasión.

Emprendieron el regreso por la costa el 3 de enero de 1932. La vuelta e haría en 5 etapas, pero se vio truncada durante la segunda, entre Niamey y Bamako. Ante la proximidad de una tormenta de arena los pilotos decidieron aterrizar para esperar a que amainase. Al intentar despegar tuvieron un accidente sin daños personales pero que hizo

imposible continuar de regreso. Haya y Rodríguez fueron rescatados por lo indígenas de un poblado cercano. Avisaron a los franceses que los recogieron, desmontaron el aparato y se lo llevaron a España (Herrera Alonso, 2006).

La Aviación Comercial durante la década

Al final de 1918, una vez acabada la Gran Guerra, el industrial de Toulouse, Pierre Latecoere, pensaba ya en la posibilidad de establecer una línea aérea comercial que permitiera transportar el correo entre Francia y Suramérica, a través del África Noroccidental (Albaret, 2013). Latecoere, tenía a su disposición un elevado número de aviones excedentes del conflicto y aunque las autoridades políticas del momento recibieron la propuesta con escepticismo, decidió embarcarse en el proyecto por cuenta propia ayudado por su amigo, el aristócrata Beppo de Massini con la colaboración del capitán Didier Daurat,

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

un as de la guerra. Muy pronto, crearon una sociedad, «Líneas Aéreas Latecoere» que realizó los preparativos para la puesta en marcha de varios trayectos, que a lo largo de los años y hasta el estallido de la segunda guerra mundial, fue prácticamente, el referente de los vuelos trasatlánticos, esencialmente a Suramérica. Latecoere, terminó diseñando sus propios aviones, algunos de ellos verdaderos gigantes del cielo y el mar como el Latecoere 631, el más grande de su tiempo, con un peso de 72 toneladas y que podía transportar 45 pasajeros a todo lujo a más de 4 000 km de distancia.



MA-
27.11

Durées d'Etapes
(prévisions)

	aller →	Retour ←
Toulouse → Barcelone	3 h.	4 h. ½
Barcelone - Alicante	4 h.	4 h. ½
Alicante - Malaga	4 h.	4 h. ½
Malaga - Rabat	4 h.	4 h. ½
	15 h.	18 h.

Ces prévisions tiennent compte de mauvais temps sous une large mesure.

Figura 12. A la izquierda, los primeros aviones de las Líneas Aéreas Latecoere. 1. Breguet 14, pueden apreciarse en la foto los contenedores subalares para el transporte del correo; 2. Salmson S2A en el que se iniciaron los vuelos. La fotografía está autografiada por Latecoere (Origen desconocido). Arriba, nota de Latecoere con las previsiones de tiempo de vuelo ida y vuelta en la ruta Toulouse-Rabat, el 28 de julio de 1919 (L. Albaret).

Para demostrar la factibilidad de su idea, realizó en marzo de 1919 un vuelo desde Toulouse a Rabat, utilizando un Salmson 2 A2. (Figura 12)

Los primeros ensayos dieron algunos problemas. En el primer intento el Salmson pilotado por Lemaître y Junquet y llevando como pasajeros a Massini y a Latecoere. Inicia-

Panorama de la Aviación Española en los días del *Plus Ultra*

ron el vuelo vía Barcelona y al llegar a Alicante, después de sufrir múltiples problemas, tuvieron que aterrizar de emergencia, averiando el aparato. Unas semanas después vuelven a intentarlo, llegando a Barcelona sin incidentes. Pasados unos días reanudaron el vuelo a Alicante llevando de pasajero a Latecoere, hasta llegar a Rabat, vía Tánger. Transportaban en el avión un ejemplar del diario *Les Temps* que entregaron al general Lyautey, acompañado de un ramillete de violetas. Acababan de inaugurar el Servicio Postal, Francia-Marruecos con escalas en España.

La puesta en marcha de este servicio pasando por España, hizo pensar al Gobierno español, que Latecoere terminaría dominando el negocio si desde nuestro país no se reaccionaba a tiempo, por eso, el Gobierno, publicó el 5 de julio de 1920, un Real Decreto por el que se crearon las líneas aéreas postales, poniéndose en marcha un concurso para la adjudicación de dichas líneas (Pérez San Emeterio, 2003). El desarrollo de la Ley estuvo envuelto en un cúmulo de circunstancias burocráticas, administrativas y presión de los lobbies. Para explotar todo éste embrollo administrativo se creó CETA (Compañía Aérea de Tráfico Aéreo), que entre otras cosas, trató de aprovecharse de los derechos de vuelo sobre la línea Sevilla-Larache que había adquirido Loring a través de otra efímera compañía, Talleres Hereter SA. Loring era accionista, de CETA, junto con un grupo de personas de gran influencia en el Régimen y muy cercanos a la Corona. Una vez concedida a CETA, la línea definitiva, se adquirieron tres De Havilland DH-9C (Figura 6: 2) (la ley exigía que fueran seis), que iniciaron los vuelos diarios entre las dos ciudades el 15 de octubre de 1921. El contrato llevaba consigo una subvención de 6 pesetas por kilómetro volado (unos 20 euros actuales), lo que dio a ganar mucho dinero a sus accionistas. El correo que se transportaba era casi en su totalidad, de carácter militar junto con las cartas a los mandos y soldados estacionados en la zona (las cartas con solo dos días desde su despacho en la Península, subían mucho la moral de la tropa) (Figura 13).

* **Líneas Aéreas Españolas**
C. L. A. S. S. A.
Servicio diario a MADRID, 125 pesetas
3 HORAS DE VIAJE
AVIONES TRIMOTORES METÁLICOS
Pilotos hasta con 1.500 horas de vuelo. Aeródromos eventuales cada 50 kilómetros.
Estaciones meteorológicas cada 75.
Despacho de billetes: En todas las agencias de Viajes y Oficinas de
C. L. A. S. S. A. Ronda de San Pedro, 2
Teléfono 14195

Líneas Aéreas Españolas
C. L. A. S. S. A.
Hoy, jueves 20, inauguración de la línea aérea
Madrid-Barcelona.
Duración del viaje, tres horas. Precio, 125 pesetas, ida o vuelta. Mercancías, 2,50 pesetas kilo. Aviones trimotores metálicos. Pilotos hasta con 1.500 horas de vuelo. Aeródromos eventuales cada 50 kilómetros. Estaciones meteorológicas cada 75.
DESPACHOS DE BILLETES
Agencias de viajes y oficinas de CLASA, en
MADRID ALCALA. 71 (52922) (53812) (53813) Teléfonos
BARCELONA RONDA DE SAN PEDRO, N.º 2 Teléfono 14195
SEVILLA TRAJANO. 2 Teléfono 26938
Informes en todos los hoteles.

Figura 13. Publicidad de las Líneas Aéreas Españolas CLASA (de la prensa de la época).

En el año 1928 y con la puesta en marcha la política de unificación, el Real Decreto del Plan Nacional de Líneas Aéreas, la disolvió.

En este periodo, también se crearon otras compañías que explotaron otras líneas, como La Unión Aérea Española (UAE), la Red de Hidroaviones del Cantábrico, la Sociedad Franco-Bilbaína de Transportes Aéreos, e Iberia (que casi en su totalidad pertenecía a Lufthansa), muchas de las cuales se integraron en el monopolio creado por la mencionada ley, CLASA (Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas SA).



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

Se compraron nuevos aviones más eficientes, o se utilizaron los de las compañías absorbidas, se racionalizaron los trayectos y se pusieron en marcha algunas líneas internacionales aunque sin mucho éxito. Los modelos más utilizados fueron los trimotores Junker G-24, Rohrbach, Fokker F-VII y Ford Trimotor (Figuras 14 y 15).

Epílogo

La vida no fue muy generosa con algunos de los pilotos del *Plus Ultra*. En especial con Durán y Franco, que perecieron víctimas de sendos accidentes inexplicables y Ruiz de Alda, fusilado durante la contienda civil. El único que vivió largamente fue el mecánico navarro Pablo Rada Ustarroz aunque después de vivir una vida enormemente azarosa y llena de situaciones arriesgadas.



Figura 14. Trimotores pesados de las líneas que operaban en España. 1. Junkers G.24 de CLASSA; 2. Rohrbach Roland de Iberia (Aeropinakes).

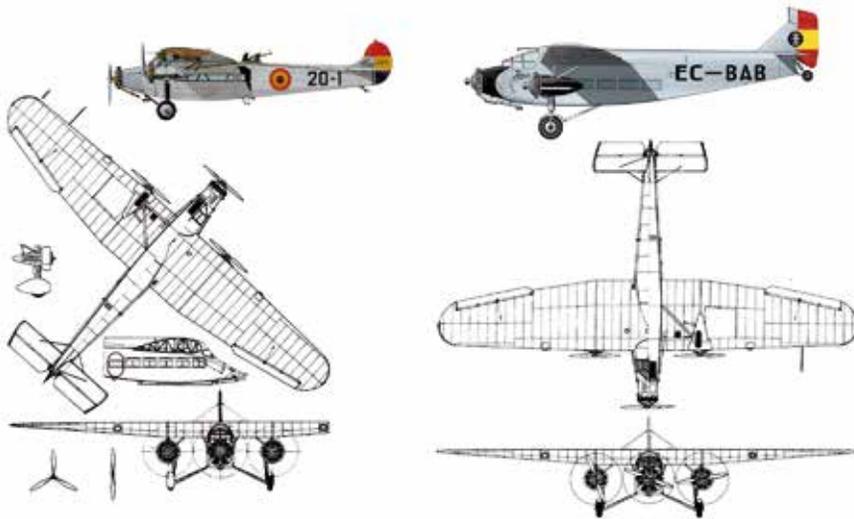


Figura 15. Trimotores de las líneas comerciales que operaban en España. A la izquierda, Fokker F.VII. A la derecha, Ford AT Trimotor.

Juan Manuel Durán, se mató en unas maniobras militares el 19 de julio de 1926 frente al puerto de Barcelona, al colisionar a pocos cientos de metros de la costa, su Martynside Buzzard (en algunas noticias aparecidas en la prensa de la época se habla del hidroavión de Durán, sin embargo el Buzzard era un aparato terrestre) con otro que le acompañaba (Figura 5: 3).

El Buzzard fue uno de los mejores cazas de la Gran Guerra a pesar de haber llegado demasiado tarde para intervenir en ella. Además de Gran Bretaña, lo utilizaron otras fuerzas aéreas, entre ellas España (20 ejemplares). La Aeronáutica Militar Española empleó los F4. A Buzzards, durante la guerra de Marruecos, tras lo cual fue-

Panorama de la Aviación Española en los días del *Plus Ultra*

ron trasladados a la Aeronáutica Naval para cumplir misiones de entrenamiento.

Ramón Franco vivió algo de más tiempo, pero su final fue también trágico, el trimotor Cant Z. 506B de origen italiano que pilotaba, se perdió en el mar el 28 de octubre de 1938 (E. Herrera, 2000). En un día con tiempo muy malo y viento racheado se le ordenó una misión de bombardeo en la costa levantina (Franco, decía que «en tiempo de guerra, no hay tiempo malo»), y desapareció de una manera inexplicable (Figura 16).

Salas Larrazábal (2000) escribe, que el halo de misterio que rodeó a la muerte de Franco, se debe a su pasado controvertido y que el accidente difícilmente pudo deberse a un sabotaje. Según este autor, Franco volaba de una forma aleatoria en unos u otros aparatos y no tenía uno asignado, por lo que era difícil conocer en cuál iba a volar. Según Herrera (o.c.), otro Cant que se estrelló poco tiempo antes, lo hizo por un paro simultáneo de los tres motores, debido a una posición errónea de las tres magnetos, pero este argumento para Salas Larrazábal es poco creíble. Lo que si es cierto, es que la entrada en pérdida del avión de Franco debió producirse por la aparición de una fuerte asimetría de vuelo, por parada de uno o más motores, rotura de los mandos, o fallo estructural...

Lo último sobre esta polémica muerte lo ha escrito J. A. Domínguez en el Foro de la web «Democracia y Libertad»: La relación de Ramón Franco no era muy buena con su hermano Francisco y el resto de generales que por aquel entonces comenzaron a conspirar contra el Gobierno legalmente constituido, pública y notoria. Pero los enemigos de Ramón Franco no sólo estaban en el lado de los conspiradores, también estaba enfrentado con algunos dirigentes republicanos entre los que destacaba el entonces ministro de la Guerra, Manuel Azaña, con quien se enemistó a pesar de que le había nombrado director general de Aeronáutica.

La sublevación del 18 de julio de 1936 le sorprendió como agregado aéreo en la embajada española de Washington. Intentó volver en defensa del Gobierno de la República, pero dada su enemistad personal con Manuel



Figura 16. Recuperación del cadáver de Ramón Franco en el puerto de Pollensa (IHCA).

Azaña tuvo antes la prudencia de consultar su parecer. La respuesta de Manuel Azaña, fue contundente: «¡que no venga!». Azaña pensaba erróneamente que Ramón Franco iba a permanecer en Washington descartando la posibilidad de que se incorporase al bando rebelde don-

de sería inmediatamente fusilado, dados sus antecedentes políticos.

Este error de Azaña, negándole la incorporación al bando republicano, unido a la muerte en la cárcel Modelo de su amigo Ruiz de Alda (nuestro tercer héroe del *Plus Ultra*), fusilado por los anarquistas del bando republicano el 22 de agosto de 1936 y al nombramiento del general Franco como Jefe del Estado en octubre de 1936, contribuyeron a que tomase la decisión de incorporarse al bando rebelde, lo que parece, según este articulista, le costó la vida.

Ramón Franco no se relacionó prácticamente con nadie en Mallorca durante los dos años que consiguió mantenerse con vida bajo la protección de su hermano, todos sus amigos, incluido su fiel mecánico Pablo Rada, luchaban en el bando contrario. Si a esto unimos que sus misiones de bombardeo sobre Cataluña causaron la muerte a los mismos ciudadanos que poco tiempo antes le habían dado su voto en las urnas, podemos hacernos una idea de cuáles fueron los motivos de la enorme depresión que sufrió Ramón Franco en vísperas de su muerte.

Muchos de los libros que se han escrito y se escriben sobre Ramón Franco se basan en unas afirmaciones atribuidas a Rudy Bay, mítico aviador en el bando nacional y luego propietario de la empresa Spantax, para concluir que su muerte se debió a un accidente.

Bay volaba en otro avión junto al de Ramón Franco en el momento de su muerte y vio cómo el avión de Franco, sin causa justificada, se precipitaba sobre el mar.

Algunos años después, Rudy Bay cambió de idea, señalando que cuando en la madrugada del 28 de octubre, las dos tripulaciones ya estaban embarcadas en los botes para dirigirse a los hidros que estaban fondeados en la bahía de Pollensa recibieron la orden de que Ramón Franco volara con el avión y la tripulación de Rudy Bay y viceversa. De esta forma, los que pudieron llevar a cabo el sabotaje, sacrificaron a los tripulantes de Rudy Bay y salvaron a los tripulantes de Ramón.

Bay cuenta que el avión de Ramón Franco, al poco tiempo de despegar y volando por encima de las nubes, a

unos 4000 metros de altitud, se quedó sin velocidad, giró bruscamente a la derecha y cayó en picado sobre el mar.

La versión más común de los historiadores atribuye «el accidente» a una tormenta. Efectivamente hacía mal tiempo, pero como dice Rudy Bay, a 4000 metros ya estaba despejado y una tormenta que tiene una altura inferior a los 4000 metros no es capaz de derribar a un trimotor.

Sea como fuere, el héroe del *Plus Ultra* vivió toda su vida burlando a la muerte, y en una de estas, la suerte le abandonó.

En cualquier caso, si las personas pudiesen elegir la forma en que se tiene que morir, seguramente, los cuatro tripulantes del *Plus Ultra*, dado su amor a la aviación, habrían escogido este medio, tripulando un avión.

Bibliografía

- ALBARET, L. (2013). P.-G. «Latécoère, industriel et avionneur visionnaire». *L'Echo de la Timbrologie*, 1875: 50-54.
- ABELLÁN GARCÍA, J. (2005). *Aviones de la Aeronáutica Militar Española en la Guerra de Marruecos (1913-1928)*. Ministerio de Defensa.
- DIARIO ABC, 16/02/1946. Hemeroteca ABC: <http://hemeroteca.abc.es>
- HERRERA ALONSO, E. (1994). *El primer raid de la Aviación Militar Española: Melilla-Santa Cruz de Tenerife*. 15 páginas. Ministerio de Defensa. Ejército del Aire. <http://www.ejercitodelaire.mde.es>.
- . (2006). «El vuelo Sevilla-Bata. Una Nochebuena en el aire». *Aeroplano* 24: 32-37. ICHA. Ministerio de Defensa.
- FERRER BENIMELI, J. A. (1996). *La masonería en España del siglo XX*. Universidad de Castilla-La Mancha. Toledo.
- FERNÁNDEZ DE LA TORRE, R. (2003). «Evocaciones humanas de dos gestas. Los Grandes Vuelos». *Aeroplano*, 21: 69-79. ICHA. Ministerio de Defensa.

Panorama de la Aviación Española en los días del *Plus Ultra*

- GÓMEZ MENDOZA, A. y S. LÓPEZ GARCÍA (1992). «Los comienzos de la Industria Aeronáutica en España y la Ley de Wolf (1916-1929)». *Revista de Historia Industrial*, 1: 155-178.
- MARCILHACY, D. (2006). «La Santa María del Aire. El vuelo trasatlántico del Plus Ultra. Palos-Buenos Aires, 1936, preludio a una reconquista espiritual de América». *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 28: 213-241.
- MARTÍNEZ CABEZA, J. A. (2014). «El Breguet XIX y los primeros años de CASA». *Aeroplano*, 32: 74-91. ICHA. Ministerio de Defensa.
- MILLÁN, AL. (2013). *Aviones para España. 1. Monarquía, Dictadura, República y la Guerra de Marruecos. 1909-1936*. Libro electrónico: www.aeropinakes.com
- . (2015). *Aviones sobre Arabia. Una historia aérea del Magreb y del Mashreq*. Libro electrónico: www.aeropinakes.com
- OLLER, J. (2005). «Los aviones de Abd el-Krim». *Aeroplano*, 23: 12-19. ICHA. Ministerio de Defensa.
- PEREZ SAN EMETERIO, C. (sf). *Entre Oriente y Occidente. Los vuelos del Jesús del Gran Poder*: www.ejercitodelaire.mde.es.
- . (2003). *A estas alturas*. Editorial Noray, 336 páginas.
- ROLDÁN VIVES, A. (2004). «75 Aniversario del vuelo Sevilla-Bata por el Jesús del Gran Poder». *Aeroplano*, 22: 60-69. ICHA. Ministerio de Defensa.
- SALAS LARRAZABAL, J. (1983). *Grandes vuelos de la Aviación Española: Del combate al raid: los Dornier de la Patrulla Atlántida*. En Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos. Ed. Espasa Calpe, 366 páginas.
- . (1999). *Madrid-Manila en Breguet XIX. La Escuadrilla Elcano*. 30 páginas. Ministerio de Defensa. Ejército del Aire: www.ejercitodelaire.mde.es.
- . (2000). «La muerte de Ramón Franco». *Enciclopedia de la Aviación Militar Española*. 6: 1637-1639. Quirón Ediciones.
- SALAS LARRAZABAL, J., J. WARLETA y PÉREZ SAN EMETERIO (1999). *Aviones Militares de España*. IHCA. Ministerio de Defensa.
- UTRILLA NAVARRO, L. (2000). *Medio siglo de Aeronáutica Española*. Fundación Aena, 142 páginas.
- VALENTÍN CAVALCANTE, L. (2011). *A história de primeira viagem aérea trasatlântica*. Tesis de Licenciatura. Pontificia Universidade do Rio de Janeiro.
- WARLETA, J. (1984). «Historia de un gran hidroavión. El Dornier Wal, en España y en el Mundo». *Aeroplano*, 2: 24-45. ICHA. Ministerio de Defensa.





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

Festejar la memoria: el vuelo del *Plus Ultra*

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 Wilburg 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

Festejar la memoria: el vuelo del *Plus Ultra*

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 «diletantes» 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

Festejar la memoria: el vuelo del *Plus Ultra*

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 alicaido 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

Festejar la memoria: el vuelo del *Plus Ultra*

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

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

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].

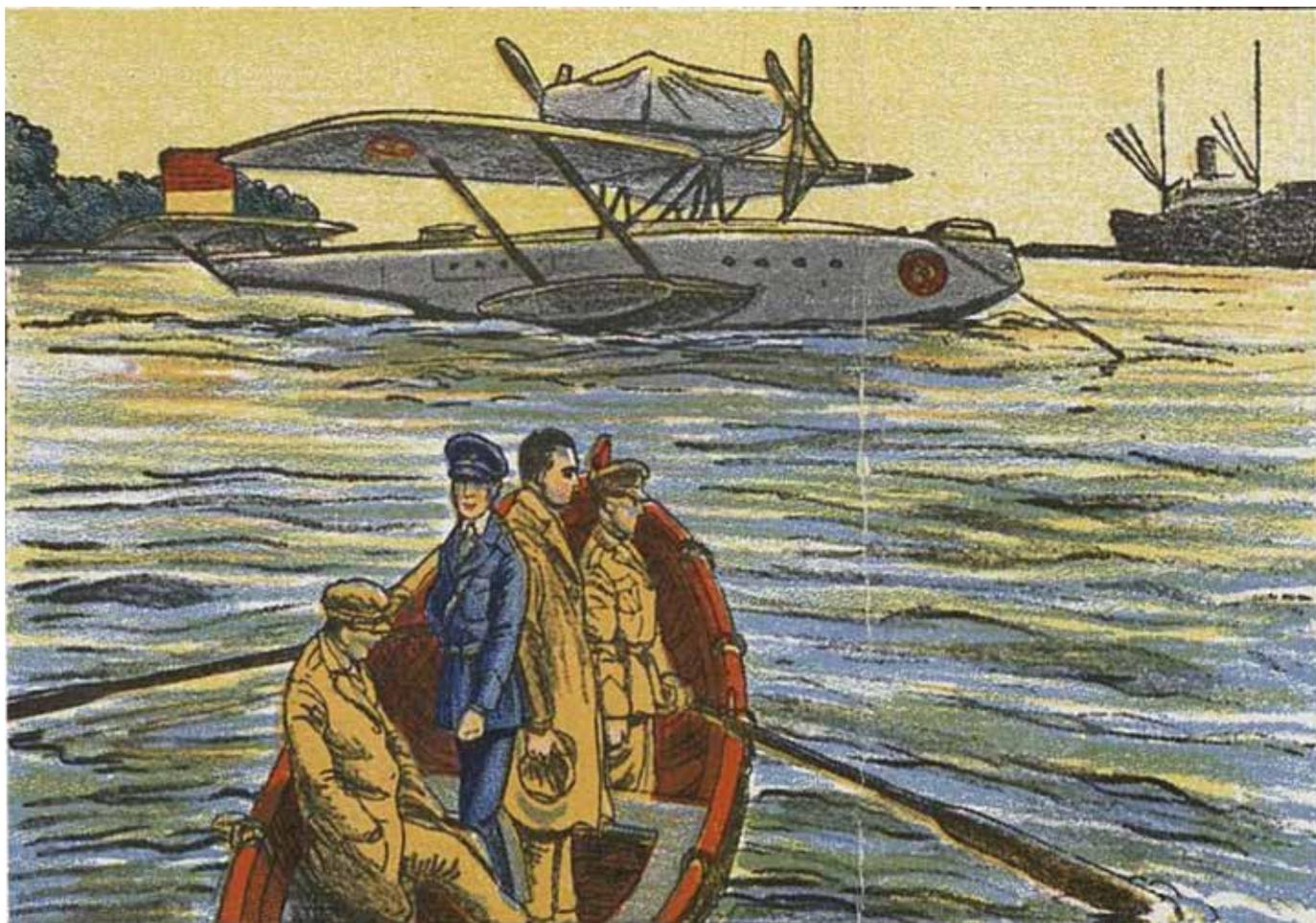


Imagen 1. Los aviadores se dirigen al hidroavión. MIRET, R. (1926). Colecciones Amatller «Plus Ultra»: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000052609>

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.

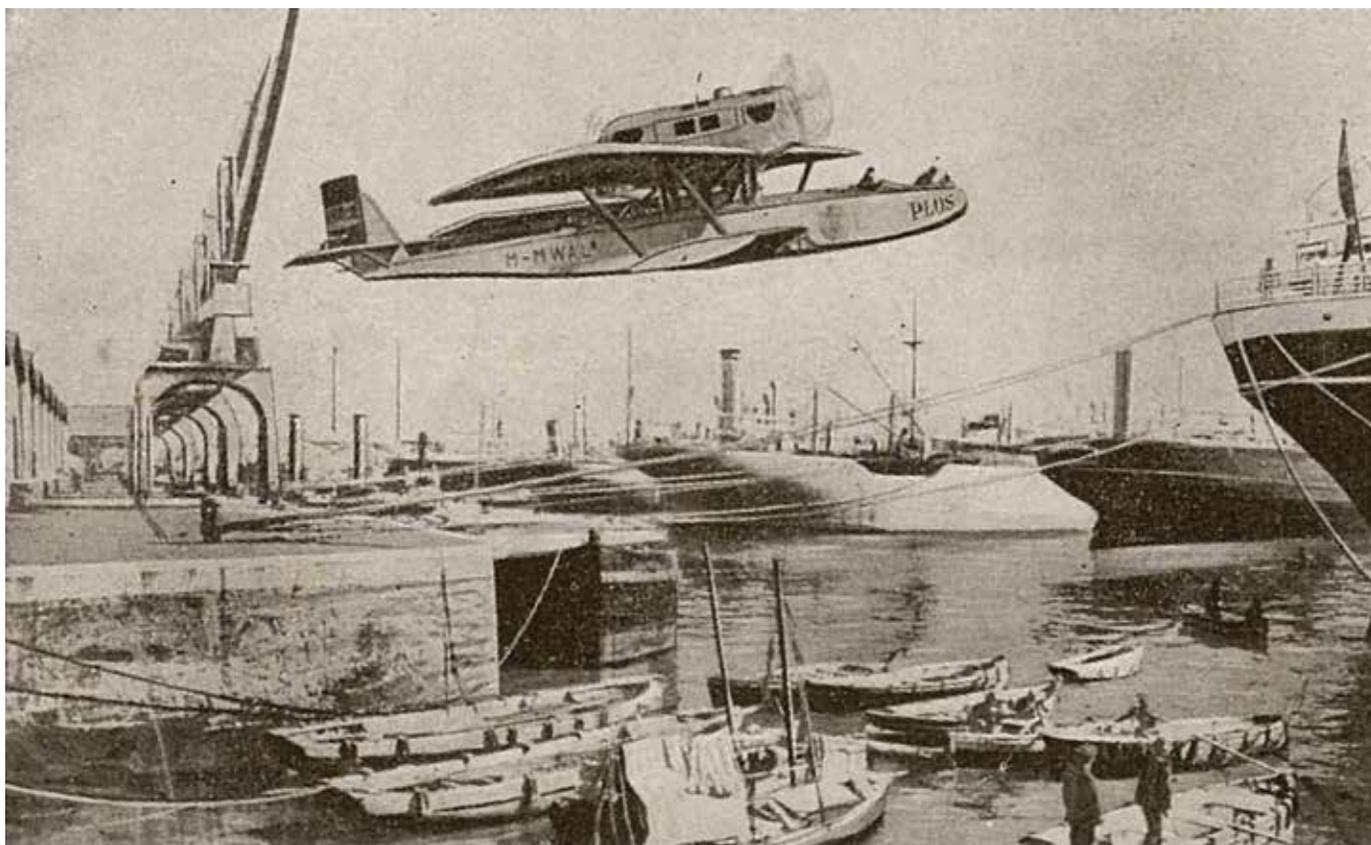


Imagen 2. El Pus Ultra al amarrar en la Dársena de Madero de Buenos Aires. ANÓNIMO. (1926). Chocolates Brotons, Barcelona: Bellsoley y LLauger: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000068729>

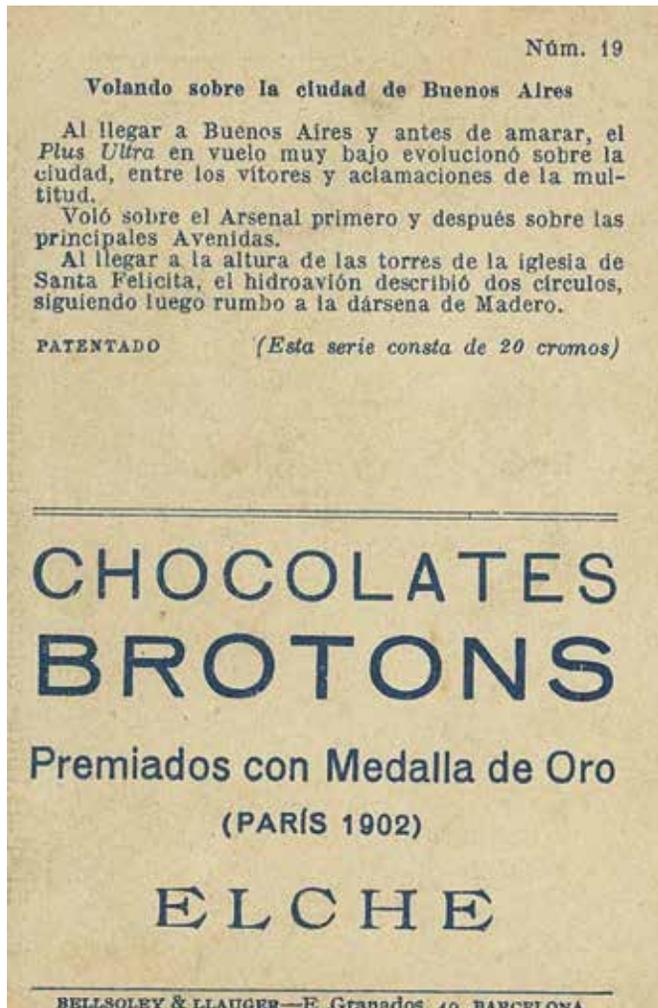


Imagen 3. El Plus Ultra volando sobre la ciudad de Buenos Aires. ANÓNIMO. (1926). Chocolates Brotons, Barcelona: Bellsoley y LLauger: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000068729>

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 Théophane 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 GALLEGO, 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.

Festejar 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 infrutilizados. 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.



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.¹

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.² 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.³

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.⁴

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.⁵

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,⁶ sobre todo desde sectores afines al maurismo —como el pedagogo Manuel Siurot Rodríguez⁷ 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.⁸

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.⁹ Estas mejoras, entre las que podríamos destacar la traída del servicio del agua, el Plan de Ensanche de 1926¹⁰ —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.¹¹

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.¹²

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.¹³ 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,¹⁴ 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,¹⁵ 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 Mantecón¹⁶ 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.¹⁷

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,¹⁸ 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.¹⁹ 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

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

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 1923,²⁰ 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.²¹

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.²² 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.²³

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 Marcilhacy y España han hecho referencia a este asunto.²⁴ 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.²⁵

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,²⁶ donde aparecen las impresiones del ministro de Marina, el Señor Cornejo, el cual manifiesta que «(...) el Alsedo²⁷ 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 (...),²⁸ 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.²⁹

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.³⁰

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».³¹

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,³² 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.³³

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:

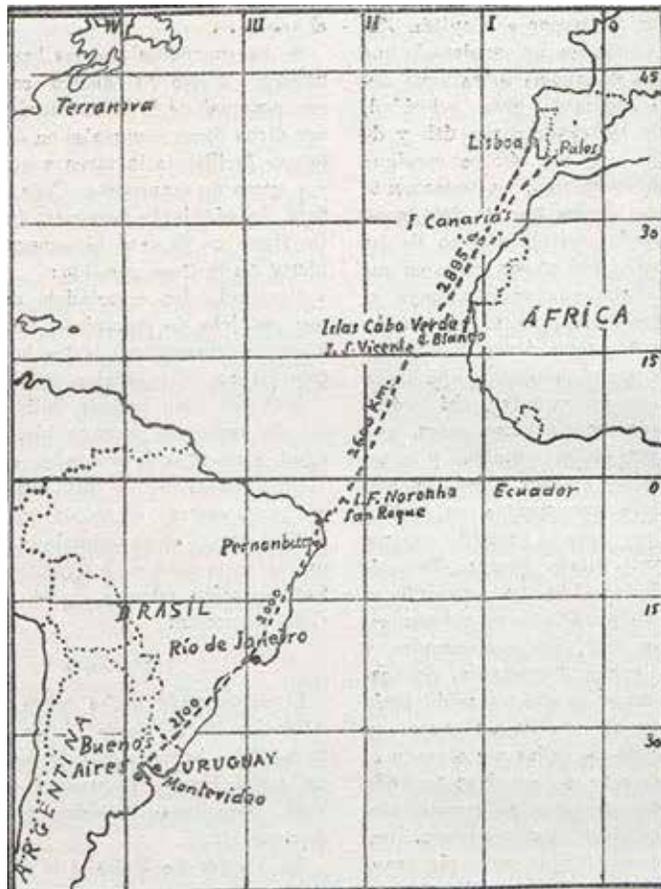


Imagen 1. Itinerario del proyecto del capitán Zuloaga en 1920. *Revista España Automóvil y Aeronáutica*. Fuente: Biblioteca Nacional de España: <http://hemerotecadigital.bne.es/>



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 (...).³⁴

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.³⁵ 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.³⁶

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.³⁷

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».³⁸ En este sentido, las actas de la institución americanista denotan también la importancia

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

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.³⁹

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,⁴⁰ 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.⁴¹

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».⁴²

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.⁴³ 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.⁴⁴ 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 (...).⁴⁵

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.⁴⁶

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.⁴⁷

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».⁴⁸

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!⁴⁹





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/>

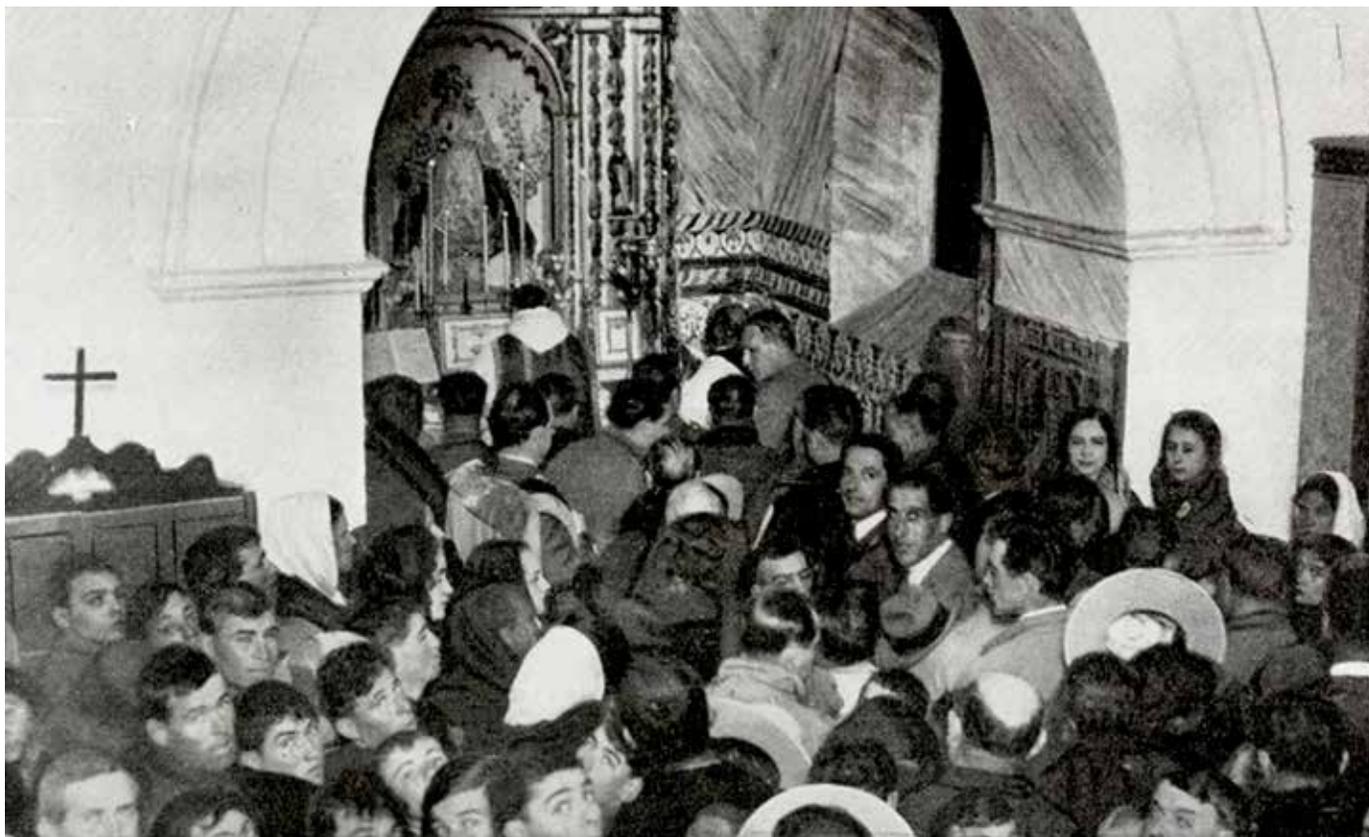


Imagen 4. Oración ante la Virgen de los Milagros en el monasterio de La Rábida el día de la partida del vuelo. *Caras y Caretas*, 20 de febrero de 1926, n.º 1429, p. 82. Fuente: Biblioteca Nacional de España: <http://hemerotecadigital.bne.es/>

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.⁵⁰ 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».⁵¹ 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).⁵² 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.⁵³

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.⁵⁴

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».⁵⁵

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.⁵⁶

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).⁵⁷

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.⁵⁸

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

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

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.⁵⁹

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.⁶⁰ 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.⁶¹

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».⁶²

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.⁶³

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.⁶⁴

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.⁶⁵ 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 (...).⁶⁶

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;⁶⁷ 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.⁶⁸

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.⁶⁹

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.⁷⁰ 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.⁷¹

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.⁷² 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.⁷³

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 conmemorar el descubrimiento de América.⁷⁴ Por su parte, el periódico recogía la iniciativa de «Pepe de La Rábida» de «regalar al mecánico Rada un simbólico martillo de oro costeado por suscripción».⁷⁵

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».⁷⁶

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.⁷⁷ 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.⁷⁸

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.⁷⁹ 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 hidroviación 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.⁸⁰

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.⁸¹

El recibimiento de los aviadores a su regreso a los Lugares Colombineos

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».⁸² 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».⁸³

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.⁸⁴

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>

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

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.⁸⁵ 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.⁸⁶

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.⁸⁷

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».⁸⁸

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».⁸⁹

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».⁹⁰

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.⁹¹

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>



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

- 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

- ¹ VILLAESPESA, F. (1954). «La epopeya del Plus Ultra», *Galeones de Indias, poesías completas*, tomo II, Madrid: Aguilar, p. 1144.
- ² 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.
- ³ 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
- ⁴ MÁRQUEZ MACÍAS, *Op. cit.*, pp. 25-26, y acta de la Sociedad Colombina Onubense, 21 de marzo de 1880.
- ⁵ MÁRQUEZ MACÍAS, *Op. cit.*, p. 28
- ⁶ PEÑA GUERRERO, *Op. cit.*, pp. 57-58.
- ⁷ Este personaje, al que trataremos más adelante, va a ser uno de los protagonistas principales en el tema que nos ocupa.
- ⁸ GARCÍA DÍAZ, 2005, p. 94.
- ⁹ GARCÍA DÍAZ, *Op. cit.*, p. 100.
- ¹⁰ 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))
- ¹¹ GARCÍA DÍAZ, *Op. cit.*, pp. 100-107.
- ¹² Revista Mercantil, 1926. Archivo Municipal de Huelva, Fondo Díaz Hierro. <http://www.huelva.es/portal/en/revista-mercantil-1925-1926>. (12 /12/2015).
- ¹³ *El Globo*, 18 de diciembre de 1923, p. 1.
- ¹⁴ 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.
- ¹⁵ *Gaceta de Madrid*, 21 de julio de 1925, p. 491.
- ¹⁶ 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.
- ¹⁷ WHISHAW, 1927, pp. 9-34
- ¹⁸ 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
- ¹⁹ 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*.
- ²⁰ SEGOVIA, 1977, p. 23.
- ²¹ *Heraldo de Madrid*, 8 de diciembre de 1925, p. 4.
- ²² *La Libertad*, 11 de diciembre de 1925, p. 4.



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

- ²³ *Heraldo de Madrid*, *Op. cit.*, p. 4
- ²⁴ MARCILHACY, 2006, p. 230; ESPAÑA, 1926, p. 149.
- ²⁵ SOCIEDAD COLOMBINA ONUBENSE. *Actas*. Sesión 29 de Diciembre de 1925.
- ²⁶ *La Provincia*, 7 de Enero de 1926, p. 3.
- ²⁷ 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.
- ²⁸ *La Provincia*, 11 de enero de 1926, 1.
- ²⁹ *La Provincia*, 12 de enero de 1926, 3.
- ³⁰ *La Provincia*, 13 de enero de 1926, 3.
- ³¹ MARCILHACY, *Op. cit.*, p. 230.
- ³² 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))
- ³³ *La Provincia*, 5 de junio de 1920
- ³⁴ Revista *España Automóvil y Aeronáutica*, 30 de noviembre de 1920, pp. 1-4.
- ³⁵ *Ibidem*, p. 4.
- ³⁶ *La Provincia*, 6 de enero de 1926, p. 1.
- ³⁷ *La Provincia*, 11 de enero de 1926, p. 1.
- ³⁸ *La Provincia*, 18 de enero de 1926, p. 1.
- ³⁹ SOCIEDAD COLOMBINA ONUBENSE, *actas*. Sesión de 18 de enero de 1926.
- ⁴⁰ Según Marcilhacy, la palabra «raid» se utilizó por parte de la prensa con el significado de «expedición deportiva». MARCILHACY, *Op. cit.*, p. 215.
- ⁴¹ *La Provincia*, 19 de enero de 1926, p. 1.
- ⁴² *La Provincia*, 19 de enero de 1926, p. 1.
- ⁴³ *La Provincia*, 19 de enero de 1926, p. 2.
- ⁴⁴ *La Provincia*, 21 de enero de 1926, p. 1.
- ⁴⁵ *La Rábida*, 31 de enero de 1926, p. 9-10.
- ⁴⁶ *Ibidem*, p. 11.
- ⁴⁷ *La Provincia*, 21 de enero de 1926, p. 2.
- ⁴⁸ *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.
- ⁴⁹ *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.
- ⁵⁰ CAGIAO VILA, 2014, p. 11.
- ⁵¹ *La Provincia*, 20 de enero de 1926, p. 1.
- ⁵² MARCILHACY, *Op. cit.*, pp. 213-241.
- ⁵³ *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 Villaespesa consideraban que el personaje cervantino era el «Caballero de la Hispanidad» y prototipo de la regeneración nacional.
- ⁵⁴ 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.
- ⁵⁵ MARCILHACY, *Op. cit.*, pp. 238-239.
- ⁵⁶ *La Provincia*, 22 de enero de 1926, p. 1.
- ⁵⁷ Archivo Municipal de Huelva (en adelante, AMH), *Actas Capitulares*, 22 de enero de 1926, p. 53.
- ⁵⁸ *La Provincia*, 19 de enero de 1926, p. 1.
- ⁵⁹ *La Provincia*, 22 de enero de 1926, p. 1.
- ⁶⁰ AMH, *Actas Capitulares*, 22 de enero de 1926, p. 53.
- ⁶¹ *La Provincia*, 25 de enero de 1926, p. 3; *La Provincia*, 27 de enero de 1926, p. 3.
- ⁶² *La Provincia*, 26 de enero de 1926, p. 3.

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

- ⁶³ *La Provincia*, 30 de enero de 1926, p. 1.
- ⁶⁴ *La Provincia*, 30 de enero de 1926, p. 1.
- ⁶⁵ *La Provincia*, 28 de enero de 1926, p. 3.
- ⁶⁶ *La Provincia*, 1 de febrero de 1926, p. 1 y *Rábida*, 31 de enero de 1926, p. 13.
- ⁶⁷ El ciudadano Enrique Díaz propuso también nombrar una calle con el apelativo *Plus Ultra*. *La Provincia*, 4 de febrero de 1926, p. 1.
- ⁶⁸ *La Provincia*, 2 de febrero de 1926, p. 1.
- ⁶⁹ *La Provincia*, 5 de febrero de 1926, p. 1.
- ⁷⁰ *La Provincia*, 5 de febrero de 1926, p. 1.
- ⁷¹ *La Provincia*, 10 de febrero de 1926, p. 1.
- ⁷² MARCILHACY, *Op. cit.*, p. 222.
- ⁷³ *La Provincia*, 5 de febrero de 1926, p. 1.
- ⁷⁴ *La Provincia*, 8 de febrero de 1926, p. 1.
- ⁷⁵ *La Provincia*, 10 de febrero de 1926, p. 1.
- ⁷⁶ *La Provincia*, 8 de febrero de 1926, p. 3.
- ⁷⁷ *La Provincia*, 11 de febrero de 1926, p. 1.
- ⁷⁸ *La Provincia*, 11 de febrero de 1926, p. 2.
- ⁷⁹ *La Provincia*, 11 de febrero de 1926, p. 1.
- ⁸⁰ Revista *La Rábida*, 28 de febrero de 1926, p. 9.
- ⁸¹ *La Provincia*, 11 de febrero de 1926, pp. 2-3.
- ⁸² *La Provincia*, 5 de abril de 1926, p. 2.
- ⁸³ 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.
- ⁸⁴ *La Provincia*, 5 de abril de 1926, p. 1.
- ⁸⁵ *La Provincia*, 5 de abril de 1926, pp. 1-2.
- ⁸⁶ *La Provincia*, 5 de abril de 1926, p. 3.
- ⁸⁷ *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.
- ⁸⁸ *La Provincia*, 5 de abril de 1926, p. 3.
- ⁸⁹ *La Provincia*, 5 de abril de 1926, p. 3.
- ⁹⁰ *La Provincia*, 6 de abril de 1926, p. 1.
- ⁹¹ *La Provincia*, 5 de abril de 1926, p. 3.



Una hazaña que conmovió a las multitudes: la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires*

Gabriela Dalla-Corte Caballero
Universitat de Barcelona

* 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.

Introducción

La difusión y transmisión de la noticia de la llegada del *Plus Ultra* a la ciudad de Buenos Aires producida el 10 de febrero del año 1926, sirvió sin duda como estrategia de unión entre España y la población española migrada a las antiguas colonias americanas, en particular a la República Argentina. La prensa jugó un papel central al dar a conocer la importancia de la labor desarrollada por el comandante Ramón Franco Bahamonde, precisamente el hermano menor del militar Francisco Franco que una década después, en 1936, se convertiría en el jefe de facto del Estado español. La prensa fue también uno de los instrumentos utilizados en Cataluña para dar a conocer el vínculo americanista, y para sostener el valioso accionar de los catalanes migrados a Buenos Aires.

Este trabajo busca dar a conocer las fuentes históricas que son conservadas hoy día en la Biblioteca Nacional de Catalunya (BNC). Hablamos de una documentación que brinda nuevas ideas para comprender el papel ejercido por la población española residente en la Argentina, y que en este país de recepción celebraron la llegada del *Plus Ultra* y de sus cuatro tripulantes en los primeros meses del año 1926, liderados por Ramón Franco. *Mercurio*, la revista comercial iberoamericana nacida en Barcelona en el año 1901 tras la pérdida de las colonias de Puerto Rico y Cuba —convertido una década después, en abril de 1911, en el órgano de difusión de la Casa de América de Barcelona—, otorgó un lugar de privilegio a la «Crónica Argentina» que enviaba mensualmente desde Buenos Aires su corresponsal: el literato catalán Ricardo Monner Sans.¹

Editada mensualmente por la revista *Mercurio*, la «Crónica Argentina» de Ricardo Monner Sans, vinculó el *Plus Ultra* con las tres carabelas de Cristóbal Colón, un aspecto simbólico que sirvió para identificar el sentido del cruce del océano Atlántico así como del reforzamiento internacional entre ambos países. Franco partió desde el puerto de Palos de Moguer, y el 10 de febrero acuatizó el *Plus Ultra* en el histórico Río de la Plata. Trasladado al Arsenal de la capital argentina, fue llevado desde allí a la Casa de Gobierno con el objetivo de entregar al presidente Marcelo Torcuato de Alvear el mensaje de Alfonso XIII, rey de España, quien estaba interesado en recuperar, recrear y sostener las relaciones hispanoamericanas. Esta «alada empresa», tal como la definió Monner, entusiasmó a los propios migrantes españoles que habían optado por radicarse en Buenos Aires y convertirse en ciudadanos argentinos como él.

Este artículo aborda precisamente el aspecto representativo y de divulgación que ofrece la prensa catalana al utilizar las noticias de la prensa argentina ante la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires. En calidad de cronista, Monner Sans solicitó a los diarios argentinos *La Nación* y *La Prensa* las copias de las fotografías que sacaron durante la llegada de Ramón Franco al puerto bonaerense, así como el contenido de todas las entrevistas que le hicieron durante los días que permaneció en Argentina, para reenviar estos datos a *Mercurio*. Las fotografías y documentos permitieron a Monner Sans enviar a la ciudad de Barcelona un total de nueve textos fechados el 1, 11 y 17 de febrero, el 1 y 2 de marzo, el 1 de abril, el 1 de mayo, el 4 de junio, y el 1 de julio de 1926. Gran parte de estas cuartillas de la crónica argentina se publicaron cuando Ramón Franco y sus compañeros ya se encontraban de regreso en España

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

ya que la edición de *Mercurio* salía a la luz un mes después de la recepción de las crónicas. No obstante, tanto para los responsables de esta *Revista Comercial Iberoamericana* barcelonesa, como para los lectores catalanes, fue de capital interés conocer la opinión dejada por el cronista catalán establecido desde joven en la República Argentina.

En su tradicional crónica, Monner destacó siempre la diferencia entre estos dos diarios matutinos de Buenos Aires que acostumbraban competir en la reforma de los servicios, en el diseño de las secciones, en el uso de sus grandes rotativos, y en la divulgación de las noticias. Sus lectores también eran especiales: en el primer caso, el de *La Prensa*, su público estaba conformado por la clase media y por el pueblo en general; en el segundo, el de *La Nación*, se reunía, al descubierto, la clase alta. A esto se agregaban otras razones: según Monner Sans, *La Prensa*, fundada por José C. Paz, era más nacionalista, con menos influencia extranjera, y superaba a *La Nación*, fundada por Bartolomé Mitre; a esto se sumaba *La Razón* de la tarde, diario que había sido fundado por José Ángel Cortejarena. Los tres periódicos utilizaban de manera vergonzante el calificativo de América Latina que habían inventado y difundido el Gobierno y los intelectuales franceses. Los fines no confesados olvidaban así el término América Hispana. Por ello para este cronista las fotografías y las entrevistas podían compensar a la población catalana para «mantener viva la atención de todos sobre el vuelo audaz del gallego que en vida ha logrado ya la inmortalidad»; Y como este catalán y cronista afirmó en las páginas de *Mercurio*: «si Colón probó que el mar no separa, antes bien, une, Franco demuestra que el aire no aleja, acerca».²

Los temas mencionados se abordan en este trabajo dedicado al papel ejercido por la *Revista Comercial Iberoamericana* de la ciudad de Barcelona. Se analiza también la presentación que hizo el literato catalán Monner Sans en las páginas de *Mercurio* sobre la llegada del *Plus Ultra*; los comentarios que escuchó en las calles de Buenos Aires ante la presencia del hidroavión del Ejército del Aire español; las reflexiones surgidas en las páginas de la prensa argentina, en particular en la revista *Aviación*; así

como el contenido de las obras biográficas y literarias que dio a luz el propio líder de este viaje del *Plus Ultra*, Ramón Franco.

Pero la llegada del *Plus Ultra* produjo un impacto emocional que se ve reflejado en otras producciones culturales. Una de ellas es la de las canciones populares, especialmente el tango, que expresó con singular fuerza los sentimientos de las multitudes ante el extraordinario suceso. También es de interés exponer las interpretaciones de las entidades españolas establecidas en Brasil, Uruguay, Argentina y Chile a la hora de recibir y honrar a los tripulantes durante los primeros meses de 1926, documentos que hoy día se conservan en la Biblioteca Nacional de Catalunya.

Pero ya en España, los instantes de gloria se desvanecen. Los hechos históricos que se van sucediendo afectan a Ramón Franco de manera a veces brutal: lo expresa en sus diferentes publicaciones que reflejan desencanto, enojo, indignación. Estos escritos han sido consultados también en la Biblioteca Nacional de Catalunya, y no debemos olvidar que el aviador buscó refugio en Barcelona durante los difíciles momentos de oposición a Alfonso XIII y por la lucha revolucionaria contra la Dictadura de Primo de Rivera.

El catalán Ricardo Monner Sans observando al gallego Ramón Franco

El 1 de febrero de 1926 el catalán Ricardo Monner Sans envió por correo a la *Revista Comercial Iberoamericana Mercurio de Barcelona*, su crónica mensual titulada «De la Argentina. La llegada de Franco». Adjuntando siempre la frase «desde mi rincón», frase con la que aludía a la localidad de Adrogué del interior de la provincia de Buenos Aires, que fue el sitio apartado y modesto en el que eligió vivir,³ dedicó aproximadamente un año de trabajo para relatar la salida del avión *Plus Ultra* desde el puerto de Palos de Moguer, su llegada al arsenal de la capital de la Repú-

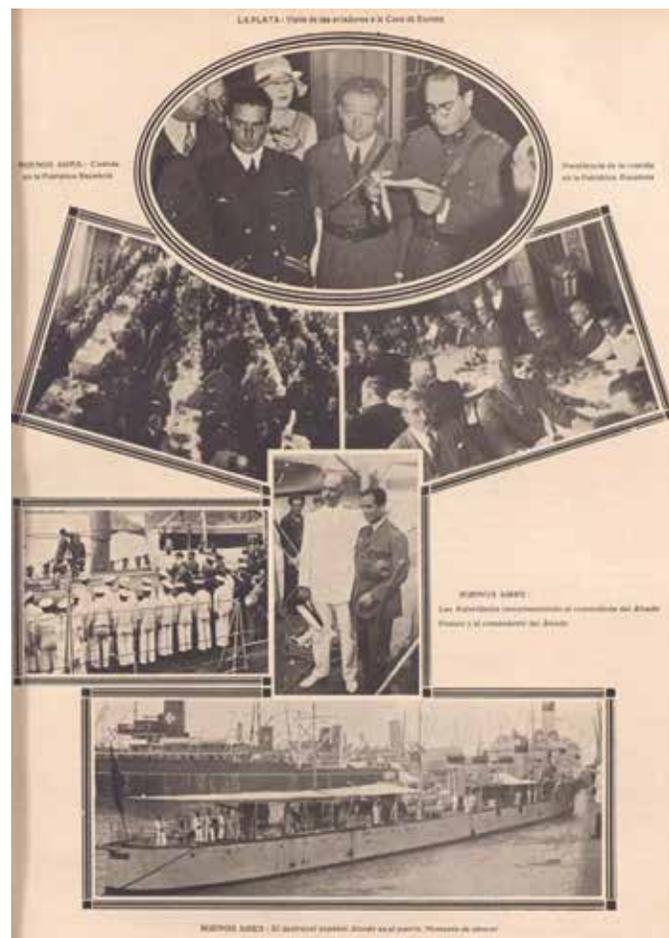
Una hazaña que conmovió a las multitudes: la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires



Imagen 1: Ramón Franco desembarcando en Buenos Aires en el *Plus Ultra*, en la *Revista Comercial Iberoamericana Mercurio*, Barcelona, 1926. Fuente: Biblioteca Nacional de Catalunya.

blica Argentina, y su regreso a España. Así da comienzo Monner Sans su relato sobre las peripecias de Ramón Franco, y del hidroavión *Plus Ultra* del Ejército del Aire de España:

La magnitud del hecho acobarda al cronista, que si no puede abstraerse al universal entusiasmo y a las nerviosidad



popular que flota en el ambiente y nos envuelve a todos, adivina que cuando estas líneas lleguen a imprimirse el éxito de la hazañosa empresa habrá pasado ya a la categoría de triunfo alcanzado por los hijos de la inmortal nación española.

Para Monner Sans, Franco tuvo un magnífico recibimiento, digno de ser anotado, que fue preparado por la

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

población española radicada en Buenos Aires. El *Plus Ultra*, según él, enorgullecía no sólo a los descendientes de Garay y de Mendoza, sino también a miles y miles de familias españolas que habían migrado para establecerse y trabajar en la Argentina. Este avión representaba también la transformación del progreso universal y de las comunicaciones lideradas por el telégrafo. Como él mismo reconociera en ese año 1926, si bien la información había sido lanzada a los cuatro vientos, y si bien todo el «viejo mundo» ya había tomado conocimiento del desembarco de Franco en Buenos Aires, la revista *Mercurio* debía reproducir estos hechos e incluir las fotografías cedidas por la prensa argentina. La *Revista Comercial Iberoamericana* de Barcelona reprodujo varias imágenes fotográficas, algunas de las cuales incluimos en este trabajo sobre la llegada del famoso avión a Buenos Aires.

Monner Sans reconoció que la tarea asumida para escribir sobre esta «alada empresa» consistió en hojear diarios locales e interpretarlos. Partió de un reconocimiento personal: si bien a lo largo de su vida había podido presenciar diversos desbordes de entusiasmos, el *Plus Ultra* en Buenos Aires fue la más grande explosión de sentimientos nacionales expresada por la sociedad española radicada en Argentina. Según él, nunca había observado una unidad tan vibrante, ni un entusiasmo tan mayúsculo como el surgido entre las personas que asistieron a la llegada de Ramón Franco. El sobrepujado corazón de los españoles se unió al de los argentinos y al del resto de ciudadanos de otras naciones que demostraron su aprecio ante el «intrépido aviador» al aplaudir el «éxito de la empresa».

Ahora bien: hasta aquí el viaje aéreo parecía representar la modernidad y la internacionalización de los vínculos sociales. También generaba un noble deporte competitivo en el periodismo argentino representado por los diarios *La Nación* y *La Prensa*, los cuales mostraban un gran interés sobre el vuelo audaz del ya inmortal gallego. A esto se sumaba el órgano de publicidad llamado *El Diario Español*, el cual dedicó un buen número de páginas para unir así los aplausos de la colectividad. Para Monner Sans el *Plus Ultra* significó un hermoso y emocionante epílogo de

la gran epopeya iniciada por las tres carabelas de Cristóbal Colón, continuada por los inmortales descubridores que llevaron su amor y su corazón español a los habitantes de las tierras americanas, y concretada finalmente por un mar que dejó de ser tenebroso para quienes completaron así la redondez del Universo.

La primera crónica dedicada al avión *Plus Ultra*, fechada el 1 de febrero y publicada el 4 de marzo de 1926, llega a su fin con los gritos del propio Monner Sans advirtiendo de que «dentro de cuatro o seis días se oirán en el puerto, en calles, en plazas, en paseos: ¡Viva Franco! ¡Viva España! ¡Viva la República Argentina!».⁴

La segunda y la tercera crónica de Monner Sans fueron enviadas a Barcelona los días 11 y 17 de febrero de 1926, respectivamente, y fueron editadas conjuntamente el 18 de marzo en las páginas de *Mercurio*. El cronista describió la llegada de Ramón Franco a la ciudad, más que celebrar la importancia del avión *Plus Ultra*. Resulta interesante encontrar en estas páginas la alusión al personaje de «El tren expreso», poema de Ramón de Campoamor, y la reproducción de su frase: «a mí la admiración me quita el sueño». Parodiándole, Monner afirmó que no sólo sintió un nudo en la garganta, sino que también le costó utilizar la pluma para escribir de manera ordenada y amena en el papel. No es casual esta afirmación ya que Monner Sans decidió viajar a la capital y contemplar personalmente la llegada de Franco. Voces enronquecidas y palmas amoratadas de tanto aplaudir acompañaron la recepción de este aviador por parte de la muchedumbre. Una muchedumbre que expresó públicamente la tensión nerviosa que generó la salida del *Plus Ultra* con sus aeronautas desde Puerto de Palos de Moguer. La prensa toda estalló de tal manera que Monner Sans decidió mencionar especialmente el tañido de las campanas de todas las iglesias de la ciudad que anunciaron el *Plus Ultra* salido de las costas españolas. A esto agregó:

Ayer al mediodía vibrante, sonora, armoniosa, cuando del hidroavión descendieron los valientes muchachos. El momento es indescriptible. El entusiasmo delirante de la multitud

Una hazaña que conmovió a las multitudes: la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires

que la intensa alegría como el hondo dolor son contagiosos, supo escoger los medios más expresivos para demostrar su admiración. Desde los atronadores aplausos; el nervioso agitar al aire de los sombreros; los vítores a cada uno de los viajeros, y a España y a la Argentina, y las estentóreas frases aisladas de algún admirador de potentes pulmones, hasta el casto beso estampado en las mejillas de los héroes por damas y damitas desbordantes de alegría, de todo hubo.

El cronista decidió mencionar los agasajos que comenzaron en el Arsenal de Buenos Aires. Describió paso a paso cómo el avión *Plus Ultra* atravesó el Atlántico Sur, y cómo se desarrolló la rendida y deshecha llegada a Buenos Aires de su comandante junto a sus compañeros: Julio Ruiz de Alda Miqueleiz, Durán y el mecánico Rada. Desde allí se trasladaron a la Casa de Gobierno donde los esperaban el presidente Máximo Marcelo Torcuato de Alvear (1922-1928), miembro de la Unión Cívica Radical (UCR), y todos sus ministros. Este grupo político entregó a Ramón Franco un mensaje enviado por Alfonso XIII, mientras Monner se encargó de adquirir varios ejemplares de los tres diarios argentinos más importantes (*La Razón* de la noche anterior, y *La Prensa* y *La Nación* de ese mismo día), y enviarlos a la dirección de la revista *Mercurio* barcelonesa.

El rol ejercido por la prensa

El *Diario Español* —periódico dirigido entonces por el hijo del compatriota escritor catalán Casimiro Prieto—, también se excedió con la esperanza de dar a conocer este hecho histórico ante los connacionales catalanes y españoles establecidos en el interior de la República Argentina. Sus páginas describieron el fantástico viaje y su feliz arribo a las orillas del mar Dulce que originariamente había sido descubierto por el piloto mayor Juan Díaz de Solís entre los años 1515 y 1516 por orden del rey Fernando el Católico. Siguiendo el famoso Tratado de Tordesillas firmado por

las monarquías española y portuguesa, esta expedición tomó posesión para España de los territorios del Río de la Plata y del sur del Brasil.

Esos periódicos eran, para Monner Sans, la más elocuente prueba de cómo había vibrado el alma del pueblo argentino ante la llegada de los «alados viajeros», y en especial del pueblo español que había migrado a ese país. Pero llamativamente, Monner Sans interpretó de manera personal la fase comercial de este acontecimiento histórico: en los tres periódicos argentinos mencionados estaban presentes todas las empresas que decidieron anunciarse, aprovechando precisamente el viaje aéreo. Y optó por reproducir dos frases reveladoras de lo que él denominó «vivacidad argentina, legítima heredera de la hispana». La primera hace referencia al juego de palabras que fue siempre la base de análisis y de trabajo docente de este catalán en el Colegio Nacional de Buenos Aires: durante una conversación entre dos personas registró la expresión del primero: «Sé franco, López. ¿Harías tú lo que este hombre?». La contestación fue singular si observamos por escrito ya no el calificativo sino el apellido del personaje central de las reflexiones de Monner: «Si fuese Franco, sí». La segunda: fue una frase que concluyó así su crónica mensual, afirmando que dicha frase la había escuchado entre la población migrante gallega: «no se hará nunca otro viaje más barato que éste, pues con un Franco vinieron de España, aquí, tres gallegos».⁵

Estos temas son objeto de estudio en este artículo. Monner también optó por disculparse ante la revista *Mercurio*, afirmando que seguir paso a paso a Ramón Franco y a sus compañeros era una tarea superior a las fuerzas personales de cualquier cronista. En especial porque las manifestaciones de entusiasmo estallaban al presentarse los aviadores todos juntos, o separados cada uno de ellos. Sin desear caer en la vulgaridad, adjuntó en sus cartas un buen número de fotografías concedidas por los diarios argentinos, que según él, eran imágenes más elocuentes que sus propias cuartillas. El viaje realizado por los cuatro españoles pasaba a la historia como ejemplo de lo que puede impulsar la ciencia moderna. Y así concluyó Monner



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

su escrito fechado los días 11 y 17 de febrero de 1926, y publicado en Barcelona un mes después:

Una férrea voluntad y de indomable valor, virtudes legendarias hijas de la nación que si con Colón completó el universo, con Elcano demostró la redondez de la tierra. ¡Salve España! Aquel fatídico Finis, en mal hora pronunciado, ahogado queda ante el aplauso unánime de todos los pueblos de la tierra. El vuelo del Plus Ultra agrega otra brillante página a su luminosa historia. Pongo punto final a estas cuartillas con los gritos con que el pueblo argentino y los moradores todos de esta metrópoli saludaron a los audaces voladores: ¡Viva la República Argentina! ¡Viva España!⁶

El 15 de abril de 1926 *Mercurio* reprodujo en su número 513 las dos crónicas de Monner de los días 1 y 2 de marzo de ese año, las cuales incluyeron palabras que seguramente no hubiesen podido ser publicadas en la propia República Argentina. Como español, optó nuevamente por celebrar el viaje del hidroavión desde Palos de Moguer que dignaba el triunfo de «las sienas de la matrona España», gracias a «los cuatro intrépidos viajeros que pisaron las calles de la ciudad fundada por Garay». El mundo entero (en particular los propios argentinos y los que poblaban esa república) ansiaba seguir las diversas etapas del vuelo, y en Buenos Aires se organizaron fiestas, veladas, agasajos, banquetes, homenajes y actos interminables como reconocimiento. Apretones de manos, abrazos y ¡hasta besos! acompañaron a los aviadores que soportaron estos actos entre sorprendidos y satisfechos.

Esta ciudad fue la última visitada por el *Plus Ultra* antes de regresar a España. En honor a la verdad, Monner escribió que «los laureles más verdes y lozanos se ofrecieron al jefe de la expedición comandante Ramón Franco, espejo de hombres modestos», incluyendo a los no olvidados capitán Julio Ruiz de Alda, teniente de navío Juan Manuel Durán y el mecánico Pablo Rada. Estos aviadores fueron compensados por el Gobierno Federal con un traslado interno hacia el puerto de salida, utilizando para ello el crucero *Buenos Aires* de guerra de la Armada Argentina, que

llevaba la bandera azul y blanca. Este acto según Monner podía ser visto con las mismas palabras que podría utilizar la Madre Patria, que serían las siguientes:

Os los devuelvo sanos y salvos, envueltos como amigos muy queridos, por nuestro pabellón nacional, que ondeó placentero al ver que cuatro hijos de la invicta España daban glorioso remate a empresa tan gigantesca.

También optó por describir uno de sus recuerdos personales vinculado al banquete oficial que el presidente obsequió a los tripulantes del *Plus Ultra*. El primer magistrado de la Nación, Alvear, convocó a Franco a sentarse en la mesa presidida por todos los altos dignatarios del Estado. Pero el vuelo llegó a su fin, y el cronista decidió retener no tanto los ocasionales y efervescentes discursos, sino una reflexión duradera sobre el provecho que podían reportar a España los cuatro tripulantes del *Plus Ultra* que se encontraban a bordo del crucero *Buenos Aires*.

La entrega oficial del *Plus Ultra* se produjo 29 días después de la llegada de este buque aéreo a la República Argentina. Durante ese mes, el Gobierno, las sociedades y asociaciones, el pueblo, los periodistas, rivalizaron para demostrar la trascendencia de este arribo a través de banquetes, homenajes, vítores y aplausos. Para Monner Sans, el *Plus Ultra* representaba la holgada ciencia española, y sus tripulantes se asemejaban a los descubridores de América emulados por Cortés, Pizarro, Magallanes y Elcano. Ramón Franco, Ruiz de Alda, Durán y el modesto e inteligente mecánico Rada, el «brazo seguro y auxiliador del saber», reavivaban este descubrimiento. En síntesis, los aviadores representaban un «gigantesco libro de la historia, no española, sino mundial», y su recuerdo ya ofrecía una provechosa enseñanza para todos aquellos que aún suponían que los peninsulares eran sólo idealistas, vivían de espaldas al positivismo, y que, siguiendo el catolicismo, no podían borrar de sus creencias la «voz milagro».

Monner pidió a los lectores de *Mercurio* que comprendiesen el porqué de su decisión de no detallar los acontecimientos surgidos como agasajo colectivo y particular a

Una hazaña que conmovió a las multitudes: la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires

los tripulantes. La razón no era otra que la publicación de sus crónicas un mes después de extinguida la celebración del *Plus Ultra*, es decir, el 15 de abril de 1926. Por ello decidió incluir en su informe una nota simpática que para él revelaba el entusiasmo de los argentinos y de los que moraban en el país. El periódico *La Razón* utilizó a Roda, dueño de un taller mecánico en España, y promocionó la suscripción y las donaciones particulares del público, para reconocer la labor del técnico y hacer real la creación de nuevos *Plus Ultra* en Argentina. Monner confirmó que este diario entregó a Roda un cheque de 150 000 pesetas que este último llevó consigo a Palos de Moguer de España,

... no sin bendecir a la Providencia que le llevó a prestar sus servicios en el *Plus Ultra*, y a la Argentina, que de manera tan positiva le ha sabido demostrar su amistoso entusiasmo. Los que durante años y años hemos luchado porque fuese una verdad la confraternidad hispano-argentina, hoy, en plena senectud, démosle gracias al cielo por habernos permitido contemplar cómo la comprensión se abrió camino, cómo la sangre no se agrió, y cómo han demostrado hoy los argentinos con hechos más que con palabras, que a gala tienen ser descendientes directos de quienes poblaron y civilizaron este hemisferio; y así los pocos que quedamos de aquellos entusiastas precursores del hispano-argentinismo, latiendo de gozo el corazón, después de vitorear a los tripulantes del *Plus Ultra*, hemos gritado, con opaca voz ¡que hasta los años apagan sonidos! ¡Viva España! ¡Viva la República Argentina!⁷

El 29 de abril de 1929 *Mercurio* reprodujo la crónica que Monner escribió el primer día de ese mismo mes. Esta experiencia debía ser aprovechada por gobiernos y pueblos para anudar tanto los lazos espirituales como los materiales que unían a España con la Argentina. Como él mismo señalara, durante años se había dedicado a defender, bregar y laborar en pro del hispanoamericanismo para dejar atrás el concepto de América Latina, ya que se trataba de regiones descubiertas y colonizadas por España. El gran acontecimiento reforzaba así la lógica e histórica América Hispana, con pueblos que con amor debían de-

fender el solar de la raza. Para el cronista, su tarea durante todos esos años había sido pisar la prosaica tierra y narrar lo visto y lo oído durante la redacción de la Crónica Argentina. Confirmando que «a todos incumbe ahora la tarea de lograr que el hecho sea aprovechado en bien de la Madre y de sus jóvenes y varoniles retoños».⁸

El 1 de mayo de 1926 Monner envió su informe sobre los ecos periodísticos de la empresa llevada adelante por el *Plus Ultra*, en especial el diario argentino *La Razón* cuyo responsable optó por defender el alcance de la gesta de los tripulantes al fomentar, aunque de manera indirecta, el mutuo provecho de las relaciones literarias y económicas entre la Nueva España, la Madre Patria, y su joven y progresista hija, la República Argentina. En ese primer período aeronáutico la aventura peligrosa le daba un cierto tinte romántico e idealista, y el nuevo medio de locomoción ya señalaba innumerables aplicaciones que la gente normal no alcanzaba a imaginar. Para Monner, la aviación resolvería en el futuro —y con pasmosa celeridad—, los problemas de intercambio comercial que universalmente convenía solucionar.⁹

Fueron momentos en que Monner decidió informar sobre las opiniones expresadas por los marinos argentinos que acompañaron a Franco, Rada, Ruiz de Alda y Durán hacia Palos de Moguer, y que habían regresado a la capital argentina gracias a su nave de guerra llamada «Buenos Aires». La llegada del crucero fue relatada por Monner en su crónica fechada el 4 de junio de 1926 y publicada en Barcelona el 8 de julio de ese año. Según él, el *Diario Español* había reunido en la sede del Club Español a los elementos más representativos de la colectividad hispana para celebrar con un banquete el regreso del comandante y de los oficiales del crucero argentino «Buenos Aires». En el ágape hicieron uso de la palabra el presidente de la Asociación Patriótica Española, Luis Méndez Calzada, Federico García Sánchez, Gregorio Martínez Sierra, María de Maeztu, el presidente del Club Español Fermín F. Calzada, y el comandante de la nave *Buenos Aires* capitán de fragata Américo Fincatti. Lo más llamativo para Monner fue el número de comensales que devolvieron con gentil hidal-



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

guía la gran tarea que había asumido el Gobierno argentino durante la recepción del *Plus Ultra*. La ayuda mutua, el reconocimiento mutuo, explicaba también el resultado del acontecimiento social surgido entre argentinos y peninsulares. Alfonso Danvila, el exministro y consejero de la Embajada de España en la Argentina, utilizó para ello el culto diplomático que venía realizando desde hacía quince años. Su sólida y prudente obra, y su conocimiento profundo del ambiente argentino, siempre habían sido en beneficio del intercambio comercial y espiritual entre ambos países, en particular en momentos en que su gestión resultaba muy delicada. Y esto explicaba su nueva designación, por decisión del Gobierno español, en el cargo de ministro plenipotenciario ante la República Oriental del Uruguay.¹⁰

La hazaña del coronel italiano De Pinedo al acuatizar su hidroavión *Santa María* en el Río de la Plata; la de Larre-Borges; o la de dos aviadores norteamericanos que acababan de fallecer trágicamente sobre el aeródromo argentino del Palomar. Todos ellos, según Monner, habían seguido el modelo de aviación implementado para el *Plus Ultra*, y la colectividad española retribuyó a la colectividad italiana su adhesión a los festejos de De Pinedo con los mismos argumentos con los que se celebró el vuelo de Ramón Franco. Los diarios bonaerenses se encargaron de mantener alerta la atención colectiva, mostrando lo sugestivo de las semejantes iniciativas sudamericanas y extranjeras. En palabras de Monner, la pujanza productiva de Argentina, Brasil y Chile que en su momento había demostrado el propio Franco podía explicar su condición de ruta mercantil: «no hay duda que los espíritus perspicaces comprenden ya hasta dónde, internacional y comercialmente, tienen trascendencia tales empresas».¹¹

La crónica argentina de Monner llegó a la ciudad de Barcelona incluyendo la información de las excursiones aéreas proyectadas por el Gobierno francés para organizar el tránsito que lo uniría a la Argentina en forma permanente. Según Monner se calculaba que este proyecto sería implantado a finales de ese mismo año 1927, y agregó: «no estaría de más que España siguiese con atención este movimiento euro-americano y tratara de obtener ventajas

positivas del famoso “raid” del *Plus Ultra*». Este arreglo franco-argentino relativo al servicio militar también pretendía facilitar el libre tránsito de los hijos de los franceses nacidos en Argentina en las tierras de sus padres, y el cronista optó por reproducir parte del convenio firmado, según el cual los varones descendientes de ciudadanos franceses, nacidos en el territorio de la República Argentina, serían considerados como si hubiesen cumplido con las obligaciones establecidas por la ley militar argentina en tiempo de paz, para lo cual debían presentar un documento oficial firmado por las autoridades argentinas. De acuerdo a Monner, este convenio gozaba de un gran alcance internacional, ya que se preveía un conflicto bélico europeo al reservar la facultad francesa de exigir el servicio militar a los hijos de franceses nacidos en el territorio argentino. En caso de guerra, las experiencias aéreas iniciadas por Ramón Franco se unían a los recientes convenios firmados entre franceses y argentinos, y a los proyectos norteamericanos e italianos. Su crónica concluyó con esta frase:

Creo que es hora ya de que Europa se resigne a contemplar los hechos con visión más positiva de los términos en que ellos se plantean. La lucha del criterio americano el «jus soli» (la nacionalidad de las personas se dictamina por el lugar del nacimiento) con la del «jus sanguinis» (la nacionalidad de los hijos se determina por la nacional de los padres), habrá de resolverse observando las condiciones en que se desenvuelven estos países de inmigración que logran fusionar los elementos recibidos con los autóctonos. Mantener el concepto cerrado del «jus sanguinis» es exponerse a una demostración tan categórica como dolorosa para las naciones europeas; la de que sobren cien hijos de europeos radicados en América, a veces hay uno, y no más, que opta por la nacionalidad de los padres.¹²

El 30 de marzo de 1927 Monner cumplió con su promesa de enviar a Barcelona su crónica argentina en la que insistió sobre el valor ya histórico del *Plus Ultra*. Su texto recordando los festejos organizados por las asociaciones españolas en honor a Ramón Franco salió publicado en

Una hazaña que conmovió a las multitudes: la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires

Mercurio el 12 de mayo de ese año, mostrando así la similitud mantenida con las actividades desarrolladas por diversas colectividades extranjeras, en particular las italianas. El entusiasmo generado por estas nuevas experiencias no tenía, sin embargo, la repercusión que oportunamente tuvo unir España con el Río de la Plata a través del vuelo del *Plus Ultra*. Monner decidió no ahondar más en este tema, «por temor de que fuesen mal interpretadas mis palabras», ya que cualquier tema solicitaba ser tratado con alguna calma y ese era su objetivo personal que redactaría en su próxima crónica argentina.¹³

Fue el último dietario mensual que Monner escribió para *Mercurio*, fechado el 1 de julio de 1926. La historia que venimos reconstruyendo en este artículo tuvo como final el propio fallecimiento del catalán Ricardo Monner Sans.¹⁴ Murió en Adrogué, Provincia de Buenos Aires, el 23 de abril de 1927, dejando atrás su «Crónica Argentina» que se había editado mensualmente en la *Revista Comercial Iberoamericana Mercurio* de Barcelona desde el año 1903. Tenía 74 años de edad, habiendo vivido en la provincia de Buenos Aires la mitad de su existencia. Los responsables de esta revista catalana recordaron que su casa familiar fue la casa en la que vivieron o visitaron todos los catalanes que llegaban a la Argentina por motivos turísticos, de negocio o de información. Sus profundos conocimientos de la vida argentina le permitían describir situaciones concretas y asegurar la consecución de proyectos creados por personajes tales como Frederic Rahola i Trèmols, Rafael Vehils i Grau-Bolívar, Pedro Polí de Marca, Tasis, Campamà, Josep Puigdollers i Macià... Monner era el «colaborador viviente» y el más antiguo de la *Revista Comercial Iberoamericana* a través de su crónica que databa del año 1902. Antes de fallecer, Monner publicó el primer tomo de *Los Catalanes en la Argentina*, impresa en Buenos Aires en ese mismo año 1927 por la Imprenta y Casa Editorial Coni. Y durante el sepelio participaron, o se adhirieron, el Ministerio de Justicia e Instrucción Pública argentino, el Club Español, la Sociedad Patriótica Española, el Colegio Nacional de Buenos Aires, El Ateneo Iberoamericano, el *Diario Español de Buenos Aires* y el diario *La Razón*.¹⁵

El manifiesto apoyo de Monner Sans a favor del gallego Ramón Franco explica sin duda el título de su último libro publicado en la capital argentina en 1927 poco antes de producirse su fallecimiento. *Los Catalanes en la Argentina* fue el título que él mismo eligió para dar a conocer la diferencia de organización de la población migrante catalana en el país. La «Imprenta y Casa Editora Coni» se dedicó a difundir este libro que llegó a la ciudad condal con una dedicatoria dirigida al Excelentísimo Sr. Presidente de la Diputación Provincial de Barcelona. La definición y defensa de gallegos, vascos y catalanes como grupos sociales diferentes y contrarios al principio de «unidad hispana», fue parte de este proceso de reconocimiento del *Plus Ultra* en Buenos Aires. Y «desde su rincón» se vinculó a todo aquel con el que sentía alguna relación intelectual, incluyendo su desempeño como periodista en los siguientes diarios: *La Pampa*; el *Diario Mercantil*; la *Revista Nosotros*; la *Revista Estudios*; la *Revista Ciencias Políticas*; la *Revista F. Ameghino*; *El Sud Americano*; la *Revista Educación*; *La Unión*; *El Orden*; *El Censor*; *La Perla del Plata*; *El Nacional*; *El Hispano Americano*; *El Escolar Argentino*; el famoso *Almanaque escolar argentino*; *La Voz de la Iglesia*; *El Nacional*; *El Mensajero de Compañía de Jesús*; la *Revista Económica del Río de la Plata*; *El Cascabel*; *Tribuna*; *La voz de la Patria*; *La Ilustración Sudamericana*; *El Escolar Argentino*; *Los sucesos ilustrados*; *Buenos Aires ilustrado*; el *Almanaque Sudamericano*; *La Verdad*; *La Vasconia*; *Lectura selecta*; *Boletín del Instituto Americano*; *Ilustración Artística*; *Catalunya al Plata*; *El Legitimista Español*; *El Comercio Español del Río de la Plata*; *El Tiempo*; *El País*; *Excélsior*; *La voz de Junín*; *Almanaque Orzali*; *Almanaque de San Antonio*; *Almanaque dominicano*; *Almanaque artístico del siglo XX*; *El Diario*; *El eco de España*; *Ensayos y Rumbos*; *Revista Nacional*; *Cataluña*; *El noticiero español*; *Diario Nuevo*; *El gladiador*; *Revista Universidad*; *Gaceta Médica*; *El Plata Seráfico*; la revista *PBT* dedicada al humor gráfico de corte político que había sido fundada por el poeta y humorista Eustaquio Pellicer en el año 1904; *España*; *El Pueblo*; *Boletín de la Sociedad de San Vicente de Paúl*; *Éxitos Gráficos*; *Arte y Letras*; *La Argentina*; *Revista Esbozos*; *Letras*



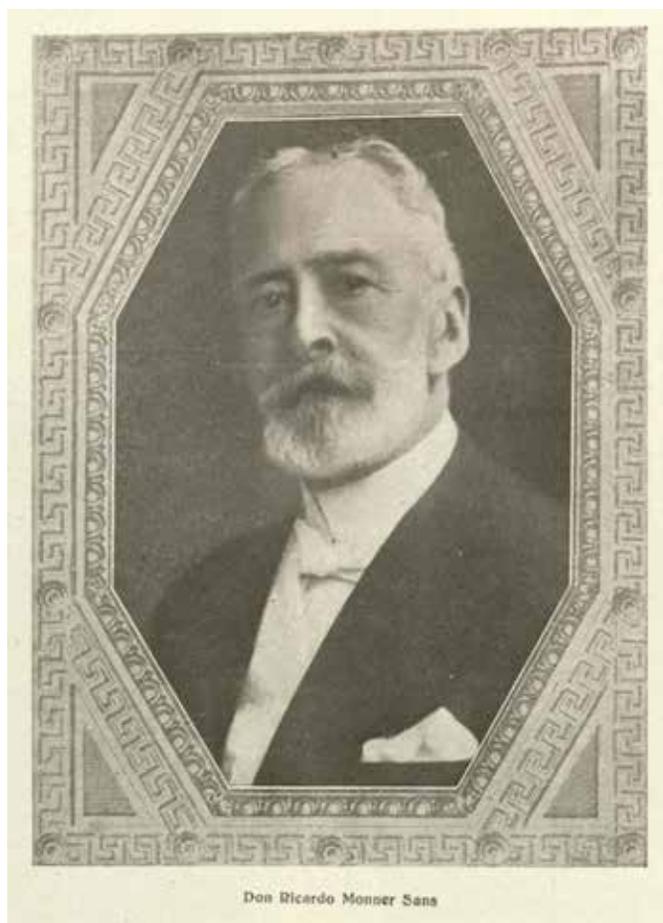


Imagen 2. In Memoriam: homenaje a Ricardo Monner Sans, en la *Revista Mercurio* en la que siempre escribió su «Crónica Argentina», 1927. Fuente: Biblioteca Nacional de Catalunya.

Argentinas; Anales del Instituto de Artes Gráficas; Revista de Nuestra Historia; Acció Catalana; Boletín del Monte Pío; Tribuna Universitaria; La Época; Revista Atenas; Ressurgiment; Anales Gráficos; Revista de Letras Argentinas; El Hogar; Plus Ultra; Revista Juvenil; Mundo Argentino; Boletín de niños, pájaros y plantas; El Heraldo; Revista Belgrano; Tribuna Española; Diario Español; Revista Noel; Revista de enseñanza secundaria; Boletín del Centenario de Mitre; Acción Gallega; la revista Cantabria; Caras y Caretas, la revista fundada en el año 1898 por el natural de Burgos, Eustaquio Pellicer, y dirigida por José Sixto Álvarez (más conocido como Fray Mocho); y en particular en la *Revista de Derecho, Historia y Letras* editada entre 1898 y 1923 y dirigida por el rosarino Estanislao Severo Zeballos.¹⁶

Podríamos agregar, seguramente, otras contribuciones periodísticas de Monner. De la futura investigación dependemos historiadoras e historiadores volcados al reconocimiento de la diversidad y trascendencia de los escritos de Monner, en particular los que elaboró durante los años de residencia en la República Argentina, un país en el que decidió nacionalizarse el 18 de marzo de 1902 cuando tenía 48 años de edad.¹⁷

Aviación, revista del Centro de Aviación Civil de Buenos Aires

La revista mensual ilustrada *Aviación*, fundada por el Centro de Aviación Civil de Buenos Aires, en los dos números correspondientes a febrero y marzo de 1926 incluyó en su portada la única fotografía del *Plus Ultra* llegando a Buenos Aires. La fotografía se hizo desde el *Curtiss* piloteado por Juan A. Carrizo. En esta revista *Aviación* se promocionaron diversas empresas, entre ellas: Varela & Cía., dedicada a la importación y a la exportación; «La Provisora», compañía argentina de seguros de incendios marítimos; la «Vickers Limited», dedicada a materiales y accesorios para la aeronáutica; «Junkers», encargada de producir aviones pan-metálicos y motores de aviación; la nafta llamada «Ener-

Una hazaña que conmovió a las multitudes: la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires

gina», de la «Anglo Mexian Petroleum Company Ltd.»; el Banco Hipotecario Nacional con sede en Buenos Aires; la «Juan José Drysdale y Cía.», importadores de aceites y gasolina; la «Castrol Motor Oil» cuyo agente era la «Vickers Limited», dedicada a lubricar automóviles, aeroplanos y lanchas a nafta; así como la marca registrada sobre aviones y motores llamada «Curtiss». José López Álvarez, representante comercial de estas empresas establecido en la ciudad de Resistencia del entonces Territorio Nacional del Chaco, también incorporó un mensaje publicitario de su empresa.¹⁸ Reproducimos en este apartado la imagen del vuelo del *Plus Ultra*, saliendo el 22 de enero desde Palos de Moguer, y llegando a Buenos Aires el 10 de febrero del 1926 que hizo la revista porteña *Aviación*.

Aviación amplió la información de los cuatro tripulantes para brindar mayor conocimiento biográfico a los lectores. Presentaron a Ramón Franco Bahamonde como comandante jefe del *Plus Ultra*. Nacido en El Ferrol el 2 de febrero de 1896, había ingresado a la Academia de Infantería en 1912, de donde egresó dos años más tarde con el grado de alférez. Prestó servicios en varios regimientos destacados en Marruecos, y en 1920 ingresó a la Aviación Militar. Su actuación como piloto y como observador durante la guerra del Rif, le hicieron acreedor a sus ascensos hasta el grado de comandante. Y antes del *Plus Ultra*, efectuó el viaje de ida y vuelta entre Larache, Marruecos, y las islas Canarias en el año 1924, utilizando un hidroavión Dornier-Wal.

A Franco le siguió Julio Ruiz de Alda Miqueleiz, capitán y segundo piloto y navegador del *Plus Ultra*. Nacido en Estella el día 7 de octubre de 1897, había ingresado en la Academia de Artillería en 1919 de donde egresaría dos años después con las más altas clasificaciones del grado de alférez. En 1922 se incorporó a la Aviación Militar, y participó en la campaña de Marruecos donde obtuvo múltiples recompensas del Comando. También Juan Manuel Durán González, el alférez de navío y segundo navegador del *Plus Ultra*. Nacido en Jerez de la Frontera el 9 de diciembre de 1899, ingresó a la Escuela Naval en 1915, de la que egresó cinco años después con el grado de guardia-



Imagen 3. Homenaje a los héroes del *Plus Ultra* en la portada de la revista *Aviación*, Buenos Aires, 1926. Fuente: Biblioteca Nacional de Catalunya.

marina. En 1921 ingresó a la Aviación Naval Militar y allí se destacó por sus conocimientos técnicos. Sus condiciones de aviador le permitieron participar en viajes realizados en Italia, los Estados Unidos de América y en Cuba. En el momento en que se unió a Ramón Franco para tripular el *Plus Ultra*, se desempeñaba como profesor de la Escuela Naval de Aviación de la ciudad de Barcelona. Finalmente, el soldado Pablo Rada Navarro, que nació en Caparroso el 2 de

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



Ramón Franco Bahamonde.



Julio Ruíz de Alda Migueleiz.



Juan Manuel Durán González.



Pablo Rada Navarro.



EL "PLUS ULTRA" EN SU FONDEADERO EN BUENOS AIRES

Imagen 4: El *Plus Ultra* y sus tripulantes, dibujados en el año 1926 en la *Revista Argentina de Aeronáutica Aviación* de Buenos Aires, Argentina. Fuente: Biblioteca Nacional de Catalunya.

Una hazaña que conmovió a las multitudes: la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires

julio de 1902, y que fue destinado a Melilla durante cinco años en virtud del servicio militar obligatorio (1923-1928). Allí fue incorporado a la Base de Aviación Militar en calidad de mecánico, y herido en dos oportunidades durante la campaña del Rif.¹⁹

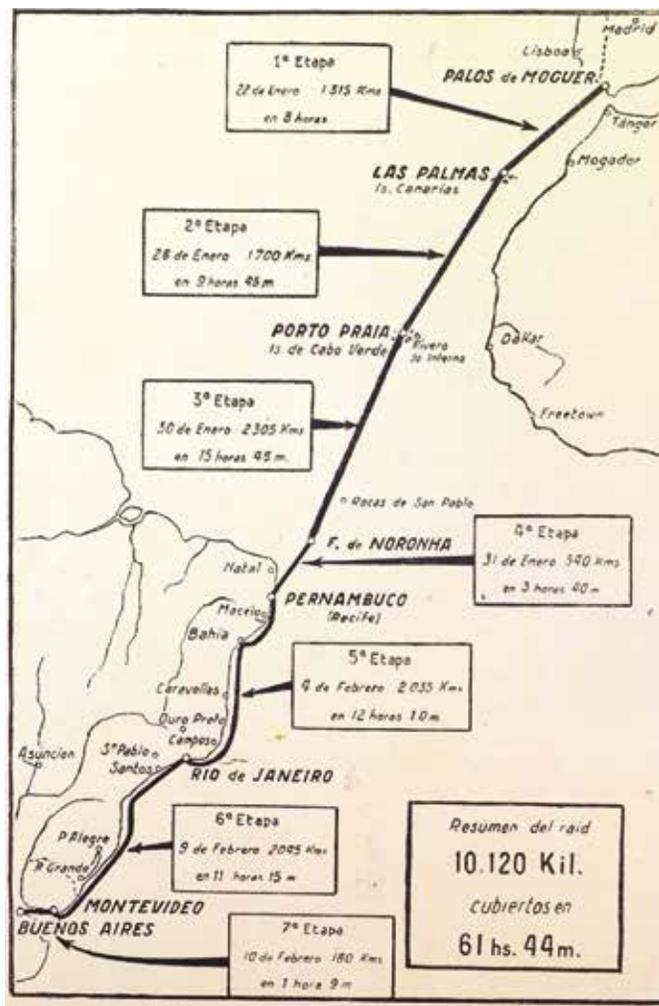


Imagen 5. «El vuelo». *Aviación, Revista Argentina de Aeronáutica*, 1926. Biblioteca Nacional de Catalunya.

La revista *Aviación* optó por unir dos números en uno, reproduciendo el informe que el 22 de julio de 1925 los capitanes piloto-observadores Mariano Barberán y Ramón Franco presentaron al director de la Aeronáutica Militar española, manifestando la necesidad de llevar adelante el raid hacia la República Argentina. Por ello uno de los colaboradores de *Aviación*, de apellido Velandi, dibujó a los cuatro tripulantes, mientras los responsables de la revista mencionada reprodujeron también la fotografía del *Plus Ultra* en el fondeadero de Buenos Aires.

El mapa del vuelo que elaboró Ramón Franco junto a sus tres tripulantes, sobre los kilómetros y horas que utilizaron en el *Plus Ultra* para llegar al puerto de Buenos Aires. De Las Palmas a Porto Praia: 1.300 km durante 8 horas; desde allí a Porto Praia, 1.745 km en 9 horas 50 minutos; de Porto Praia a Noronha, 2.305 km en 12 horas y 40 minutos; de Noronha a Pernambuco unos 540 kilómetros en 3 horas y 38 minutos; de Pernambuco a Río de Janeiro, 2.100 kilómetros en 12 horas y 15 minutos; de Río de Janeiro a Montevideo 1.060 kilómetros en 12 horas y 5 minutos; y de Montevideo a Buenos Aires, 220 kilómetros en 1 hora y 11 minutos. En síntesis, un total de 10.270 kilómetros en 59 horas y 39 minutos, y una media de 172 kilómetros por hora.²⁰

Canciones y álbumes de firmas españolas en honor al *Plus Ultra*

En ese año 1926 también se dieron a conocer diversos álbumes que incluyeron fotografías y manuscritos en homenaje al comandante Ramón Franco y a los héroes del *Plus Ultra*. En este apartado mencionamos los álbumes diseñados por diversos centros y asociaciones de españoles establecidos en Brasil, Chile, Uruguay y Argentina.

El 10 de febrero de 1926 los tripulantes fueron recibidos por el cónsul de España S. Moreno Rosales en Belén-Parà. Junto a él, las siguientes asociaciones españolas en esa localidad brasilera: la Unión Española de

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

Socorros Mutuos presidida por Ricardo Penzo; el Centro Galaico presidido por José Pérez; y la Liga Española de Repatriación y Beneficencia presidida de manera honoraria por Moreno Rosales y por Emilio Montero López. Reproducimos la página principal del «Mensaje de la Colonia Española de Belén-Pará (Brasil)» que quedó en manos del dibujante Víctor Pastallé. En dicha página fue mencionado Alfonso XIII como «soberano espiritual del grandioso imperio hispano», agregando afirmaciones tales como que la admiración hacia los «bravos, generosos y laboriosos oficiales» del *Plus Ultra* era una prueba de la «vitalidad inextinguible de la raza». La Colonia Española de Belén-Pará,

homenajó la visita con una canción escrita por Joaquín Arques, llamada «El Raid del *Plus Ultra*, marcha española». La música quedó en manos del maestro Vicente Pastallé, un documento histórico que es conservado hoy día por la Biblioteca Nacional de Catalunya.

La Sociedad Española de Beneficencia de Río de Janeiro entregó a Franco un álbum fotográfico sobre la capital brasilera en homenaje al *Plus Ultra*, y el director de la entidad, José Vázquez Ferro, se hizo cargo de esta tarea con apoyo del Banco de España y Brasil.²²

«El Raid del Plus Ultra, marcha española

*I.- Un español valiente militar
logró vencer volando sobre el mar
héroe feliz, nuevo Colón
eres hoy ya es la aviación
¡Viva!*

*Pudiste al fin al mundo conmovér
y un gallardón tener
a Franco, España aclamará
y el raudo viento como a ti
tu gran honor tomando aquí
a otro confín lo llevará.*

*II.- Como aviador lograste al fin vencer
y ya podrás mil triunfos obtener.
Haz de seguir sin vacilar
y como ayer has de triunfar
¡Viva!*

*No hay ya país que deje de admirar
al aviador sin par
por eso el eco desde aquí
esas hazañas de valor
repetirá diciendo fiel
el raid feliz del aviador*

RECITADO.

Si Colón en frágil leño navegó
y a tierra que soñaba descubrió,
tú, volando con arrojo sin igual,
tus sueños también y tu ideal
conviertes hoy en realidad.
Con raro valor logran dominar
la furia del viento, las olas del mar;
y como la Patria su amor siempre fue,
*la Patria querida les premia su fe».*²¹

Una hazaña que conmovió a las multitudes: la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires



Imagen 6. Portadas de los documentos de celebración del *Plus Ultra*, 1926. Fuente: Biblioteca Nacional de Catalunya.

Llegados a Santiago de Chile, los tripulantes fueron recibidos en La Moneda. Cientos y cientos de firmas acompañaron el álbum en honor a Ramón Franco que hoy día se conserva en la Biblioteca Nacional de Catalunya, como los de las autoridades de Chile, de los directores generales de Aeronáutica, de la Escuela de Aviación, de entidades periodísticas, del Círculo Español de Santiago o del Club Español de Valparaíso, y del cónsul general de España en Chile, Mariano Fábregas Sotelo. Todas estas entidades mostraron su interés en esta experiencia, y reproducimos el mensaje que dejaron a Franco durante su regreso a Buenos Aires:

Don Ramón Franco, comandante de la armada aérea del Reyno de España, piloto del *Plus Ultra* en el gran vuelo transcontinental. El mensajero de la Raza, que siguiendo por el alto cielo la legendaria ruta de las carabelas colombinas. Le ha traído a la América española el saludo de la Madre Común, realizando un acto heroico que revive la proeza del marino visionario de Palos de Moguer. El piloto heroico que con su empresa de bravura y de fe le ha trazado a la civilización un nuevo camino de fraternidades buscándolo por entre los misterios del espacio, como lo hiciera antaño el penitente de La Rábida al afrontar las sirtes del ignorado mar. Porque ha probado con su hazaña el temple de una raza que se ha desangrado en los siglos combatiendo y soñando; porque, pareciéndole a su anhelo largas y recorridas las viejas rutas

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

oceánicas, le ha conquistado a España la gloria a que fuera un hijo suyo quien señalara el nuevo camino trazándolo por entre las estrellas con la proa acerada de su avión; porque ha revivido el espíritu de sacrificio de aquellos conquistadores que dibujaron la arquitectura del Nuevo Mundo con la punta de sus espadas; y porque al precio de su heroica empresa le ha ganado a nuestra patria la gratitud de un continente y a su nombre la admiración de todos los pueblos que hablan la lengua de Cervantes.²³



La «Casa de Galicia», con sede social en la calle Moreno 1332 de la ciudad de Buenos Aires, también pidió a sus miembros que firmaran un álbum dedicado a Ramón Franco. El álbum fue fechado el 2 de marzo de 1926, gracias a la labor ejercida por el presidente Tirso Lorenzo quien designó a Franco como «presidente honorario».²⁴ A esto se suma el álbum de firmas que hicieron los miembros de la «Sociedad Española de su Majestad», del Ferrocarril Central Argentino (FCCA) establecido en la ciudad de Las Rosas, Departamento Belgrano de la Provincia de Santa Fe. Este homenaje lleva la fecha del 8 de marzo de 1926 bajo la presidencia de Policarpo B. Requena. Fue un recuerdo de la alegría que produjo el feliz arribo de los aviadores españoles en honor a la Madre Patria, y en él firmaron cientos de mujeres y varones. El documento fue sellado en Las Rosas por el Comisario de Fomento y por el Juzgado de Paz.²⁵

Comisión de Homenaje de las Sociedades de la Provincia de Lugo: gracias al dibujante Pastor Funcasta, podemos reproducir los primeros dibujos que se hicieron a nivel personal sobre el *Plus Ultra*, identificando a Ramón Franco con las tres carabelas de Cristóbal Colón. En este documento participaron con sus firmas los miembros de las siguientes entidades: Centro Villalbés; Hijos del Partido de Monforte; Centro Ribadeo y sus distritos; Mondoñedo y distritos; Asociación de Chantada y su Partido; Centro Vivariense; Residentes Provincia de Lugo; Monferroso y Antas de Ulla; Centro Monfortino; Hijos del Ayuntamiento de Ríoforta; Unidos de Sarriá; Juventud de Chantada y su Partido; Hijos de Lorenzana; así como Hijos del Ayuntamiento Carballeda.²⁶ Este documento es conservado hoy día en la Biblioteca Nacional de Catalunya, y nos permite observar nuevamente la unión o asociación entre las carabelas de Cristóbal Colón y el *Plus Ultra* de Ramón Franco:

Imagen 7. Portada del manuscrito quemado llamado «Álbum de Homenaje a Ramón Franco», firmado en el año 1926 en Santiago de Chile. Fuente: documento conservado hoy día en la Biblioteca Nacional de Catalunya.

Una hazaña que conmovió a las multitudes: la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires



Imagen 8. Comisión de Homenaje de las Sociedades de la Provincia de Lugo, Buenos Aires, 1926. Fuente: Biblioteca Nacional de Catalunya.

Mencionamos las 103 láminas creadas por «La Cooperativa Fotográfica» establecida entonces en la calle San Juan, 542, de la ciudad de Buenos Aires, y reproducidas en el Álbum Gráfico que esta entidad hizo en homenaje a los héroes del *Plus Ultra*, y en especial al comandante de infantería Ramón Franco. Presidida por Modesto Sanjuán, esta pequeña empresa española incluyó en las primeras páginas la firma de los cuatro tripulantes junto a la imagen fotográfica de Alfonso XIII; y de los presidentes Marcelo Torcuato de Alvear (Argentina) y José Serrato (Uruguay). Reproducimos la fotografía del pueblo de Buenos Aires esperando la llegada del *Plus Ultra* en la avenida de la costanera. El álbum también incluyó otras fotografías: el *Plus Ultra* llegando a las aguas del Río de la Plata y a la cañonera Paraná; los aviadores militares argentinos que salieron al encuentro del *Plus Ultra*; el avión sobrevolando el Yacht Club argentino; la lancha que condujo a los cuatro aviadores; y fotos de Félix Ortiz y San Pelayo, el presidente de la Asociación Patriótica Española que además se encargó de la recepción y homenaje a los aviadores; la de Fermín Calzada, presidente del Club Español; la de Ramón Cabezas,

presidente del Banco Español del Río de la Plata; Rafael Calzada, presidente de la Sociedad de Fomento de Villa Calzada; y en particular los cuatro tripulantes.²⁷

Antes de cerrar este apartado, señalamos que durante ese año 1926 la llegada del *Plus Ultra* a la República Argentina generó diversos tangos. Comenzamos con la canción «Comandante Franco» de Pedro Numa Córdoba, con la música del uruguayo, violinista, director y compositor Francisco Canaro (alias *Pirincho*), de Ignacio Corsini y Francisco Pancho Spaventa. Reproducimos este texto donde la figura de Cristóbal Colón acompañó al comandante Ramón Franco junto a sus tres compañeros de vuelo:

También «Franco solo» (*Franco Only*) escrita por Juan Pulido, el español nacido en Canarias y establecido en la ciudad de Buenos Aires. Este tango fue grabado con el sistema de disco ortofónico, el más avanzado en la reproducción de sonido. Eran grabaciones eléctricas de la «Victor Talking Machine Company», esta última fundada en 1901 en Estados Unidos, y que a finales de la década de 1920 cambió su nombre por el de «RCA Víctor» (Radio

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

Corporation of America). Por su calidad de empresa discográfica matriz, hoy día esta fusionada a la Sony Music Entertainment. Pulido fue acompañado por Juan Carlos Marambio Catán y Julio De Caro, el primero cantor y com-

positor de tangos. Recordado hoy por haber colaborado en la redacción de la letra de «El choclo», y el segundo, uno de los violinistas, director de orquesta y compositor de tango más reconocidos del país.²⁸



Imagen 9. El pueblo de Buenos Aires en la avenida Costanera esperando a los cuatro tripulantes del *Plus Ultra*. En el Álbum gráfico de La Cooperativa Fotográfica de Buenos Aires, 1926. Fuente: Biblioteca Nacional de Catalunya.

Una hazaña que conmovió a las multitudes: la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires

Comandante Franco

«Comandante Franco, es el gran valiente,
que en avión *Plus Ultra* y en vuelo triunfal,
hoy nos manda España, desde sus confines,
los nobles heraldos, que con sus clarines,
traen a la Argentina un saludo leal.
Recordemos siempre a estos titanes
que de Colón tienen su alma ancestral,
vibren de entusiasmo nuestros corazones

y gritemos todos, cual buenos varones.
¡¡Viva Ramón Franco, el héroe inmortal!!
¡¡Viva Ramón Franco, el héroe inmortal!!
La ruta gloriosa quedará grabada
en nuestra alma criolla, porque fue genial.
Comandante Franco eres rey del aire,
conquistaste entera nuestra Buenos Aires
y uniste a dos pueblos en un solo ideal».

Franco solo (Franco Only)

«Gallego valiente que mueves tus alas
Cruzando los mares cual nuevo Colón
Ni los vendavales, ni la desconfianza
Abaten y alcanzan tu gran corazón
Descendiente bravo de los Campeadores
De titanes grandes de la España fiel
Que llevas adentro de tu pecho inmenso
Dos fuegos intensos, tu Dios y tu Rey.
Por las alas de tu bella nave
Portadora de misión de amor
Y cual paloma de carne instalada
Cruza los mares de América en pos.
Tu coraje de valiente hispano
Al impulsor de noble ambición
Tu soplo a la tierra americana
Dijo vamos, y el mundo esperó.

Galleguito lindo de rizada planta
Escucha los gritos de criollos saludos
Bienvenido sea de la Hispania Tierra
Rabo de la Terra, Flor de Juventud.
Pasaron los días, y pasarán los años
Vendrán nuevos hombres del mundo a asombrar
Tú serás por siempre de argentinos bellos
Ídolo Invariable del «Halcón del Mar».
Y pasaron las horas febriles
Y la España brava, su rendición
Aquellos días felices de gloria
Cuando el mundo a sus plantas tembló.
Mientras tanto la ciudad porteña
Así esperando los días pasó
Y hasta los pibes corriendo gritaban
Franco solo, el gallego llegó».

Además de la música de Roberto Giménez titulada «Inmortal *Plus Ultra*: himno militar a la Aviación española» —que se dio a conocer en 1926 y que se conserva en la Biblioteca Nacional de Catalunya, mencionamos el conocido tango que cantó Carlos Gardel llamado «La Gloria del

Águila», y que es recordado tanto como parte de la historia de este joven y famoso cantor Gardel,²⁹ como del propio Ramón Franco:



La Gloria del Águila

«El rey del aire, tendió sus alas
y fue radiando 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 raudo vuelo,
mirando al cielo rumbo a la ciudad del Plata.

El orbe entero se ha estremecido
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, Ruíz de Alda, los geniales,
los tres con rada, son inmortales,
los españoles van con razón cantando
al ver al 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 de Noronha,
prosigue el vuelo y en Pernambuco
ya con su raid al mundo da impresión más honda.

En Río de Janeiro, Montevideo
suenan campanas pregonando la victoria
y en Buenos Aires, la hija querida,
al fin se cubren ahí 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».

Una hazaña que conmovió a las multitudes: la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires

Después del *Plus Ultra*: algunos escritos de Ramón Franco

En 1926 el comandante de Aviación, Ramón Franco, fue el autor del libro *De Palos al Plata* publicado en Buenos Aires junto a su compañero de viaje, el pionero de la aviación Julio Ruiz de Alda Miqueleiz. Este denso libro de casi 300 páginas comienza con la explicación del propio Franco sobre el gran proyecto iniciado dos años antes, en 1924, para llevar a la práctica la génesis del raid aéreo que dio a conocer el valor de la aviación española fuera de las fronteras peninsulares. Y ese espacio fuera de las fronteras no era otro que el territorio de habla castellana del continente descubierto por Colón, la República Argentina. Gracias a ese libro podemos saber que Ramón Franco recibió cartas y telegramas de compañeros que querían viajar con él: Rada, que era entonces el mecánico de su «hidro de batalla», y en especial Ruiz de Alda, con quien decidió hacer un vuelo desde Pisa a Barcelona de 800 kilómetros de extensión, de ahí a Los Alcázares (550 km), y desde allí a Melilla con todos los aparatos necesarios para viajar. De regreso a Madrid decidió relatar que también iba con ellos un periodista corresponsal de «La Prensa» argentina llamado Emilio Herrero:

Se nos enganchó Emilio Herrero, corresponsal de La Prensa argentina, y se empeñó en que lo lleváramos de Melilla a Palos para poder hacer las dos crónicas del vuelo. Le contestamos que de ninguna manera le llevaríamos y que no se molestara, porque, desde luego, no iba. A última hora, y después de presentarnos una autorización de la Comandancia General de Melilla, nos apiadamos de él y le permitimos que viniera, con la condición de entrar en el avión un par de horas antes que nosotros y estar escondido en su interior hasta que estuviéramos en pleno vuelo.³⁰

Experiencias de este tipo explican el momento en que Ramón Franco decide viajar hacia Buenos Aires junto a Rada, Alda y Durán, todos ellos fumadores incorregibles que hasta podían generar un incendio en el avión. De acuerdo a Franco, la única seguridad fue contar con el

barco alemán llamado *DTC Arthus* que no los abandonó durante todo el viaje hasta Buenos Aires, siempre en comunicación con los cuatro viajeros. Y en Pernambuco, el Estado en cuya capital, Recife, los recibió el gobernador, bailaron por primera vez la «machicha brasileña», y pudieron tomar las primeras copas de champaña en las tierras americanas.... Hablamos de viajes cuyas cartas de vuelo fueron construidas por Ruiz y Franco, e incluidas en el libro. Allí fueron recibidos también por periodistas y noticieros que los obligaron a esconderse en las habitaciones del hotel, un hecho que les llamó mucho la atención ya que allí sólo vivían unas sesenta familias españolas. La colonia española de Pernambuco costeó una hermosa placa de oro que Franco y el cónsul español en Pernambuco sujetaron en la proa del avión, así como un grueso medallón conmemorativo. Durante ese viaje recibieron telegramas de Huelva, Palos, Canarias, Cabo Verde, Fernando Noronha, y del propio monarca español, cartas que fueron leyendo en el viaje hacia Río de Janeiro. Por ello el libro publicado en 1926 incluye la llamativa frase de que si esto ocurre en Pernambuco....

¿Qué sucederá en Río, Montevideo y Buenos Aires? Empezamos a arrepentirnos de haber acometido una empresa en la que salimos preparados para volar, y no hemos previsto en el equipo una armadura metálica para poder resistir los afectos y la simpatía que despierta España en estos países.³¹

En Río de Janeiro fueron recibidos y agasajados por más de un millón de personas. En Petrópolis se encontraron con el presidente de la República del Brasil, Bernardes, quien los nombró «huéspedes oficiales». Estos aviadores le entregaron la carta que para él les había dado el rey, pidiéndole al Brasil que asistiera a la Exposición Iberoamericana de Sevilla que se organizaría tres años después, en 1929. La estadía en esta capital les demostró que la libertad que habían gozado al anunciar su salida desde Palos a Buenos Aires ya se había perdido para siempre. Políticos, fotógrafos, periodistas, gente que trabajaba en los hoteles, las comisiones de homenaje aturdíán su propio



trabajo. Durante una noche salieron a la terraza del hotel y vieron con gran sorpresa que en la Avenida de Río Branco había «una multitud de varios miles de personas que parecía que esperaban la venida del Mesías». Y durante esos días, Rada se perdió en medio de las fiestas. La policía se encargó de llevarlo al hotel, y el propio Ramón Franco decidió nombrar a un policía para que no le permitiera salir fuera del hotel. Lo único que se les ocurrió a los autores de este libro fue escribir «Brasil, no eres hijo de España, pero merecías serlo por tu hidalguía caballeresca».³²

Este grupo de aviadores fue acompañado ilegalmente por el periodista argentino que viajó con ellos hacia Montevideo, y que mencionamos más arriba. Esta travesía fue incorporada en el plano de la etapa que hizo Franco e incluyó en el libro, mostrando la isla de Alcatrazes, la Laja de Santos, la isla Queimada Grande, la isla de Santa Catalina, Florianópolis, el cabo de Santa Marta Grande, y la Laguna dos Patos cerca del Río Grande del Sur. Fue el momento en que desde el *Plus Ultra* detectaron la gran diferencia del sur respecto al norte del Brasil, el primero rico en ganadería. En costas uruguayas observaron la Punta del Palmar, la laguna de los Difuntos, el Cabo Polonia, el Cabo de Santa Marta, la laguna de Roche, Punta del Este, Puerto de Maldonado, y en esta última fueron acompañados por el avión *Martín Syde* tripulado por el jefe de la Aeronáutica militar, el teniente coronel Berisso.

Anclado el *Plus Ultra*, Franco y sus compañeros fueron embarcados en una canoa para dirigirse al crucero *Montevideo*. Al entrar a la capital fueron recibidos por una banda de música que les hizo escuchar la «*Marcha Real Española*» cantada por casi mil policías a caballo que frenaron a su vez a los casi 200 000 habitantes movilizados, y por el propio presidente del país, el ingeniero montevideano José Serrato. Para defender el *Plus Ultra* e impedir que cayese en poder del público, Rada pasó toda la noche durmiendo en su interior. Y desde Montevideo a Buenos Aires, el *Plus Ultra* acuatizó en Punta Espinillo, pasó por el puerto de La Plata, y llegó a la ciudad de Buenos Aires. Los aviadores cumplieron con la promesa que habían hecho al salir de Palos de Moguer: dieron una vuelta sobre el Monumento

oficial levantado en honor a Cristóbal Colón. En pleno mediodía, a las 12.23 horas, descendieron sobre las aguas del antepuerto, se dirigieron a la cañonera *Paraná*, y fueron recibidos por el ministro de Marina y por el intendente de Buenos Aires, Martín Noel. Y en el Arsenal, recinto de la marina, pasaron los primeros momentos de estancia en la ciudad. Los marineros les abrieron paso para poder introducirse al menos en las oficinas. Franco temía la muchedumbre que amenazaba destrozar el hidroavión por el delirio popular que rodeaba los coches, y como escribieron en su libro: «Los vítores a España, a la Argentina y a nosotros se repetían continuamente».³³

Entre el clamor de millares de personas, llegaron a la Casa Rosada a través de la Avenida de Mayo. Alvear los recibió. Las bandas ejecutaron el Himno argentino y la Marcha Real española. A Alvear le dio la carta del Rey Alfonso XII, y fue la primera vez que Franco mantuvo con el rey su primera conversación telegráfica gracias al «Italcable» desde Málaga. Franco relató detalladamente su experiencia. Fue ese el verdadero destino diseñado por el Rey Alfonso XIII. Y en todas las ciudades se hicieron ceremonias religiosas, pero el peor momento fue el que se vivió en Buenos Aires durante el anuncio del Tedéum: allí a Franco la «*concurrència delirante*» le estropeó una mano a Franco, y a Rada le dislocaron un brazo. Para aquél, el ambiente parecía una plaza de toros. Pero al presidente argentino le entregaron la copa enviada por la Sociedad Colombina de Huelva brindando en ella con vino español.³⁴

En Buenos Aires fueron recibidos por muchísimas asociaciones españolas. Según Franco, no pudieron encontrarse con todas porque superaban las trescientas. De Chile llegaron varios aviones para acompañar su vuelo y atravesar la cordillera. A su regreso, se enteraron que algunas calles llevaban sus nombres. La Federación de Sociedades Italianas de la Argentina, presidida por Guido Buffarini, les entregó una medalla de oro en testimonio de admiración y entusiasmo. Y en el medio de esta experiencia, el *Plus Ultra* fue anclado en la dársena Norte del puerto de Buenos Aires, y fue entregado a la Argentina por el pedido que hicieron algunos miembros de la colonia española

Una hazaña que conmovió a las multitudes: la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires

radicados en la capital. Expidieron telegramas al Rey solicitando que concluya el raid en esa ciudad. Franco mientras tanto envió al rey la propuesta de hacer una travesía de los Andes por la región de los lagos y de Río Negro. Pero Alda fue el encargado de avisar a Franco de que el *Plus Ultra* se quedaba en Buenos Aires, porque ellos tenían que volver, pero no en vuelo, y la decisión había sido tomada por la Liga Patriótica.³⁵

Durante esos días volvieron a Montevideo. El *Plus Ultra* llevaba a Franco, Durán, Rada y dos pasajeros más, y con la ausencia de Ruiz de Alda. En la capital uruguaya reconocieron que fueron mejor recibidos por una Comisión de Homenaje de ese pequeño país, que el que había sido el de Buenos Aires. Regresaron a esta ciudad otra vez, y fueron recibidos nuevamente por el cañonero «Paraná». Allí se encontraron con Ruiz de Alda que no había tomado parte. Viajaron a Rosario y a Córdoba, capitales del interior de las de mayor importancia. A Rosario llegaron en aviones concedidos por el director de la Aviación Civil, el teniente coronel Torres. En el aeródromo de Rosario fueron recibidos por las autoridades y llevados a la estación. Con los automóviles a toda marcha pasaron por las calles principales de la ciudad sin tener problema alguno. Por la noche decidieron viajar hacia Córdoba y descansaron en el tren.

Franco fue tomado como amuleto o fetiche de la buena suerte: la gente le fue arrancando los botones del uniforme cientos de veces. En el Arsenal se celebró la ceremonia de entrega del *Plus Ultra*. Con el pretexto de dar unas instrucciones a los oficiales de la Aviación Argentina que se iban a hacer cargo de él, fueron a bordo del *Plus Ultra* para dar la última despedida al «fiel compañero». Fue en los muelles del Arsenal donde dejaron atrás al raid. Sus miradas quedaron fijas en el *Plus Ultra* que llegó a Buenos Aires. Por ello el Club Español dio una fiesta y la partida se fijó para el día 11. Ese mismo día debía hacerse la ceremonia de entrega del *Plus Ultra*.

Años después Franco publicó otros dos libros: uno correspondiente al año 1931, ya iniciada la Segunda República española, que llevó por título *Madrid bajo las bombas*; y posteriormente, aunque sin fecha, la obra llamada *Decía-*

mos Ayer en la ciudad de Barcelona por Tipografía Maucci. En esta segunda obra, Ramón Franco explicó su transformación personal: escrita en febrero de 1931, en medio del destierro que sufrió por su oposición a Alfonso XIII y por la lucha revolucionaria contra la Dictadura de Primo de Rivera, demostró la decisión de Franco de publicarlo al desatarse la Revolución española. Para Ramón Franco la instauración de la República era parte de la conspiración en la que él participaba y lideraba desde finales de 1929. Sus obras acompañaron así la huida del monarca que representaba un régimen de raíces seculares. Para Franco, la revolución española era la base de organización, más justiciera, más humana y más fraternal. Y el ser humano podía encontrar obreros que no se vendían por millones, mientras los caballeros, militares de alta graduación, oficiales, la Iglesia misma, podían someterse por un puñado de pesetas. Ramón Franco dedicó en su *Madrid bajo las bombas* un reconocimiento a los mártires de la libertad. La Revolución ganaría y daría libertad a través de indiscutibles personajes como Ángel Ossorio y Gallardo.

En ese libro publicado en febrero de 1931, el primer capítulo fue dedicado al raid «De Palos al Plata» mostrando los detalles técnicos del vuelo e indicando que el lugar de redacción fue la ciudad de París a la que definió como lugar de exilio. En Buenos Aires vivió a los cientos de policías cuya misión era «protegerle del cariño de las gentes». Con ironía, Franco señaló que todo había cambiado:

¡Después también he seguido rodeado de policías! Y en estos momentos, que estoy emigrado en el país de la Libertad, ocho esbirros me hacen la vida imposible, pero no para protegerme, sino para que descansa tranquilo el embajador de nuestra medieval monarquía, monseñor Quiñones de León.³⁶

Después de un mes de estancia en Buenos Aires, y por orden del Ministerio de Marina, Franco preparó el avión para regresar a España. Se le ordenó la entrega del *Plus Ultra* al Gobierno argentino, y la gentileza fue ponerlos en un crucero de la Marina de Guerra. El barco *Buenos Ai-*



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

res salió sin el *Plus Ultra*, que quedó guardado en un museo de la Armada. Llamativamente, si el deseo era que el Gobierno argentino mantuviese relaciones directas con España, dicho deseo no se cumplió. Las autoridades argentinas firmaron la concesión del monopolio de sus líneas aéreas con Europa a otra compañía no española. Ramón Franco, triste siempre por la ausencia de su *Plus Ultra*, se quejó ante el Embajador de España en Argentina, pero fue detenido en la fortaleza-castillo de Badajoz. Su detención se produjo durante el mes de abril de 1927. Fue liberado durante la celebración del primer año de la llegada del *Plus Ultra* al Río de la Plata, y del regreso de los tripulantes a España.³⁷

Madrid bajo las bombas describe el vuelo a Norteamérica que Franco había relatado en su libro *Águilas y garras* publicado en Madrid en 1929.³⁸ No hay duda alguna de que dos años después el objetivo de este personaje era defenderse de la campaña de calumnias lanzadas contra su honor. Su conspiración iba contra esa dictadura liderada por Alfonso XIII y Primo de Rivera, y fue uno de los motivos por los cuales fue encarcelado:

El día 10 de octubre [de 1930], la vigilancia sobre mi casa y sobre mi persona llegó a ser estrechísima. Llegué a adquirir la convicción de que mi detención era cosa de pocas horas, y, en consecuencia, me propuse desaparecer. Este día llegó a Madrid mi hermano, entonces general jefe de la Academia General Militar de Zaragoza, y me reuní con él para cenar. Me dijo que el jefe del Gobierno lo había llamado para prevenirle sobre mi conducta y decirle que si había nuevos cargos contra mí, me detendrían.³⁹

Al día siguiente, el 11 de octubre de 1930, Ramón fue acusado de organizar reuniones clandestinas, de contrabandear armas, de fabricar explosivos, y de divulgar propaganda revolucionaria. Fue incluso incomunicado. Encarcelado en Prisiones Militares, desde allí decidió fugarse.

Empecé los trabajos para ello. Poco a poco fui introduciendo en la prisión sierras, limas, cuerdas y toda clase de

herramientas. Más tarde logré poseer pistolas y bombas de mano. En las celdas podía haber registros comprometedores; me hice entonces con una llave de la capilla, y deposité todas aquellas ofrendas debajo del altar de la Virgen.⁴⁰

Ramón Franco se puso de acuerdo con Pablo Rada para que este último dispusiese un coche preparado en la puerta del cuartel para huir. Su mujer fue a visitarlo, y así viene en su *Madrid bajo las bombas* el apartado titulado «Mi evasión». En ella señala que «por Prisiones ha pasado lo mejor de nuestro Ejército. En su testimonio confío», y por ello optó por reproducir en este libro la carta que escribió en la prisión para que la leyese el general Dámaso Berenguer:

No he perdido ningún territorio ni he producido por ineptitud la muerte de 10.000 españoles. Confié en sus palabras cuando vino a restablecer la Constitución en todas sus partes. No fue esto lo que hizo, sino solamente salvar a la Monarquía, haciendo caso omiso del sentir popular, hoy más oprimido que nunca. Los que de corazón somos liberales sentimos sonrojo al ver la libertad escarnecida y pisoteada. Me habéis encerrado en una jaula de hierro, sin pensar que los gorriones mueren dentro de las jaulas, y pensando en su ofuscación que era de la misma naturaleza que usted, que vivió encantado en una jaula de oro. Por salir en defensa de la libertad ciudadana me tuvisteis aprisionado, pero nunca amordazado. Mi pensamiento vuela más alto que toda la gloria que para España ganó el Plus Ultra. Poco a poco el pájaro rebelde, con su pico, ha quebrado los barrotes de hierro, y todo el orín de los mismos lo ha lanzado al viento para que sirva de ejemplo al país, que está anhelando romper sus cadenas. Hoy soy yunque y usted martillo; día vendrá en que usted sea yunque y yo martillo pilón. Mientras tanto, no olvide que a la libertad he entregado mi vida y que sólo a ella he de servir. Si para ello tuviera que ponerme frente a mis amigos de hoy, también lo haría, cumpliendo un penoso deber. Salgo de Prisiones por la puerta grande, que es la del sacrificio por un ideal. Creo que en estos momentos mi papel se desarrollará en el Extranjero. Allí intento ir. Si caigo, no importa; mi nombre pasará al mar-

Una hazaña que conmovió a las multitudes: la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires

tirologio de la libertad. ¿No envidia usted mi camino recto, cuando el suyo se aparta cada día más de la senda liberal? Deseo que siga usted cosechando desaciertos en su tortuoso camino de gobernar. Que Dios guarde su vida. Ramón Franco. *Cavernas militares*, 26 de noviembre de 1930.⁴¹

«Vísperas revolucionarias» acompañan el libro en calidad de apartado dedicado este último a Pablo Rada, el joven que lo ayudó a salir de la prisión. Con su esposa huyó a París, y con ironía señaló que la Nueva España debía seguir el modelo de la Francia Republicana, ya que la primera sólo gozaba de hipocresía religiosa. Este texto escrito en París fue firmado en marzo de 1931, y así acaba *Madrid bajo las bombas*:

Nuestros gastos militares actuales: Ejército, Marina, Guardia civil, Casa militar del Rey, acción en Marruecos, son cinco veces mayores que nuestro exiguo presupuesto de Instrucción Pública, del cual una gran parte queda distribuida entre asociaciones religiosas. Mientras subsistan estas cifras, España no saldrá de su estado actual de apatía y barbarie. Hagamos, por medio de la instrucción, una España digna de sus más sobresalientes individualidades, de sus más selectos obreros intelectuales, de sus artífices manuales; que todos los españoles, hasta en el agro más apartado, reciban el cotidiano pan del espíritu, y evitemos las dos terribles plagas del analfabetismo y la superstición, que son la mayor vergüenza para la actual Monarquía española.⁴²

Reflexiones finales

Proclamada la Segunda República, *Madrid bajo las bombas* dejó de venderse de manera clandestina, sino a plena luz. Fue directamente en contra de la banca, del clero y de la milicia. Pero poco después, precisamente al año siguiente y en Barcelona, Ramón Franco Bahamonde publicó su obra *Decíamos Ayer*, en la que reprodujo parte de la primera obra, *Madrid bajo las bombas*, pero con la

intención de criticarse a sí mismo y a todos aquellos que habían aprovechado la Revolución para trepar. Si bien la obra salió sin año de edición, él mismo preguntó: «¿no es verdad, lector amigo, que estas frases escritas hace poco más de un año, están en plena actualidad?».⁴³

En 1932 salió a la luz el libro en el que Ramón describió su experiencia personal en «Villa Cisneros»,⁴⁴ una penitenciaría que tenía gran actuación durante la segunda guerra mundial.⁴⁵ Y poco después, el que publicó en Barcelona el 14 de enero de 1932, con un prólogo bastante crítico contra el nuevo Gobierno que recogía, según él, las mismas características de la monarquía del viejo tiempo. El nuevo Estado también conservaba las mismas fuerzas de represión, y por ello «los hombres que más trabajaron por el advenimiento de la República, por su sinceridad y honradez, son hoy incompatibles con ésta».⁴⁶

Ramón fue el menor de los hermanos de apellido Franco Bahamonde. Su biografía convertida en novela fue obra del poeta, político y dramaturgo José María Pemán, que de acuerdo a Ramón Garriga Alemany, editó su primera edición en el año 1935 con el título *De Madrid a Oviedo pasando por las Azores*.⁴⁷ Años después fue el propio Garriga Alemany quien organizó un libro más definitivo en diversos apartados: el origen de Ramón Franco y las razones de una familia deshecha; la carrera militar y su formación en la aviación; las relaciones con Ruiz de Alda y la organización de los grandes preparativos del viaje a América; la visita a las capitales de Brasil, Argentina, Uruguay y Chile; y a partir de allí, ya de regreso a España, el despliegue político de Ramón, su enfrentamiento con su hermano Francisco Franco Bahamonde —este último convertido en generalísimo y caudillo—, el momento en que Barcelona es bombardeada, y finalmente, un enigma que sigue sin aclararse: muerto trágicamente en octubre del año 1938 en un accidente aéreo cuando cumplía una misión de guerra civil.

Sigue presente la duda de si este aviador falleció por la caída del hidroavión, o si fue de orden técnico o resultado de un sabotaje contra su persona. Leído el libro de Garriga, también es posible preguntarse hoy día por qué



en América Latina se recuerda mucho más la historia del *Plus Ultra*, mientras en España se identifica a Ramón con su hermano Francisco Franco, olvidando su destacada actuación en la caída de la monarquía y el establecimiento del régimen republicano.⁴⁸

Más de una década después, en 1981, salió a la luz el libro que redactó el gallego José Antonio Silva y que se publicó en Barcelona. Este libro se basó en la entrevista que Silva hizo a la viuda de Ramón Franco, Carmen Díaz Guisasola, mujer que vivió la muerte de Ramón.⁴⁹ Y en el año 2009 se dio a conocer la obra de José María Zavala en la que se historió la experiencia de Franco en calidad de republicano, habiendo recibido el 11 de abril de 1926 la condecoración de la Medalla de la Aviación Militar que le había entregado el rey Alfonso XIII como sinónimo a la «llave de gentilhomme».⁵⁰

Gracias al *Plus Ultra* (del latín, «Más allá»⁵¹), el periodismo argentino fue creciendo día a día a ojos vistas. La circulación de *La Prensa*, *La Nación* y *La Razón* fue asombrosa, ya que dio a conocer el perfil político, social y económico asumido por cada uno de ellos. Los diarios incluyeron importantes anuncios que fueron la fuente segura de los comerciantes. Por ello en 1926 fue editado el primer número del primer año de la *Revista PLUS ULTRA* editada en la ciudad de Barcelona, publicación cuya redacción y administración quedaron establecidos en la calle Enrique Granados, 26, de la ciudad condal.⁵²

Julio Ruiz de Alda Miqueleiz (1897-1936), es recordado como uno de los miembros más destacados de la extrema derecha, y fundador con José Antonio Primo de Rivera y Alfonso García Valdecasas del movimiento fascista Falange Española (FE). Su formación tuvo lugar en la Academia de Artillería de Segovia, en el Regimiento de Montaña con base en Vitoria, en el Regimiento Mixto con base en Tetuán, y en la Escuela aérea de Getafe donde le concedieron el título de piloto. En 1926 acompaña a Ramón Franco en el hidroavión *Plus Ultra* en el cruce del Océano Atlántico Sur, un trayecto de más de 10 000 kilómetros entre Palos de la Frontera (Huelva) y la ciudad de Buenos Aires. Gracias a esta tarea asumida, recibió la Medalla al Mérito Aéreo, y el

Rey Alfonso XIII lo nombró gentilhomme de Cámara con ejercicio, y miembro del Consejo Superior de Aviación. En Roma recibió de Benito Mussolini la Encomienda de San Gregorio el Magno, ese mismo año fue detenido por los republicanos en la Cárcel Modelo de Madrid. Julio Ruiz de Alda Miqueleiz fue fusilado por los milicianos anarquistas en uno de los patios de la cárcel el 22 de agosto de 1936.⁵³

Con una personalidad tan dispar, hoy día se recuerda a Ramón Franco como personaje aventurero, viajero, conspirador, hermano de Francisco Franco, líder del viaje del *Plus Ultra* hacia el Río de la Plata, miembro de la masonería contra Alfonso XIII, líder de la proclamación de la II República, y lo más llamativo, elegido diputado en las listas de Esquerra Republicana de Catalunya (ERC). Sin embargo, estallada la guerra civil, y fusilado uno de sus compañeros de viaje, se une a las fuerzas rebeldes lideradas por su hermano mayor, Francisco Franco. Tras su súbito fallecimiento el 28 de octubre de 1939, Ramón fue ascendido a coronel a título póstumo en febrero de 1940, ya acabada la guerra civil española.

Notas

¹ DALLA-CORTE CABALLERO, Gabriela (2013). *La crónica argentina de Ricardo Monner Sans. Periodismo, Política y Cultura en la revista Mercurio de Barcelona*. Barcelona: Reial Acadèmia de Bones Lletres (prólogo de Borja de Riquer i Permanyer).

² MONNER SANS, Ricardo, «Crónica Argentina», *Mercurio*, n.º 509, 4 de marzo de 1926, p. 53.

³ MONNER SANS, Ricardo (1914), «Desde mi rincón», *Revista de Derecho, Historia y Letras*, Imprenta, Litografía y Encuadernación de la Casa de Jacobo Peuser, Buenos Aires, Tomo XLIX, pp. 425-436.

⁴ MONNER SANS, Ricardo, «Crónica Argentina», *Mercurio*, n.º 509, 4 de marzo de 1926, p. 53.

⁵ MONNER SANS, Ricardo, «Crónica Argentina: de la Argentina, la llegada de Franco», *Mercurio*, n.º 510, 18 de marzo de 1926, pp. 63-68.

Una hazaña que conmovió a las multitudes: la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires

⁶ *Ibídem.*

⁷ MONNER SANS, Ricardo, «Crónica Argentina», *Mercurio*, n.º 513, 15 de abril de 1926, pp. 90-92.

⁸ MONNER SANS, Ricardo, «Crónica Argentina», *Mercurio*, n.º 514, 29 de abril de 1926, pp. 97-98.

⁹ MONNER SANS, Ricardo, «Crónica Argentina», *Mercurio*, n.º 517, 10 de junio de 1926, pp. 142-143.

¹⁰ MONNER SANS, Ricardo, «Crónica Argentina», *Mercurio*, n.º 519, 8 de julio de 1926, pp. 157-158.

¹¹ MONNER SANS, Ricardo, «Crónica Argentina», *Mercurio*, n.º 539, 14 de abril de 1927, p. 95.

¹² MONNER SANS, Ricardo, «Crónica Argentina», *Mercurio*, n.º 539, 14 de abril de 1927, p. 95.

¹³ MONNER SANS, Ricardo, «Crónica Argentina», *Mercurio*, n.º 541, 12 de mayo de 1927, pp. 111-112.

¹⁴ MONNER SANS, Ricardo, «Crónica Argentina», *Mercurio*, n.º 521, 5 de agosto de 1926, p. 186.

¹⁵ «In memoriam. Don Ricardo Monner Sans ha muerto», *Mercurio*, N.º 544, 23 de junio de 1927, pp. 152-153.

¹⁶ FERNÁNDEZ, Sandra y NAVARRO, Fernando (coord.) (2011), *Scribere est agere. Estanislao Zeballos en la vorágine de la modernidad argentina*. Rosario: La Quinta pata & camino ediciones.

¹⁷ Documento de nacionalización de Ricardo Monner Sans, cedido por su nieto, el abogado que lleva el mismo nombre que su abuelo. Agradezco a Ricardo Monner Sans, nieto, la consulta de este documento sellado por la Dirección General del Archivo General del Poder Judicial de la Nación fechada el 16 de marzo del 2012.

¹⁸ «Homenaje a los héroes del *Plus Ultra*. Memorial del comandante Franco. Resumen del histórico vuelo. Descripción del hidroavión, motores y estación radiotelegráfica», *Aviación, Revista Argentina de Aeronáutica*, Buenos Aires, n.º 47-48, febrero-marzo de 1926, pp. 1-41.

¹⁹ «Homenaje a la aeronáutica española», *Aviación, Revista Argentina de Aeronáutica*, Buenos Aires, n.º 47-48, febrero-marzo de 1926, pp. 1-9.

²⁰ «El vuelo», *Aviación, Revista Argentina de Aeronáutica*, Buenos Aires, n.º 47-48, febrero-marzo de 1926, p. 42.

²¹ Álbum homenaje a Ramón Franco de la Colonia Española de Belén-Parà (1926). Brasil: Belén-Para.

²² *Homenagem do Banco de Espanha e Brasil aos intrépidos aviadores Franco e Ruiz* (1926). Brasil: Río de Janeiro.

²³ Álbum de Homenaje a Ramón Franco (1926). Chile, Santiago de Chile (manuscrito, documento conservado hoy día en la Biblioteca Nacional de Catalunya).

²⁴ Álbum homenaje de la Casa de Galicia de Buenos Aires a Ramón Franco (1926). Buenos Aires, Argentina (manuscrito, documento conservado hoy día en la Biblioteca Nacional de Catalunya).

²⁵ Álbum de Homenaje a Ramón Franco (1926). Buenos Aires: Asociación Española de Socorros Mutuos de Las Rosas, Ferrocarril Central Argentino (F.C.C.A.), Provincia de Santa Fe, República Argentina (documento conservado hoy día en la Biblioteca Nacional de Catalunya).

²⁶ Álbum de Homenaje al Comandante Ramón Franco (1926). Buenos Aires: Comisión de Homenaje de las Sociedades de la Provincia de Lugo.

²⁷ *Don Ramón Franco Comandante de Infantería. Álbum gráfico Homenaje a los héroes del Plus Ultra* (1926). Buenos Aires: La Cooperativa Fotográfica.

²⁸ GOBELLO, José (2002). *Mujeres y hombres que hicieron el tango*. Buenos Aires. Centro Editor de Cultura Argentina.

²⁹ HORVATH, Ricardo (2006), *Esos malditos tangos: apuntes para la otra historia*. Buenos Aires: Biblos, pp. 98-99.

³⁰ FRANCO BAHAMONDE, Ramón y RUIZ DE ALDA, J. (1926), *De Palos al Plata*. Madrid: Espasa-Calpe, p. 80.

³¹ *Ibídem*, p. 174.

³² *Ibídem*, p. 199, p. 206.

³³ *Ibídem*, p. 243.

³⁴ *Ibídem*, pp. 248-251.

³⁵ *Ibídem*, p. 257-260.

³⁶ FRANCO BAHAMONDE, Ramón (1931). *Madrid bajo las bombas*. Madrid: Zeus, Sociedad Anónima Editorial p. 26.

³⁷ ZAVALA, José María (2009). *Franco, el republicano: la vida secreta de Ramón Franco, el hermano maldito del Caudillo*. Barcelona, Àltera, pp. 302 y 348.



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

³⁸ FRANCO BAHAMONDE, Ramón (1929). *Águilas y garras*. Madrid: Compañía Ibero-Americana de Publicaciones (S.A.). Librería Fernando Fe.

³⁹ FRANCO BAHAMONDE, Ramón (1931). *Madrid bajo las bombas*. Madrid: Zeus, Sociedad Anónima Editorial p. 117.

⁴⁰ *Ibidem*, pp. 123-124.

⁴¹ *Ibidem*, pp. 140-141.

⁴² *Ibidem*, pp. 260-261.

⁴³ FRANCO BAHAMONDE, Ramón (193?). *Decíamos Ayer*. Barcelona: Tipografía Maucci, p. 15.

⁴⁴ FRANCO BAHAMONDE, Ramón (1932). *Unos días con los confinados en Villa Cisneros. Afirmación de solidaridad universal*. Madrid: Tierra.

⁴⁵ PÉREZ GARCÍA, Guadalupe (2002). «La colonia penitenciaria de Villa Cisneros. Deportaciones y fugas durante la Segunda República», *Historia y Comunicación Social*, Vol. 7, pp. 169-186.

⁴⁶ FRANCO BAHAMONDE, Ramón (193?). *Decíamos Ayer*. Barcelona: Tipografía Maucci, p. 18.

⁴⁷ PEMÁN, José María (1935 [1964]), *De Madrid a Oviedo pasando por las Azores*. Barcelona: Rialp.

⁴⁸ GARRIGA ALEMANY, Ramón (1978). *Ramón Franco, el hermano maldito. Apogeo y decadencia de una familia*. Barcelona. Editorial Planeta.

⁴⁹ DÍAZ, Carmen (Vda. de Franco) (1981). *Mi vida con Ramón Franco: contada a José Antonio Silva*. Barcelona: Planeta.

⁵⁰ ZAVALA, José María (2009). *Franco, el republicano: la vida secreta de Ramón Franco, el hermano maldito del Caudillo*. Barcelona, Áltera, p. 348.

⁵¹ SANZ, Carlos, *Concepto histórico-geográfico de la creación, mundo, otro mundo, nuevo mundo y Plus Ultra*. Palencia, Talleres Industriales Gráficas «Diario Día», Palencia, 1969 (separata, *La Caridad*, Año XXVIII, Núm. 223, septiembre-octubre, 1969).

⁵² *Plus Ultra, semanario de batalla*, Barcelona, Año I, núm. 1, p. 1.

⁵³ ZAVALA, José María (2009). *Franco, el republicano: la vida secreta de Ramón Franco, el hermano maldito del Caudillo*. Barcelona, Áltera, p. 302.



«Aclamando la gloria de la raza»: el vuelo del *Plus Ultra* a través de *Caras y Caretas**

Manuel Andrés García
Universidad de Huelva

* 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.

Será una emocionante prueba de que en estas tierras todavía jóvenes y dueñas de un porvenir imprevisible de grandeza, se está fundiendo, en el crisol de la fraternidad argentina, una nueva y hermosa etapa en la historia de la raza. Italianos, españoles, argentinos, todos pertenecemos a ella, y todos por igual nos enronqueceremos, el día memorable de la llegada del *Plus Ultra*, aclamando la gloria de la raza, personificada en el heroico aviador y sus compañeros en el triunfo.¹

Estas palabras, publicadas el 6 de febrero de 1926, fueron una expresión más del entusiasmo con que el vuelo del *Plus Ultra* fue acogido en Argentina. Un entusiasmo que se haría patente prácticamente desde que se anunció el raid hasta el amerizaje del hidroavión, cuatro días después, en el Río de la Plata. La euforia desatada en Buenos Aires fue de tal magnitud que sólo cabría equipararla a la de las grandes efemérides, con una ciudad echada a la calle en continuas manifestaciones de fervor popular.

La prensa española se haría eco tanto del éxito de la empresa como del fastuoso recibimiento dispensado a los aviadores. Los titulares y comentarios adjuntos no pudieron ser más expresivos, ya fuesen para regocijarse por la triunfal culminación del raid o bien para subrayar el júbilo vivido en la capital porteña y en otras ciudades de España. Periódicos como *El Imparcial*, *El Heraldo de Madrid* o *La Época* harían portada del hecho en términos inequívocos. Otros, como *El Sol* o *La Libertad*, guardarían en sus páginas interiores un amplio espacio para narrar a sus lectores el evento y sus pormenores. Y también los hubo, como el vespertino *La Época*, que harían del suceso prácticamente un especial.²

Los diarios argentinos no serían menos a la hora de informar sobre el viaje y su colofón. *La Nación* de Buenos

Aires, por ejemplo, además de hacer un amplio despliegue sobre la llegada y las celebraciones también acogería en sus páginas testimonios y homenajes como el ofrendado por Leopoldo Lugones a los aviadores.³ Otros, como *Crítica*, batieron de largo su record de ventas con una tirada de 900 000 ejemplares,⁴ lo que da una idea de la expectación despertada en el país por el acontecimiento. No obstante, si hubo una publicación que destacó por el seguimiento que haría del viaje, de sus protagonistas y de las circunstancias que confluyeron en el éxito de la empresa y su enalzamiento, ésta sería la revista *Caras y Caretas*.

Caras y Caretas era, en el momento en que arribó el *Plus Ultra* a Buenos Aires, el semanario más prestigioso de Argentina y uno de los más acreditados del continente, con amplia difusión en Uruguay, Chile y Perú. Fundado en junio de 1890, en Montevideo, por el español Eustaquio Pellicer —quien abandonó la revista a finales de 1891— fue tras la desaparición de ésta, en 1897, que reaparecería, unos meses después, en la otra orilla del Plata. No por casualidad la versión argentina de la publicación también contaría entre sus impulsores con Pellicer, quien se vería acompañado en esta nueva aventura editorial por algunos compatriotas —como el dibujante jerezano Manuel Mayol, *Heráclito*, o el humorista Luis Pardo—⁵ así como, entre otros, por el entrerriano José Sixto Álvarez,⁶ *Fray Mocho*, quien se pondría al frente del proyecto tras la temprana muerte de su primer director, Bartolomé Mitre Vedia.

La revista —subtitulada como *Semanario festivo, literario, artístico y de actualidades*— conservó algunas de las secciones presentes en su antecesora, pero no tardaría en engrosar su información y diversificarla en nuevos apartados. Su carácter misceláneo y su bajo precio la harían

muy popular prácticamente desde que vio la luz. Era una publicación dirigida a un amplio espectro social en un país con grandes segmentos de población inmigrante y con un crecimiento urbano paralelo al de su economía.

El desarrollo socioeconómico argentino vendría de la mano de un proceso de modernización cultural acorde a los avances tecnológicos de comienzos del XX, pero también al ascenso de determinados segmentos de población con una visión de la cultura muy alejada del refinamiento de los grupos de poder; o de lo que éstos pudieran interpretar como tal. Hablamos de la generación de una cultura de masas en consonancia a la socialización del ámbito público en sus distintas expresiones; entre ellas, la mediática. Y fue precisamente en ésta en la que *Caras y Caretas* cobraría una importancia inusitada al brindar a estos grupos emergentes una oferta cultural ajustada a sus expectativas. O, dicho de otro modo, un producto adecuado a la demanda de los nuevos tiempos. En resumen, *Caras y Caretas* será uno de los primeros magazines modernos del continente: profesional en sus modos y objetivos y con unos contenidos enfocados y adaptados a las exigencias de un público que accedía a distintas velocidades a los espacios cultural y literario pero que, pese a ello, encontrarían en el semanario una propuesta a su medida.⁷

Quedarían por resaltar dos peculiaridades de la publicación que certifican su importancia como fuente de información sobre el raid y su contexto. Por una parte, la estrecha vinculación de la revista con Buenos Aires, constituyéndose en una plataforma excelente para tomar el pulso a la ciudad, situarse dentro de la misma y conocer lugares, hábitos y protagonistas de una capital tan dinámica y cambiante como heterogénea.⁸ Por otra, la naturaleza integradora del proyecto, perceptible en la incorporación de materiales escritos y gráficos de distinta procedencia espacial y temporal pero que, en su conjunción, esbozarían de un modo figurado el carácter híbrido y dúctil de la sociedad porteña.

Ambos aspectos recalcan el motivo por el que, siendo la llegada del *Plus Ultra* una de las noticias del siglo en la ciudad, *Caras y Caretas* se convierte en una fuente de obli-

gatoria consulta. O, dicho de otro modo, en un archivo de ineludible revisión por testimoniar la variopinta naturaleza y opinión del paisanaje porteño; por glosar la exaltación de éste más allá de los consabidos reconocimientos oficiales y, sobre todo, por proporcionar un nutrido acervo de textos, ilustraciones y fotografías que retratan y recuerdan de manera fehaciente la trascendencia del vuelo para la Argentina de la época.

España y Argentina: del distanciamiento a la política de gestos

Las relaciones entre España y la América Hispana a lo largo del XIX pasaron por todo tipo de situaciones. Desde la intransigencia de la Corte fernandina —lo que se tradujo en contactos tan escasos como tensos— hasta la mayor apertura propugnada por una burguesía comercial que, constatada la irreversibilidad de las independencias, propugnarían un acercamiento paulatino que terminó materializándose en el reconocimiento de las nuevas repúblicas.

Tales divergencias generaron una diplomacia de carácter discontinuo entre España y sus antiguos dominios. Si con Fernando VII la posición fue una obcecada resistencia a aceptar la nueva realidad, con su sucesora, Isabel II, los avances se orientarían hacia la firma de tratados de reconocimiento, paz y amistad individualizados, a fin de lograr del interlocutor de turno algún tipo de prebenda, compensación o indemnización.⁹ Esta negociación individualizada conllevó el descarte de una estrategia de conjunto que, indudablemente, habría sido más ventajosa para quienes pretendían intensificar los intercambios con los mercados americanos o unas condiciones de acogida más favorables para la creciente emigración española.

La aprobación por las Cortes del Decreto del 4 de diciembre de 1836 —por el que se autorizaba al Gobierno a reconocer a los nuevos Estados americanos— supondría, de facto, la ruptura de la política exterior isabelina con el negacionismo de su predecesor, dando paso a una larga

«Aclamando la gloria de la raza»: el vuelo del *Plus Ultra* a través de *Caras y Caretas*

y no siempre armónica cadena de pactos que comenzaría con el Tratado de Paz y Amistad suscrito con México, en diciembre de 1836, y culminaría con el firmado con Honduras en 1894.¹⁰

España y Argentina firmaron uno de estos pactos —el Tratado de Reconocimiento, Paz y Amistad de 1864—¹¹ no sin antes asistir, en 1858, al fracaso de un primer convenio entre ambos países. Tanto la firma del tratado como el fracaso del convenio se verían influidos por los vaivenes de las respectivas políticas internas. La dilatada pugna entre el Gobierno de Buenos Aires y el de la Confederación Argentina, por ejemplo, llevaría a unos y otros a competir por la obtención de apoyos internacionales, siendo en dicho marco que habría que encuadrar la persistencia de Alberdi por negociar un nuevo convenio con España.¹² Del mismo modo, la guerra del Pacífico¹³ en la que se embarcó España entre 1865 y 1866 pudo frustrar las negociaciones con el gobierno mitrista para la modificación del tratado de 1859 y su definitiva validación.

La ratificación final del tratado abriría un nuevo periodo en las relaciones hispano-argentinas; un periodo marcado por la incorporación a la conciencia histórica peninsular de cuatro nuevos criterios de valoración respecto a América: el «reconocimiento» de un pasado común «rechazable» en términos generales por ambas partes; la asunción de un presente de obligado respeto mutuo; la convicción de la superioridad histórica, política y económica española frente a la inestabilidad americana; y, por último, la exigencia constante —y perceptible sobre todo hasta final de siglo— de un derecho histórico español a la iniciativa en América, sobre todo frente a Europa y los Estados Unidos.¹⁴

La Restauración borbónica, a finales de 1874, supuso un cambio de prioridades en la política exterior española. A partir de entonces Europa y su *statu quo* se convertirían en el objetivo principal de su diplomacia en detrimento de otros horizontes, pese a que la reaparición del conflicto colonial y la actividad desatada por los gobiernos liberales españoles en la década de los ochenta pudieran insinuar lo contrario.¹⁵

Este acercamiento, propugnado por el liberalismo español, coincidiría con la llegada al poder de Julio Argentino

Roca quien, bajo el lema *Paz y Administración*, abriría un ciclo de paz y prosperidad que supuso el fin de las guerras civiles en Argentina.¹⁶ Fue bajo su presidencia que las elites gobernantes del país acometieron un proceso de modernización que dejaría una profunda huella en el ámbito político y económico. La conocida como Generación del 80, muy influida por el positivismo, hizo de la idea de progreso su razón de ser, dirigiendo sus iniciativas a poner las bases con las que garantizar un desarrollo que, tomando las decisiones adecuadas, considerarían tan natural como inevitable. Su posicionamiento respondería a una tendencia hegemónica en el Occidente finisecular, donde la fe en el progreso se convertiría en un axioma incontestable. Los continuos avances tecnológicos, la relativa paz entre las grandes potencias y la «cientificación» que algunos teóricos harían de tales ideas¹⁷ no harían sino reforzar la confianza en que un nuevo tiempo estaba llegando.

Lo cierto es que la Argentina impulsada por la Generación del 80 entró en una fase de crecimiento material inusitado lo que, además de aumentar sustancialmente la llegada de inmigrantes, también ubicaría al país dentro del panorama internacional como potencia emergente. Un factor decisivo a este respecto sería la ingente cantidad de terreno a explotar incorporada a raíz de la Conquista del Desierto. Una anexión que supuso una notable ampliación de las áreas de cultivo y, a su vez, una multiplicación de la producción y exportación cerealistas.¹⁸ A la par, la ganadería también repercutiría sustancialmente en el crecimiento económico, mejorando exponencialmente sus balances gracias al surgimiento y desarrollo de los grandes frigoríficos.¹⁹

El peso creciente de Argentina en los mercados internacionales pudo influir en la ya citada política de acercamiento impulsada desde España por Segismundo Moret, ministro de Estado, y continuada por su sucesor, Antonio Aguilar Correa, marques de la Vega de Armijo. En ese lapso —de finales de 1885 a mediados de 1890— las iniciativas españolas a orillas del Plata fueron numerosas: apertura del Banco Español del Río de la Plata en octubre de 1886; creación de la Cámara Oficial de Comercio Espa-



ñola de Buenos Aires²⁰ en abril de 1887; establecimiento, a comienzos de 1888, de una línea de navegación al Río de la Plata por la Compañía Trasatlántica Española; se organizó la Exposición Flotante Española a las Américas del Sur y del Centro a mediados de ese mismo año; la exhibición, también en 1888, de la Exposición Artística Española en la Galería de Cuadros de la Cámara de Comercio en Buenos Aires; la creación de la Sociedad Hispano-Argentina Protectora de los Inmigrantes Españoles en mayo de 1889...²¹ También se tomaron medidas legislativas con efectos institucionales, como la Real Orden del 17 de enero de 1888, por la que se autorizaba el ingreso de ciudadanos hispanoamericanos en las Academias Militares españolas y en los establecimientos dependientes del Ministerio de Fomento; otras de carácter diplomático, como la renovación de los consulados españoles, ya emprendida en 1884, o la revisión del escalafón diplomático y consular a partir de 1887; así como de índole académica y cultural, como el inicio de las gestiones pertinentes para «la fundación en Buenos Aires de una Academia de la Lengua en relaciones con la española».²²

Toda esta actividad ratificaría a propios y extraños el compromiso hispanoamericanista de Moret y sus partidarios. No obstante, los resultados no estuvieron a la altura de las expectativas por diversos motivos. Uno de ellos sería la dependencia comercial española respecto a Europa, destino de cerca de dos tercios del intercambio exterior del país. Tal dependencia se haría todavía más patente precisamente durante el Gobierno de Moret, por ser en 1886 cuando finalizaban los pactos que regulaban el comercio español con las principales potencias europeas.²³ Otro a no desdeñar sería el expansionismo estadounidense, que en las últimas décadas del XIX cobraría renovados impulsos en detrimento de la influencia española. Con todo, el principal problema del Gobierno español en sus planes de acercamiento sería el desinterés argentino por la propuesta. Un desinterés perceptible, por ejemplo, en episodios como el fracaso de Moret para concretar una visita del presidente Roca a España aprovechando el viaje que éste emprendería a Europa en 1887.²⁴

La sustitución de Roca por Miguel Juárez Celman y de Moret por el marqués de la Vega Armijo no supuso cambio alguno en las posturas de uno y otro ejecutivo. Empero el desencuentro perduraría pese a los cambios y vicisitudes políticas acontecidas en ambos países en 1890: en España, con la llegada al poder de los conservadores y de un proteccionismo comercial del que pocas ventajas podía obtener la Argentina; en Argentina, con la llamada Revolución del Parque, que trajo consigo la renuncia de Juárez Celman y su sustitución por el vicepresidente Carlos Pellegrini.²⁵

Los cambios políticos a una y otra orilla del Atlántico no harían sino evidenciar los muchos obstáculos a sortear en todo intento de aproximación bilateral. Ni los intereses económicos eran coincidentes,²⁶ ni la política exterior española contaría siempre con las simpatías de Buenos Aires,²⁷ ni la visión hispanoamericanista tendría el apoyo unánime deseado en Madrid.²⁸ Ciertamente es que las coyunturas pudieron variar —en 1898, por ejemplo, Argentina volvía a mostrar una imagen floreciente, mientras que España vivía una debacle calamitosa tras su derrota frente a Estados Unidos—²⁹ pero la cordial cercanía pretendida como principio rector de las relaciones hispanoargentinas acabaría materializándose más en una política de gestos de ostentación variable que en compromisos políticos o económicos que pudieran suponer el más mínimo riesgo para los intereses de los firmantes.

Esta dinámica de gestos generó episodios de fervor popular que, marcando las distancias, podrían recordarnos a los vívidos años después con el *Plus Ultra* en Buenos Aires. Entre ellos, el recibimiento ofrecido, el 16 de marzo de 1900, al buque escuela de la Armada argentina *Presidente Sarmiento* a su llegada a Barcelona, con presencia de las autoridades y grandes manifestaciones de júbilo. El entusiasmo con que los marinos fueron acogidos a su paso por España sería reconocido con regocijo por el comisionado argentino en España, Vicente G. Quesada, haciéndolo constar a la presidencia del Consejo de Ministros en Madrid.³⁰ Sin embargo, hubo un hecho que todavía confortaría más a los visitantes: la muestra de respeto

«Aclamando la gloria de la raza»: el vuelo del *Plus Ultra* a través de *Caras y Caretas*

brindada en el Teatro Real por la reina regente, María Cristina, al ponerse en pie a los acordes del himno argentino.³¹ Tales deferencias tendrían cumplida respuesta desde Buenos Aires, con un decreto sancionado por la presidencia, el día 30 de ese mismo mes, por el que se suprimían del himno nacional aquellas estrofas consideradas ofensivas por parte de la colectividad española y sus representantes diplomáticos.

Otro evento que conllevaría una nueva sucesión de gestos sería la coronación de Alfonso XIII, oficiada entre el 12 y el 17 de mayo de 1902. El Gobierno argentino, a petición de la representación española en su capital, envió una delegación especial a la ceremonia a la que se sumarían los jefes de la fragata *Sarmiento*, atracada en Cádiz para los festejos. Entre las nuevas muestras de cumplidos y cortesías prodigadas para la ocasión cabría señalar el trato recíproco de «Grande y Buen Amigo» que se dispensaron el nuevo monarca y el presidente Roca; o los deseos de mutua prosperidad para sus gobiernos y países,³² culminando las atenciones con la presencia de varios miembros del ejecutivo argentino a los festejos organizados el día 17 de mayo en la Iglesia Catedral de Buenos Aires con motivo de la jura del nuevo rey.³³

Cisneros y Escudé apuntan otros acontecimientos similares para reafirmar la peculiar relación existente entre los dos países durante este periodo: la suscripción abierta por el diario *La Prensa* de Buenos Aires, en 1908, para auxiliar a las víctimas de las inundaciones en Málaga; la entusiasta recepción deparada a los oficiales españoles participantes en un concurso hípico organizado por la Sociedad Sportiva Argentina ese mismo año; la visita de la Infanta Isabel a la Argentina en 1910 para las celebraciones del Centenario de la Revolución de Mayo; la invitación al Gobierno argentino en 1912 para asistir a las conmemoraciones centenarias de las Cortes, Constitución y sitio de Cádiz...³⁴ Gestos que, por lo general, tuvieron su correspondiente réplica: la suscripción de *La Prensa*, por ejemplo, con un homenaje de gratitud difundido por la prensa española y secundado, entre otros, por Moret, Pérez Galdós, Antonio Maura y Melquiades Álvarez; la visita real a Buenos Aires,

con el apoyo del ejecutivo argentino para la fundación de la Institución Cultural Española de Buenos Aires, la Cátedra Menéndez Pelayo en la Universidad del Plata y la de la ya mencionada Academia argentina correspondiente a la de la Lengua Española. Acciones, en todo caso, que no harían sino alimentar esa imagen externa de afabilidad y mutua alabanza y atenuar, de cara al público, unas diferencias que, aun siendo palpables, rara vez alcanzaron relevancia más allá de los círculos de poder.

El *Plus Ultra* como legado del hispanoamericanismo primorriverista

La llegada al poder del general Primo de Rivera, en septiembre de 1923, traería consigo un nuevo impulso a las relaciones con la América Hispana en el deseo de potenciar la imagen global del país y ganar peso en el escenario internacional.

Ya el estallido de la primera guerra mundial había supuesto una oportunidad perdida desde la perspectiva hispanoamericanista. La neutralidad española y la irregularidad de los intercambios entre Europa y América durante la conflagración abrieron la posibilidad de fortalecer las relaciones comerciales al otro lado del Atlántico. Una ocasión que no sería aprovechada en toda su dimensión, ya que —aunque el comercio entre España y sus antaño colonias creció cuantitativamente— en ningún momento llegaría a aproximarse al que se mantenía con Francia, Gran Bretaña o los Estados Unidos.³⁵

Pese a que el final de la Gran Guerra certificó la definitiva irrupción de los norteamericanos en el concierto mundial y su nuevo rol hegemónico, en España persistiría la sensación de poder competir por un puesto entre las grandes potencias como cabeza de los países hispanohablantes. Es decir, se continuó insistiendo en el sueño hispanoamericanista como vía para devolver a España parte del prestigio perdido. No obstante, la falta de resultados tangibles seguiría lastrando el proyecto. Si en circunstancias favora-



bles como las de los años pretéritos no se había dado un paso adelante, difícilmente podría darse en una coyuntura en la que América Latina y sus mercados asomaban como objetivo de países económicamente mucho más poderosos pero, sobre todo, de unos Estados Unidos decididos a consolidar su presencia al sur de sus fronteras.

Haciendo un repaso a la actividad diplomática española en América en los años inmediatamente anteriores al pronunciamiento de Primo de Rivera, podemos ver que la política de protocolos seguiría ocupando un espacio principal. En 1920 otro miembro de la Familia Real, el infante Don Fernando, acudió a Chile acompañado de José Francos Rodríguez para representar a España en las conmemoraciones por el cuarto centenario del descubrimiento del Estrecho de Magallanes.³⁶ Un viaje que también les llevaría, de manera oficiosa, a Argentina, Uruguay y Panamá. La prensa española siguió con interés su trayecto destacando la favorable acogida dispensada a los viajeros, pero también una petición que pareció ser común a los distintos líderes hispanoamericanos con los que se reunieron: la posibilidad de un viaje del propio rey. Un viaje que jamás llegaría a realizarse pese a la insistencia, desde diferentes ámbitos, sobre los beneficios que dicha visita podía suponer para España y su política exterior.³⁷

Cuando Primo de Rivera asumió la presidencia, apenas dos años después, las condiciones serían prácticamente las mismas, abundando las proclamas sobre la amistad y colaboración hispanoamericanas pero con escasos resultados prácticos más allá de la retórica. Primo compartía el ideario hispanoamericanista en cuanto manifestación de un pasado que legitimaba a España para ejercer un cierto liderazgo espiritual sobre los pueblos de habla hispana, abogando por una confluencia frente al exterior que la vieja metrópoli parecería destinada a encabezar. Una visión onírica que soslayaba no sólo un contexto internacional sumamente complejo sino también los respectivos intereses de unos Estados latinoamericanos con frecuencia enfrentados entre sí.

Fue en pro de dicha visión que el dictador reestructuró, con éxito variable, el servicio exterior, el cuerpo diplomático y el consular. En lo que concierne al primero, la reordenación

se visualizaría con la creación, a finales de 1926, de la Sección de Política de América y Relaciones Culturales;³⁸ en lo que refiere al servicio diplomático, se incrementó el número de legaciones y representantes en el continente en un 20 %;³⁹ en cuanto a los consulados, no sólo aumentó el número de cónsules —de 276 en 1923 a 291 en 1930— sino que se elevaron de categoría algunos de los consulados, sobre todo en Argentina, Cuba, México y Chile, y se estabilizaron los cónsules de carrera. También se ampliaron los presupuestos de las agencias diplomáticas y consulares: en el caso de las primeras el crecimiento fue progresivo, pasando del 13% del total dispuesto por el Ministerio en 1915 a un 27% en 1925 y un 28% en 1930;⁴⁰ en el de los consulados, la subida presupuestaria alcanzaría, en 1930, el 28% del capital ministerial previsto para esta partida.⁴¹

Pese a que el reforzamiento del organigrama diplomático fue notable, la ofensiva hispanoamericana diseñada por el primorriverismo se haría notar mucho más en la proliferación de actividades, eventos, acuerdos y encuentros impulsados desde Madrid a tal efecto. En los apenas siete años que el dictador ocupó la poltrona fueron numerosas, a un lado y otro del Atlántico, las exposiciones y congresos;⁴² la erección de monumentos conmemorativos; las actividades de la emigración española a través de sus asociaciones... Se intensificaron los contactos en ámbitos como el militar, con misiones de asesoramiento en países como El Salvador, Colombia, Ecuador, Perú o Chile; el cultural, con la creación de centros a lo largo del continente o el fomento de publicaciones de tendencia hispanoamericanista; el académico, con el intercambio de profesores y estudiantes universitarios; el comunicativo, inaugurándose los enlaces radiotelegráficos y el correo aéreo entre España y Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay... También se firmarían tratados de índole diversa como los de arbitraje con Chile o Uruguay; de reconocimiento de títulos profesionales y académicos; de propiedad literaria... No obstante, en esa búsqueda de vínculos entre el gobierno militar y las repúblicas hispanoamericanas hubo un plano que el régimen buscaría cubrir con creces: el propagandístico. Y, a este respecto, el vuelo del *Plus Ultra* resultaría paradigmático.

«Aclamando la gloria de la raza»: el vuelo del *Plus Ultra* a través de *Caras y Caretas*

El *Plus Ultra* respondió a una práctica deportiva en boga tras la primera guerra mundial: los *raids*. La aviación había disfrutado un considerable desarrollo durante el conflicto, despertando la admiración de propios y extraños. Terminada la contienda, fueron muchos los países dispuestos a mostrar la progresión de sus respectivas aviaciones,⁴³ incluyendo aquellos que —aun sin haber participado en la Gran Guerra— captaron el gran potencial promocional de estos vuelos. Ya unos días antes de firmarse el Tratado de Versalles, el 14 de junio de 1919, los británicos John William Alcock y Arthur Whitten Brown culminaron la primera travesía transatlántica sin escalas al volar desde Newfoundland, en Terranova, hasta Clifden, en Irlanda. Y no puede obviarse cómo unos meses antes de finalizar la guerra, el 12 de septiembre de 1918, el chileno Dagoberto Godoy cruzaba por primera vez el macizo andino uniendo por los aires Santiago y Mendoza.⁴⁴

El proyecto del *Plus Ultra* respondería a esta moda deportiva y a los deseos propagandísticos del primorriverismo. No puede decirse que la empresa fuese novedosa, ya que los portugueses Gago Coutinho y Sacadura Cabral ya habían «conquistado» el Atlántico Sur al unir Lisboa y Río de Janeiro entre el 30 de marzo y el 15 de junio de 1922. No obstante, la proeza de los lusos no se consideraría un éxito completo ya que precisaron cambiar dos veces de aparato, de ahí que el objetivo español pasase a ser salvar el Atlántico Sur de una sola vez; en un solo aparato. Una empresa que sería celebrada a ambas orillas del océano y —en esos años de reafirmación y exaltación de los «valores hispánicos»— presentada como indiscutible testimonio de la fraternidad, compromiso y solidaridad racial.⁴⁵

El *Plus Ultra* a través de *Caras y Caretas*

Una vez aprobado el proyecto y anunciadas las fechas del vuelo se hizo patente la expectación que el mismo despertaría tanto en España como en aquellos países donde se preveía que repostase el hidroavión. Barberán, pese a ser

uno de los ideólogos del plan, abandonó temporalmente la Aviación,⁴⁶ lo que conllevó su sustitución por Julio Ruiz de Alda y la confirmación de Franco como comandante de la expedición. Los otros dos tripulantes serían, como ya es conocido, el teniente de navío Manuel Durán y el mecánico Pablo Rada.

Se fijaron siete etapas para el vuelo: Palos-Las Palmas (22 de enero); Las Palmas-Porto Praia (26 de enero); Porto Praia-Noronha (30 de enero); Noronha-Recife (31 de enero); Recife-Río de Janeiro (4 de febrero); Río de Janeiro-Montevidéo (9 de febrero) y Montevidéo-Buenos Aires (10 de febrero). Destinos que evidenciaron el creciente entusiasmo despertado por el *raid*. En Recife se congregaron unas 100 000 personas para recibirlos; en Montevidéo se habló de entre 70 y 200 000; en Buenos Aires las crónicas elevaron el número de presentes a entre 200 y 300 000.⁴⁷ Cifras que acreditarían el éxito de la misión y la consagración de los aviadores como figuras de consumo público; sobre todo Ramón Franco.

Caras y Caretas se sumó a este ejercicio de encomio desde los prolegómenos del vuelo. Ya en su número del 23 de enero dedicaría un espacio a Palos de Moguer como «cuna de los hechos más grandes y trascendentales que registra la historia», haciendo confluír su condición de puerto de salida de Colón con su nueva suerte como punto de partida del *Plus Ultra*.⁴⁸ No obstante, resulta revelador el esbozo que se produciría en ese mismo número de un icono que determinaría el posterior enfoque mediático del viaje: el de Ramón Franco como hombre audaz y temerario, como «bizarro militar»; como «uno de esos soldados valientes, humildes y sufridos que la indómita bravura racial sabe producir».⁴⁹

Franco pasaría a desempeñar el rol principal en el relato del vuelo, quedando relegados el resto de tripulantes a una posición no marginal pero sí subordinada. El protagonismo del comandante español cuajó incluso en la publicación de una pequeña crónica extendida a lo largo de varios números y titulada «Raid Aéreo Melilla Cabo Juby-Canarias», en la que Leopoldo Alonso, fotógrafo oficial de la Aviación Militar española, narraría sus impresiones sobre el vuelo



Imágenes 1 y 2. «Plus Ultra, por Francisco Villaespesa»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1427, 6 de febrero de 1926, pp. 80-81.

compartido con el aviador en 1923.⁵⁰ De igual manera, la personalización de la hazaña en la figura de Franco haría que muchos de los titulares se centrasen en su persona, uniendo inevitablemente su nombre al del hidroavión como un uno inseparable.

Este último pormenor se haría visible en detalles como el poema «Plus Ultra», escrito por el almeriense Francisco Villaespesa para la ocasión⁵¹ (Imágenes 1 y 2), o en

la salutación brindada por el asociacionismo italiano a los expedicionarios en ese mismo número.⁵² Un saludo que resaltaría la predisposición de la colonia transalpina a celebrar el triunfo como si fuese propio, ponderando la historia de españoles e itálicos por trascender a lo largo de los siglos como una sola comunidad:

«Aclamando la gloria de la raza»: el vuelo del *Plus Ultra* a través de *Caras y Caretas*

La historia de italianos y españoles fue, durante largos lapsos una misma historia; hispano-italica fue la sublime empresa de Colón, como renovada en nuevo elemento con la hazaña de Franco; italianos y españoles defendieron y salvaron en Lepanto la civilización cristiana; las gestas épicas de uno y otro pueblo se confunden en muchos capítulos de la historia de Europa, de modo que la resolución de la Federación de Sociedades Italianas ha venido a dar una nueva consagración, en tierra americana, argentina, a la tradicional comunidad de creencias, de anhelos, de ideales. Los hijos de Italia acudirán, así, a celebrar el triunfo de Franco como triunfo propio, de la misma suerte que lo habrían hecho los hijos de España en caso análogo.⁵³

La latinización de la empresa sugerida por el asociacionismo italiano no perturbaría las intenciones ideológicas y propagandísticas previstas por el primorriverismo. No en vano, tal y como apunta Marcihacy, ya durante la preparación del proyecto pudo percibirse una propensión por parte del Directorio a ampliar la apuesta ideológica más allá del hispanoamericanismo, aventurándose hacia un iberoamericanismo que aunaría en sí los antiguos argumentos del iberismo hispano y el integralismo portugués.⁵⁴ Con tales premisas, el «parentesco racial» resaltado por el Directorio entre España y los países lusófonos bien podía extenderse a una Italia a la que, aun siendo rival de influencias en Argentina, nadie podía negar su condición de «familia».⁵⁵

La adhesión del asociacionismo transalpino congregaría en el homenaje a los principales representantes de las colectividades española e italiana.⁵⁶ A la par, la imagen de Franco ganaría presencia en las páginas del magazine, siendo su rostro el que encabezaría la portada del 13 de febrero con el ilustrativo rótulo «Ramón Franco, héroe del espacio». La llegada del hidroavión el día 10 no permitió a la revista extenderse sobre el acontecimiento de un modo inmediato. Una parvedad largamente compensada en los siguientes números.

El dossier fotográfico de *Caras y Caretas* sobre el *Plus Ultra* es, posiblemente, uno de los más nutridos de los

publicados sobre el viaje y su celebración. Una somera revisión a las ediciones del 20 y el 27 de febrero constata lo dicho, dejando plasmadas las multitudinarias manifestaciones con que fueron recibidos en cada puerto, las bienvenidas oficiales tras cada desembarco y todas las personalidades que, de un modo u otro, se sumaron al entusiasmo popular.

Si Recife ofreció a las cámaras la estampa de una muchedumbre abigarrada saludando a la aeronave⁵⁷ (*Imagen 3*), Río presentaría sus galas más mundanas junto a la más estricta etiqueta, fusionando el paroxismo de la gente tras el amerizaje⁵⁸ (*Imagen 4*) con la rigurosa formalidad que las sucesivas recepciones oficiales podían exigir. Y no fueron pocas. En la legación española fueron acogidos por sus responsables, recibiendo además la visita de diversas personalidades brasileñas. También se ofició una Misa de Acción de Gracias en la Iglesia de la Cruz en honor de los pilotos. La colectividad lusa en Río se sumó a los reconocimientos con una fiesta en el Gabinete Portugués de Lectura. Y sus homólogos españoles ofrecieron un ban-

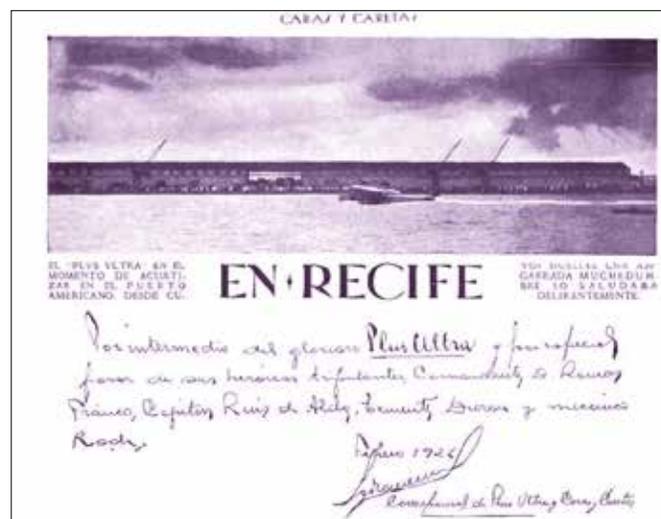


Imagen 3. «En Recife»; *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1429, 20 de febrero de 1926, p. 65.

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



Imagen 4. «En Río de Janeiro»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1429, 20 de febrero de 1926, p. 66

quete en honor de Franco y Ruiz de Alda al que asistieron unos quinientos comensales. Ya en vísperas de la partida Franco acudió a la embajada argentina, donde firmó autógrafos ante la presencia del embajador, Antonio Mora y Araujo, y otros invitados.

En Montevideo la aglomeración fue tal que abarrotó la Plaza Independencia, rezagando la llegada de Franco a la Casa de Gobernación, donde estaba previsto que se reuniese con el presidente, José Serrato (**Imagen 5**), para entregarle un mensaje autógrafo del rey Alfonso XIII.⁵⁹ Las fotografías de la estada en Montevideo no pudieron ser más explícitas, con un Franco apenas vislumbrable entre la muchedumbre junto a sus acompañantes. Hay que tener en cuenta que la parada en Montevideo fue una decisión de última hora de los propios aviadores, ya que la visita oficial estaba prevista para después de Buenos Aires.⁶⁰ De ahí lo sorprendente de que, en tan breve espacio de tiempo, la multitud agolpase las calles de la manera en que lo hizo. En todo caso, lo visto en Montevideo no fue sino un preludio de lo que habría de acontecer en la capital argentina.

Para cuando el hidroavión comenzó a avistarse en el horizonte, la Avenida Costanera aparecía rebasada por

el gentío, recogiendo las cámaras cómo una lancha conducía a Franco y Ruíz de Alda —acompañados del embajador español, Alfonso Dánvila— hasta el *Paraná*, donde les esperaban el intendente municipal, Carlos Martín Noel, y el ministro de Marina, Manuel Tomás Domecq García. Una vez en tierra se desató la algarabía, con una avalancha de asistentes que la policía difícilmente pudo contener.

El trayecto hasta la Casa de Gobierno fue una sucesión de frenesí y empujones. Una panorámica de la Avenida de Mayo (**Imagen 6**) revela el delirio que acompañaría a los aviadores a lo largo de su recorrido, muy patente a la entrada de la catedral, donde se celebró el Tedeum oficial en Acción de Gracias por la terminación del vuelo, o al paso de la nutrida manifestación que, ya de noche cerrada, colapsaría el frontal del diario *La Prensa*, donde se



Imagen 5. «Los pilotos junto al presidente uruguayo, José Serrato, durante su primera estancia en Montevideo»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1429, 20 de febrero de 1926, p. 71.

«Aclamando la gloria de la raza»: el vuelo del *Plus Ultra* a través de *Caras y Caretas*

encontraban en ese momento los expedicionarios (**Imagen 7**). Todo Buenos Aires quería estar con los protagonistas de la jornada, ya fuese en las oficinas de Italcable, desde donde se comunicó a Alfonso XIII el éxito de la misión; en



Imagen 6. «En la Avenida de Mayo de Buenos Aires»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1429, 20 de febrero de 1926, p. 76.

la embajada de España, donde recibieron el aplauso de sus compatriotas con el embajador al frente; o en la función celebrada en su honor en el Teatro Avenida, donde se

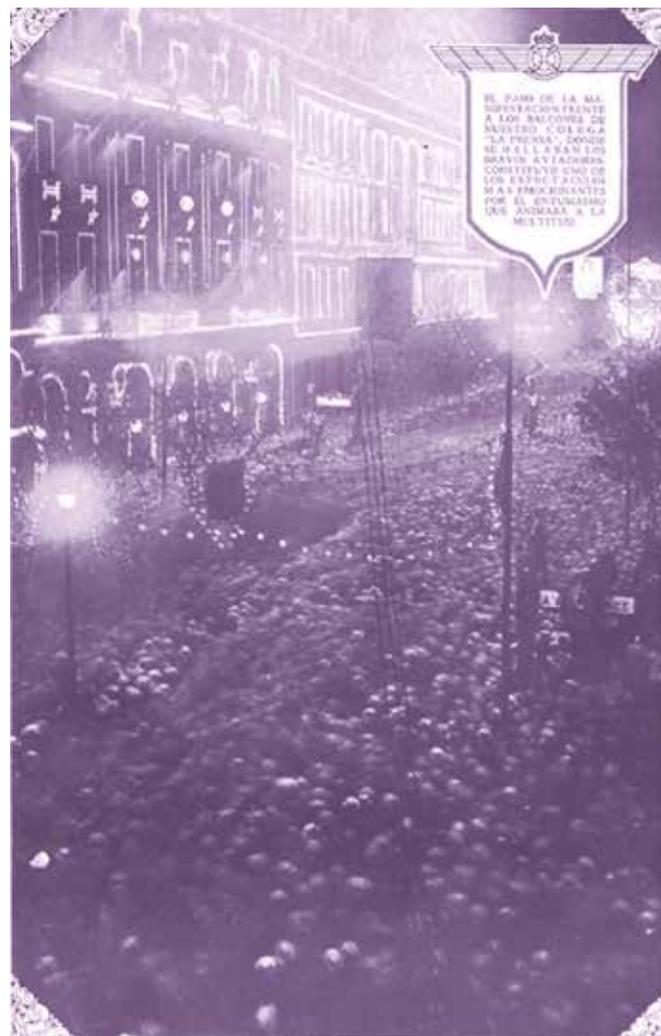


Imagen 7. «Imagen de la manifestación nocturna a las puertas del diario *La Prensa*, en Buenos Aires»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1429, 20 de febrero de 1926, p. 78.

tomaría una instantánea de los pilotos escuchando de pie el himno argentino.⁶¹

Ese número de *Caras y Caretas* no se limitó a lo que habían sido las últimas jornadas del viaje, sino que guardaría un espacio a lo que fueron sus preámbulos más inmediatos. Un preludio lleno de simbolismo, tal y como recogería el corresponsal de *Caras y Caretas* en España, Federico Rivas.⁶² En sus fotografías mostraría al comandante Franco en el monasterio de La Rábida recibiendo de manos de José Marchena Colombo, presidente de la Sociedad Colombina Onubense, una copa de oro destinada al presidente argentino, Marcelo Torcuato de Alvear.⁶³ El claustro del monasterio también sería objeto de un retrato en el que Franco, Ruíz de Alda y Durán aparecerían acompañados de un miembro de la Casa Real —el Infante don Alfonso de Orleans— en el momento de recibir una encomienda de una representación de Estella.⁶⁴

El deliberado paralelismo entre las carabelas de Colón y el vuelo del *Plus Ultra* pocas veces se mostraría tan evidente. Ciertamente el Directorio jamás ocultó tal propósito —por el contrario, la reivindicación de Colón siempre fue un lugar común para el hispanoamericanismo coetáneo— pero la salida desde Palos de Moguer (hoy, Palos de la Frontera) y la presencia de los tripulantes en el monasterio de La Rábida constató en toda su plenitud el carácter alegórico y propagandístico del hecho. De igual manera se puede interpretar la visita de Franco, Ruiz de Alda, Durán, Rada y el Infante don Alfonso a la Iglesia de San Jorge, en Palos, y su oración ante la Virgen de los Milagros: un acto gemelo al que hizo el Almirante genovés antes de lanzarse al mar en 1492.⁶⁵

Este tipo de analogías concordarían completamente con la solemnidad de quienes resaltaban estar viviendo un momento histórico, con la visión panhispanista que pareció imponerse entre los redactores de la revista y con esa promoción de Franco a la categoría, si no de mito, sí de ídolo. La visión panhispanista a la que nos referimos resulta manifiesta en columnas como la publicada ese 20 de febrero bajo el título «Franco-Alda-Durán-Rada»:

Hércules tiene ya dos nuevas columnas: Palos de Moguer y Buenos Aires. En ellas el ardimiento hispano esculpió el mote sublime: «Plus Ultra». Miles de leguas separan a las dos palabras: Plus, allí donde fue gestado un portentoso hallazgo; Ultra, acá, en la tierra hija y hermana de la noble nación civilizadora. Merced a la heroicidad, el estrecho aéreo ha sido cruzado desde la nueva Calpe a la nueva Abyla. La unión de Europa y América es ya más fuerte: la de España y la Argentina más fraterna, más cariñosa.⁶⁶

Sobre la idealización épica de Franco, la revista llegaría a hacer un contraste de retratos del aviador —el uno, efectuado durante la campaña africana; el otro, una vez ya en Buenos Aires— con los sugestivos epígrafes «Héroe en la Guerra» y «Héroe en la Paz» (*Imágenes 8 y 9*) y la interpretación que cabía darle a cada uno de esos títulos:

HÉROE EN LA GUERRA. Íntegro, sin vacilaciones que tampoco cupieron jamás en el temple del soldado hispano. Y con la sencilla altivez que adorna la hidalguía de una cuna. Ramón Franco en las acciones de guerra ha labrado con arrojo y decisiones absolutas una fama prestigiosa de temerario combatiente, disciplinado, recio, audaz como la gloria. Sus hazañas en el campo de lucha contra el moro le han valido el alto y grande concepto de que goza.

HÉROE EN LA PAZ. Dando tregua a las jornadas bélicas para entablar lucha abierta y sin cuartel contra los furiosos elementos, Franco ha llegado invicto y glorioso a las márgenes del Plata. Después de haber recogido a su paso el clamoreo entusiasta de los pueblos engrandecidos en el orden y el trabajo y el militar aguerrido [sic], el glorioso oficial de un ejército glorioso, ha sido recibido con el más alto de los títulos con el de mensajero de amor y de paz.⁶⁷

Esta imagen heroica de Franco también sería comparada —y extendida— por colaboradores como el orensano Xavier Bóveda, quien entregó al propio comandante una correspondencia en la que incluiría una cuartilla a publicar por la revista como bienvenida a los expedicionarios. En su salud, Bóveda ubicaría a Franco a la altura de los viejos

«Aclamando la gloria de la raza»: el vuelo del *Plus Ultra* a través de *Caras y Caretas*

mitos homéricos, contrastando su aspecto anodino con unas virtudes dignas de las epopeyas clásicas:

Cuando se publiquen estas cuartillas, los grandes rotativos bonaerenses habrán divulgado ya, y será familiar a todas las retinas, la silueta corta, pero musculosa, del intrépido comandante. La ternura nostálgica de sus ojos (apacentados de lirismos en las campañas gallegas) y el cuerpo parco del héroe, habrán sido motivo de comentario —y de sorpresa también— a lo largo de las avenidas.

(...)

Hechos a la proeza homérica de la aventura, los hombres quedarán perplejos; ya que dónde creían encontrar un Héctor o un Aquiles, habrás recibido un mozo.

(...)

Conozco toda la cordialidad del público de Buenos Aires, toda la magnífica generosidad criolla, y me imagino a Franco falto de palabras —agolpadas éstas en el corazón— para expresar su ternura, para decir su cariño.

¡Y es que el héroe es así!

Franco no gusta de las efusiones verbales. Su palabra —como su estatura— es parca. Hombre de acción, nietzscheano, ama, sobre todo, el riesgo. ¡Y el riesgo es su gran Quimera!⁶⁸

El ensalzamiento del comandante invadiría incluso los perfiles de otros miembros de la expedición. La semblanza hecha a Pablo Rada en el número 1430 confirma tal aserto. El motivo de ella sería la concesión al mecánico navarro de la Medalla de Caballero del Trabajo. Rada no había recibido el nombramiento de gentilhombre otorgado por Alfonso XIII a los otros tres miembros de la expedición —todos ellos oficiales— pero sus muchos méritos a



Imágenes 8 y 9. A la izquierda, «Ramón Franco, héroe en la guerra»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1429, 20 de febrero de 1926, p. 63. A la derecha, «Ramón Franco, héroe en la paz»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1429, 20 de febrero de 1926, p. 64.

lo largo del viaje⁶⁹ le hicieron merecedor de algún tipo de reconocimiento que, finalmente, se concretó en dicha condecoración. Con todo, lo que podía haber sido una loa individual acabaría siendo un elogio compartido entre Rada y Franco, llegando a presentar lo que era un afecto cercano —eran íntimos amigos— como una relación de tutela en la que el rol protector correspondería al comandante.

Entre Franco y su mecánico, unidos por el deber y la disciplina, surgió la hermandad. Cuando los vemos juntos advertimos el cariño que se profesan. Ambos se alaban mutuamente. La llaneza del comandante para con su colaborador, el celo que pone en cuidarle son parejos a la idolatría que siente Rada por su jefe. Hay en ese afecto la generosidad pintada por Pierre Loti en las páginas de «Mi hermano Yoes» [sic].⁷⁰

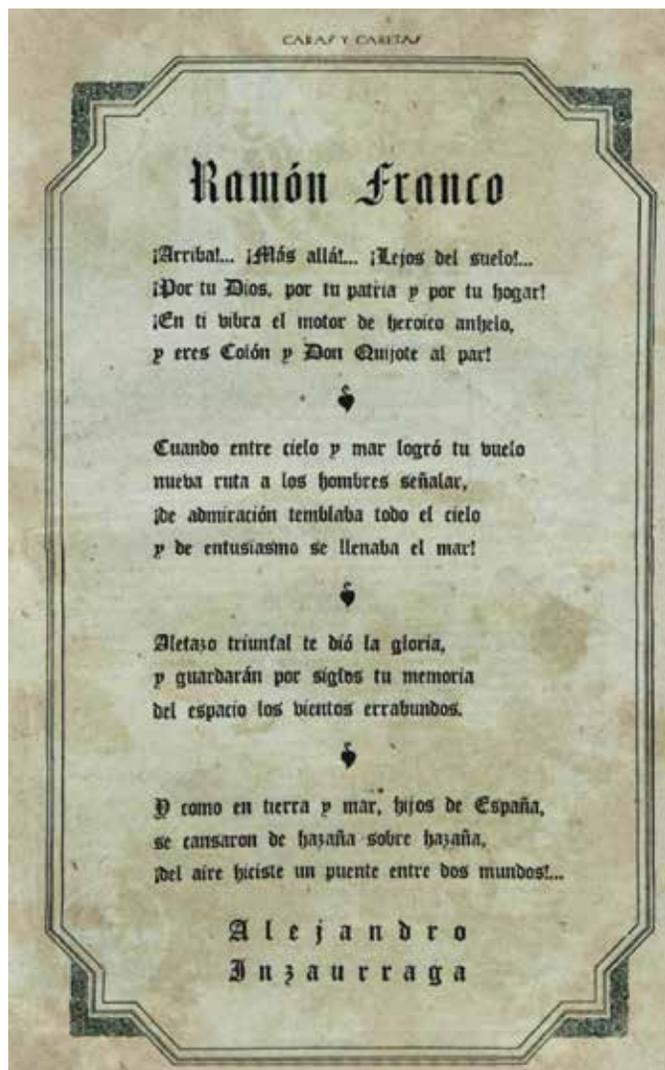


Imagen 10. «Ramón Franco», por Alejandro Inzaurraga»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1430, 27 de febrero de 1926, p. 3.

La idealización de Franco alcanzaría uno de sus puntos más elevados en el soneto dedicado al piloto por Alejandro Inzaurraga, quien aunaría en el comandante los valores de

dos de los iconos más enaltecidos por el hispanoamericanismo: Colón y Don Quijote⁷¹ (Imagen 10). La equiparación, en realidad, no era novedosa. Ya hemos visto cómo la analogía entre el Plus Ultra y el pasado colombino era un hecho pero, igualmente, también podemos encontrar cómo otro autor —Manuel Siurot— ya establecía la similitud entre los tres en las páginas de *ABC* apenas comenzado el vuelo:

Al salir de Palos, no es un avión que alza el vuelo, es la carabela Santa María, que convierte milagrosamente sus velas en alas. Colón y sus marinos se han hecho aviadores. El espíritu de la raza en esta mañana de gloria se llama Franco.

Don Quijote ha aprendido ciencias y sabe ya fabricar la realidad en el horno de los ideales. Por eso ahora es más grande que nunca, porque construye la vida con ciencia y con romanticismo, y esa es la fórmula suprema del progreso.

Don Quijote manda la carabela-avión y en Palos, en La Rábida, en el mar y en América, al contemplar la obra de España corren por sus ojos lágrimas divinas que no pueden sentirse más que en la presidencia de los destinos civilizados del mundo.⁷²

El aplauso a los expedicionarios continuó los siguientes días con una dilatada programación de actos. Todas las sociedades españolas presentes en la Argentina rivalizaron por contar con su presencia, algo imposible por ser más de trescientas.⁷³ Aun así, *Caras y Caretas* tomaría instantáneas no sólo de aquellas fiestas y homenajes a los que concurren sino también de los realizados en su honor pese a no poder contar con su asistencia. Entre los primeros cabría destacar los multitudinarios almuerzos organizados por la Asociación Patriótica Española y el Centro Gallego. En lo que respecta a los segundos, hubo colectividades españolas de la provincia y el interior que celebraron la proeza de manera diversa: en la Casa de Galicia de Bahía Blanca, por ejemplo, se celebró un gran banquete en conmemoración de Franco y sus compañeros;⁷⁴ en Laboulaye, provincia de Córdoba, se hizo una carroza alegórica en forma de hidroavión que encabezó una mani-

«Aclamando la gloria de la raza»: el vuelo del *Plus Ultra* a través de *Caras y Caretas*

festación popular en honor de los tripulantes⁷⁵ (Imagen 11); en Santa Rosa, capital de La Pampa, la colonia española organizó una comida con las autoridades locales; en Lomas de Zamora la Sociedad Española celebró una fiesta en el Casino Español a la que invitaría a otras sociedades de la localidad; en Salta, la noticia del arribo se festejó con una manifestación que recorrió las calles de la ciudad vitoreando a los expedicionarios; lo mismo ocurrió en Córdoba...⁷⁶

La prensa porteña también tendría su hueco dentro de la agenda social de los pilotos. *Caras y Caretas*, *La Prensa*, *La Nación*, *La Razón*, *El Diario Español*... se desharían en halagos hacia los ilustres visitantes, siendo inmortalizada cada visita por los profesionales del medio. Las imágenes revelan cómo a los directivos, redactores y administrativos de estas publicaciones se les sumarían un gran número de invitados deseosos de contemplar de cerca a los hombres de moda.⁷⁷

Fueron también muy comentadas las invitaciones efectuadas a los homenajeados por la alta sociedad porteña. El Jockey Club, uno de los más tradicionales e importantes del país, procuró que sus socios compartiesen una comida íntima con los aviadores. Dos de los clubes más exclusivos y selectos de Mar del Plata —el Ocean Club y el Club Mar del Plata— también aprovecharon el desplazamiento de los expedicionarios a la ciudad costera para planear sendos convites en su honor.⁷⁸ Convites que vendrían a agregarse a la fiesta ofrecida por el Golf Club a los pilotos y a la que también asistirían el embajador español y José María Gámez, comandante del destructor *Alsedo*, una de las dos naves que asistieron al *Plus Ultra* durante la travesía.⁷⁹ La otra, el crucero *Blas de Lezo*, había acompañado al hidroavión hasta Recife, pero regresó a España el 7 de febrero para disgusto de



Carroza alegórica que encabezó la gran manifestación realizada por el pueblo en honor de los tripulantes del "Plus Ultra".

Imagen 11. «Celebración por el *Plus Ultra* en Laboulaye (Córdoba)»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1430, 27 de febrero de 1926, p. 146.

Franco y Ruiz de Alda, quienes consideraron la orden una oportunidad perdida para mostrar a sus anfitriones el renacimiento naval español.⁸⁰

El ámbito castrense también abrió las puertas a sus colegas españoles. El Círculo Militar organizó un banquete al que se sumaron un gran número de oficiales, concediendo a los pilotos las medallas de oro de la institución y su nombramiento como socios honorarios. La Escuela Militar de Aviación, por su parte, planeó un almuerzo al que asistieron un gran número de oficiales, entre ellos, el mayor Pedro Leandro Zanni (Imagen 12), conocido aviador argentino que dos años antes había fracasado en su intento de dar la vuelta al mundo.⁸¹

Los agasajos a los héroes



EN LA ESCUELA

MILITAR DE AVIACION

FUE UN MOMENTO EMOCIONANTE EL DEL SALUDO ENTRE EL BUENO AVIADOR ESPAÑOL Y EL MAJOR PEDRO ZANNI EL CUAL HA DADO MUCHOS ASESORES Y CONSEJOS SOBRE LA ATENCION DE TIPOO EL MUNDO POR SU RECONOCER VUELO HASTA TOKIO. LOS DOS "AVIADORES" AMIGABLEMENTE DURANTE EL SALUDO DE EL PALOMAR.

Imagen 12. «Ramón Franco junto a Pedro Zanni»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1430, 27 de febrero de 1926, p. 63.

El encuentro con Zanni sirve para hacer un pequeño inciso en cuanto a la trascendencia que el vuelo del *Plus Ultra* tendría en los círculos aeronáuticos hispanoamericanos. Prueba de ello sería la gran cantidad de pilotos que buscaron encontrarse con los expedicionarios durante su estancia en Argentina. El capitán chileno Armando Castro, por ejemplo, voló en una sola etapa desde Santiago hasta Buenos Aires con la intención de reunirse con los aviadores españoles y transmitirles las felicitaciones del Aero Club Chile y otras asociaciones similares⁸² (**Imagen 13**). En Río de Janeiro, una de las invitadas en la legación española sería la aviadora brasilera Anesia Pinheiro Machado⁸³ (**Imagen 14**). No sería la única piloto con la que se reunirían: en el Ocean Club una de las instantáneas recoge el saludo entre Ra-

món Franco y la aviadora argentina Ana Rosa Schlieper;⁸⁴ en el vuelo de ida a Montevideo, el acompañante de Ramón Franco fue Cesáreo Berisso, uno de los pioneros de la Aviación uruguaya (**Imagen 15**);... Franco y Ruiz de Alda incluso harían referencia a la muerte de un mecánico chileno fallecido en accidente al atravesar la cordillera⁸⁵ para asistir a los aparatos que, en principio, iban a escoltar al *Plus Ultra* en la que se suponía iba a ser la siguiente etapa de una larga tournée latinoamericana. Viaje que, finalmente, no se llevaría a cabo. Marilhacy refiere cómo la memoria remitida al ministerio ya presentaba la posibilidad de una gira triunfal tras Buenos Aires, con escalas en Chile, Perú, Ecuador, Colombia, Panamá, Centroamérica, México, Cuba y Estados



El capitán Armando Castro y su acompañante, señor Arturo R. Seabrock, con el director de la Escuela de Aviación de El Palomar, momentos después de su llegada.

Imagen 13. «Armando Castro en Buenos Aires»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1429, 20 de febrero de 1926, p. 8.

«Aclamando la gloria de la raza»: el vuelo del *Plus Ultra* a través de *Caras y Caretas*

Unidos. Sin embargo los temores del Directorio a que el éxito cosechado se empañase con una arriesgada prolongación del viaje, el precipitado anuncio por parte de Franco de la prosecución del vuelo y la antipatía de Primo de Rivera hacia el comandante por su vanidad e independencia harían el resto, anunciándose el 21 de febrero, por parte del Directorio, la finalización del vuelo y la entrega del hidroavión a las autoridades argentinas.⁸⁶

Los últimos días de estancia, al igual que los anteriores, fueron otra cadena de celebraciones que los tripulantes aceptaron con agotada resignación. En *De Palos al Plata* es observable la ironía de sus autores al recordar esas jornadas:

El ministro de España está completamente agotado por los agasajos y ya no nos acompaña a ningún lado. Parece que por no ir él, no le importa que fallezcamos todos los del Plus Ultra, y nos ha sobrecargado el programa de estos últimos días, con muchos de los agasajos que al principio no había aceptado.⁸⁷

No exageraban los pilotos. Si revisamos los siguientes números de *Caras y Caretas* sorprende la cantidad de eventos previstos para esos días... y ni siquiera son todos si los contrastamos con las memorias de Franco y Ruiz de Alda. Un ejemplo: mientras Franco, Rada y Durán se trasladaron a diversos actos en Rosario y Córdoba, Ruiz de Alda viajó a Montevideo para dar una conferencia, haciendo la vuelta a Buenos Aires en un avión uruguayo pilotado por Cesáreo Berisso.⁸⁸ No obstante, aquellos eventos con que los expedicionarios apuraron sus últimos días en la Argentina fueron



EN LA LEGACION DE ESPAÑA, LOS HEROICOS AVIADORES FUERON RECIBIDOS SOLEMNEMENTE. SE HALLAN: EL COMANDANTE FRANCO, LA AVIADORA BRASILENA, SENORITA PINHEIRO MACHADO, EL MINISTRO DE ESPAÑA, EL AYUDANTE DE CAMPO, EL SECRETARIO DE LA LEGACION Y OTRAS PERSONALIDADES BRASILENAS.

Imagen 14. «Anesia Pinheiro Machado y Ramón Franco posan en la legación española de Río de Janeiro»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1429, 20 de febrero de 1926, p. 67.

captados para la publicación por sus reporteros gráficos. Y puede afirmarse que, pese a los días pasados, el bullicio en torno a los aviadores no había menguado.

La multitud de actividades previstas hizo que la asistencia conjunta de los expedicionarios sólo se produjese en momentos muy concretos, diversificándose su presencia en los distintos actos. Franco, en todo caso, volvería a ser el centro de atención y la foto más deseada por los distintos colectivos de la capital.⁸⁹ La revista atestigua su presencia en el Círculo de Armas; en el Club del Progreso; en el baile organizado en honor de los aviadores por el Club Español;⁹⁰ en la Casa de Galicia;⁹¹ en la Asociación

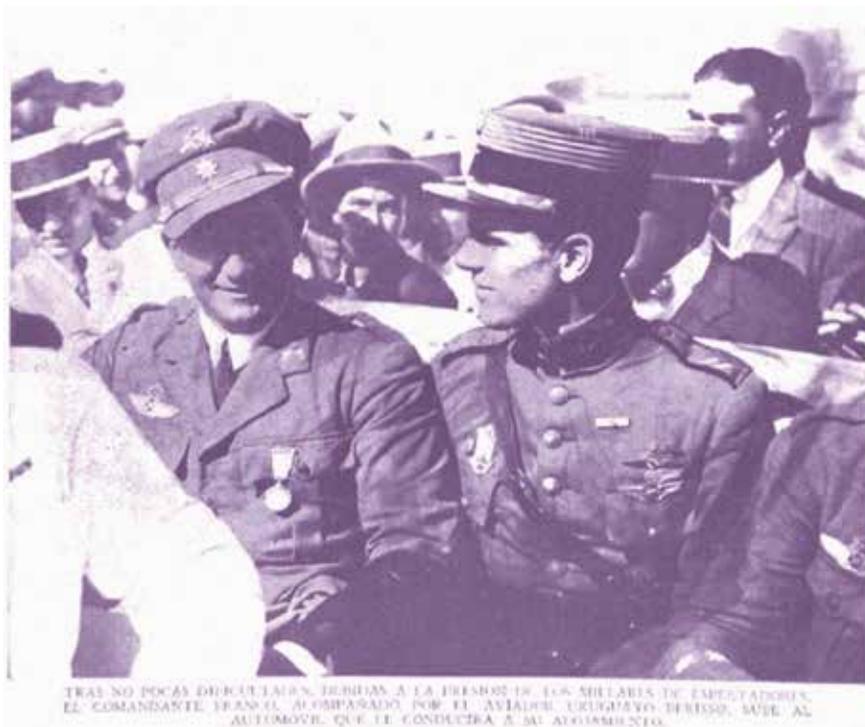


Imagen 15. «Ramón Franco junto a Cesáreo Berisso durante la primera visita a Montevideo»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1429, 20 de febrero de 1926, p. 70.

Canaria; en el Banco Español; en la Federación de Sociedades Italianas, donde se retrató con Arsenio Guidi Buffarini; en el Consejo Nacional de Mujeres... También su visita a la compañía tabacalera Casa Piccardo, al Departamento Central de Policía y al Cuartel Central de Bomberos, donde posó junto a sus respectivos jefes y oficiales. Pedro Zanni le acompañó a la fiesta de camaradería con que se le quiso honrar en el Aeródromo de Aviación Civil, en Morón. Un atestado Teatro Victoria se puso en pie a su llegada en la función ofrecida en su honor. Lo mismo ocurriría en el Teatro Cervantes. Y la recepción que le hicieron en Avellaneda —donde acudió junto a Rada y Durán— fue un clamoroso éxito, recibiendo los aplausos de la gente en

los balcones de la Intendencia Municipal y firmando en el libro de honor de una de las principales empresas locales, el frigorífico La Blanca.⁹²

Los últimos días vinieron marcados por una agenda eminentemente institucional, con visita oficial de despedida a la Cámara de Diputados; al Ministerio de Marina; a la Intendencia Municipal; al Concejo Deliberante, donde Franco actuó como intermediario entregando un mensaje del alcalde de Huelva... El Club Español organizó un vino de honor, con presencia de los pilotos, para agradecer al periodismo argentino las atenciones prestadas. Preludio, todo ello, de lo que iba a ser la ceremonia de entrega del hidroavión a las autoridades argentinas, con Franco y Ruiz de Alda como firmantes del acta junto a los ministros locales de Marina y de Guerra.⁹³

Tras montar en el crucero *Buenos Aires*, puesto a su disposición por la Armada argentina para devolverlos a la península, los aviadores españoles todavía pudieron contemplar desde el puente de mando una multitud despidiéndoles desde el muelle⁹⁴ (*Imagen 17*). Y cómo el

Plus Ultra era remolcado a su nuevo destino.

A modo de conclusión

El adiós a Buenos Aires no supondría el final de la relación de *Caras y Caretas* con la que había sido la noticia del año. La llegada de los tripulantes al puerto de Huelva todavía ocuparía algunas páginas de la publicación, destacando la presencia del rey Alfonso y del embajador argentino, Carlos Estrada, en la bienvenida. También tuvieron su espacio los guiños a Colón y su recuerdo, con

«Aclamando la gloria de la raza»: el vuelo del *Plus Ultra* a través de *Caras y Caretas*



Imagen 16. «Ceremonia de entrega del *Plus Ultra*»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1433, 20 de marzo de 1926, p. 71.

la asistencia del monarca a la sesión celebrada por la Sociedad Colombina en el monasterio de La Rábida y al Tedéum oficiado en la iglesia de San Jorge acompañado de los aviadores.⁹⁵ Todo ello junto a los primeros homenajes recibidos por los expedicionarios en su patria, como fueron su nombramiento como hijos adoptivos de Palos de Moguer o el martillo de oro con el que los obreros onubenses testimoniaron su admiración hacia Rada por el trabajo desempeñado.

Finalizado el viaje y retornados sus protagonistas, parecía que era el tiempo de las conclusiones. Empero una noticia trágica traería consigo nuevamente al *Plus Ultra* a los editoriales de la revista: la muerte de Juan Manuel Durán en un accidente aéreo en Barcelona. El óbito hizo que

una de las secciones —«Desde el mirador»— le dedicase un sentido obituario:

Caballeroso, abierto a la buena amistad, en lo que interpretaba la tradición esencial de su tierra, el joven héroe ibérico supo salvar todas las distancias de las almas como lo había hecho con las de los mares y los continentes en un vuelo de amor y de paz. El volador jerezano fue un genuino mensajero de la gracia comunicativa, de la alegría sana y de la bravura tranquila que dieron los hombres más fuertes a la Europa conquistadora y colonizadora. Era el prototipo del soldado español, florido de leyendas y enamorado de cuanto hizo grande y eterno a nuestro señor Don Quijote, con el asombro de la humanidad (...) sólo hay algo de consuelo, en casos como el de Durán, cuando place a la gloria reemplazar al caído en un hecho asombroso. Hemos aludido a Núñez.⁹⁶



Imagen 17. «El adiós a Buenos Aires»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1433, 20 de marzo de 1926; p. 74.

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

Como vemos, la necrológica contenía en sí alusiones que, ya por referidas, nos resultan familiares en cuanto a reivindicación de los valores hispánicos en la figura de los aviadores. Sin embargo, hay una última mención —Núñez— que merece la pena destacar para constatar la hilazón del discurso más allá de la conclusión del proyecto.

Núñez era, en realidad, Antonio Núñez R. Campiña, teniente de navío que tripulaba un dirigible —el S. 1— en el momento del accidente aéreo y que, tras comprobar el choque de Durán, se arrojó al mar «desde treinta metros de altura» para sacar a flote al accidentado y esperar a las asistencias. El hecho fue catalogado en *Caras y Caretas* como «un acto heroico que fue como el digno, póstumo homenaje con que el valor de la raza quiso rendir su tributo al intrépido aviador», otorgando al oficial una merecida fama por su audacia. No obstante, la valerosa acción de Núñez vendría marcada por una peculiaridad que marcaría su caracterización como héroe: su condición hispanoamericana tendía a subrayar las virtudes de la raza cobraría un nuevo sentido —más extendido— al hablar de la figura del teniente, ejemplificando en él los atributos inherentes a la fusión de los pueblos hispanos y, de manera indirecta, la validez de la doctrina que la propugnaba:

En el hecho, magnífico de arrojo, de emoción, de espíritu humano, de sacrificio, del teniente Núñez la suerte ha querido poner una honda significación simbólica. Porque don Antonio Núñez R. Campiña, bravo, heroico marino español, es hijo de madre argentina. Así, en él se han dado felizmente las dos virtudes y las dos glorias de las razas afines. Del padre —España— tiene el nauta ejemplar el impulso heroico, la bravura emprendedora, el gesto aventurero del caballero del aire; de la madre —la Argentina— la abnegación magnífica, el amor desinteresado que llega al máximo sacrificio, ese ímpetu de holocausto y ofrenda de la propia vida que sólo saben sentir las madres...

Y ambos valores de raza forjan al héroe, español y argentino, que, como cifra y síntesis de la confraternidad entre los dos pueblos, se arroja a salvar el cuerpo de uno de los héroes

que entre los dos pueblos —la Argentina y España— tendió a través del aire y sobre el mar la ruta espiritual de la más noble alianza.⁹⁷

La esencia del discurso, como vemos, permanecería inalterable. Quedaría, eso sí, saber qué quedaba del proyecto más allá de la retórica y de los posibles monumentos conmemorativos.⁹⁸ O sea, qué resultados prácticos podían derivarse de la hazaña realizada. Era ésta una pregunta que algunos ya se harían incluso antes de la finalización del vuelo. Tan así sería que, en el número con que *Caras y Caretas* cubrió el adiós de los aviadores, salió también editada una entrevista al eminente científico español José Rodríguez Carracido, quien concretaba el éxito de la empresa en el simple establecimiento de una línea permanente de comunicación entre ambos territorios.

Si el «raid» que acaban de emprender Franco y Alda, constituye la base que afirme y establezca una línea permanente de comunicación entre España y América, habremos triunfado. Por de pronto, el «raid» tiene una gran significación afectiva.

Carracido, quien había sido entrevistado apenas salido el vuelo, era un convencido hispanoamericanista que veía las muchas posibilidades que la idea de comunidad abría de cara al futuro. Creía firmemente en la compenetración de España y la América Hispana por considerarlos territorios y sociedades análogas desde sus diferencias. Sin embargo, su testimonio dibujaría la raíz de las discrepancias bullentes en su ideario e inherentes a su naturaleza: el resalte de España dentro de una relación de iguales. En otras palabras, el otorgamiento de cierta autoridad moral a la vieja metrópoli en su condición de tal:

Hay que ser hispanoamericanista. El hispanoamericanismo debe entrañar la mayor compenetración espiritual posible en el sentido de que existan tales relaciones entre la vida científica y artística de uno y otro pueblo, que todos las consideren como obra patria y sirvan, por así decirlo, como de fondo del que se haya de extraer la idea particular de cada

«Aclamando la gloria de la raza»: el vuelo del *Plus Ultra* a través de *Caras y Caretas*

uno. Así como es común el idioma — expresión del pensamiento, - hay, sin embargo, un modo, una fisonomía, una personalidad, lo más aproximadamente análoga, en España y los países sudamericanos. Debemos tener en cuenta que hoy habrá en América de 50 a 60 000 000 de individuos hablando español (...) no es exagerado creer que esta población pueda llegar a decuplicarse (...) y figurémonos lo que eso supondrá a través de las épocas futuras, con el mismo idioma por vehículo de relación. España está llamada a desempeñar un papel muy importante. El papel de España respecto a esos países fecundos puede definirse como el de la Unión Telefónica: así como los abonados comunican entre sí sin acudir a la Central, así, también, para las relaciones con los diferentes países, España haría de Central de teléfonos, siendo una especie de metrópoli del espíritu en orden a los demás países, acatando, naturalmente, la independencia política.⁹⁹

Es desde esta perspectiva que hay que plantearse los resultados del *Plus Ultra*. Y, ciertamente, éstos no colmaron las expectativas de sus organizadores. Desde la vertiente política, por ejemplo, el supuesto liderazgo español pronto se vería cuestionado al no lograr un puesto permanente en el Consejo de la Sociedad de Naciones; una aspiración que la diplomacia primorriverista veía factible como cabeza de un frente diplomático hispánico más elucubrado que real.

Si hablamos del ámbito económico, los provechos tampoco serían relevantes. Un detalle significativo a este respecto sería cómo España, pese a la repercusión del vuelo, no supo sacar partido de su aparente progreso aeronáutico para ganar mercado; ni siquiera en Argentina. Una incapacidad que quedaría de manifiesto en detalles como la opción por el dirigible en el proyecto de una línea aérea comercial entre Sevilla y Buenos Aires; o en la concesión a una empresa francesa del monopolio del correo aéreo entre Argentina y Europa.¹⁰⁰

Lo cierto es que la imagen de resurgimiento y progreso con que España quería asomarse en América presentaba grietas. Nadie negaba la proeza del *Plus Ultra*, pero ésta no implicaba una industria aeronáutica capaz de competir

con las grandes potencias. De igual modo, Franco y Ruiz de Alda podían lamentar que el *Blas de Lezo* no acompañase al *Alsedo* para deslumbrar a sus anfitriones, pero a nadie se le escapaba que la tecnología naval española estaba muy por debajo de la británica. Así, *Caras y Caretas* podía mostrar el *Plus Ultra* por dentro para asombro de sus lectores¹⁰¹ pero, a la hora de escoger, no había Gobierno que no solapase el artificio y la sentimentalidad en favor de lo práctico.

Visto a la distancia, fue en lo simbólico y en lo cultural donde el *Plus Ultra* generó mayor fruto porque la capacidad del país no alcanzaba para competir en otros ámbitos. O, al menos, para hacerlo con garantías de éxito. Es por ello que la consolidación del discurso hispanoamericano en el interior y la oportunidad generada en el exterior por el éxito de la empresa — desde transmitir la imagen de un resurgir español en el escenario más deseado, hasta sumar posibles aliados a las estrategias diplomáticas — hay que contemplarlos como los grandes hitos del proyecto, independientemente de su posterior evolución o su desaprovechamiento. Y es en ello donde reside la importancia de un fondo como el de *Caras y Caretas*, capaz de transmitirnos la trascendencia de lo que pudo interpretarse — desde una perspectiva bilateral — como un gesto más dentro de una larga relación de poses y que, sin embargo, dejaría una huella indeleble en la memoria colectiva de los dos países.

Fuentes

Hemeroteca Digital ABC (Madrid): <http://hemeroteca.abc.es>
Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España: <http://hemerotecadigital.bne.es>
Caras y Caretas (Buenos Aires: 1898-1939).
La Época (Madrid: 1849-1936).
Repositorio de la Universidad Nacional de Costa Rica: <http://www.repositorio.una.ac.cr>
Repertorio Americano (San José, Costa Rica: 1919-1959).



Bibliografía

- ARENAL, C. (1994). *La política exterior de España hacia Iberoamérica*. Madrid: Editorial Complutense.
- BOSQUE MAUREL, J. (2006). «España e Ibero América. Cambios Estructurales y Nuevas Relaciones tras la Emancipación de Hispanoamérica». *Anales de Geografía*, 26, pp. 67-94.
- CASTEL, J. (1955). *El restablecimiento de relaciones entre España y las Repúblicas hispanoamericanas (1836-1894)*. Madrid: Cuadernos de Historia de las Relaciones Internacionales.
- CISNEROS, A.; ESCUDÉ, C. (2000). *Historia de las Relaciones Exteriores de la República Argentina*. Buenos Aires: GEL. URL: <http://www.argentina-rree.com/historia.htm>.
- FIGALLO LASCANO, B. (2014). *Argentina y España. Entre la pasión y el escepticismo*. Buenos Aires: Teseo.
- FRANCO, R.; RUIZ DE ALDA, J. (1976), *De Palos al Plata*, Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia. URL: <http://hdl.handle.net/10334/188>.
- PEREIRA, J. C.; CERVANTES, Á. (1992). *Las relaciones diplomáticas entre España y América*. Madrid: Editorial Mapfre.
- PEREIRA, J. C. (coord.) (2009). *La política exterior de España (1800-2003): historia, condicionantes y escenarios*. Barcelona: Ariel.
- PEREIRA CASTAÑARES, J. C. (1986). «Primo de Rivera y la diplomacia española en Hispanoamérica: El instrumento de un objetivo». *Quinto Centenario*. Madrid, 10, pp. 131-156.
- RIVADULLA BARRIENTOS, D. (1992). *La «amistad irreconciliable»*. *España y Argentina, 1900-1914*, Madrid, Editorial Mapfre.
- ROGERS, G. (2003). «Rasgos materiales y mundo de la producción en el semanario Caras y Caretas». *Socio-histórica. Cuadernos del CISH*, La Plata, 13-14, pp. 143-166. URL: <http://www.sociohistorica.fahce.unlp.edu.ar/article/view/SHn13-14n05/2036>.

- . (2008). *Caras y Caretas. Cultura, política y espectáculo en los inicios del siglo XX argentino*. La Plata: EDULP.
- SCHVARZER, J. (1998). *Implantación de un modelo económico. La experiencia argentina entre 1975 y el 2000*. Buenos Aires: AZ Editores.
- SEPÚLVEDA MUÑOZ, I. (2005). *El sueño de la Madre Patria. Hispanoamericanismo y nacionalismo*. Madrid: Fundación Carolina / CEHI / Marcial Pons Historia.
- VISCA, A. S. (1978). «Cartas inéditas de Horacio Quiroga». *Revista de la Biblioteca Nacional*, Montevideo, 18, mayo 1978, pp. 7-39. URL: www.bibliotecadelbicentenario.gub.uy/innovaportal/file/67018/1/revista_biblioteca_nacional_n18_may_1978.pdf.

Notas

- ¹ «Un gesto»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1427, 6 de febrero de 1926, p. 3.
- ² Ciertamente que no era un periódico de amplio paginado, pero el número de ese 11 de febrero ocuparía prácticamente la mitad del mismo. Ver *La Época*, Año LXXVIII, n.º 26875, jueves 11 de febrero de 1926, pp. 1 y 2.
- ³ Un artículo, «E ultreja!» que sería reeditado en revistas como la costarricense *Repertorio Americano* o la española *La Rábida*.
- ⁴ Y con unas manifestaciones de hispanofilia que harían las delicias del hispanoamericanismo y sus valedores. Baste como muestra una de las columnas que, al igual que la anterior, también sería reeditada por *Repertorio Americano*: «Franco con su hazaña épica ha hecho florecer la raza. Esperamos al héroe con una intensa emoción porque el pueblo argentino siente a España, cuya sangre hierve en nuestras venas». PALACIOS, Alfonso L., «Esperamos a Franco»; en *Repertorio Americano*, San José (Costa Rica), Tomo XII, n.º 14, 10 de abril de 1926, p. 211.
- ⁵ También ejerció como jefe de redacción del semanario durante no pocos años. Horacio Quiroga, al evocar su paso por la revista, resaltaría la influencia de Pardo en su devenir como escritor: «Luis Pardo, entonces jefe de redacción de *Caras y Caretas*, fue quien exigió el cuento breve hasta un grado inaudito de

«Aclamando la gloria de la raza»: el vuelo del *Plus Ultra* a través de *Caras y Caretas*

severidad. El cuento no debía pasar entonces de una página, incluyendo la ilustración correspondiente. Todo lo que quedaba al cuentista para caracterizar a los personajes, colocarlos en ambiente, arrancar al lector de su desgano habitual, interesarlo, impresionarlo y sacudirlo, era una sola y estrecha página. Mejor aún: 1256 palabras (...) El que estas líneas escribe, también cuentista, debe a Luis Pardo el destrozo de muchos cuentos, por falta de extensión; pero le debe también en gran parte el mérito de los que han resistido». El comentario fue publicado en el suplemento dominical de *La Nación* del 11 de marzo de 1928. En VISCA 1978, p. 10.

⁶ Hay discrepancias respecto a su segundo nombre de pila. Hay autores, como Guillermo Ara, que afirman que su nombre real era «José Sixto (o Seferino) Álvarez»; otros, como Vicente Cutillo, defienden que, en realidad, se llamaba «José Zeferino»; y aún encontramos otras hipótesis, como la de Miguel D. Echebarne, que lo señalan como «José Ciriaco». ROGERS 2003, p. 159.

⁷ Una buena definición de lo que hablamos la dibuja Geraldine Rogers al hablar de *Caras y Caretas* como de «el prototipo de la cultura emergente». ROGERS 2008, p. 14.

⁸ Rogers metaforiza al respecto con acierto al hacer de la revista un palco desde el que tener una panorámica de Buenos Aires y familiarizarse con las realidades socioculturales presentes en la ciudad.

⁹ SEPÚLVEDA MUÑOZ, 2005, p. 63.

¹⁰ ARENAL 1994, p. 15. Otros trabajos recomendables para conocer el desarrollo de esta política serían *Las relaciones diplomáticas entre España y América*, de Juan Carlos Pereira Castañares y Ángel Cervantes; el coordinado por Juan Carlos Pereira bajo el título *La política exterior de España (1800-2003): historia, condicionantes y escenarios*; artículos como el «España e Ibero América. Cambios Estructurales y Nuevas Relaciones tras la Emancipación de Hispanoamérica», de Joaquín Bosque Maurel; o clásicos como *El restablecimiento de relaciones entre España y las Repúblicas hispanoamericanas (1836-1894)*, de Jorge Castel.

¹¹ El tratado, en realidad, fue firmado en 1859, pero las discusiones en el Senado argentino y la posterior protesta de la Provincia de Buenos Aires contra el mismo demoraría la rúbrica definitiva hasta 1864. RIVADULLA BARRIENTOS 1992, pp. 177-179.

¹² Persistencia por haber sido el mismo Alberdi quien llevó el peso de las negociaciones con el Gobierno de Madrid para la firma de un primer convenio entre España y la Confederación Argentina. Más información en CISNEROS; ESCUDÉ 2000, URL: <http://www.argentina-rree.com/5/5-040.htm> y <http://www.argentina-rree.com/5/5-041.htm>.

¹³ Conocida también como guerra Hispano-Sudamericana, enfrentó a España con Perú y Chile así como con Bolivia y Ecuador, si bien estas dos últimas no participaron activamente en la contienda. El conflicto es también conocido en Chile y el Perú como guerra contra España.

¹⁴ RIVADULLA BARRIENTOS 1992, p. 183.

¹⁵ *Ibidem*, p. 187. Rivadulla recalca cómo dicho conflicto no era, en absoluto, ajeno al *statu quo* europeo del periodo, al igual que el modo en que todo ello afectaría, de manera particular, a las relaciones de España con Argentina y las repúblicas americanas del Pacífico, con las que no se mantenía precisamente una relación fluida desde la guerra Hispano-Sudamericana.

¹⁶ Si contamos el enfrentamiento de Artigas con el Directorio como tal, hablaríamos de un periplo iniciado en 1811 y no finalizado hasta mediados de 1880 con el fracaso de la Revolución Porteña de Carlos Tejedor. No queremos decir con ello que no volvieran a vivirse periodos de inestabilidad política, que los habría, pero sí que éstos no derivarían en conflictos catalogables propiamente como guerras civiles.

¹⁷ De los cuáles el más destacado sería, muy probablemente, el inglés Herbert Spencer, quien adaptaría las teorías evolucionistas de Darwin al estudio de las sociedades modernas.

¹⁸ Sobre todo de maíz y trigo. Para hacernos una idea proporcional, entre 1890 y 1930 la agricultura pampeana pasó de dos a veinticinco millones de hectáreas de cultivo. SCHVARZER 1998, p. 15.

¹⁹ Un sector en el que también intervendría inicialmente el capital inglés, preponderante en el mercado de la carne congelada. Fue así como, en 1883, surgiría *The River Plate Fresh Meat Company* de la mano del británico George Drabble. Muchas compañías impulsadas por ganaderos locales no pudieron resistir la competencia extranjera a causa de su débil capitalización. Así, empresas como *La Negra. Compañía Sansinena de Carnes Congeladas*, que comenzó sus exportaciones en 1885, pasaría a estar bajo la órbita de *The River Plate Fresh Meat Company*, apenas seis años después.



²⁰ Dedicada al fomento de la agricultura, industria, artes, comercio y navegación. CISNEROS; ESCUDÉ 2000. URL: <http://www.argentina-rree.com/8/8-065.htm>.

²¹ Fundación en la que estarían muy implicados políticos argentinos como Eduardo Wilde y Estanislao Zeballos. Según Beatriz Figallo lo harían «a fin de manifestar su preferencia frente a la (inmigración) de origen italiana, sindicándola como más proclive al conflicto social». Con todo, los inmigrantes españoles ya hacía tiempo que se habían empezado a organizar a este respecto con la creación de instituciones mutuales y de beneficencia. FIGALLO LASCANO 2014, p. 62.

²² Estas últimas, en todo caso, no se concretarían hasta 1910. RIVADULLA BARRIENTOS 1992, p. 196.

²³ Una realidad que seguiría determinando la política exterior en los años siguientes. El suscrito con Francia, por ejemplo, expiraba el 1 de febrero de 1892. Teniendo en cuenta que el país galgo suponía una tercera parte del comercio exterior español, podemos hacernos una idea de la prioridad que su renovación o renegociación tendría para Madrid. RIVADULLA BARRIENTOS 1992, p. 198.

²⁴ Apenas medio año antes —el 12 de octubre de 1886— Roca había dejado la presidencia, pero seguía manteniendo un fuerte ascendiente en la política argentina. La intención del ejecutivo español era hablar con él sobre la posible convocatoria de un congreso hispanoamericano, previendo que si conseguían la adhesión de Argentina también se conseguiría la de Uruguay, Paraguay y Bolivia. CISNEROS; ESCUDÉ 2000. URL: <http://www.argentina-rree.com/8/8-065.htm>.

²⁵ La crisis argentina tendría su repercusión más allá de la política, sumiendo al país en una depresión e inestabilidad que se verían incrementados, a la vista de los acontecimientos, por una disminución de la inversión extranjera. CISNEROS; ESCUDÉ 2000. URL: <http://www.argentina-rree.com/8/8-066.htm>.

²⁶ Argentina tenía mayor afinidad comercial con Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia o Alemania por ser éstos sus principales mercados de exportación.

²⁷ La presencia española en Cuba y Puerto Rico nunca dejó de ser una piedra en el zapato de las relaciones de España con la América Hispana. Argentina no sería una excepción a este respecto, moviéndose en la cuestión de la revolución cubana de 1895 entre la simpatía del Gobierno por la causa rebelde y la

necesidad —vista la importancia de la colectividad española— de no proclamarla a viva voz.

²⁸ Después de todo el nacionalismo argentino tenía una vertiente antihispanista enraizada con el discurso independentista heredado de la Revolución de Mayo. El propio Roca haría patente su desapego hacia la visión histórica hispanoamericanista en actos como la inauguración del puerto de Rosario en 1902, al afirmar en su discurso cómo «... los genios y las hadas que rodearon la cuna de la República de Washington no fueron los mismos que presidieron el advenimiento de las democracias sud-americanas. Los fieros conquistadores cubiertos de hierro que pisaron esta parte de América, con raras nociones de la libertad y del derecho, con fe absoluta en las obras de la fuerza y de la violencia, eran muy diferentes que aquellos puritanos que desembarcaron en Hymouth sin más armas que el Evangelio ni otra ambición que la de fundar una nueva Sociedad bajo la ley del amor y la igualdad». Las protestas de la colectividad española hicieron que desde el Gobierno restasen importancia a las palabras del presidente, pero no hubo una rectificación formal de las mismas. RIVADULLA BARRIENTOS 1992, p. 236.

²⁹ Hecho que generaría, a su vez, un ambiente en la Argentina en el que se mezclarían la admiración y el temor hacia la potencia vencedora con la compasión hacia una España que a la derrota militar hubo de unir la humillación del Tratado de París. Jóvenes de futuro renombre político como Joaquín V. González o Roque Sáenz Peña destacarían en lo tocante al asunto con una defensa abierta de la causa española, particularmente en lo referente a su enfrentamiento con los Estados Unidos. RIVADULLA BARRIENTOS 1992, p. 209.

³⁰ «En cuanto a mí, Señor Ministro, jamás podré olvidar el espectáculo que he presenciado y la bondad con que S. M. la Reina Regente se dignó distinguir a los marinos y en ellos a la República Argentina». RIVADULLA BARRIENTOS 1992, pp. 229-230. Es de suponer que Rivadulla se refiere a Francisco Silvela, quien había sustituido a Sagasta en la presidencia del Consejo el año anterior.

³¹ La impresión que el hecho generó en Argentina lo acreditó el Ministro español en Buenos Aires en un despacho enviado a sus superiores con fecha del 2 de abril: «Sin adulación de ningún género y sin temor de la menor contradicción en lo que es la más absoluta evidencia, puedo afirmar que el acto de ponerse en pie S.M. la Reina en el Teatro Real, al oír los acordes del Himno argentino ha inspirado tal gratitud, conmoviendo tan profunda-

«Aclamando la gloria de la raza»: el vuelo del *Plus Ultra* a través de *Caras y Caretas*

mente la opinión pública, que constituye el suceso histórico más notable y de mayores proyecciones en las relaciones internacionales entre España y los Estados Hispano-Americanos, no ya sólo y la República Argentina...». RIVADULLA BARRIENTOS 1992, p. 230.

³² Todo ello quedaría recogido en la carta remitida por el presidente Roca a Alfonso XIII con fecha del 20 de marzo y las enviadas por el soberano español al mandatario argentino con fecha del 20 de marzo, 27 de mayo y 16 de junio. CISNEROS; ESCUDÉ 2000. URL: <http://www.argentina-rree.com/8/8-065.htm>.

³³ Así parece deducirse de la nota enviada por el plenipotenciario español en Argentina, José Caro, al canciller argentino, Joaquín V. González, agradeciendo en nombre del monarca su presencia en el acto: «Tengo la honra de llevar a conocimiento de V.E. que enterado Su Majestad, el Rey don Alfonso XIII con el mayor agrado, de la parte activa que el honorable Gobierno de esta República ha tomado en la celebración de su Jura, se ha dignado ordenarme exprese en su real nombre al Excmo. Señor Presidente y demás respetables personalidades del Poder Ejecutivo, del que V.E. forma tan dignamente parte, su más profundo agradecimiento por su asistencia al festejo realizado en la Iglesia Catedral de esta ciudad el día 17 del pasado mes de Mayo». CISNEROS; ESCUDÉ 2000. URL: <http://www.argentina-rree.com/8/8-065.htm>.

³⁴ Donde acudió José Figueroa Alcorta como representante del mismo por decisión del entonces presidente Roque Sáenz Peña. CISNEROS; ESCUDÉ 2000. URL: <http://www.argentina-rree.com/8/8-065.htm>.

³⁵ Entre 1916 y 1920 Hispanoamérica apenas representaría para el comercio español el 15,4% de sus exportaciones y el 14,4% de sus importaciones. PEREIRA CASTAÑARES 1986, p. 138.

³⁶ Las tensiones existentes entre los gobiernos chileno y peruano hicieron que se enviase otra delegación a Perú, encabezada por el conde de Vinaza, por el mismo motivo. PEREIRA CASTAÑARES 1986, p. 140.

³⁷ El propio José Francos llevaría a cabo una interpelación parlamentaria, en abril de 1921, mostrando su disconformidad por la indecisión del Gobierno a la hora de afrontar un viaje que no podía implicar sino ventajas para el país. PEREIRA CASTAÑARES 1986, pp. 141-142.

³⁸ La sección quedaría integrada dentro del Ministerio de Estado, órgano que acaparaba las principales competencias en política exterior durante esos años. En todo caso, una reforma

posterior integró dicho ministerio a la Presidencia del Consejo, traspasando los asuntos americanos y el resto de funciones asignadas al anterior servicio a la denominada Sección de Política y Asuntos Culturales. PEREIRA CASTAÑARES 1986, p. 145.

³⁹ En 1923 la presencia diplomática española en el continente se concentraba en 11 representaciones, con 1 embajador, 8 ministros plenipotenciarios y 18 encargados, secretarios y agregados; en 1930, año en que dimitió, ésta era de 14 representaciones, con 2 embajadores y un enviado extraordinario, 11 ministros y 20 encargados, secretarios y agregados. PEREIRA CASTAÑARES 1986, pp. 148-149.

⁴⁰ Traducido en pesetas, unas 814022 en 1925 y algo más del millón y medio en 1930. PEREIRA CASTAÑARES 1986, p. 149.

⁴¹ Alrededor de un millón cincuenta y siete mil pesetas. PEREIRA CASTAÑARES 1986, p. 152.

⁴² La más conocida de todas la Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929, una idea pergeñada con anterioridad a la presidencia de Primo de Rivera pero que el militar terminó de impulsar en su afán de propagar el hermanamiento hispanoamericano.

⁴³ Si leemos la memoria presentada por Ramón Franco y Mariano Barberán para sostener la propuesta de la que nació el *Plus Ultra* veremos que no era un asunto menor: «Este raid demostrará la posible unión aérea de nuestra nación con sus hermanas de Sudamérica y servirá para alentar a los constructores de aviones a perfeccionar el material, para que en breve plazo las pequeñas dificultades que encontraremos en nuestro vuelo desaparezcan, y también para apartar de todas las mentes la idea de que es peligrosa tal travesía». ABC, Madrid, n.º 7200, 28 de marzo de 1926, p. 17.

⁴⁴ Esta hazaña todavía se vería superada al año siguiente por su compatriota, Armando Cortínez, quien haría por vez primera la doble travesía andina.

⁴⁵ Visible prácticamente desde la presentación de la propuesta: «... pues lo que para los portugueses fue una hazaña por la forma de llevarlo a cabo, para nosotros, anulado el peligro por la preparación y el buen material de que disponemos, sería solamente realzar la Aviación española, elevar con ella el nombre de nuestra querida Patria y estrechar los brazos que nos tienden nuestros hermanos del otro lado del Océano, llevando a ellos ráfagas de optimismo y esperanza en nuestro resurgimiento». ABC, Madrid, n.º 7200, 28 de marzo de 1926, p. 17.



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

⁴⁶ El problema devino de un percance con otro oficial, el capitán Arias Salgado, durante el desembarco de Alhucemas. Percance que no se resolvió a satisfacción de Barberán y que provocó su renuncia del Ejército y, con ella, de su participación en la empresa transatlántica. Su sustitución por Julio Ruiz de Alda fue decisión del Jefe de Aeronáutica, general Jorge Soriano. Barberán, tras un año fuera del Ejército, reingresaría al año siguiente como profesor de la Escuela de Observadores.

⁴⁷ Información obtenida en MARCILHACY 2006, pp. 218 y 220.

⁴⁸ «Palos de Moguer. La gloria de los humildes»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1425, 23 de enero de 1926, p. 16.

⁴⁹ «El sensacional vuelo España-Argentina»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1425, 23 de enero de 1926, pp. 53-54.

⁵⁰ Alonso había publicado un libro sobre el asunto en 1924 titulado, precisamente, *Raid aéreo Melilla Cabo Juby-Canarias (Crónica del viaje)*. La primera parte de la crónica publicada en *Caras y Caretas* vio la luz el 6 de febrero de 1926; la última, el 20 de marzo de ese mismo año.

⁵¹ «Plus Ultra»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1427, 6 de febrero de 1926, pp. 80-81 (Imágenes 01 y 02).

⁵² Y que comenzaría con un expresivo «*Culmine Franco su hazaña en Buenos Aires...*». «Un gesto»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1427, 6 de febrero de 1926, p. 3.

⁵³ «Un gesto»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1427, 6 de febrero de 1926, p. 3.

⁵⁴ MARCILHACY 2006, p. 217.

⁵⁵ O, al menos, sin contrariar una de las equiparaciones más extendidas dentro del hispanoamericanismo: la de «raza» y «civilización», entendiéndose esta última como «*una forma de entender la vida de acuerdo con el pasado común y la proyección de futuro, basada en la comunidad de ideales, aspiraciones y creencias*». SEPÚLVEDA, Isidro, *Op cit*, 191.

⁵⁶ Los presidentes de las principales corporaciones y mutuas españolas e italianas salieron retratados en *Caras y Caretas* para ilustrar la avenencia entre ambas comunidades: Arsenio Guidi Buffarini, por la Federación de Sociedades Italianas; Oreste Liberti, por la Mutualità e Istruzione; Víctor Valdani, por el Círculo Italiano; Francisco García Olano, por el Centro Gallego; Félix de Ortiz de San Pelayo, por la Asociación Patriótica Española; Tirso Lorenzo, por la Casa de Galicia; Manuel Murias Navia, por la Asociación de Socorros Mutuos de Buenos Aires; y Benigno Rodríguez, por

el Hogar Gallego. «El homenaje a Franco»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1427, 6 de febrero de 1926, p. 82.

⁵⁷ «En Recife»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1429, 20 de febrero de 1926, p. 65.

⁵⁸ Los pies de las fotos realizadas en el momento del desembarco son más que explícitas, mostrando a Franco, Alda, Duran y Rada durante el amarre «... *mientras el ruido ensordecedor de sirenas y pitos saluda la llegada de los bravos representantes de la Aviación española*». En la inmediatamente posterior, aparecen barcazas cargadas de gente asistiendo al espectáculo, siendo descritas por el redactor como «*una avalancha de embarcaciones*» y una «*multitud frenética [que] gritaba en el paroxismo del entusiasmo el nombre del jefe: ¡Franco, Franco!*». «En Río de Janeiro»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1429, 20 de febrero de 1926, p. 66.

⁵⁹ El rey hizo entrega a los aviadores, antes de su salida, de mensajes oficiales a entregar a los presidentes de aquellos países en los que iban a hacer escala. Un detalle que —vista la implicación personal del soberano con la empresa y su cercanía con los tripulantes— simbolizaría, según Marciilhacy, que «él mismo realizaba este viaje por mediación de sus oficiales». MARCILHACY 2006, p. 217.

⁶⁰ MARCILHACY 2006, p. 220. En la visita oficial, ya en febrero, el Parlamento concedió a los tripulantes la ciudadanía uruguaya y a Franco el nombramiento de piloto *ad honorem* de su ejército y una espada de honor costeadas por el erario público. *Caras y Caretas* hizo un pequeño seguimiento fotográfico a esta segunda visita en su número del 6 de marzo, siendo visible en el reportaje la ausencia de Ruiz de Alda, indispuesto en Mar del Plata.

⁶¹ «En Buenos Aires el día 10 de febrero de 1926»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1429, 20 de febrero de 1926, pp. 72-79.

⁶² Rivas envió la información acompañada de una pequeña carta dirigida a Franco y Ruiz de Alda que también fue publicada junto a las imágenes. En la misma trasladaba su certeza en el éxito de la misión y de estar presente a su vuelta a España. RIVAS, Federico, «Emocionante nota del sensacional vuelo España-Argentina. Fotografías únicas para “Caras y Caretas”»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1429, 20 de febrero de 1926, p. 80.

⁶³ Copa con la que el mandatario brindaría días después, en el banquete de honor a los expedicionarios, «*por España y la*

«Aclamando la gloria de la raza»: el vuelo del *Plus Ultra* a través de *Caras y Caretas*

raza». «En Huelva»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1429, 20 de febrero de 1926, p. 80.

⁶⁴ Julio Ruíz de Alda era de allí.

⁶⁵ «En Palos de Moguer. Fotos obtenidas el día de la salida del los héroes del espacio»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1429, 20 de febrero de 1926, p. 82.

⁶⁶ «Franco-Alda-Durán-Rada»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1429, 20 de febrero de 1926, p. 62.

⁶⁷ «Héroe en la Guerra» y «Héroe en la Paz»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1429, 20 de febrero de 1926, pp. 63 y 64.

⁶⁸ BÓVEDA, Xavier, «Saludo a Franco»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1429, 20 de febrero de 1926, p. 3.

⁶⁹ Entre otros apagar un incendio, en Río de Janeiro, con su propio cuerpo. Franco y Ruiz de Alda narrarían el incidente en *De Palos al Plata: «De la iglesia nos dirigimos al avión con objeto de probar una de las hélices que habíamos cambiado y comprobar la revisión que hicimos a los motores. Para esto dimos un pequeño vuelo, que utilizarnos para arrojar proclamas sobre la población de Río de Janeiro, saludando a todo el pueblo brasileiro y agradeciendo el homenaje que nos había tributado. Al tomar agua en este vuelo se nos incendió una magneto del motor trasero y los cables de la misma. Este incendio fue debido a que una tubería de gasolina, por aquel defecto que encontramos de su rigidez, se agrietó precisamente encima de una magneto y la gasolina caía poco a poco sobre ella. No llevamos a bordo los extintores del avión, que se habían quedado en el Alsedo por un olvido, y tuvimos que apagar el incendio con las fundas del avión y con los extintores que trajeron rápidamente de la Isla d'as Enxadas. Durante la extinción, Rada se había quitado la ropa para apagar con ella el incendio y sufrió leves quemaduras en el vientre»*. FRANCO; RUIZ DE ALDA 1976, pp. 203-204. El libro es una edición facsímil del original, publicado por Espasa Calpe en 1926, con motivo del 50 aniversario del vuelo. Puede encontrarse una copia digital en el Repositorio Abierto de la Universidad Internacional de Andalucía, heredera de la Universidad Hispanoamericana «Santa María de La Rábida» que impulsó dicha edición.

⁷⁰ «Pablo Rada»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1430, 27 de febrero de 1926, p. 6. *Mi hermano Yoes* en realidad se refería a *Mi hermano Yves*, obra en la que el escritor galo relataba la relación de amistad y tutela establecida entre un oficial naval francés —el propio Loti— y un marinero bretón, Yves Kermadec.

⁷¹ Soneto que comenzaba así: «¡Arriba!.. ¡Más allá!.. ¡Lejos del suelo!.. / ¡Por tu Dios, por tu patria y por tu hogar! / ¡En ti vibra el motor de heroico anhelo, / y eres Colón y Don Quijote al par!». INZAURRAGA, Alejandro, «Ramón Franco»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1430, 27 de febrero de 1926, p. 3.

⁷² El texto pertenece a una proclama del Siurot titulada «La Santa María del aire» y que sería publicada en la información sobre el raid que ABC publicó tras la salida de Palos y el arribo a Canarias. En ABC, Madrid, n.º 7196, 23 de enero de 1926, p. 8.

⁷³ Así lo recordaban Franco y Ruíz de Alda en sus memorias sobre el viaje. En FRANCO; RUIZ DE ALDA 1976, p. 250.

⁷⁴ Una especificación marcada en el pie de foto que recogió la noticia. «De Bahía Blanca»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1430, 27 de febrero de 1926, p. 112.

⁷⁵ «De Laboulage» [sic]; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1430, 27 de febrero de 1926, p. 146.

⁷⁶ La manifestación en Salta fue retratada por *Caras y Caretas* en su número 1430; la de Córdoba, en el número siguiente. Empero Franco iría más adelante a Córdoba, donde recibiría el aplauso de las autoridades locales y el homenaje de sus paisanos del Centro Gallego. Imágenes de esta última visita pueden encontrarse en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1433, 20 de marzo de 1926, p. 76.

⁷⁷ En *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1430, 27 de febrero de 1926, pp. 65-67.

⁷⁸ El primero era el club náutico por excelencia de la alta sociedad de Buenos Aires. El segundo, un exclusivo balneario al que asistían las familias más pudientes de la capital tanto por su exclusividad, elegancia y prestigio.

⁷⁹ Las fotografías del evento pueden observarse en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1431, 6 de marzo de 1926.

⁸⁰ Los dos navíos habían sido construidos en España —el *Alsedo* en Cartagena; el *Blas de Lezo* en Ferrol— por la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN). De factura reciente —el *Alsedo* fue entregado a la Armada en agosto de 1924 y el *Blas de Lezo* en mayo de 1925— ambos buques habían tomado parte con éxito en el desembarco de Alhucemas. Así se entiende la frustración de los pilotos al saber de la partida del crucero, ya que pensaban que su presencia —junto a la del destructor— en «*los puertos de Brasil, Uruguay y La Argentina*» habría dado una «*una idea mayor de lo que representaba el*



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

resurgir de la industria naval en España». FRANCO; RUIZ DE ALDA 1976, p. 183.

⁸¹ Un fracaso relativo visto el objetivo propuesto, ya que el piloto argentino, partiendo desde Amsterdam, llegaría hasta Hanoi, donde su Fokker C.IV quedó destruido por un percance. Reanudado el vuelo con un aparato similar, las malas condiciones meteorológicas le harían desistir a la altura del lago Kasumigaura, al noroeste de Tokio.

⁸² «El saludo de la Aviación chilena al comandante Franco»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1429, 20 de febrero de 1926, p. 8.

⁸³ «En Río de Janeiro»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1429, 20 de febrero de 1926, p. 67.

⁸⁴ Reconocida en la foto con su nombre de casada, Ana Rosa S. de Martínez Guerrero. «En el Ocean Club»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1430, 27 de febrero de 1926, p. 74.

⁸⁵ FRANCO, Ramón; RUIZ DE ALDA, Julio, *Op cit*, p. 250.

⁸⁶ MARCILHACY 2006, p. 222. Merece la pena leer la polémica suscitada dentro de la colonia española a cuenta del hidroavión y de la decisión del Directorio, llegándose a abrir una suscripción pública a la que se sumarían más de ochenta asociaciones de emigrantes para regalar a Franco un nuevo avión y que prosiguiese el anunciado viaje.

⁸⁷ FRANCO; RUIZ DE ALDA 1976, p. 275.

⁸⁸ FRANCO; RUIZ DE ALDA 1976, pp. 277-278.

⁸⁹ El número 1423 de *Caras y Caretas* apenas acogió en sus páginas eventos en los que el protagonista no fuese él. Si acaso, la conferencia impartida por Ruiz de Alda en el Centro Naval —y a la que acudieron el ministro argentino Manuel Domecq y el contraalmirante Galíndez— así como la recepción que le dio a Rada el Centro Protección de Chauffeurs por esas fechas.

⁹⁰ Y en la que Franco aparece literalmente asediado por los concurrentes. En *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º1423, 13 de marzo de 1926, p. 66.

⁹¹ Al homenaje de sus paisanos gallegos todavía habría que añadirle el rendido por los de su patria chica, Ferrol, con otra comida en su honor. En *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º1432, 13 de marzo de 1926, pp. 66 y 69.

⁹² En *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º1432, 13 de marzo de 1926, p. 68.

⁹³ «La solemne y emocionante entrega del “Plus Ultra”»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1433, 20 de marzo de 1926, p. 71.

⁹⁴ «La inolvidable despedida a los héroes»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1433, 20 de marzo de 1926; p. 74.

⁹⁵ Salida bajo palio incluida acompañado del comandante Franco. En «El regreso de los héroes»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1439, 1 de mayo de 1926, p. 72.

⁹⁶ ENCINA, Eduardo, «Durán»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, N.º 1452, 31 de julio de 1926, p. 141.

⁹⁷ «Un héroe hispanoargentino»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1457, 4 de septiembre de 1926, p. 43.

⁹⁸ A este último respecto, Félix Paredes recabaría la opinión de Mariano Benlliure sobre la iniciativa de erigir un monumento en memoria del Plus Ultra, apostando el escultor por el guiño simbólico a los dos países y a la generación que había protagonizado el raid: «Estoy enterado de que se intenta llevar a la práctica un concurso de monumento conmemorativo del raid, firmado por artista español, en Argentina, y de otro, firmado por artista argentino, en España. A mi parecer, el concurso ganaría si se convocara tanto aquí como allí, entre artistas que no sobrepasaran la edad de nuestros aviadores, lo que serviría para que se comuniquen los que mañana han de enaltecer el prestigio artístico de ambos pueblos». PAREDES, Félix, «Notas Hispano-Americanas»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1455, 21 de agosto de 1926, p. 26.

⁹⁹ Ambos extractos forman parte de la misma entrevista, pudiendo leerse al completo en PAREDES, Félix, «Notas hispanoamericanas»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1433, 20 de marzo de 1926; p. 32.

¹⁰⁰ MARCILHACY 2006, p. 239.

¹⁰¹ «El maravilloso Plus Ultra»; en *Caras y Caretas*, Buenos Aires, n.º 1431, 6 de marzo de 1926, pp. 53-57.



La «Emoción de Montevideo»: de la visita inesperada al homenaje oriental al *Plus Ultra**

Pilar Cagiao Vila
Universidad de Santiago de Compostela

* 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.

Tembló entonces la ciudad
entre bombas y clamores
Campanas, autos, vapores,
vibran con intensidad
Y en toda su majestad
el *Plus Ultra* descendía
lentamente y parecía
que al besar la primer ola
llorara el alma española
de tanta y tanta alegría

Advertencias necesarias

Valgan los emotivos versos del payador uruguayo Juan Pedro López (Etchevarría, 1885-Montevideo, 1945) para introducir la relación que el vuelo *Plus Ultra* tuvo con el Uruguay y que en realidad comprendió dos momentos distintos. El primero de ellos, aunque duró menos de veinticuatro horas, ha sido reseñado sistemáticamente como un hito notable en la mayoría de cronologías históricas editadas en el país durante el siglo XX (París, Farone y Oddone, 1966: 107). Tuvo lugar el nueve de febrero de 1926 cuando se produjo el inesperado amaraje del hidroavión en la rada de Montevideo. Quince días más tarde, tal y como había sido previsto durante la organización del raid, el segundo momento consistió en la visita oficial de sus tripulantes a la capital uruguaya. Y es a esa segunda estancia a la que se refieren precisamente los versos que anteceden, rememorando el instante en el que el mencionado bardo uruguayo conoció personalmente a Ramón Franco (Ferrol, 1896-Mar Mediterráneo, 1938) durante el homenaje que le fuera ofrecido en el *Club Español* de Montevideo y donde ocurrió una célebre anécdota sobre la que volveremos más adelante. Dicho agasajo formó parte de lo que en un libro publicado pocos meses después, Mercedes Pinto Maldonado (La Laguna, 1883-Ciudad de México, 1973) recogió como *La emoción de Montevideo ante el raid del comandante Franco* (Pinto, 1926). Me he permitido glosar parte de esta feliz

expresión de la polifacética escritora lagunera como título de esta contribución, añadiéndole otro que pone el acento en la circunstancia que rodeó a la primera estancia del *Plus Ultra* en la capital oriental en contrapunto a lo que significó la segunda. Porque si la del nueve de febrero respondió a la decisión personal del aviador Ramón Franco, la iniciada el veinticuatro del mismo mes, que duraría cinco días, escenificó, aunque no exclusivamente, el protagonismo de la colectividad española en la que desde que en enero se supo que el vuelo iba a efectuarse y aún sin conocer los detalles de las escalas, se habían producido las primeras movilizaciones «para cambiar ideas acerca de la actitud que corresponde ante la llegada del Comandante Franco si este efectúa en realidad su arriesgado raid aéreo España-República Argentina».¹

Ambas estancias darían lugar a las expresiones líricas del payador López —hijo de un inmigrante gallego y una canaria— y a la «emoción» aludida por Pinto, oriunda también de las Islas Afortunadas, para rendir homenaje a otro gallego, cuya visita conmovió a la llamada Atenas del Plata. Así pues, de alguna manera, el texto que sigue acerca de la presencia del *Plus Ultra* en Montevideo versará en parte sobre gallegos y canarios, lo que en Uruguay significa tanto como referirse, en expresión de C. Zubillaga (1993: 37), a dos «gentilicios reveladores» de la inmigración española en un país cuyos políticos e intelectuales nacionales pusieron también su no menos emocionado grano de arena.





Imagen 1. Portada del libro *La emoción de Montevideo ante el raid del comandante Franco*, Mercedes Pinto, 1926. Fuente: Biblioteca América de la Universidad de Santiago de Compostela.

La primera estancia de Ramón Franco en Montevideo

Después detenerse en Río de Janeiro —la tercera parada sobre el territorio de Brasil— el nueve de febrero el *Plus Ultra* puso rumbo hacia el Río de la Plata con la intención inicial de llegar a Buenos Aires. La visita al Uruguay, contemplada por el Gobierno de Primo de Rivera como un reconocimiento a la importancia de la colectividad española

en este país, debería ser realizada tras la estancia en la Argentina, destino final del vuelo comandado por Ramón Franco. Sin embargo no ocurrió así y el hidroavión recaló en Montevideo antes que en Buenos Aires. Según unas declaraciones efectuadas al diario madrileño *ABC* por uno de los protagonistas del vuelo, el capitán de artillería Julio Ruiz de Alda (Estella, 1897-Madrid, 1936), fueron exclusivamente razones técnicas las que habían obligado a tomar esta decisión (España y Tomás, 1926: I, 155).

La cuestión resultó cuando menos controvertida ya que, días atrás, el propio Ramón Franco, en unas manifestaciones efectuadas en Brasil a la Agencia Americana acerca de cómo continuaría el raid -sobre el que se especulaba la posibilidad de que desde Buenos Aires remontase los Andes hacia otros países de América-, ya había afirmado que descendería en Montevideo (España y Tomás, 1926: I, 215). Y si bien es verdad que no añadió cuándo lo haría, si a la ida o a la vuelta, sus declaraciones sembraron un mar de dudas en todas las direcciones. Al hilo del asunto, Miguel España y Ricardo Tomás —cuyo libro sobre el raid, según sus propias declaraciones, «tiene una misión histórica que cumplir (...) dentro del espíritu de absoluta imparcialidad», a la que se podría objetar que estaba precedido por la reproducción de una carta autógrafa de Primo de Rivera a quien rendían «homenaje de gratitud sincera y leal»— intentaron ofrecer una explicación que, a su juicio, derivaba del propio momento en el que se pergeñó el viaje. Así, tras exponer las numerosas razones que hubieran dado derecho a que Montevideo fuese el penúltimo punto de amaraje en virtud del acendrado españolismo de la colectividad radicada en Uruguay, exculpaban al Gobierno insinuando, delicadamente, que tal vez se hubiera podido tratar de «un olvido» del propio Franco al diseñar el plan por haber estado «más atento a las resultancias favorables para el Ejército y el Arma de Aviación española» que a cualquier otra cuestión (España y Tomás, 1926: I, 238). Siendo así, interpretaban, la parada en Montevideo estaba destinada a reparar dicho error.

El caso fue que la polémica estuvo servida y las preguntas que se formularon al respecto en aquellos momentos

La «emoción de Montevideo»: de la visita inesperada al homenaje oriental al *Plus Ultra*

fueron varias: ¿Se trataba realmente de razones técnicas absolutamente insoslayables las que impulsaron a Franco a desatender las ordenes de Madrid? ¿Pretendía el aviador, antes de efectuar el de carácter oficial, ofrecer su particular homenaje a sus paisanos de Montevideo que desde que el *Plus Ultra* comenzara a volar sobre territorio americano esperaban ansiosos su llegada? ¿O era un pulso, premeditado o espontáneo, que éste lanzaba al régimen del general Primo de Rivera sin medir las consecuencias?²

Acerca de la primera hipótesis, Ruiz de Alda, a cuyo testimonio se ha aludido anteriormente, zanjaría la cuestión afirmando:

La gasolina era de automóvil y tardamos varias horas en despegar. Comprendimos que no podíamos llegar a Buenos Aires, a pesar de la gran velocidad que llevábamos. Íbamos contando los minutos con tensión nerviosa. Pensamos parar en Río Grande do Sur; pero saltó el viento a favor y decidimos tomar agua en Montevideo, ya que en Buenos Aires era imposible (España y Tomás, 1926: I, 155).

Sobre la segunda posibilidad corrieron bastantes más ríos de tinta tanto en la prensa española como americana. Según los autores anteriormente citados, parece que un periódico brasileño ya había dado a conocer el día cuatro que «en virtud de una petición dirigida por la colonia española de Montevideo al Rey Alfonso XIII, el aviador Franco haría escala en la capital uruguaya», aseveración que chocaba frontalmente con la nota de *La Correspondencia Militar* del propio día nueve dando cuenta del mandato del Gobierno español de que el *Plus Ultra* no se detuviese hasta llegar a Buenos Aires (España y Tomás, 1926: I, 239 y 241). Los testimonios de Franco y Ruiz de Alda del día anterior a la partida resultan también confusos. Porque cuando en Río se vieron sometidos al acoso reiterado de un periodista que les inquiría acerca de si harían escala en Montevideo, si bien en primera instancia contestaron afirmativamente, pocas horas después, de nuevo ante la pregunta, dirían que «teniendo ya nosotros sobre este punto ordenes y autorizaciones concretas de nuestro Gobierno,

le mandamos a paseo con bastante mal humor» (Franco y Ruiz de Alda, 1926: 213). Mal humor que deja la duda de si se debía a la pertinaz insistencia del reportero o a las órdenes taxativas recibidas de Madrid contraviniendo el verdadero deseo de Franco.

Conocido el mandato del Gobierno español —traslado bajo formato diplomático por el ministro de Estado a su representante en Uruguay— se produjeron las primeras reacciones en los medios de prensa montevideanos de diferentes tendencias. Tanto *El Plata*, antiguo *Diario del Plata* dirigido por Juan Andrés Ramírez (Montevideo, 1875-1960) quien pertenecía al sector antipersonalista del Partido Nacional, como *Imparcial*, diario surgido dos años antes de la mano del veterano periodista Eduardo Ferreira (Montevideo, 1866-1945) con la intención de mantener la independencia de criterio respecto de las corrientes políticas imperantes, expresaban su decepción de que no se considerase a la capital uruguaya como escala. Un fallo imperdonable del que no responsabilizaban a Franco sino a instancias superiores a las que él se debía como militar. Pero, de alguna manera, sembraban la sospecha acerca de las posibles desavenencias del régimen de Primo de Rivera con el Gobierno colorado de José Serrato (Montevideo, 1868-1960) que, en su difícil equilibrio con el sector batllista del partido al que el presidente no pertenecía, había permitido en marzo de 1924 que en Montevideo se celebrase una manifestación en contra del general español cuando este ordenó la clausura del Ateneo de Madrid y el destierro a Fuerteventura de Miguel de Unamuno (Reyes Abadie y Vázquez Romero, 1985: 77, 284).

La confusión acerca de si el *Plus Ultra* acuatizaría —«acuatizar dicen en América y a mí me gusta la palabra», como comentaría el propio Franco—³ o no en el puerto de la capital oriental debió ser notable a tenor de los numerosos cablegramas que se cruzaron entre los medios de prensa argentinos y uruguayos. Por si fuera poco, el asunto subió de tono cuando comenzaron a enzarzarse en la disputa, más que frecuente entre ambos países del Plata, acerca de la importancia de que el hidroavión recalase primero en uno u otro lugar por la preeminencia de

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

protagonismo que ello acarrea. Tratando de contemporizar, algún vocero de la prensa étnica española rioplatense también entraría al trapo y así, en un artículo titulado «Desagravio al pueblo hermano», se diría:

Si hubo algún telegrama del Gobierno de España en sentido de no permitir el arribo a Montevideo, el Gobierno fue víctima de algún manejo sordo e indignamente bajo. Podrá cometer errores un español, podrá un Gobierno cometer torpezas, pero un Gobierno español faltar a su palabra empeñada, eso no se ha visto ni se verá.⁴

Como quiera que fuese, y pese a la orden enviada desde Madrid a las estaciones brasileñas con las que el *Plus Ultra* podría contactar durante el vuelo insistiendo repetidamente en continuar hasta Buenos Aires, en la mañana del nueve de febrero, el ministro español en Montevideo hubo de notificar al Gobierno del país la llegada inminente del *Plus Ultra* que le fuera comunicada por su homólogo en Río rogándole se dispusiese la protección necesaria. *Imparcial* de Montevideo se congratulaba de la noticia al tiempo que, como había hecho su colega *El Plata*, volvía a cargar las tintas con extraordinaria dureza hacia el general Primo de Rivera por su reiterada negativa a aceptar la escala uruguaya. Y de manera profética, llegaba incluso a afirmar que el gesto de Ramón Franco, empeñado en cumplir su palabra de acuatizar en el puerto oriental, «tal vez pueda costarle una sanción de su Gobierno» (España y Tomás, 1926: I, 251). Seguramente temeroso de lo mismo, el representante diplomático español en Montevideo, Gonzalo del Río, envió el siguiente texto a *Imparcial*, cuyo carácter neutro parecía revelar el deseo de salir lo más airoso posible de la difícil situación que se había planteado:

Al acercarse Franco a la costa uruguaya las brisas de sus palyas magníficas le haran recordar a las nativas, pues así como la naturaleza influye en los hombres, también éstos, a su vez, ejercen influencia sobre ella; y por eso hasta el aire, el campo y el mar son más españoles aquí que en ninguna parte del continente.

El «intenso cariño que el Uruguay siente por la madre patria» subrayado por ese rotativo montevideano que desde luego se volcó en el acontecimiento, fue puesto de manifiesto en un largo artículo laudatorio hacia el aviador que el educador y sempiterno Inspector de Instrucción Primaria, Abel J. Pérez, publicó en su páginas. Hubo otras plumas que antes, durante y después de esta primera estancia de Franco en Montevideo se dedicaron a elogiarlo a través de las columnas de *Imparcial* que, haciendo honor a su nombre, supo aglutinar a un elenco de personalidades de tendencias sumamente variadas, tanto desde el punto de vista profesional como político. Así, desde las filas coloradas no batllistas de diferente talante, además de las del propio presidente de la República y de su flamante ministro de Relaciones Exteriores, Juan Carlos Blanco Acevedo (Montevideo, 1879-1952), el periódico recibió también la contribución del abogado, político y periodista Justino Jiménez de Aréchaga (Montevideo, 1883-1928), mientras que del batllismo más oficialista llegó la colaboración del médico y político Francisco Ghigliani (1883-1936). Entre los tradicionales adversarios políticos de los anteriores, destacó la enviada por el presidente de la cámara de diputados, Arturo Lussich (Montevideo, 1872-1966), perteneciente al sector principista del Partido Nacional o blanco. Otras aportaciones, más ajenas al mundo de la política, fueron las de escritores como Mario Castellanos (Montevideo, 1895-1968) o la poetisa María Carmen Izcua Barbat (Montevideo, 1885-1952), de los juristas Francisco de Ferrari y Andrés César Pacheco, así como la del jesuita argentino establecido en Uruguay, José M. González, quien en sus ripios poéticos titulados «La gesta de la raza» invocaba los orígenes galaicos de Franco junto con la más que topica alusión a la *morriña*. Mucho más técnico, por tratarse, como Ramón Franco, de un aviador, fue el texto de Tydeo Larre Borges (Paysandú, 1893-Montevideo, 1984), en ese momento Asesor del Ministerio de Guerra y Marina en los asuntos de aeronáutica militar. De hecho, al año siguiente, inspirándose en el del *Plus Ultra*, Larre Borges, llevaría a cabo otro espectacular periplo aéreo que casi termina en tragedia manteniendo en vilo a su país, lo

La «emoción de Montevideo»: de la visita inesperada al homenaje oriental al *Plus Ultra*

que no le impediría más adelante abocarse a otros arriesgados viajes.

Si heterogéneas fueron en cuanto a filiación —que no tanto en cuanto a talante— las contribuciones de personalidades enviadas a *Imparcial*, aún resultaron más variadas las incluidas por la canaria Mercedes Pinto en su libro en el que, según su prólogo, «representados todos los partidos, ideales y sentimientos, responden los autores tan solo a la impresión sugerida por la hazaña realizada por los aviadores españoles». Destinado, según su autora, «a poder ofrecer a la América latina (...) los pensamientos en prosa y en verso de los intelectuales montevidéanos», su condición de exiliada —había llegado al país huyendo de las amenazas del régimen primorriverista, al que no era afecto, tras una notable conferencia suya pronunciada en la Universidad Central de Madrid (Llarena, 2003: 61-64)— le haría añadir: «Y vaya a España también este libro (...) a mi patria, lejana y tan amada (...) con las obras de los intelectuales de más renombre en esta moderna Atenas del Plata» (Pinto, 1926). Efectivamente, su amplio contacto con el mundo de la cultura uruguaya garantizó desde el principio la viabilidad de su proyecto. Desde su llegada en 1924, Pinto fue acogida por los políticos e intelectuales orientales con suma deferencia gracias no solo a las cartas de recomendación que traía de Madrid, sino también a su innegable valía personal. A su llamada para colaborar en esta obra, acudieron desde el presidente de la República —cuyo texto, como el de otro par de autores, fue copiado con su autorización del publicado en *Imparcial* y en otros medios como correspondía a su rango— hasta sus numerosos amigos del mundo de las artes y de letras que formaban parte de lo que en Uruguay se denominó la *Generación de Veinte*, sumamente prolífica y fecunda. A su vez, Pinto cedió algunas de las contribuciones solicitadas para su libro a la prensa local en la que gozaba de total reconocimiento como redactora de *El Día*, el periódico de José Batlle y Ordóñez —fue uno de sus grandes valedores en Montevideo— y de la popular revista *Mundo Uruguayo* (Llarena, 2003: 77).

Como en el caso de los textos publicados en *Imparcial*, políticos de todos los colores escribieron para el libro de

Pinto expresando sus sentimientos personales ante la hazaña del *Plus Ultra*. Del Partido Nacional colaboraron Luis Alberto de Herrera (Montevideo, 1873-1959), su caudillo indiscutible desde años atrás, pero también blancos antiherreristas como Eduardo Rodríguez Larreta (Montevideo, 1888-1973); colorados de distinto tinte como Juan Carlos Blanco Acevedo, César Mayo Gutiérrez (1852-1951), Enrique Rodríguez Fabregat (Montevideo, 1895-1976), Julio María Sosa (Montevideo, 1879-1931) o socialistas como Emilio Frugoni (Montevideo, 1881- 1969). Otras contribuciones procedieron de artistas como Julio Verdú (Montevideo, 1900-1998) o de periodistas como Perfecto López Campaña (San José, 1881-?) o Máximo Servetti Cordero, ambos, por cierto, de ascendencia española. Los hubo de profesores, como José Irueta Goyena (Montevideo, 1874-1947), Ildelfonso Pereda Valdés (Tacuarembó, 1899-Montevideo, 1996), Enrique A. Cornú (Montevideo, 1889-?) o Jesualdo Sosa (Tacuarembó, 1905-Montevideo, 1982). El último, de nuevo a vueltas con la manida *morriña* (*mourrinha*, en su texto!) para evocar la galleguidad de Franco. De ensayistas de talla, como Eugenio Petit Muñoz (Montevideo, 1896-1977) quien en el suyo, al glosar al aviador, lo calificaba de «incoercible y rebelde que desoyó las órdenes del mandón», una crítica evidente hacia Primo de Rivera, que también compartiría Alberto Zum Felde (Bahía Blanca, 1890-Montevideo, 1976) cuando al alabar a los tripulantes del *Plus Ultra* dejó escrito: «levantan en todos los pechos un grito de admiración por España de que son hijos (...) en estos días tristes de su historia cuando yace presa bajo uno de los más torpes despotismos». Veladas acusaciones en este sentido contenía también la sucinta contribución de Rubén Rojo, esposo de Mercedes Pinto, y uno de los pocos españoles que colaboraron en el libro. Los otros serían el escritor riojano Vicente A. Salaverry, José Mora Guarnido (Alhama de Granada, 1894-Montevideo, 1968), con quien Mercedes compartía la condición de exiliado de la Dictadura primorriverista y las columnas de *El Día*. La propia Pinto aportó un conmovedor poema titulado «A mis hermanos todos los emigrantes». Finalmente para *La emoción de Montevideo ante el raid del coman-*



dante Franco, la mayor cantidad de textos procedieron de literatos de distintos géneros, como Emilio Oribe (Melo, 1893-Montevideo, 1975), Enrique Casaravilla Lemos (Montevideo, 1889-1968), Edgardo Ubaldo Genta (1894-1983), Roberto Ibáñez (Montevideo, 1907-1978), Cipriano Santiago Viturera (Montevideo, 1907-1977), Américo Aghualpa del Cioppo (Canelones, 1904-La Habana, 1993), Domingo Cayafa Soca (1859-1956), Carlos Alberto Clulow (Salto, 1907-1969) o Víctor Pérez Petit (Montevideo, 1871-1947) cuya colaboración titulada «Homenaje verbal a Franco» contenía una inteligente disquisición con doble sentido sobre las expresiones lingüísticas más adecuadas para calificar su hazaña. Otras contribuciones fueron las de las exponentes femeninas del mundo literario montevideano. Mujeres compañeras de fatigas literarias y feministas de Mercedes entre las que se encontraban, por ejemplo, Raquel Sáenz (1899-1959), María Elena Muñoz (1874-1964), Susana Soca (Montevideo, 1907-Río de Janeiro, 1959) y dos de las más grandes escritoras del Uruguay de entonces: Luisa Luisi (Paysandú, 1883-Santa Lucía, 1940) y Juana de Ibarbourou (Melo, 1892-Montevideo, 1949). La que sería conocida como *Juana de América*, hija por cierto de un inmigrante gallego, se convertiría en la gran amiga de la canaria desde su llegada a Montevideo. Para Ibarbourou era precisamente una de las cartas de recomendación que portaba desde Madrid junto con otra para Juan Zorrilla de San Martín (Montevideo, 1855-1931) quien también colaboraría con un texto —de los muchos que escribió en esos días— en su libro de homenaje al *Plus Ultra*. Y no podía ser de otro modo, no sólo en razón de esta amistad sino también por el papel protagónico que el ya anciano polígrafo tendría en el recibimiento de Franco.

Indiscutiblemente, Zorrilla de San Martín no podía faltar en un acontecimiento como éste, como no lo había hecho en otras oportunidades anteriores dedicadas a cuestiones que relacionasen a España con América.⁵ Así, cuando el tres de febrero, estando ya el *Plus Ultra* en tierras americanas, escribió el testimonio de su particular emoción, lo hizo precisamente evocando el mismo discurso —*El mensaje de América*— pronunciado cuando muchos años atrás,

siendo ministro plenipotenciario de Uruguay en España, había actuado como representante de su país en los actos de la celebración de IV Centenario del Descubrimiento. Y si en Huelva, al pie del convento de La Rábida, había dicho: «la madre España (...) existía en la raza cuando nosotros no habíamos nacido (...). La América nació de una herida de gloria que esa España se hizo en el corazón» (Cagliao, 1996: 219), ahora, con motivo de la llegada de Franco, añadiría no menos grandilocuamente: «demos paso a los nuevos navegantes españoles, héroes de nuestra raza, estrellas nuevas que entran triunfantes en la vieja constelación» (Pinto, 1926). Como se ve, Zorrilla de San Martín, poeta, novelista e historiador y exponente del nacionalismo católico tradicionalista laico —«guardián de los valores morales del pasado», según definición de uno de sus prologuistas—⁶ pero sin duda uno de los grandes intelectuales uruguayos del largo tiempo que le tocó vivir, no había perdido un ápice de su verbo encendido y menos aún del talante prohispanico que le había caracterizado desde la década de los ochenta. Entonces, en una carta dirigida a Menéndez Pelayo que acompañaba al envío de su libro *La Leyenda Patria*, se había expresado en los términos siguientes: «El pueblo que nos dio su sangre y su lengua y su fé, debe darnos aire, luz, estímulo».⁷ Semejantes aseveraciones dan la pauta de su talante hispanoamericanista de tinte conservador y de su exacerbada querencia por España que, como dijera Juan Valera en los tiempos previos al Desastre: «hace a veces de España tales alabanzas que al llegar a España, tan postrera y tan abatida hoy, la sonrojan y la consuelan a la vez» (Cagliao, 1996: 220).

Por todos estos antecedentes, e indudablemente por el respeto general del que gozaba y también en razón de su edad, nadie mejor que Zorrilla de San Martín para figurar entre el selecto grupo de personalidades que darían la bienvenida a Ramón Franco aquel nueve de febrero de 1926. A lo largo de la jornada, y en medio de la confusión comentada con anterioridad, se pusieron en marcha todos los preparativos para que el recibimiento fuese un éxito. De hecho, poco tiempo atrás, se habían constituido dos comités de homenaje, uno nacional y otro de la colectivi-

La «emoción de Montevideo»: de la visita inesperada al homenaje oriental al *Plus Ultra*

dad española cuya actuación estaba prevista para la recepción oficial en Montevideo después del pasaje del hidro por Buenos Aires pero que, ante el inesperado arribo de Franco y sus compañeros, se pusieron inmediatamente en funcionamiento. El comité uruguayo estaba presidido por el jurista y político colorado Carlos Travieso e integrado por varios militares y algunos civiles como el escribano Héctor Gerona (Pan de Azúcar, 1934-Montevideo, 1960) y los hermanos Luis e Ignacio Arcos Ferrand, hijos del gallego Juan Vicente Arcos Sabarís (Meis, 1838-Montevideo, 1903), verdadero patriarca de los inmigrantes de esta procedencia establecidos con su ayuda en el barrio popularmente conocido como *Galicia Chica* del Montevideo finesecular. Ignacio Arcos, quien por otro lado entre 1921 y 1924 había ejercido como cónsul de su país en Galicia (Vilagarcía de Arousa), era además socio de número del *Centro Gallego* de Montevideo al que propondría, iniciando él mismo la suscripción, confeccionar una placa de oro para ser regalada al ayuntamiento de Ferrol del que Franco era oriundo.

El comité promovido por la colectividad española fue organizado a mediados de enero en una reunión a la que asistieron los presidentes de todas las asociaciones junto con un representante de *El Diario Español*, el periódico que veinte años atrás había sido fundado por otro gallego, Manuel Magariños Castaño (Valga, 1864-Montevideo, 1941), y que se intitulaba como «Órgano defensor de los intereses de los españoles en el Uruguay». Dicha asamblea tuvo lugar en el *Club Español* —una añeja institución situada en la céntrica Avenida 18 de Julio que había nacido en 1878 con el fin de estrechar lazos entre la colectividad española y la sociedad uruguaya— presidida en ese momento por el también gallego Pablo Fontaina (Cotobade, 1865-Montevideo, 1937) quién quedó precisamente al frente del mencionado comité. Las vicepresidencias fueron ocupadas por los presidentes de la *Institución Cultural Española* —liderada desde su fundación en 1919 a imitación de la de Buenos Aires por otro hijo de Galicia, el comerciante Manuel Senra (Noia, 1861-Montevideo, 1927)—, el de la *Asociación Española Primera de Socorros Mutuos*, decana de todas las que bajo este epígrafe se constituyeron en

América y presidida por Severino Barcala, también gallego, y el de la *Cámara Española de Comercio*, Florentino de Lay Menes. Las vicesecretarías del comité quedaron a cargo de los presidentes de la *Casa de Galicia*, Antonio Chao (Muras, 1880-Montevideo?) y del *Centro Asturiano*, Rafael Alonso, mientras que la tesorería fue confiada al presidente del *Hospital Sanatorio Español*, Francisco B. Helguera asistido, como vicetesoreros, por los presidentes del *Centro Eúskaro Español*, Nicolás Inciarte, y del *Centro Catalán*, José Novell.

Como puede observarse, llama la atención el elevado número de gallegos que presidían las asociaciones españolas de Montevideo en correlación su dominio numérico en el conjunto de la colectividad. Por ello, no es de extrañar que, intencionadamente, haya dejado para el final de esta apretada nómina el papel que le tocó jugar a Constantino Sánchez Mosquera (A Coruña, 1882-Montevideo, 1960), presidente del *Centro Gallego* de Montevideo —la institución decana de los inmigrantes procedentes de Galicia— como eficaz secretario del Comité Español de Homenaje al *Plus Ultra*, lo que sin duda le llenó de satisfacción. Ya antes de la salida de España del vuelo comandado por Franco, en la reunión de la junta directiva celebrada el diecinueve de enero se habían tomado algunas decisiones «contentos los presentes en que por tratarse de un gallego (...) resuélvese mandar al aviador a su salida de Palos de Moguer un mensaje augurándole un feliz éxito y confeccionar una placa con una inscripción alegórica». Días después el *Centro Gallego* determinó dedicar un número extraordinario de su revista «al aviador paisano» y, en el caso de que su permanencia en Montevideo lo permitiese, organizar «un *champagne* de honor».⁸ Cabe señalar, además, que poco antes de la llegada de Franco y sus compañeros, el *Centro Gallego* se había convertido en la principal tribuna cultural de Montevideo al haber iniciado unos ciclos de conferencias en las que participaron distintas personalidades del mundo intelectual, no sólo gallegas o españolas, sino también uruguayas y latinoamericanas en general (Caggiao, 1990: 91). Pero la pluralidad que Sánchez Mosque-



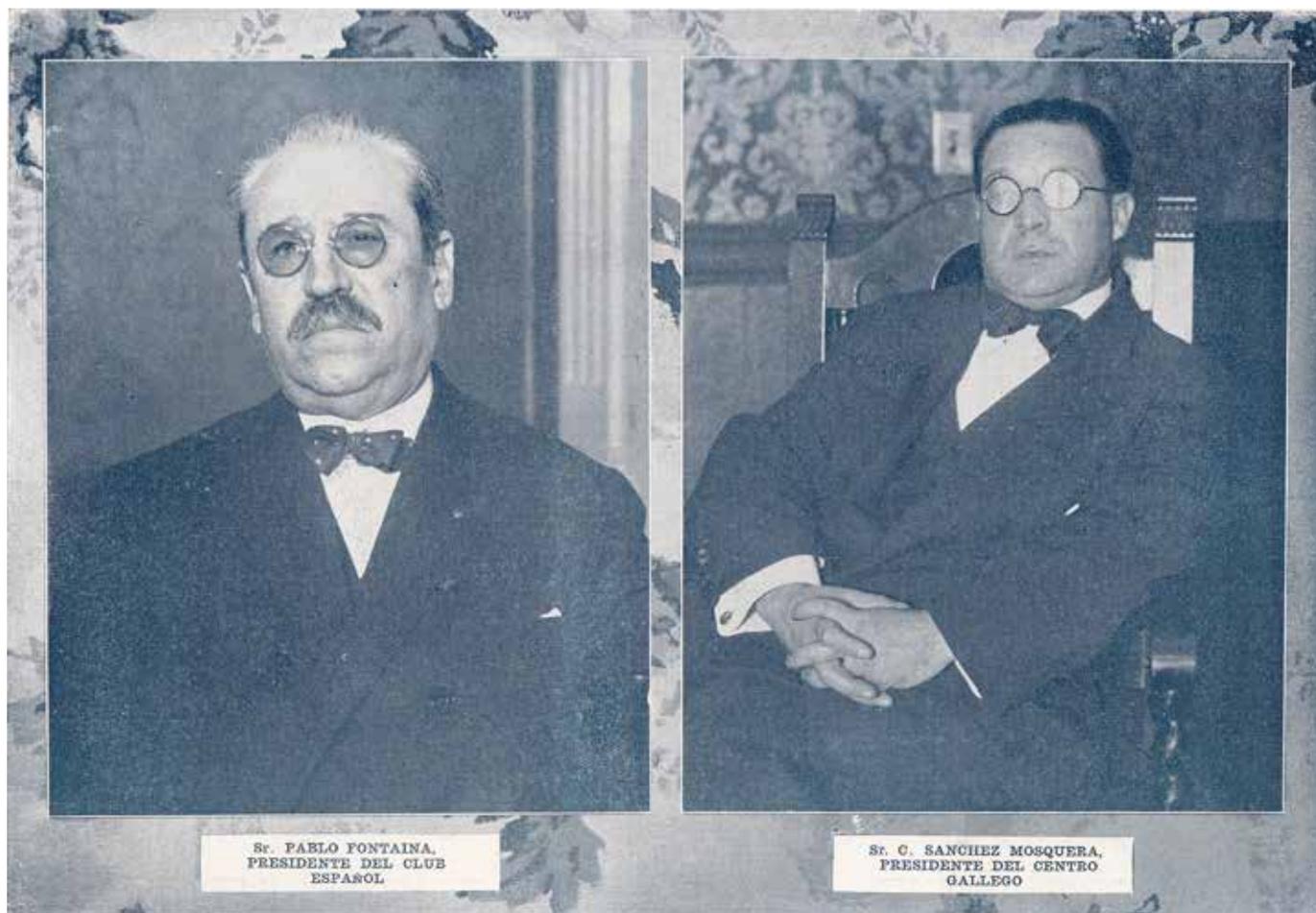


Imagen 2. Pablo Fontaina, presidente del *Club Español* y Constantino Sánchez Mosquera, presidente del *Centro Gallego* de Montevideo. Fuente: *Album gráfico: homenaje a los héroes del «Plus Ultra»*, (1926). Buenos Aires: la Cooperativa Fotográfica: <http://bdh.bne.es/bne/search/search.do?>

ra demostró en elegir a su invitados para el primer ciclo sobre «Problemas Ibero-Americanos»⁹ —que en realidad estuvo marcado por su notable oposición al expansionismo norteamericano (Zubillaga, 1998: 126), un asunto que también abordaría a través de la prensa con motivo del *Plus Ultra*— poco tenía que ver la ideología que, tras

una desconcertante trayectoria política, cada vez le acercaba más a los postulados del régimen instaurado por Primo de Rivera. Por ello, con toda seguridad, nada pudo haber hecho más feliz a este coruñés, médico de profesión, que a la vez que presidía el *Centro Gallego* fungía como vicepresidente del *Club Español*, que jugar un pa-

La «emoción de Montevideo»: de la visita inesperada al homenaje oriental al *Plus Ultra*

pel destacado en el recibimiento de Franco que llegaba al Uruguay realizando una proeza aérea bendecida por el dictador al que tanto admiraba. Su indisimulada devoción por el jefe de Gobierno español unida al hecho de la galleguidad del comandante Ramón Franco, provocaron en el presidente del *Centro Gallego* una especie de éxtasis patriótico cuyas exageradas expresiones, procedieran o no de su propia pluma, aparecerían en estas fechas de manera sistemática en la revista de la institución que él mismo dirigía (Bresciano, 1999). De este modo, algunos de los colaboradores de la misma utilizaron recurrentemente el símil de Colón con Ramón Franco —en Montevideo se aderazaba también con Díaz de Solís—, que si bien no era original pues también había sido utilizado en diversas publicaciones de los medios peninsulares, en las colectividades emigradas había llegado a adquirir tintes hiperbólicos. Así ocurrió sobre todo en la Argentina, donde además la comparación entre ambos personajes agregó sustancia a la tradicional rivalidad entre gallegos y tanos (Núñez, 2001) y, de paso, contribuyó a sustentar la tesis del origen gallego de Colón en boga por entonces entre ciertos exponentes de las comunidades españolas de América, desde Cuba hasta el Río de la Plata (Caggiao, 2007: 209-214). En este sentido, la de Montevideo tampoco se quedó atrás y la *Revista del Centro Gallego* de Montevideo, y a su frente Sánchez Mosquera que también participaba de la prédica del Colón originario de Galicia, acogió en su páginas bastantes artículos en esta dirección. Algunos de los textos que en febrero de 1926 verían la luz en esta publicación serían similares al que decía:

Un gallego, hijo de Ferrol, el Comandante Franco, se lanza a la aventura con la misma fe y el mismo entusiasmo que antaño lo hiciera Cristóbal Colón (...), españoles y gallegos: elevemos nuestros corazones y pensando en la patria inmortal, saludemos sombrero en mano a los héroes que llegan personificando el pasado, el presente y el porvenir de España. ¡Gloria a España! ¡Loor a Galicia!¹⁰

Pero nada comparable al acróstico publicado no sólo en la *Revista del Centro Gallego*, sino también en *El Diario Español* que, en un más que dudoso gallego, fuera escrito por el poeta ferrolano Enrique Fresco y Díaz, masón para más datos, que bajo el título «A O'Héroe», rezaba:



Imagen 3. Caricatura de Ramón Franco, hoja suelta para *Céltiga*. Fuente: Biblioteca América de la Universidad de Santiago de Compostela Signatura: A. Foll-227/203.

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

R emontando' en volo temerario
A briche nova rut'a aviación
M orrer-pensaches-eme necesario
O u descender triunfante, d'ó contrario
N o continente qu' atopou Colón.

F íxeche x'a proeza. Xa chegache,
R uxindo c'ó «Plus Ultra» maxestuoso,
A dó tantos loureiros conquistache.
N unca m'esquencerei d'a túa hazaña,
C onsumada con éxito grandioso,
O u meigo dos espacios! ¡Viva España!

(Cagiao, 2007: 217).

Lo cierto es que los paisanos ferrolanos de Franco no se quedaban cortos tanto en sus expresiones en verso como en prosa. Así, de otro tenor, pero no menos exaltado que el anterior, era la contribución de un colaborador de la revista residente en Buenos Aires, Miguel Revestido (Ferrol, 1892-Buenos Aires, 1938), asiduo también en los medios étnicos porteños, cuya perla literaria, titulada «A la Santiña Madre del Comandante Franco», emulaba la Salve dedicada a la Virgen y comparaba a la progenitora del aviador con «otras dos santas»: Concepción Arenal y Rosalía de Castro a quien en 1923 había canonizado a través de otro poema.

El recibimiento

Como la mayoría de los medios de la prensa uruguaya, el vespertino *El Diario* y *El Plata* dedicaron sendos editoriales a la llegada del *Plus Ultra* que ya al sobrevolar Punta del Este había sido saludado con disparos de cohetes. Pero quizás fue el porteño *La Prensa* —que como otros argentinos, entre ellos algunos de los voceros étnicos españoles, envió corresponsales al Uruguay— el que con mayor lujo de detalles recogió, al decir del propio periódico, el «magno acontecimiento». Sus informaciones permiten traducir cómo era el aspecto que Montevideo, que por entonces

rondaba el medio millón de habitantes, presentaba para la ocasión aquel nueve de febrero. Totalmente engalanada para recibir a los artífices del raid, las banderas de España ondeaban en todos los comercios españoles del centro y de los diferentes barrios. Además, entremezcladas con ellas y con las uruguayas, flameaban también numerosas enseñas tricolores italianas, como muestra de que la otra gran colectividad de inmigrantes tradicional en el Uruguay, tal y como dos días atrás había declarado el escritor el escritor Emilio Scarone a *Imparcial*, estaba con los españoles (España y Tomás, 1926: I, 265). Los accesos al puerto y el trayecto al Parque Hotel, frente a la Playa Ramírez, donde se alojarían Franco y sus compañeros, se hallaban absolutamente repletos por un gentío que colapsaba la circulación de vehículos y personas. Las aglomeraciones eran tales que el rotativo argentino no halló mejor comparación que la de equipararlas con el recibimiento efectuado ante el regreso triunfal de la selección uruguaya de «football» como campeona olímpica de los Juegos que dos años atrás se habían celebrado en Colombes (París) —lo que es mucho decir en un país en el que desde 1900 ese deporte había arraigado totalmente entre todas las clases sociales (Castellanos, 2000: 75)— y que la revista *Mundo Uruguayo* había retratado como una verdadera exhibición de enardecimiento público. Las analogías se extendieron asimismo a las manifestaciones de júbilo popular que habían tenido lugar con motivo de la visita a Montevideo, también en 1924, del príncipe Humberto de Italia o la de Eduardo de Windsor, Príncipe de Gales, un año después «generando curiosidad y asombro» (Ribeiro, 2007: 144). En cualquier caso, nada que ver con lo ocurrido ante el delirio provocado por la llegada del *Plus Ultra*. Al hilo de lo antedicho, la escritora canaria Mercedes Pinto, además de mostrarse incapaz de evitar la evocación del sentimiento de la «raza y de la sangre» típico y tópico del hispanoamericanismo de entonces en cualquiera de sus variantes, como testigo presencial del acontecimiento, escribiría extasiada:

¿Quién no ha visto recibimientos, llegadas de personajes, viajes de reyes, éxitos de artistas, homenajes fantásticos a

La «emoción de Montevideo»: de la visita inesperada al homenaje oriental al *Plus Ultra*

ídolos populares? (...). He presenciado tantas llegadas y partidas, tantos recibimientos y tantas despedidas, que solo algo intensamente emotivo y hondamente sagrado podía llamarme la atención. Y ese algo fue precisamente el raid *Plus Ultra* (...). Nada comparable al instante supremo en que sobre el raso azul pálido, del cielo de Montevideo, se dibujó la silueta, casi imperceptible del avión español (Pinto, 1926).

Efectivamente, la bienvenida de Montevideo al hidroavión comandado por Ramón Franco, personificada primero en las multitudes concentradas en las inmediaciones del puerto, fue en verdad formidable. Al entusiasmo del pueblo se añadió el reconocimiento oficial que no escatimó recursos en la escenificación de su complacencia por, después de tantos ires y venires, ser el primer país hispanoamericano en recibir a los aviadores españoles. El crucero *Montevideo* aguardaba en la cabecera del muelle con toda la marinería uniformada de gala mientras, durante las horas de espera, la banda de música de la Escuela Naval bombardeaba el ambiente con sus marchas militares aumentando el estruendo provocado por las sirenas de los barcos fondeados

en la bahía. A bordo del *Montevideo* se encontraban, entre otras autoridades, el canciller Juan Carlos Blanco Acevedo y el plenipotenciario de España, Gonzalo del Río, junto con el presidente del comité uruguayo de homenaje, Carlos Travieso y, como no, Juan Zorrilla de San Martín, cuya vocación prohispanica de larguísima trayectoria, como ha sido subrayado con anterioridad, y también su avanzada edad, lo acreditaban suficientemente para ocupar un lugar de honor.

En torno a las siete y media de la tarde, el *Plus Ultra* fue por fin avistado sobre el cielo de la bahía, escoltado por los aviones del ejército uruguayo que se habían lanzado a su encuentro al mando del director de la Escuela Militar de Aviación, el teniente coronel Cesáreo L. Berisso, de quien Franco guardaría tan buen recuerdo. De su paso por Punta Carretas dejarían testimonio los propios aviadores que describirían Montevideo como «hermosa capital, con su ramblas y hermosos ensanches, que se brindaba acogedora para aquellos peregrinos del espacio, que llegaban desde lejos, desde España, trayendo en sus alas un saludo a sus hermanos de lengua y raza» (Franco y Ruiz de Alda, 1926: 227)



Imagen 4. Franco a bordo del crucero *Uruguay*. Fuente: *Album Gráfico: homenaje a los héroes del Plus Ultra*, (1926). Buenos Aires: La Cooperativa Fotográfica: <http://bdh.bne.es/bnesearch/Search.do>

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

A su salida del avión y antes de embarcar en el *Montevideo*, Franco y sus compañeros fueron recibidos por el ministro argentino destacado en la capital uruguaya que, por orden de su Gobierno —que no se resignaba al protagonismo oriental en la recepción de los aviadores al Plata cuyo destino inicial debería haber sido Buenos Aires— exigió ser el primero en saludarlos. Flanqueado por él y por su homólogo español, con quienes había mantenido una conversación reservada a bordo probablemente tras la cual envió por radio un mensaje a la Argentina para evitar cualquier conflicto diplomático, Ramón Franco descendió al muelle en medio de una extraordinaria multitud que co-reaba su nombre. Al mismo tiempo, las ondas transmitían una profusión de mensajes que, en todas las direcciones, acusaban la llegada del *Plus Ultra* a Montevideo. Ignacio Arcos Ferrand, como se dijo miembro del comité uruguayo de homenaje, fue el primero que por cablegrama dio cuenta a la *Sociedad Colombina Onubense* —que había tenido un papel importante en Palos a la salida del vuelo— de la que era socio de honor, diciendo: «Valientes aviadores *Plus Ultra* pisan tierras uruguayas, América española, pueblo aclama mensajeros nombre madre España». Su presidente, José Marchena Colombo (Huelva, 1862-1948) no tardó en contestar en los siguientes términos: «Vibrando emoción, damos vivas a Uruguay, España, tripulantes *Plus Ultra*, Raza. Agradecemos recuerdos de ese comité (...) Quedamos unidos espiritualmente con vosotros». ¹¹

Difundida la noticia por todo el país, las colectividades españolas del interior, menores que las de Montevideo pero no menos entusiastas, desde Santa Ana do Livramento hasta Colonia, queriendo emular lo que ocurría en la capital, se aprestaban a festejar la llegada del *Plus Ultra* con diversos actos a los que se sumaron muchos nacionales. Contagiada del fervor popular, desde las inmediaciones de Salto, Candelaria Areta de Amorim, madre del escritor Enrique Amorim, enviaba al cónsul español de esa ciudad, para que lo hiciese llegar a los aviadores, un texto de adhesión repleto de vivas a España, a Ferrol, a Navarra... y a todas las geografías de las que procedían los «conquistadores del aire».

De auténtica «apoteosis monumental» calificarían este recibimiento Franco y Ruíz de Alda (1926: 231) quienes en su traslado en automóviles hasta el Parque Hotel serían acompañados por diversos cargos. El primero, y por militares y miembros de la municipalidad, mientras que el segundo se desplazaría con el ministro español y los presidentes de los comités de homenaje, Carlos Travieso, por el nacional, y Pablo Fontaina por el de la colectividad española. Por su parte, el teniente de navío Juan Manuel Durán (Jérez de la Frontera, 1899-Barcelona, 1926) lo haría con el secretario del comité uruguayo, en tanto que en el auto destinado al mecánico Pablo Rada (Caparroso, 1901-Madrid, 1969) el acompañante era el del español, Constantino Sánchez Mosquera.

En la mañana del día siguiente fueron recibidos por el presidente uruguayo José Serrato que el mismo día nueve había teleografiado a Alfonso XIII congratulándose abiertamente de que «esta tierra uruguaya sea la primera en aclamar en la lengua común». Franco llevaba consigo el mensaje real, cuya entrega estaba prevista para cuando se produjese la visita oficial al regreso de Buenos Aires, que el aviador gallego no dudó en anticipar al igual que hizo con los que portaba para el ministro español en Montevideo y otros del presidente del Gobierno y del rector de la Universidad de Madrid, el también gallego José R. Carracido (Santiago de Compostela, 1856-Madrid, 1928) para la de Montevideo.

Tras la obligada visita de Franco a la estatua de José Artigas, acompañado de una masiva manifestación popular, y de que el presidente Serrato le comunicase su intención de promover su nombramiento como piloto aviador militar «ad honorem» del Ejército Nacional, el hidroavión se preparó para partir, por fin, hacia Buenos Aires. Y aunque previamente el comandante, en su mensaje por radio desde el crucero *Montevideo* había anunciado la llegada para las cuatro de la tarde, la salida del territorio uruguayo fue adelantada al mediodía tomando en consideración, según su propio testimonio por la diferencia horaria con España y, sobre todo «porque el Ministro de España en Montevideo sentía un gran apresuramiento por nuestra salida» (Franco

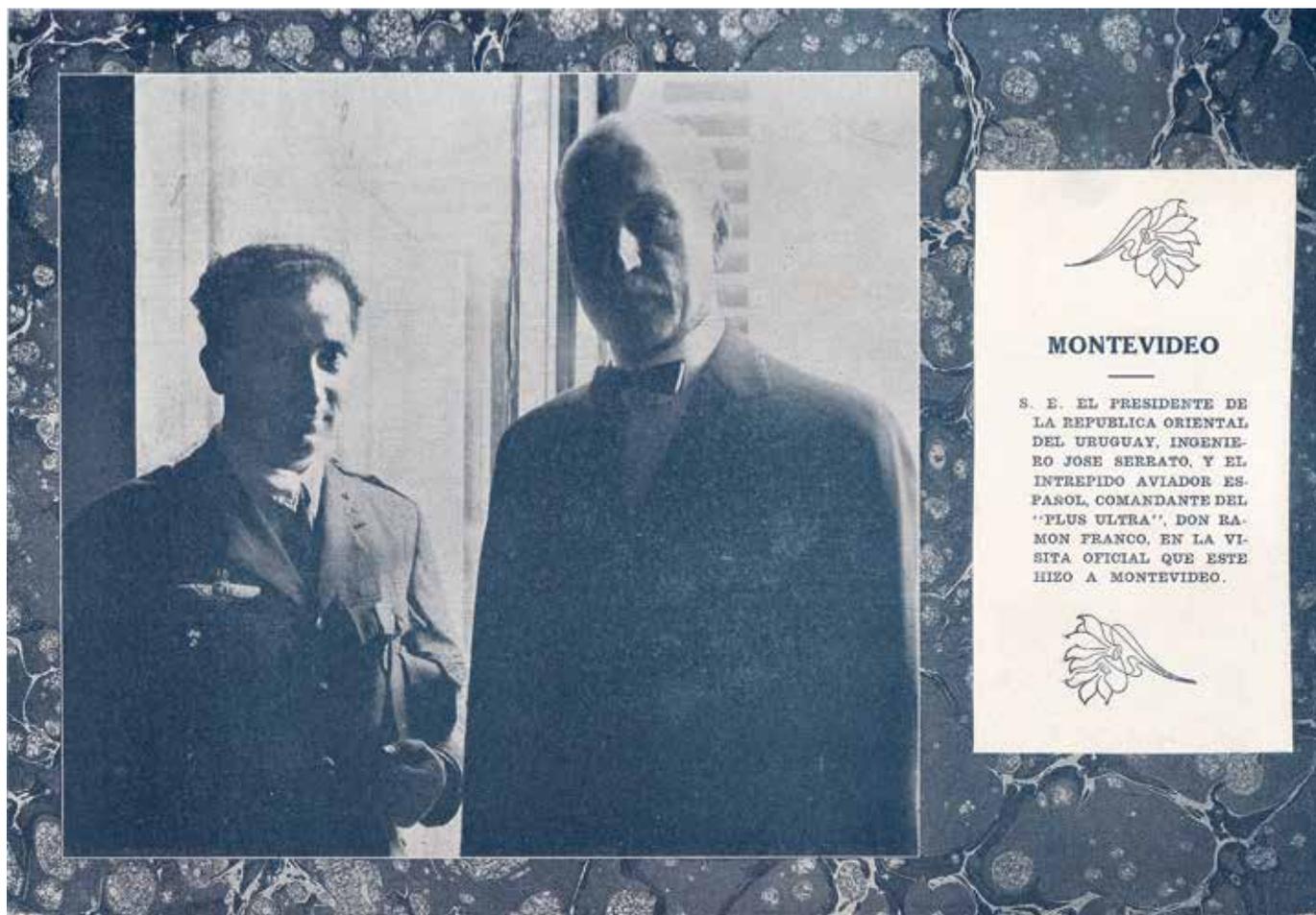


Imagen 5. Ramón Franco y e presidente de la República Oriental del Uruguay, José Serrato, durante la visita oficial a Montevideo. Fuente: *Album Gráfico: homenaje a los héroes del Plus Ultra*, (1926). Buenos Aires: La Cooperativa Fotográfica: <http://bdh.bne.es/bnearch/Search.do?>

y Ruíz de Alda, 1926: 237). Y es que, aunque públicamente el Gobierno español se viese obligado a disimular su disgusto (España y Tomás, 1926: I, 251), seguramente, Gonzalo del Río no veía el momento de cumplir por fin las terminantes órdenes de Madrid que se habían visto alteradas por la detención inesperada en Montevideo en contra de

su voluntad. Aún así, el representante diplomático español, había manejado la situación lo mejor que pudo y supo con indudable riesgo para su cargo.

Finalmente, en medio de nuevas aglomeraciones multitudinarias y al son de las bandas de música que ejecutaban sin cesar la Marcha Real española, se produjo el des-

pegue del *Plus Ultra* hacia su destino inicial. Así se había vivido la primera «emoción» de Montevideo.

La segunda visita del *Plus Ultra*

Tras la estancia en la otra orilla del Plata, el día veinticuatro de febrero, y aún bajo los efectos de las ordenes recibidas de Madrid para poner término al raid regalando el hidroavión a la Argentina, el *Plus Ultra* regresó de nuevo a la capital del Uruguay. Lo hizo sin uno de sus tripulantes, Ruiz de Alda, que por indisposición se había quedado en Mar del Plata. Precisamente de esta procedencia acababa de arribar al puerto de Montevideo el *Alsedo*, buque español que acompañó al *Plus Ultra* durante todo su periplo, en el que, en esta ocasión, de nuevo aguardaban las autoridades, los representantes de los comités de homenaje, la prensa y, al decir de Franco, «los buenos amigos que dejamos en nuestra corta estancia anterior» (Franco y Ruiz de Alda, 1926: 265). Al asomarse nuevamente el hidro en dirección al puerto con cinco aviones uruguayos formando detrás, se repitió el estruendo de sirenas de barcos y el griterío público de la visita anterior.

Ya en tierra, y antes de recorrer la ciudad en auto, los tripulantes se dirigieron a la *Casa de Galicia* —la otra gran institución gallega de Montevideo que se había creado una década atrás con fines mutualistas— donde les fue ofrecido un típico «xantar». Enseguida comenzó de nuevo la batería de actos a los que debían asistir y que los anfitriones uruguayos, con la experiencia de la primera visita, habían preparado con doble esmero. Durante todo el tiempo que los tripulantes habían permanecido en la Argentina, el *Centro Gallego* de Montevideo, por ejemplo, entregó a la proyectada celebración de su «champagne de honor» con orquesta durante el cual, a propuesta de su presidente, Constantino Sánchez Mosquera, se preveía que el Comité de Damas de la institución se encargase de donar al comandante gallego sendas medallas de oro para su madre y su esposa. Asimismo, en su junta directiva se ha-

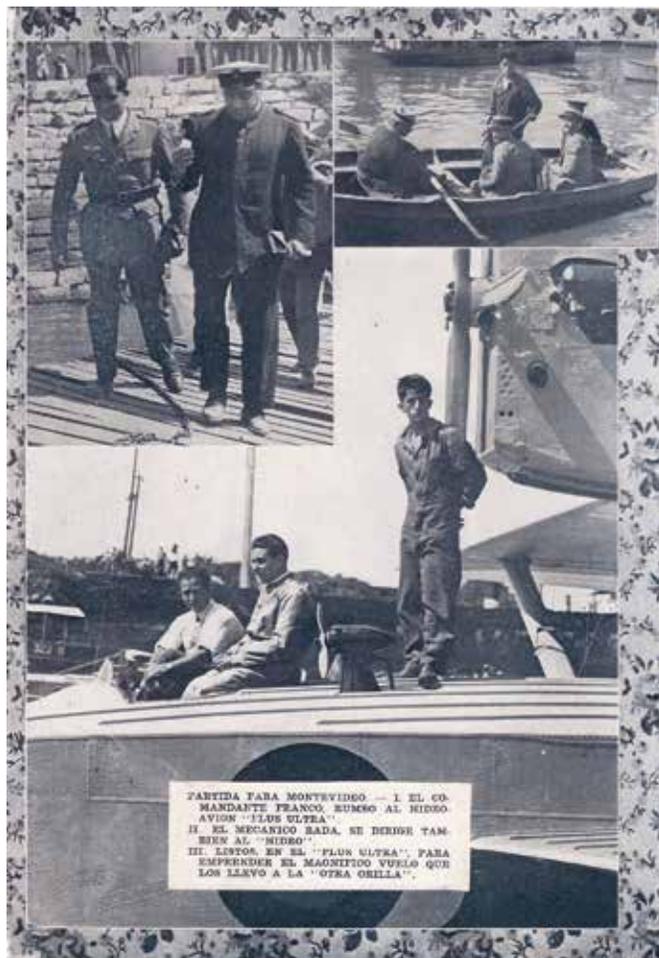


Imagen 6. Partida de los aviadores desde Buenos Aires a Montevideo. Fuente: *Album Gráfico: homenaje a los héroes del Plus Ultra*, (1926). Buenos Aires: La Cooperativa Fotográfica: <http://bdh.bne.es/bnearch/Search.do?>

bía discutido acerca de las firmas que deberían imprimirse en las placas conmemorativas del paso del *Plus Ultra* por Montevideo, una para Franco y otra para el ayuntamiento de Ferrol, y de cómo debía adornarse para recibir a los

La «emoción de Montevideo»: de la visita inesperada al homenaje oriental al *Plus Ultra*

aviadores el flamante edificio que esta institución acababa de inaugurar recientemente en la céntrica calle San José de la capital uruguaya.¹² Por otro lado, todos los directivos asociaciones españolas se hallaban ocupados en posar para los mejores fotógrafos y enviar sus retratos, junto con notas manuscritas para un álbum conmemorativo que se estaba preparando en Buenos Aires como recuerdo especialísimo del arribo del *Plus Ultra* a ambos países del Plata.

Uno de los eventos más sonados fue la visita al corso de Villa Colón, especialmente célebre en el animado carnaval montevidiano que se estaba celebrando justo a fines de febrero. En las avenidas de Garzón, Lezica y Lanús de este barrio se organizó una batalla de flores en su honor que haría época. Pero según el testimonio del propio Franco, aunque reconocía la magnífica atención dispensada por las diferentes instancias uruguayas, los mayores agasajos fueron los ofrecidos por la colectividad española que, entre otras atenciones, cubrió los gastos del sello de esmalte y oro que adornaba el diploma acreditativo de su nombramiento como oficial «ad honorem» que el presidente Serrato había propuesto durante la estancia anterior. Y fue precisamente durante uno de ellos, en la velada organizada por el *Club Español*, donde Juan Pedro López, el cantor al que ya hemos aludido, brindó al aviador gallego la primera de sus inefables composiciones poéticas. Aquella noche, durante la fiesta a la que había acudido lo más granado de la colectividad española, López, solicitando el silencio de la concurrencia, comenzó a declamar los versos que, por un momento, fundiéndose en un abrazo con el payador, emocionaron al comandante hasta las lágrimas (Sisa, 1965: 47). La primera de las décimas de su exaltado poema comenzaba diciendo:

Quiero elevar con fervor
Con altura, con vehemencia
Un himno a la inteligencia
A la audacia y al valor
¡Loar quiero a un aviador!
a un gallego valeroso
que en su vuelo portentoso



Imagen 7. Placa conmemorativa dedicada por la Casa de Galicia, de Montevideo, a los aviadores del *Plus Ultra*. Fuente: Revista *Mundo Gráfico*, 28 de julio de 1926, <http://hemerotecadigital.bne.es/details.vm?q=id:0002069525&lang=es>

sobre el pájaro mecánico
venció el pavor transoceánico
fantásticamente hermoso.

La anécdota —recordada por Ramón Franco en alguna ocasión—¹³ no quedó ahí porque aquel acto espontáneo sería de gran trascendencia para el bardo López quien, poco más tarde, después de la partida del *Plus Ultra*, se animó a solicitar del aviador una guitarra española a través de una nueva composición publicada en el diario montevidiano *La Tribuna Popular* que también hizo llegar al militar ferrolano y que introducía así:

¿Se acuerda usted de aquel bardo
Que una noche en un Salón
De la gran Montevideo,
Capital de mi Nación,
Que le recitó unos versos

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

Por los que usted, emocionado,
Le dio un abrazo al cantor
Por mil almas presenciado?

La petición del cantor oriental sería respondida por Franco en 1927 con el envío a la redacción de *El Diario Español* de Montevideo del deseado instrumento junto con una nota manuscrita, de claras alusiones políticas, en la que declaraba:

Al payador uruguayo Juan Pedro López
poeta cantor de los Orientales
te envió la guitarra para que cantes con ella
las glorias de la raza; al trabajo, a la industria
y a la libertad, pero deseo que se te rompa
en las manos el día que cantes a la tiranía del poder
Comandante Franco.

Durante los cinco días de aquel caluroso verano austral que los aviadores españoles permanecieron en Montevideo fueron objeto de numerosos homenajes oficiales tanto militares y civiles. Uno de los más importantes, el veintisiete de febrero, fue la declaración por parte del Senado «de ciudadanos legales del Uruguay a los cuatro héroes del *Plus Ultra*, D. Ramón Franco, D. Julio Ruiz de Alda, D. Juan Manuel Durán y D. Pablo Rada» (Bresciano, 1999: 159). Por su parte, el estamento militar les confirió el nombramiento de miembros honorarios del Comité Pro Aeronáutica Naval y, entre otros regalos, Franco recibió en la Escuela Militar una espada elaborada en el arsenal de guerra costada por suscripción popular. Hubo además banquetes multitudinarios, como el celebrado en el Parque Hotel, al que acudieron el presidente de la nación y todos sus ministros, los miembros de los comités de recepción y todo aquel que se pudo apuntar. De otras características completamente distintas sería el ofrecido el día veintiocho por la *República Libre de la Parva Domus Magna Quies*, una particular sociedad humorística que fuera fundada en Punta Carretas en 1878, en la que por coincidir con el carnaval, se había organizado para el día

veintiocho una simpática comparsa alusiva a la llegada del vuelo *Plus Ultra*.

Todos los días, Franco era asediado por la prensa en la que insistentemente se comentaba, como algo lamentable, el hecho de que el raid hubiese tocado a su fin y, por consiguiente, se hubiese anulado el plan de Franco —«deshechado por el Gobierno español», diría Mercedes Pinto con amargura— de remontar los Andes hasta llegar a Cuba. Plan que, como se dijo más arriba, el aviador ya pergeñaba desde su estancia en Brasil y que, en la medida en la que lo fue detallando, convirtió en una memoria que desde la Argentina envió a Madrid en 19 de febrero (Marcilhacy, 2006: 222). A este respecto, el propio presidente Serrato, al entregar a Franco el mensaje para Alfonso XIII afirmarí: «hubieran sido mis deseos que lo hubierais llevado en el *Plus Ultra* en el cual me trajisteis el de vuestro soberano» (1926: II, 236).

El fin de la estancia en la capital uruguayana, decididamente incómoda para el Gobierno español pero extraordinariamente grata para Franco, se precipitaría al conocerse la orden emanada de Madrid de regresar a Buenos Aires en el que sería el último vuelo del *Plus Ultra* con el fin de embarcar en el crucero que la Argentina ponía a disposición de los aviadores. «Nuestro deseo hubiera sido quedarnos unos días más», diría el propio Franco (1926: 271-272), añadiendo:

Al partir de Montevideo, del que tantos gratos recuerdos conservaremos y donde tantas atenciones recibimos (...) pasan por nuestra mente todos los agasajos (...) entristeciéndonos y sintiendo que algo íntimo de nuestro ser se quedaba en el Uruguay.

A manera de colofón

En julio de 1926, pocos meses después del raid, Miguel España y Ricardo Tomás pondrían fin a su voluminoso libro *El vuelo España-América* que por ser sumamente prolijo en

La «emoción de Montevideo»: de la visita inesperada al homenaje oriental al *Plus Ultra*

los detalles, ha sido inexcusablemente citado aquí en más de una oportunidad y en todos cuantos textos se hayan escrito sobre cualquier aspecto relacionado con el *Plus Ultra*. Como cierre del mismo, los autores solicitaron un texto a quien en ese momento era precisamente ministro plenipotenciario de la República Oriental del Uruguay en Madrid, Benjamín Fernández Medina (Montevideo, 1873-1960). Casi en la misma fecha, la Intendencia Municipal de Montevideo bautizaba una calle de la ciudad con el nombre de Ramón Franco, como homenaje a su proeza aérea y también como recuerdo a sus dos estancias en la capital del Uruguay. Pero, además, hubo otros aspectos más tangibles que contribuyeron a dejar memoria de aquella visita. Entre los más banales, cabría señalar, por ejemplo, los avisadores comerciales que los establecimientos de Montevideo comenzaron a utilizar en los meses subsiguientes para anunciar sus productos. Así, mientras que algún almacenero gallego hacía publicidad de las «Pastillas de café y leche FRANCO», una afamada librería de la ciudad realizaba sus ventas diciendo en sus avisos: «CÓMO LO HIZO FRANCO, y día tras día el pensamiento europeo ha llegado a América en alas de los libros, que en número de miles forman parte de nuestro selecto stock». También aprovecharon la oportunidad del éxito del raid, los expendedores de combustible que se publicitaban como sigue: «Nos es grato llevar al conocimiento que el Comandante Franco usó en el *Plus Ultra* en la etapa Río de Janeiro-Montevideo la reconocida nafta “Energina”».

Anécdotas aparte, y en lo que atañe a la colectividad española de Montevideo, además del recuerdo de los agitados días del *Plus Ultra*, quedó también la satisfacción de verse reconocida ante la sociedad nacional al hacer de Franco un elemento capaz de reforzar su identidad étnica y de su visita una oportunidad para captar toda la atención. A su vez, las asociaciones españolas, con su demostrada competencia organizativa, supieron operar como elementos de intermediación con los poderes públicos. Sus directivos aprovecharon la oportunidad para lucir su capacidad de liderazgo ante los asociados, aparecer en los medios y, por qué no, con sentido práctico, hacer más de un nego-

cio con la venta de fotografías y recuerdos del *Plus Ultra* que, cabe esperar, no fuesen en beneficio propio sino de las instituciones que dirigían.

De la relación con España quedó un ir y venir de objetos conmemorativos como la placa que el uruguayo Carlos Travieso, que había sido presidente del Comité Nacional de Homenaje, en un viaje a España, fue a entregar personalmente en julio de ese mismo año de 1926 a la ciudad de Ferrol para ser colocada sobre la estatua homenaje al *Plus Ultra* que, lamentablemente, en la actualidad no luce como en aquel momento. O como la que el *Centro Gallego* envió también al ayuntamiento de la ciudad natal de Franco, atención que sus munícipes retribuyeron designando a una de las calles de la ciudad con el nombre de «Montevideo».¹⁴ Todavía en 1929, cuando con motivo



Imagen 8. Estatua homenaje al *Plus Ultra*, Ferrol. Fuente: fotografía realizada por Lucía Barros Miñones.

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

de la Exposición Iberoamericana de Sevilla, otro de los miembros del comité uruguayo de homenaje, Ignacio Arcos Ferrand, visitó La Rábida, llevaba consigo la medalla que se había acuñado en el Uruguay para conmemorar la llegada del *Plus Ultra* junto con una fotografía de los aviadores hecha el nueve de febrero que entregó, dedicada, a José Marchena Colombo, presidente de la *Sociedad Colombina Onubense*.



Imagen 9. Medalla que se acuñó en Uruguay para conmemorar la llegada del *Plus Ultra*. Fuente: Revista *La Rábida*, 31 de diciembre de 1929, p. 13. Archivo de la Sociedad Colombina Onubense: <http://hdl.handle.net/10334/1312>

En lo personal, como ya fue dicho, a un payador oriental le quedó una guitarra en cuyo estuche Franco hizo poner una placa de oro y otra el *Club Español* de Montevideo, donde se hiciera famoso (Sisa, 1965: 50). Y a Ramón Franco, le quedó la condición de ciudadano uruguayo que le fuera otorgada por la más alta magistratura de la nación y que, según la que fue su esposa, le sirvió en alguna

ocasión de su complicada militancia republicana (Puyol, 2006: 163). Y todavía su nombre y el del *Plus Ultra* serían evocados en Uruguay cuando se produjo su muerte en 1938 en circunstancias trágicas todavía no del todo esclarecidas. Entonces, el arzobispo Juan Francisco Aragone, cabeza de la jerarquía eclesiástica uruguayo, posicionado claramente a favor del Gobierno de Burgos, enviaría sus condolencias a su agente oficioso en Montevideo a través de la siguiente misiva:

Montevideo, 1.º de noviembre de 1938
Sr. Representante del Estado Español
Don Rafael Soriano
Presente

Respetable Sr. Representante:

Al presentar a Vd., en nombre propio y de toda esta Arquidiócesis, las más sentidas condolencias como al Representante del Estado Español, por el duelo que enluta a la Madre Patria, no solamente cumplo con un deber, sino también satisfago la necesidad de manifestar nuestro sentimiento por el trágico suceso que abatió la vida del ilustre y meritorio General [sic] Ramón Franco.

En efecto; nunca podremos olvidar aquellas horas de intensa expectativa durante las cuales el *Plus Ultra*, en atrevido e inteligente vuelo, cruzaba el océano para unir a España con las naciones de América Latina; así como el recibimiento triunfal y la simpatía personal que conquistó el audaz piloto que acaba de caer en el cumplimiento de su deber.

Tenga, pues, la seguridad, Sr. Representante, que lamentamos sinceramente el hecho ocurrido que priva a España de uno de sus héroes, y enluta el hogar del Generalísimo.

Con este motivo, me es grato saludar al Sr. Representante con mi consideración más distinguida.

[fdo] Juan Francisco Aragone
Arzobispo de Montevideo.¹⁵



Imagen 10. Fotografía de los aviadores dedicada a José Marchena Colombo. Fuente: Revista *La Rábida*, 31 de diciembre de 1929, p. 14. Archivo de la Sociedad Colombina Onubense. Fuente: <http://hdl.handle.net/10334/1312>

Al respecto, resta decir, parafraseando a mi colega, amigo y siempre maestro, Carlos Zubillaga Barrera, quien me cedió la carta, que su contenido indica por un lado que la Iglesia uruguaya también se sumó entusiastamente, como el gobierno de su país, a la hazaña del *Plus Ultra*.

Pero de ella también se deduce que en los tiempos revueltos de ruptura del orden institucional que ambos países les tocó vivir cuando fue escrita — guerra en España y dictadura terrista en Uruguay— la jerarquía eclesiástica se situaría al lado de quienes lo promovieron. Sin embargo,

incluso antes de que se recuperase la normalidad democrática en el país rioplatense, el pueblo uruguayo y muchos de sus intelectuales se volcarían con la defensa de la República española a la que prestarían su apoyo más decidido. Y de nuevo, la «emoción», ahora por el incierto futuro de España, volvería a surgir en Montevideo.

Bibliografía

- BRESCIANO, J.A. (1999). «El Centro Gallego de Montevideo bajo la presidencia de Constantino Sánchez Mosquera». *Anuario del Centro de Estudios Gallegos*, 3, pp. 141-172.
- CAGIAO, P. (1990). «Aporte cultural de los inmigrantes gallegos en Montevideo, 1879-1930». *Arbor, Ciencia, Pensamiento y Cultura* 536-537, pp. 75 - 99.
- . (1996). «La imagen de España en América: el caso uruguayo» en ALCÁZAR, J., y TABANERA, N. (coords). *Historia y presente en América Latina*. Valencia: Bancaixa.
- . (2004). «Los países americanos y la Biblioteca América: donantes, colaboradores y redes», en P. CAGIAO (coord). *Cien años de la Biblioteca América (1904-2004)*, Santiago de Compostela: USC, pp. 89-131.
- . (2007). *De Emigrados a Inmigrantes*. A Coruña: Arrecife Edicións.
- CAGIAO, P. y MÁRQUEZ, R. (2012). «Iniciativas locales en torno al Centenario: Huelva y la Argentina». *SÉMATA, Ciencias Sociais e Humanidades*, 24, pp. 375-394.
- CASTELLANOS, A. (2000). *La Belle Époque montevidéana. La vida cotidiana y las costumbres de las clases populares*. Montevideo: Arca.
- ESPAÑA, M. y TOMÁS, R. (1926). *El vuelo España-América*. Valencia.
- FRANCO, R. y RUÍZ DE ALDA, J. (1926). *De Palos al Plata*. Madrid: Espasa Calpe.
- LLARENA, A. (2003). *Yo soy la novela. Vida y obra de Mercedes Pinto*. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo de Gran Canaria.
- MARCLHACY, D. (2006). «La Santa María del aire: El vuelo trasatlántico del *Plus Ultra* (Palos-Buenos Aires, 1926), preludio de una reconquista espiritual de América». *Cuaderno de Estudios Contemporáneos* 28, pp. 213-241.
- NÚÑEZ, X.M. (2001). «Colón y Farabutti: discursos hegemónicos de la elite gallega de Buenos Aires», en X. M. NÚÑEZ (ed.), *La Galicia Austral*, Buenos Aires: Biblos, pp. 219-250.
- PARÍS DE ODDONE, B., FARAONE, R. y ODDONE, J. (1966). *Cronología comparada de la historia del Uruguay, 1830-1945*. Montevideo: Universidad de la República. Departamento de Publicaciones.
- PINTO, M. (1926). *La emoción de Montevideo ante el raid del comandante Franco*. Montevideo: Talleres Gráficos de José Florensa.
- PUYOL, M. (2006). «Ramón Franco, síntesis de las dos Españas». *Ferrol: Análisis: revista de pensamiento y cultura* 21, pp. 159-169.
- REYES ABADIE, W. y VÁZQUEZ ROMERO, A. (1985). «1922-1926 antagonismos y cismas partidarios», en *Crónica General del Uruguay. El Uruguay del siglo XX* 77, pp. 281-304. Montevideo: Banda Oriental.
- RIBEIRO, A. (2007). *Montevideo, la Malbienquerida*. Montevideo: Planeta S.A.
- SISA, E. (1965). *Un payador de leyenda. Juan Pedro López*, Montevideo: Editorial Cumbre.
- ZUBILLAGA, C. (1993). *Hacer la América*, Montevideo: Editorial Fin de Siglo.
- . (1998). *La utopía cosmopolita. Tres perspectivas históricas de la inmigración masiva en Uruguay*, Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.

La «emoción de Montevideo»: de la visita inesperada al homenaje oriental al *Plus Ultra*

Notas

¹ Archivo del Centro Gallego de Montevideo. Sesión ordinaria del día 12 de enero de 1926. *Libro de Actas de la Junta Directiva (1925-1928)*, f. 107.

² Su primera esposa, Carmen Díaz Guisasola, parecía inclinarse por esta última hipótesis, según relata en su libro *Mi vida con Ramón Franco* (Puyol, 2006: 161).

³ Llizo, J. (1927). «El recio espíritu del Comandante Franco. Reportaje al glorioso aviador gallego», *Vida Gallega* 326.

⁴ *El Heraldo Gallego. Órgano de las colectividades gallegas en el Plata*, Buenos Aires, 14 de febrero de 1926.

⁵ Como en el caso de una obra cultural que un emigrante gallego residente en la Argentina había proyectado en 1904 y que cristalizaría en la «Biblioteca-Museo América» donada a la Universidad de Santiago de la que se convertiría en gran propagandista (Cagiao, 2004: 114). Además de los numerosos libros de su autoría que donó a la institución, fue uno de los artífices de un álbum artístico cuya portada, ilustrada con un dibujo de Purcalla y Grau contiene un manuscrito de su autoría. Por otro lado, desde 1910, era socio de honor de la *Sociedad Colombina Onubense*, tras el viaje de su delegado Manuel Siurot a los fastos del Centenario argentino en el que Zorrilla representó a su país (Cagiao y Márquez, 2012: 388).

⁶ Prólogo de José E. Antuña a la obra de Zorrilla de San Martín *Conferencias y discursos*, Montevideo, edición de 1965. La primera edición (Montevideo. Barreiro y Ramos, 1905) fue prologada por Benjamín Fernández Medina quien, como él, sería designado en 1913 Ministro Plenipotenciario en España.

⁷ *Epistolario a Marcelino Menéndez Pelayo*. Fundación Ignacio Larramendi. Vol. 6, carta 326, 15 de mayo de 1884. Montevideo. <http://www.larramendi.es/menendezpelayo/i18n/corpus/unidad.cmd?idCorpus=1002&idUnidad=152167&posicion=1>

⁸ Archivo del Centro Gallego de Montevideo. Sesiones ordinarias de los días 19 y 26 de enero de 1926. *Libro de Actas de la Junta Directiva (1925-1928)*, f. 111-114.

⁹ En el primer curso de conferencias participaron: los uruguayos Juan Zorrilla de San Martín, Justino Jiménez de Aréchaga y Dardo Regules y los argentinos José León Suárez y Alfredo L. Palacios.

¹⁰ *Revista del Centro Gallego*, 109, Montevideo, febrero de 1926, p. 3.

¹¹ *La Rábida. Revista Colombina Iberoamericana*, 31 de diciembre de 1929, p. 13

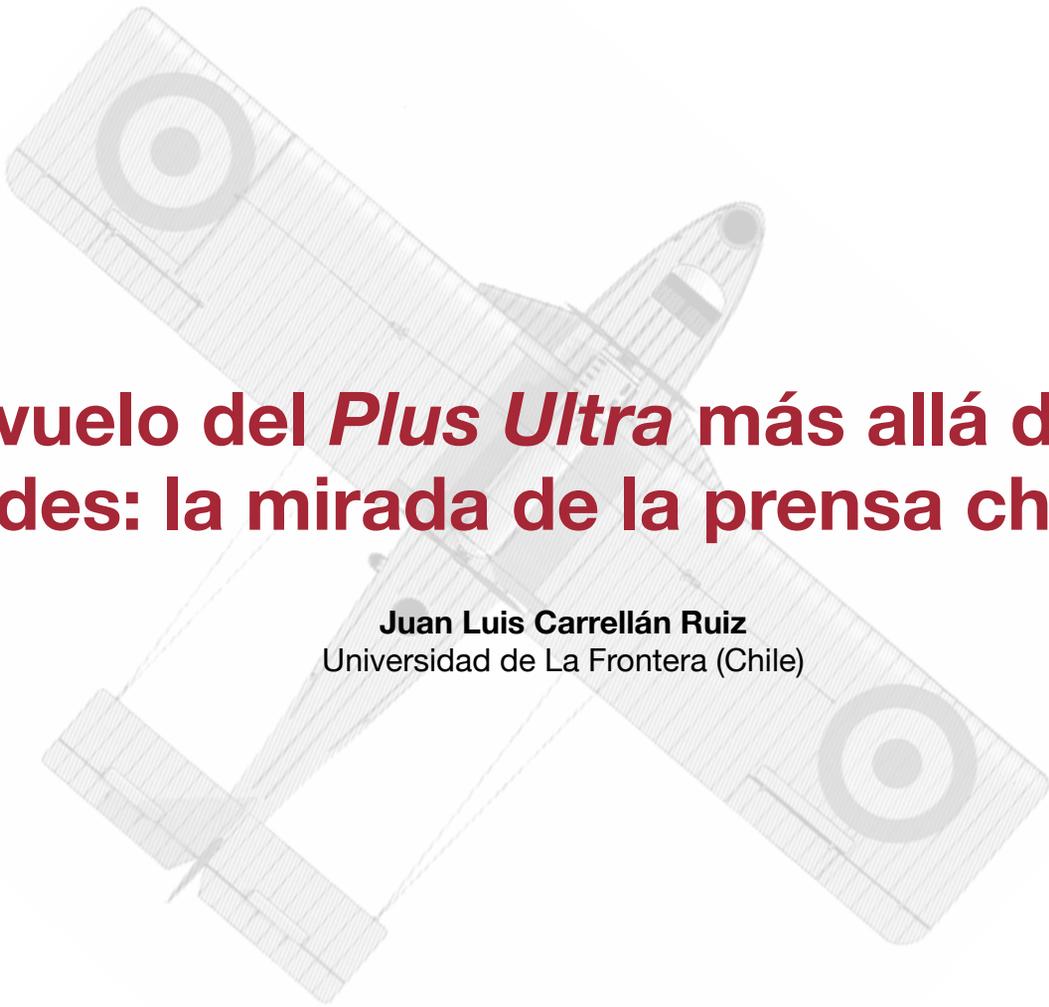
¹² Archivo del Centro Gallego de Montevideo. Sesiones ordinarias de los días 16 y 23 de febrero de 1926. *Libro de Actas de la Junta Directiva (1925-1928)*, f. 118-121.

¹³ Llizo, J. (1927). «El recio espíritu del Comandante Franco. Reportaje al glorioso aviador gallego», *Vida Gallega* 326.

¹⁴ *Revista del Centro Gallego*, 109, Montevideo, diciembre de 1926, p. 21.

¹⁵ Archivo de la Curia Eclesiástica de Montevideo. Montevideo. Sección Gobiernos Episcopales de Monseñor Juan Francisco Aragone y Monseñor Antonio María Barbieri. Carpeta: España.





El vuelo del *Plus Ultra* más allá de los Andes: la mirada de la prensa chilena

Juan Luis Carrellán Ruiz
Universidad de La Frontera (Chile)

Introducción

En este trabajo se analizan las informaciones que aparecieron en tres periódicos chilenos (*El Mercurio*, *El Diario Ilustrado* y *La Nación*) sobre el vuelo realizado por el avión *Plus Ultra* comandado por Ramón Franco que partió de la provincia de Huelva y llegó hasta Buenos Aires. Los diarios seleccionados eran los más leídos en los meses del raid aéreo y en los tres casos su impresión se realizaba en Santiago de Chile. Sólo *El Mercurio* ha seguido publicándose hasta nuestros días y se ha convertido en uno de los referentes informativos de la actualidad.

Como antecedentes generales de esta gesta efectuada en 1926, podemos señalar que a principios del siglo XX aparecieron los primeros aeroplanos que se fueron perfeccionando como arma de guerra, teniendo su momento álgido en la primera guerra mundial. Durante la década de los veinte los aviones militares fueron dando paso a los primeros aparatos adaptados como transportes de pasajeros, de correo postal y de mercancías. Durante estos años se fueron creando las primeras compañías aéreas en Europa y se respiraba en diferentes partes del continente una efervescencia por mejorar las innovaciones técnicas de los aviones, de abrir nuevas rutas comerciales y una competencia entre los pilotos europeos y norteamericanos por realizar hazañas que marcaron hitos importantes en este ámbito.

En este contexto encontramos al vuelo del *Plus Ultra* entre Palos y Buenos Aires. Si países como Gran Bretaña, Francia y Portugal trataron de conectar sus respectivas capitales con sus colonias ultramarinas, España buscará «hacer historia» en el mundo de la aviación volando hacia

territorios que tenían o tuvieron con ella una vinculación particular. En este sentido, al mismo tiempo que el *Plus Ultra* se preparaba para arribar a Río de Janeiro, apareció la información de la llegada del aviador británico Alan Cobham a Pretoria en un raid aéreo entre Londres y Ciudad del Cabo.²

La importancia que estaba adquiriendo la aviación hizo que en 1910 el Gobierno español se planteara la necesidad de comprar sus primeros tres aviones en Francia y creara la Escuela de Aviación Militar, en Cuatro Vientos (Madrid), siendo los primeros pilotos militares varios oficiales del cuerpo de ingenieros. Tres años después se instauró el Servicio de Aviación Militar. En ese 1913 se efectuaron las primeras misiones militares aéreas en Marruecos, siendo estas acciones junto a las que se estaban efectuando en la guerra Italo-turca las pioneras en el bombardeo aéreo (Pioneros, 1999: 120, 122 y 127).

Respecto a las hazañas que hemos mencionado, el primer raid importante de la aviación española fue el efectuado entre Melilla y Canarias en 1923, pasando por Cádiz a la ida y por Sevilla a la vuelta, con la intención de unir por aire las islas Canarias con el resto del territorio nacional. En ese vuelo también encontramos como piloto a Ramón Franco. Pero sin duda 1926 fue el año decisivo en los grandes vuelos de los pilotos españoles. El primero, y más relevante, el del *Plus Ultra* entre Palos y Buenos Aires, el segundo el efectuado por la *Patrulla Elcano* entre Cuatro Vientos y Manila y, por último, el de la «Patrulla Atlántida» entre Melilla y Guinea Ecuatorial.

Por su parte, el Gobierno de Chile, que seguía muy de cerca todos los progresos de la aviación en Europa, en 1910 envió a un coronel a estudiar e informar sobre los





Imagen 1. Anuncio de una película alusiva al Plus Ultra que se publicó en *El Diario Ilustrado*.

avances del ejército francés en el empleo del avión como arma de guerra. Un año después mandó a sus dos primeros militares a Francia a realizar un curso de vuelo, los tenientes Manuel Ávalos Prado y Eduardo Molina Lavín. Estaba claro que la aviación iba a ser un arma decisiva en los ejércitos y en 1913 el Gobierno chileno creó la Escuela Aeronáutica Militar en Lo Espejo.

Al igual que ocurría entre los pilotos europeos, los primeros aviadores chilenos quisieron establecer marcas que pasaran a la historia. En este sentido, Dagoberto Godoy realizó el primer vuelo que cruzó en 1918 la Cordillera de los Andes por la parte más alta. Al año siguiente, José del Carmen Ojeda batió el récord suramericano de altura alcanzando los 7 188 metros y en 1922 el capitán Diego Aracena efectuó el primer raid internacional de largo alcance realizado en el continente suramericano recorriendo el cielo entre Santiago de Chile y Río de Janeiro (Pioneros, 1999: 61-64).

Visto el contexto y entrando de lleno en las informaciones del raid del *Plus Ultra* entregada por los periódicos *La Nación*, *El Mercurio* y *El Diario Ilustrado* habría que mencionar que en los tres casos las noticias fueron proporcionadas generalmente por los corresponsales de la «United Press». En los tres diarios se comenzó dando a conocer las características del hidroavión, de los tripulantes (como sus nombres, edades, profesiones), de la ruta que esperan realizar y de los preparativos. En *El Mercurio* las noticias tuvieron desde principios de enero una importancia destacada apareciendo en la parte superior de las páginas pares con grandes espacios y titulares. Fue el periódico que mejor trató la información sobre el vuelo como iremos viendo a continuación.

Durante los días previos al raid se daba cuenta en la prensa de otros vuelos en perspectiva. Se trataba de los planes de los aviadores italianos Casagrande y De Pinedo que también pretendían alcanzar América desde Italia. Precisamente Casagrande salió de Italia rumbo Buenos Aires varias semanas antes que el *Plus Ultra* pero las dificultades técnicas hicieron que el vuelo terminara en Casablanca. El propio Mussolini animó al aviador a realizar el viaje hasta Argentina para obtener ese triunfo para la aviación militar italiana.

Por su parte, Francisco de Pinedo que en 1925 había protagonizado un raid desde Roma hasta Japón y Australia también se estaba preparando para unir Italia con América. Este viaje aéreo lo realizó a principios de 1927 saliendo de Cerdeña hacia África Occidental antes de alcanzar América del sur. De Buenos Aires partió hacia Estados Unidos para regresar después a Italia. De todas formas, la conexión entre la capital argentina y Nueva York lo protagonizaron por primera vez los aviadores argentinos Eduardo Olivero y Bernardo Duggan.

En las páginas de *El Mercurio* se señalaba las declaraciones de Ramón Franco en una entrevista en la que se contaba que el proyecto se presentó al Gobierno español en junio de 1925 y hasta diciembre no tuvo la correspondiente autorización. Franco manifestaba que Casagrande precipitó su viaje al conocer los planes del «Plus Ultra» aun-

El vuelo del *Plus Ultra* más allá de los Andes: la mirada de la prensa chilena

que no estaba preparado para tan magna empresa.³ No obstante, según hemos podido leer, la situación fue al contrario: Franco pretendía salir en el mes de febrero pero ante la partida de Casagrande adelantó el viaje aprovechando la luz que proporcionaría la luna llena que habría el 28 de enero para dar el salto de Cabo Verde a Brasil, el trayecto más difícil del viaje.⁴

Durante una entrevista a la mujer de Franco, Carmen Díaz Guisasola, confesó que su marido gestó la idea del viaje a América en 1922 cuando los aviadores portugueses Sacadura Cabral y Gago Coutinho realizaron el primer vuelo a través del Atlántico sur entre Lisboa y Río de Janeiro.⁵ La experiencia de esta travesía aérea como otras serían crucial para la preparación del viaje del *Plus Ultra*.

Entre los acuerdos con el Gobierno español se estableció la partida oficial desde el puerto de Palos para recordar de alguna forma el viaje descubridor de Colón. De esta forma, se quería dar un mensaje de que la «marca España», por decirlo en palabras actuales, estaba y ha estado a la altura de los avances tecnológicos y la valentía humana de afrontar los retos de la historia en el pasado y en el presente. Sobre el destino, Franco dejaba abierta la posibilidad de continuar el viaje desde Buenos Aires hacia otros puntos americanos para volver a la península desde los Estados Unidos.⁶

En este sentido, las autoridades españolas vieron el raid de Franco como un modo de estrechar más los lazos entre España y las repúblicas americanas dando todo su apoyo, sobre todo logístico, al viaje. La única duda que nos surge es por qué no permitieron al hidroavión continuar su periplo por más países iberoamericanos y obligaron a los aviadores a detenerlo en Buenos Aires.

En líneas generales, durante el siglo XIX las relaciones entre España y las naciones iberoamericanas fueron casi inexistente y el único contacto real se realizó a través de los miles de emigrantes españoles que llegaron al continente americano. Las relaciones diplomáticas se fueron estableciendo a lo largo de la centuria a cuenta gota con cada uno de los países debido a la poca capacidad de las autoridades españolas de gestionar una rápida y fluida

«recuperación» de las conexiones con aquellos territorios. En el caso de Chile, el Tratado del reconocimiento de la independencia se firmó en 1844. Las relaciones se rompieron a raíz de la guerra que ambos países sostuvieron en la década de 1860 y hubo que esperar hasta 1883 para normalizarlas a nivel oficial (Carrellán, 2011: 13-14).

A finales del siglo XIX, surgieron movimientos entre los intelectuales españoles para que se retomaran los contactos en todos los ámbitos con las repúblicas del Nuevo Mundo. Entre esta corriente encontramos al hispanoamericanismo, con sus tendencias progresista, liderada por Giner de los Ríos, y conservadora, la panhispanista, con la Unión-Iberoamericana como la asociación más sobresaliente. Entre los motivos de las deficientes relaciones diplomáticas encontramos, por un lado, la poca preferencia, y en muchos casos rechazo, de los diplomáticos españoles por los destinos americanos y, por otro, los insignificantes intercambios comerciales entre España y los países iberoamericanos si lo comparamos con los existentes con el resto de Europa (Sepúlveda, 2005: 126-127 y 275-276).

En este ambiente, durante los años 20 desde el Gobierno de Primo de Rivera se inició una política de acercamiento a Iberoamérica en el que se buscaba un doble objetivo: primero, establecer un bloque de naciones de origen hispánico en el concierto internacional que hiciera de contrapeso a las influencias de los países hegemónicos, sobre todo los anglosajones, y, segundo, conseguir el apoyo de las repúblicas iberoamericanas al deseo de España de conseguir un puesto permanente en el Consejo de la Sociedad de Naciones (González Calleja: 2005, 125; Arenal: 1992, 67).

También podríamos agregar que el objetivo político de crear esta coalición de países iberoamericanos coincidía con los planteamientos de las voces que reclamaban la formación de esta comunidad cultural y se contaba con un apoyo excepcional dentro de estas naciones para la consecución de estas finalidades, una masa importante de españoles que podían ejercer una influencia decisiva.

Precisamente en el seno de la Sociedad de Naciones, las delegaciones españolas y chilenas trabajaron muy uni-

das y normalmente apoyaban las propuestas que cada una de ellas realizaban en este organismo internacional. También el primer Gobierno de Arturo Alessandri cuidaba especialmente las relaciones con España por cuanto la colonia española en el país era el grupo extranjero más numeroso de los que residían en su territorio (Carrellán, 2011:65-68).

Las noticias del raid aéreo del Plus Ultra

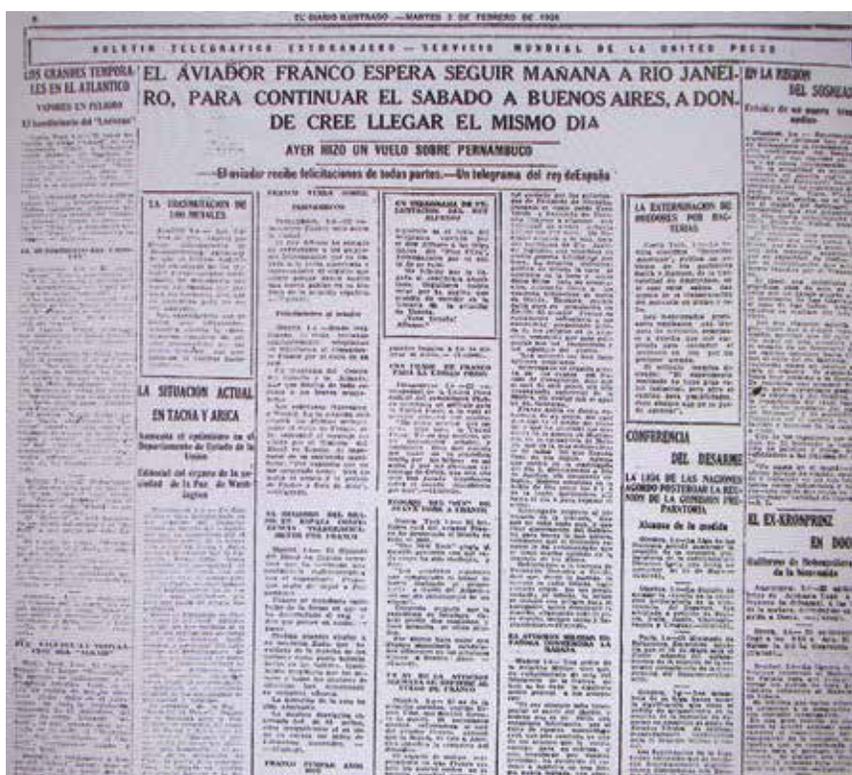
Antes de dar comienzo a esta proeza, los periódicos consultados destacaban el entusiasmo y seguridad del éxito de los tripulantes españoles frente a la hazaña del vuelo entre España y Argentina que están a punto de realizar. Se elogiaba la planificación y la preparación técnica que se había desarrollado con anterioridad para el buen término de la aventura.

En los tres diarios, a pesar de las diferentes tendencias editoriales, no se aprecian muchas divergencias a la hora de presentar la noticia en cada momento. Se daban todo tipo de detalles y como ya hemos mencionado destaca *El Mercurio* como el periódico que más portadas les dedicó y en más y mejores espacios trató la información. También en los encabezados llamaban la intención, como tónica común, la exaltación a la «raza castellana» que se extrae de ellos. En rasgos generales, los diarios chilenos trataban la noticia de manera similar y daban a conocer cada paso de los aviadores españoles hacia Buenos Aires sin dejar detalles fuera.

Imagen 2. El Diario Ilustrado informando de la partida del Plus Ultra a Río de Janeiro.

Entre los detalles técnicos, se destacaba que el *Plus Ultra* podía transportar hasta 4 000 litros de gasolina y que cada 100 millas de distancias habría barcos que proporcionarían información de todo tipo (principalmente meteorológica) y combustible para el correcto funcionamiento del hidroavión.⁷ Las naves que fueron parte del apoyo estatal serían el destructor *Alsedo* y el crucero *Blas de Lezo* que llevarían repuestos, incluyendo hélices de reposición.

En las páginas de los diarios se recogía que el 12 de enero el comandante Ramón Franco, el capitán Ruiz de Aída y el alférez Durán fueron recibidos por el rey Alfonso XIII como colofón al apoyo institucional que se quería dar al raid. También fueron despedidos en Madrid en un almuerzo donde acudieron varios ministros, autoridades militares, el alcalde de Madrid y socios del Aero Club.⁸



El vuelo del *Plus Ultra* más allá de los Andes: la mirada de la prensa chilena

En el diario *El Mercurio* se destacaba dentro de las primeras informaciones la intención de superar el raid realizado por los aviadores portugueses unos años antes entre Lisboa y Río de Janeiro, señalando que había sido estudiado con detenimiento para sortear las complicaciones que tuvo este vuelo pionero en la travesía del Atlántico.

El periódico *El Mercurio* informaba en portada el 20 de enero que el raid aéreo de Franco se efectuaría el día 25 desde Palos. La noticia que llevaba fecha del día anterior, se publicó antes de conocerse que el hidroavión salió en realidad el día 22 rumbo a las islas Canarias. Se mencionaba de la llegada a Huelva de los aviadores en medio del júbilo popular.⁹

Cuando se dio comienzo al vuelo, *El Mercurio* lo cubrió al comienzo de la página a seis columnas y con titulares destacados. Entre las informaciones se citaba la cooperación del Gobierno brasileño para enviar partes meteorológicos actualizados, la presencia de aviadores militares españoles para despedir al *Plus Ultra*, mensajes de Primo de Rivera y del ministro de Marina de apoyo a los aviadores y las últimas declaraciones de Franco antes de partir de la confluencia entre los ríos Tinto y Odiel.¹⁰

A partir de entonces, el raid de Franco, Ruiz de Alda y Rada fue la noticia más destacada en las páginas dedicadas a la información internacional de los diarios consultados. El día 23 de enero titulaban «El comandante Franco y sus compañeros llegaron ayer a las 4 p. m. a Las Palmas». Se contaba que el hidroavión partió a las 7:45 de la mañana de Palos en medio de un gran entusiasmo entre la población. El periódico se hizo eco de los comentarios de la prensa francesa elogiando a los aviadores hispanos y se dieron todo tipo de detalles de la travesía aérea.¹¹

Al día siguiente, el titular fue «Los aviadores españoles continuarán hoy su vuelo hacia las costas sudamericanas». Se informa de las actividades llevadas a cabo en Canarias por los aviadores tanto en sus preparativos como en los homenajes que se le ofrecieron. El *Plus Ultra* alcanzó una altura de 2000 metros y se esperaba que salieran en la jornada de ese día hacia Cabo Verde. Se recogían infor-

maciones de la prensa norteamericana donde se hablaba del éxito que tendría el raid.¹²

Cuarenta y ocho horas después de la información anterior, por fin se confirmaba la salida del hidroavión hacia las Islas de Cabo Verde.¹³ El 27 de enero apareció en portada de *El Mercurio* ocupando tres cuartas partes de la página la noticia de la llegada a Porto Praia, concluyendo con éxito la segunda etapa del raid.¹⁴ Los preparativos en las islas caboverdianas fueron muy importantes por cuanto la travesía entre ese punto y el continente americano era el más peligroso.

De nuevo, otra portada de *El Mercurio* el 31 de enero confirmando la llegada del *Plus Ultra* a tierras brasileñas. En esta ocasión, toda la página recogía información del vuelo. Entre otras cosas, se destacaba que el aeroplano había establecido veinte records, como el de altura, el de la distancia recorrida y el de la velocidad. Además en una página interior se daban más detalles del aterrizaje en la isla de Fernando de Noronha.¹⁵

El primer día del mes siguiente, nueva apertura del periódico con el titular «El comandante español Ramón Franco ha continuado brillantemente su raid de España a Sud-América». Se informaba de la llegada de los aviadores a Pernambuco, de los preparativos que se estaban organizando en Buenos Aires y de la intención de proseguir la travesía hasta Chile.¹⁶

El aterrizaje en Pernambuco fue accidentada por romperse una de las aspas de las hélices. Esto le obligó a realizar las reparaciones pertinentes, mientras siguieron llegando las felicitaciones de todas partes del mundo, en especial de las autoridades españolas, las brasileñas y pilotos experimentados de Estados Unidos y Europa.¹⁷

Los periódicos se hicieron eco de la llegada del hidroavión a Río de Janeiro en medio de un «grandioso recibimiento» y se mencionaba que 300 000 personas fueron a recibir a los aviadores. *El Mercurio* en portada y con la noticia principal, mientras *El Diario Ilustrado* lo hizo en sus páginas interiores a cuatro columnas a toda página. En el segundo periódico se podía leer que «no hay recuerdo en





Imagen 3. Anuncio de un aceite para automóviles que usa al *Plus Ultra* como reclamo publicado en *El Diario Ilustrado*.

Río de Janeiro de que se haya tributado a héroe alguno un homenaje más monumental».¹⁸

En una carta del ingeniero español José Ortiz Echagüe, fundador de CASA (Construcciones Aeronáuticas) y la empresa de automóviles SEAT, se lamentaba que este tipo de proyectos románticos y utópicos sólo nacían del espíritu individual y que en muchos casos eran paralizados por iniciativas oficiales. También aseguraba que aunque el *Plus Ultra* era de fabricación alemana, de ensamblarse en Italia y los motores fabricados en Gran Bretaña, en España había empresas que tenían capacidad para poder fabricar aviones de la más alta tecnología, como la Hispano-Suiza, y tenía ingenieros con una alta formación como Birky, Torres Quevedo y La Cierva.¹⁹

En cierta medida, esta vinculación de España con el progreso que se estaba desarrollando en Europa y que estaba haciendo Echagüe venía bien a la imagen de la sociedad española dentro del contexto iberoamericano

porque acercarse al «concepto de Europa» daba prestigio y confianza en América, y por ende, en Chile como solicitaba Javier Fernández Pesquero, español residente en territorio chileno, en las páginas de la revista americanista *La Rábida*. Este periodista trabajó desde su profesión por lograr mejorar la simpatía hacia España y era el delegado en el país andino de la asociación española Unión-Iberoamericana (Fernández Pesquero, 1914b: 1-2).

Volviendo al raid, una nueva portada de *El Mercurio* informó de la salida del aviador Franco hacia el Río de la Plata. El aeroplano partió el 9 de febrero de Río de Janeiro pero no estaba claro en ese momento si se detendría en Montevideo o viajaría directamente a Argentina. Sin embargo, *El Diario Ilustrado* sí titulaba con el destino a Montevideo como su siguiente escala. Franco se proponía marcar un nuevo record de velocidad, volando a 200 kilómetros por hora.²⁰

Finalmente, el 11 de febrero los diarios chilenos dieron la noticia de la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires. *El Mercurio* como venía siendo habitual en portada, y a toda página con gran foto de Franco en el centro, con el titular «El comandante Franco finalizó ayer el gran raid aéreo de España a Sud-América». En las páginas interiores se dio más información con el siguiente encabezado: «Chile se conmueve ante la hazaña de Franco». Entre otras cuestiones, se informaba del entusiasmo entre los argentinos en el arribo del avión, el saludo del director del periódico y de la partida de tres aviones chilenos para saludar a los «héroes» españoles, entre los cuatro pilotos militares chilenos iba el director general de aeronáutica, el comandante Elías Veloso.²¹

También *El Diario Ilustrado* dio cuenta de la llegada de los aviadores a la capital argentina con bastante información a 7 columnas en sus páginas interiores.²² Punto y final de la hazaña aérea del *Plus Ultra*. Días después se conocerá la decisión del Gobierno español de terminar en esa ciudad el vuelo y regalar al ejército argentino el avión como gesto de generosidad y amistad por parte de España.

Un hecho que destacaron los periódicos chilenos fue que sus diarios fueron leídos en Buenos Aires horas después de editarse gracias a que los aviones militares chilenos llegaron ejemplares de algunos de ellos para distribuirlos en la capital del Plata. De alguna manera, estaba latente la idea de que la apertura de una ruta aérea entre Santiago y Buenos Aires podía permitir el transporte de pasajeros y mercancías en un tiempo tan rápido que hasta la fecha se desconocía.²³

La noticia de la decisión del Gobierno español de finalizar el raid y ordenar el regreso de Franco y el resto de los tripulantes por mar se publicó el 21 de febrero en *El Diario Ilustrado*. Se despejaba así la incógnita de si las autoridades españolas iban a acceder al deseo de los aviadores de continuar su proeza por otros países americanos o no. En la información no se daban las justificaciones de determinación.²⁴ También *El Mercurio* estuvo especulando sobre la resolución final hasta que publicó en la portada que «Se da por terminado el raid de Franco en Buenos Aires». Los motivos que aludía la información, citando al Gobierno español, fueron «circunstancias especiales creadas por la resonancias mundiales».²⁵

Esta justificación apunta a presiones al Ejecutivo español para que la gesta del *Plus Ultra* terminara sin seguir creciendo en la consecución de nuevos hitos y marcas históricas que engrandecerían a España y a su aviación. Grandes debieron ser para abortar semejante hazaña, la de conectar la península con América del sur, y ésta con América del norte y este territorio con Europa. Hubiera sido un vuelo de una magnitud inimaginable y que hubiera puesto a los aviadores hispanos en los pedestales más alto de la aviación mundial.

Las comparaciones con el viaje de Cristóbal Colón

La noticia del vuelo de Franco, según lo informaba la prensa chilena, había causado gran expectación dentro de España y en América. El raid aéreo adquirió un paralelismo con el viaje de Colón tras la decisión de las autoridades españolas de que el viaje aéreo comenzara oficialmente en el puerto de Palos. Desde el Gobierno español se quiso simbolizar con esta hazaña el nuevo rumbo que se le quería dar a la política exterior española de acercamiento hacia América como se estaba demandando desde diversos sectores de la intelectualidad. A partir de este momento las constantes comparaciones entre las empresas de Franco y de Colón no cesaron en las diversas informaciones.

Estas vinculaciones en la prensa chilena entre el pasado y el presente con España como telón de fondo estaba enmarcado por el debate y la reflexión que se estaba desarrollando entre un grupo de intelectuales sobre la identidad nacional y la relevancia del legado hispánico y que tuvo en los años próximos al primer centenario de la independencia su momento más dinámico. En este movimiento podemos encontrar a Nicolás Palacios Navarro, Tancredo Pinochet, Alejandro Venegas y Francisco A. Encina (Godoy, 1976: 289-292).

Estos autores pensaban que, a pesar de la crisis de identidad nacional, la «raza chilena» estaba a la altura de las superiores. Unos lo explicaban, como en el caso de Palacios y Encina, con ideas racistas al considerar que los chilenos tenían sangre germánica a través de la conexión entre castellanos y godos. Otros, como Alberto Cabero, mencionaban la consecución de esta superioridad a través del clima, la geografía y la alimentación (Gazmuri, 1981: 245-247).

Pero las similitudes entre Franco y Colón no sólo coincidían en el punto de partida, Palos de la Frontera, sino que los aviadores españoles emularon muchos de los actos que realizaron los marinos descubridores. Los medios de comunicación chilenos destacaban como rememoran sus pasos. Por ejemplo, los tripulantes del hidroavión asistieron a misas en varias iglesias en la que los hizo Colón

como en la de San Jorge de Palos o más tarde en la de San Antonio Abad de Las Palmas. También se destacaba el carácter aventurero y de valentía de las dos figuras históricas.²⁶

En *El Mercurio* apareció una editorial que llevaba por título «El nuevo Cristóbal Colón de los aires» y estaba firmado por Ismael Gajardo Reyes, del Observatorio Astronómico Nacional. Comenzaba diciendo que la hazaña del genovés estaba a punto de renovarse pero que esta vez era mucho más peligrosa porque la suerte del viaje dependía del buen funcionamiento del motor del avión, de las hélices y del tiempo que hiciera más que la habilidad y pericia del jefe de la expedición.²⁷

En la editorial también se ensalzaba a la raza castellana por su valor y su pujanza recordando varios personajes y

gestas históricas como el Cid Campeador o la defensa de Numancia. También se menciona que los entre los aviadores había representantes de la noble marina española que tantas glorias y fama ha adquirido nombrando batallas como la de Lepanto y a marinos ilustres como Álvaro de Bazán.²⁸ De esta manera, observamos este enaltecimiento de lo español porque de alguna forma también estaba presente en lo chileno como heredero del anterior por su pasado común.

En este sentido, *La Nación*, a través de correspondencia cablegráfica, transmitía las impresiones de Franco presentándolo como el «nuevo» Colón por el arrojo y seguridad en el éxito de la empresa que estaba a punto de comenzar. Manifestaba que se sentía emocionado y que no temía los embates de la naturaleza. Sentía que iba a ser historia como lo hizo el descubridor de América. Tenía tanta fe en la travesía que ya planeaba dar la vuelta al mundo.²⁹

Toda esta imagen que se estaba dando en la prensa chilena difería de la visión nacionalista apoyada por la historiografía tradicional que desde el siglo XIX se difundía en las escuelas y liceos que trataba de crear una identidad nacional y aglutinar a la sociedad en varios aspectos muy heterogénea a través de una historia simple y directa basada en españoles malos y chilenos buenos, éstos últimos simbolizados por los héroes que fundaron la nación venciendo al «yugo peninsular» (Chust, 2012: 18).

Muchos chilenos se enteraron por las noticias de la existencia de la ciudad y la provincia de Huelva, que según informaba el diario *El Mercurio* estaba emocionada por la realización de un segundo viaje histórico comenzado en sus costas y esperaban que la hazaña que estaba a punto de realizar Franco fuese exitosa. Antes de partir hacia Las Palmas «Huelva saluda a los viajeros hasta que se pierden de vista» era el titular.³⁰ En el mismo sentido, *La Nación* informaba que la gente pernoctaba cerca de los lugares por donde pasaría el hidroavión, de manera similar a como se hizo antes del primer viaje de Colón.³¹ Ambos diarios destacaban la peligrosidad del viaje hasta Buenos Aires.

Como estamos diciendo, la comparación entre Franco y Colón fue recurrente en los diarios chilenos y así se quería



Imagen 4. Portada de *El Mercurio* informando de la llegada del *Plus Ultra* a Brasil.

El vuelo del *Plus Ultra* más allá de los Andes: la mirada de la prensa chilena

rememorar la grandeza de España tanto en tiempos pasados como en el presente. Además se ponía en valor la unión sanguínea y cultural existente entre España e Iberoamérica. De este modo, sectores de la sociedad chilena se sentían partícipes de la herencia hispánica y vivieron con interés la empresa del *Plus Ultra*. Por su parte, la colonia española en Chile la más numerosa de cuantas colectividades extranjeras residían en el país, con cerca de 26 000 personas según el censo de 1920, también influía en las conexiones entre las dos naciones y, en cierto modo, la apreciación de la noticia tenía por objetivo satisfacer la demanda de informaciones vinculadas a España por este grupo.

Tuvo que sorprender los elogios a España y su pasado entre muchos de los lectores chilenos. En esos años existía rencores y pasiones nacionalistas que transmitían un odio irracional hacia su antigua metrópoli como pudo apreciar el mencionado español Javier Fernández Pesquero. Este periodista denunciaba que muchos intelectuales americanos trataban a España y a los españoles en tono despectivo (Fernández Pesquero, 1914a: 10-12).

En esta labor de vanagloriar la grandeza de España se colocaba *El Mercurio* en primer lugar. Los titulares antes del despegue del hidroavión señalaban al comandante Franco como «El nuevo Colón de los aires». Además exaltaba a la Madre Patria y a la raza castellana³² como quienes habían permitido que la civilización occidental avanzara en Iberoamérica, siendo ésta la única y legítima heredera de sus costumbres y de sus triunfos. Otra de las relaciones entre Franco y Colón que hacía el diario era llamarlo «El nuevo conquistador de América» cuando llegan a Pernambuco o «Después de Colón, Franco y Ruiz de Alda» cuando estos se dirigen con dirección a Las Palmas e incluso un titular en la portada que decía «América saluda a su nuevo Conquistador». En el cuerpo del texto del anterior titular se comenzaba con las siguientes palabras:

Era demasiado grande la España de los siglos de conquista y colonización de un mundo. Era demasiado grande para los celos, las envidias, la alarma de los demás pueblos de Europa...³³

Con todos estos ejemplos se muestra como *El Mercurio* estaba dispuesto a restablecer el prestigio a España, sintiéndose parte de sus hazañas por ser heredera de su cultura y de su historia. De alguna manera, el rotativo estaba cercano a las ideas que propagaba el movimiento panhispanista que planteaba la necesidad de crear lazos entre las naciones hispánicas para hacer frente a las amenazas expansivas de otros países. Era un contexto en el que las unificaciones alemana e italiana tenían una gran admiración y se estaban planteando las ideas pangermánicas y panlatinas.

La ideología del panhispanismo se basaba en tres elementos esenciales: un fuerte nacionalismo que reivindicaba el pasado histórico español; la defensa y exaltación del catolicismo; y el fomento de un orden social jerárquico de esquema burgués. El objetivo principal de su programa era que España ejerciera una hegemonía moral sobre el conjunto de las repúblicas americanas (Sepúlveda, 2005: 102).

En este ambiente de elogiar el pasado español, en *El Diario Ilustrado* se manifestaba que en España se estaban repartiendo proclamas que decían lo siguiente:

Madriñeros: en 1492 Cristóbal Colón hizo ondear sobre un mar desconocido la bandera española, plantándola en tierras americanas. En 1926, Franco, Alda, Durán y Rada, nuevamente pisan aquel suelo, llevando a través de los aires el amor de España para sus hermanos de raza. Españoles: no olvidéis estas epopeyas gloriosas; elevad vuestro espíritu en los actuales momentos de afirmación nacional.³⁴

Esta información, proporcionada por la «United Press» reflejaba la alta estima que se tenía a Ramón Franco por su heroísmo. El mismo diario habla de Franco como alguien que lleva en sus hombros la misma fortaleza heredada por los españoles que habían conquistado el continente cuando éste llegó a Río de Janeiro.³⁵

El día de la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires el director de *El Mercurio*, C. Silva Vildósola, publicó un saludo al comandante Franco en el que decía, entre otras cosas:



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

Desde el primer anuncio de vuestro viaje, el pueblo de Chile ha seguido con emoción vuestra empresa y la ha comparado a las más audaces de los conquistadores que fundaron en América veinte naciones.

Espontáneamente, y sin que la prensa tuviera necesidad de decirlo, el sentimiento nacional chileno se uniformó para considerar este vuelo como una magnífica afirmación de la inmortalidad del genio español, que sigue inspirando hazañas dignas de la leyenda del pasado.

No tuvo jamás España una embajada, una asociación de propaganda, una forma de publicidad o de acción práctica que mejor sirviera el propósito de unir los pueblos hispánicos, despertar en ellos la conciencia de raza y levantarlos a la responsabilidad de sus destinos.³⁶

Colón y Franco fueron dos figuras difíciles de separar desde ese momento dentro del discurso de los medios percibiéndose ambas hazañas como similares. El cruce del Atlántico permitió a los dos personajes marcar un precedente importante dentro de la historia española al ser los primeros en realizar viajes de tamaño importancia a América por barco primero y luego a través del aire.

Como observamos, la labor de los periódicos por elogiar la hazaña y la imagen de España fue encomiable vistos los argumentos mencionados como la pasión nacionalista o la transmisión de los relatos de la historiografía tradicional que trasladaban un odio irracional hacia la antigua metrópoli. Otro hecho que aún estaba en la memoria de muchos chilenos fue el absurdo bombardeo del puerto de Valparaíso en 1866 por parte de la escuadra española comandada por Casto Méndez Núñez. De nuevo Fernández Pesquero nos alerta de los tropiezos de la política española en esa parte del mundo (Fernández Pesquero, 1915: 1-2). La guerra que sostuvieron los dos países en esa época ocasionó un gasto para el erario chileno de 32 millones de pesos, 27 barcos hundidos o capturados por la flota española además de la destrucción de su principal puerto (Barros, 1970: 230).

De todos modos, había también defensores de España entre sectores chilenos como hemos mencionado en algu-

na ocasión. Era el caso del coronel Ricardo Olea Rivas que en una editorial en *El Mercurio* elogiaba a España y a su industria militar. Comenzaba afirmando que «España era, hasta hace poco y a pesar de ser la Madre Patria, una de las naciones europeas que menos se conocía en Chile». Continuaba valorando su capacidad de resistencia en la guerra de Marruecos y explicaba que hacía:

Varios años comenzó el acercamiento intelectual; primero, por el comercio de librería; después por la venida a Chile de conferencistas y literatos eminentes de habla castellana; más tarde, por las visitas que hicieron a España inteligentes observadores chilenos que en la prensa difundieron el valor real de esta nación, y, últimamente, por la acción conjunta de sus misiones diplomáticas y por el envío de misiones militares chilenas a aquel país, las cuales, especialmente, por el contacto diario de las actividades propias de su profesión y por el conocimiento que tuvieron de la potencialidad de España, han sido los mejores voceros para procurar el enlace intelectual y económico de países que, por razones de sangre, de analogía de costumbres, climas y mentalidad, deben necesariamente acercarse, ayudarse y protegerse.³⁷

A pesar de la posible controversia que se pudiera haber dado entre partidarios de la herencia española y sus retractores, uno de los aspectos que se incorporó como una de las señas de identidad en los dos países fue la adopción del 12 de octubre como festivo en los respectivos calendarios laborales, España lo hizo en 1918 y Chile en 1921 (Presa, 1972: 230-231). Un paso para soñar con esa aproximación real y efectiva que añoraron los hispanoamericanistas y que no se ha conseguido del todo en el siglo veinte.

La exaltación de la figura de Ramón Franco

Además de relatar los acontecimientos y dificultades que estaban viviendo la tripulación del *Plus Ultra* durante viaje,

El vuelo del *Plus Ultra* más allá de los Andes: la mirada de la prensa chilena

los diarios chilenos daban a conocer a sus lectores quienes eran estos «héroes» que viajaban con destino a Buenos Aires. De los tres aviadores, el comandante Ramón Franco fue quien más llamó la atención de los periódicos por ser el jefe de la expedición.

Durante la despedida de nuestros protagonistas organizada en Madrid por las autoridades españolas, el presidente del Aero Club de España describía a Franco de la siguiente manera: «Franco tiene gran sangre fría y es de una resistencia física formidable, lo que le permite volar varias horas sin abandonar el volante. Estas son, justamente, las cualidades del piloto que entran en juego en un salto de las proporciones del Cabo Verde a Pernambuco. Franco piensa poder resistir todo el trayecto desde la madrugada al anochecer, descansando cinco minutos cada dos horas». Y continuaba diciendo que los principales peligros eran la posible parada del motor y los problemas en la orientación en los aparatos que llevaban al efecto porque había imperfecciones en ellos.³⁸

Entre los detalles biográficos se mencionaba que Ramón Franco estaba casado y pertenecía a una familia de

tradición militar, al igual que su padre y su hermano. El diario *La Nación* destacaba de Franco su carácter serio, sobrio en la conversación y con fe de que el raid culminaría con éxito; lo mostraba tranquilo frente a las adversidades climatológicas que se pudieran presentar en cualquier momento.³⁹

Por su parte, *El Mercurio* también les mostraba a sus lectores la personalidad de Franco y Ruiz de Alda cuando estos habían llegado a Porto Praia, lo hizo en la primera plana del periódico. Las primeras palabras de la página fueron «La hazaña del comandante Franco, el intrépido aviador español» intercaladas con tres fotografías, dos de Franco, una con 20 años y otra actual, y una de Ruiz de Alda. Se destacaba el carácter humilde y serio de Franco. Del mecánico Pablo Rada no se hacía ningún comentario. Se daba a conocer a los aviadores tanto gráficamente como biográfica. A medida que el vuelo avanza hacia tierras americanas, la expectación aumenta, y también el interés que dicho periódico muestra por el raid.⁴⁰

Cuando Franco se dirigía hacia Pernambuco, *El Mercurio* mencionaba que en España llamaban a su hazaña como «La Gloria de los humildes», dando a entender que el carácter de los «héroes» no es altivo, sino que se mantenían sobrios y firmes y que estas características de Franco hacía que sus triunfos fuesen aún mayores gracias a que su personalidad le hacía cercano a la gente y por ello era muy admirado; a pesar de los halagos que estaban recibiendo en todas partes y las felicitaciones que les llegaban de parte de aviadores de renombre. También se destacaba por su portada porque ésta se dedicaba completamente a exaltar la figura de Franco. Mencionaba que, a pesar de la humildad de los tripulantes españoles, le habían dado gloria nuevamente a Huelva repitiendo las hazañas realizadas por Colón que llevaron a España a una reputación nunca antes vista. El periódico trataba de hacer ver que la hazaña también les pertenecía en cierto modo por pertenecer a la misma raza, entendida como civilización.⁴¹

Entre los gestos de compañerismo que se destacaron de Franco estaba uno que daba a conocer *La Nación* en beneficio de su mecánico Pablo Rada entregándole un



Imagen 5. Anuncio publicado en *El Diario Ilustrado* de un aceite para el motor que hacía referencia al *Plus Ultra*.

premio en dinero recibido de 50 000 pesetas al culminar el raid, justificándolo por ser Rada, un destacado veterano de la guerra de Marruecos y un fiel compañero.⁴²

Dentro de las manifestaciones que se dan a conocer de la prensa extranjera destaca lo expresado por el *New York Times* donde nombran a Franco como el «Colón de los Aires».⁴³ La figura histórica de Colón no se separaría de la de Franco durante la realización de la proeza. Además de la exaltación a su carácter, los tres diarios chilenos destacaban la resistencia física de Franco. *El Diario Ilustrado* lo llamó «El hombre de hierro» porque está soportando agasajos y jornadas interminables llenas de distintos tipos de actividades, al mismo tiempo que debía preparar y reparar el hidroavión a medida que los problemas fueron surgiendo durante el vuelo para evitar accidentes. El militar tuvo que soportar largas horas de vuelo hacia un terreno desconocido.⁴⁴ También destacaba *El Mercurio* como Franco tuvo una «brillante actuación» dentro de la guerra de Marruecos, así como la vasta experiencia que tenía en vuelos por la realización de distintos raids a lo largo de sus años como aviador.⁴⁵

Mientras Franco se dirigía hacia América, su familia también estaba siendo homenajeada por los esfuerzos y por la proeza que está realizando al mando de esta misión. La esposa y la madre de Franco fueron las que más felicitaciones recibieron a medida que se van cumpliendo cada una de las etapas del vuelo. A ellas se le hizo entrega de medallas conmemorativas y fueron las protagonistas de diversos tipos de homenajes en distintas ciudades de España en nombre del Gobierno y de las administraciones locales. La «United Press» solicitó sus declaraciones constantemente, sobre todo al llegar a cada punto final de cada etapa del viaje.

Dentro de los diarios se nombraban muchas expresiones de entusiasmo y de agradecimiento tanto a Franco como a España por la empresa que estaban realizando, manifestando que el vuelo del *Plus Ultra* era mucho más que un simple vuelo que podría abrir una línea aérea en el futuro entre España y Suramérica, sino que también ayudaría a que las distancias entre ambos territorios se acor-

taran y permitiera que las relaciones internacionales fuesen más estrechas. Por este motivo, muchas de las ciudades por la que pasó el hidroavión se volvió en su colaboración aportando información meteorológica, facilitando la logística y el acogimiento de los aviadores españoles. El éxito del vuelo dependía en parte del futuro de las conexiones aéreas del futuro.

Los homenajes durante el viaje y la expectación en el resto del mundo

Una de las cosas que más se mostraban en los diarios chilenos fueron los diferentes y variados agasajos que constantemente recibieron los aviadores del *Plus Ultra* a lo largo del viaje. A medida que el hidroavión completaba cada una de sus etapas, la emoción en Argentina y en España crecía y se hacían muchos homenajes en distintos lugares. Hay un ambiente de fiesta y celebración en ambas orillas del Atlántico. Fue un acontecimiento que se percibía como trascendental en el futuro de las comunicaciones entre América y Europa y he aquí el contexto festivo e informativo de este viaje aéreo entre los dos continentes.

Las celebraciones se concentraron en España y en Argentina. Ambos países prepararon con tiempo la salida y el recibimiento que les harían a los aviadores españoles cuando este culminara con éxito. Las manifestaciones ciudadanas no se hicieron esperar y los diarios destacaban el entusiasmo y efervescencia de los españoles por el raid de Franco. Los diarios relataban cómo la gente se agolpaba para estar cerca de los aviadores desde antes de su partida, saludándoles con pañuelos blancos mientras ellos avanzaban para dar comienzo oficial al vuelo.

Los homenajes comenzaron en Madrid y luego en Melilla con los aviadores como protagonistas. La información que primera *El Mercurio* llegó a su portada fue el 19 de enero en una pequeña columna dando a conocer diversos festejos en honor de los aviadores en Huelva y Melilla.⁴⁶

El vuelo del Plus Ultra más allá de los Andes: la mirada de la prensa chilena

El Mercurio mencionaba la alta expectación que había a nivel internacional desde que salió el raid desde el Puerto de Palos e informaban que hasta ese momento el vuelo se había realizado sin novedades. En Buenos Aires, destino final del aeroplano, ya habían comenzado las celebraciones por el exitoso arribo del *Plus Ultra* a Gran Canaria.⁴⁷

La partida desde Las Palmas fue de intensa emoción. La gente despedía a Franco y a Rada (únicos tripulantes del avión en aquel momento) desde las azoteas y a orillas del camino con aclamaciones de una inmensa multitud. Antes de llegar a Cabo Verde debieron pasar la noche en la Bahía de Gando. Mientras esto ocurría, también se informaba de la expectación que había en Buenos Aires, en donde se estaba pidiendo que se declarase feriado el día de la llegada de Franco a Argentina. Los preparativos para la llegada de Franco ya estaban comenzando y se esperaba que este arribara antes del 30 de enero a la República Trasandina.⁴⁸ Según informaban los diarios, el vuelo hacia Cabo Verde había sido retrasado por el mal tiempo. Pero, mientras los aviadores continuaron en Las Palmas, fueron agasajados y alabados por lo que habían logrado hasta el momento.⁴⁹

En Porto Praia, los aviadores hispanos fueron los protagonistas de los multitudinarios festejos. Además, según informaba *La Nación*, la esposa de Franco estaría siendo homenajeada en España. Se tenía tanta confianza en cómo fue preparado el raid que el subsecretario de aeronáutica francesa comentaba que sólo por cuestiones del azar podría fracasar la empresa española.⁵⁰ También, en *El Mercurio*, un técnico brasileño hablaba sobre el raid de Franco diciendo que el raid serviría como medio de emular



Imagen 6. Noticia de *El Diario Ilustrado* informando del proyecto de volar a Chile.

a los que practican la aviación y a los que podrían practicarla, así como a los gobiernos que estaban en el deber de propiciar los raids de esta naturaleza».⁵¹

En Fernando de Noronha informaban que la llegada de los aviadores la euforia se desató tanto en Madrid como en Buenos Aires. Las calles se llenaron de gente celebrando el éxito que hasta momento había tenido cada etapa del raid y se informaba acerca de los preparativos para el recibimiento en Argentina. La estancia en Fernando de Noronha fue breve, pero llena de aclamaciones, agasajos y homenajes en los que el diario *El Mercurio* fue el que más destacó la llegada de los españoles a suelo americano. En cambio, el diario *La Nación* ocupaba la plana de las páginas internacionales para informar sobre la llegada de Franco a América. En ellas se hablaba de las complicaciones que Franco tuvo en el momento del aterrizaje y



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

que esta demora se debió principalmente a las marejadas que impedían un descenso seguro para los tripulantes del hidroavión.

La llegada del *Plus Ultra* a Río de Janeiro fue cubierta por los diarios y destacaban que en España la noticia fue recibida con mucho regocijo y creciendo el entusiasmo por el éxito en esta nueva etapa. Las fiestas y las felicitaciones no se dejaron esperar en Brasil. Los periódicos expresaban como distintos mandatarios hacían llegar sus congratulaciones al Rey de España, a Primo de Rivera y a la familia de los aviadores porque, hasta el momento, el raid no había tenido ningún contratiempo, sino que todo se había llevado a cabo según lo planeado. Se declaró feriado en Brasil el día del arribo del *Plus Ultra*.⁵² Se informaba que ya en Río de Janeiro el recibimiento de los tripulantes españoles fue apoteósico. Los agasajos no se dejaron esperar y, como en las etapas anteriores, se hicieron varios homenajes a los tripulantes del aeroplano.⁵³

Como había sido la tónica en otras ciudades, al momento del arribo de Franco a la capital uruguaya se hicieron sonar las campanas de las iglesias; en Chile también hubo alegría por el aterrizaje exitoso de Franco y las autoridades se manifestaron felices por el éxito del raid, esperando que éste pudiera llegar pronto a Santiago como se había dado a conocer. En Montevideo el recibimiento fue acompañado con banderas españolas y música gallega en honor a los aviadores. Se citaba a 100000 personas las que salieron hacia los malecones para ver a los tres españoles. Todos los edificios y casas estaban engalanadas con banderas españolas y uruguayas.⁵⁴

Los diarios chilenos trataban de expresar de la mejor manera posible como fue el recibimiento de Franco y los aviadores en Argentina. Se desató la euforia⁵⁵ desde el momento en que el hidroavión fue divisado⁵⁶ y se acrecentó al ver a los españoles aterrizar. Alrededor de 200000 personas estaban esperando a la «Carabela del aire» y el momento de su llegada fue espectacular. Se comparaba, nuevamente, a Franco con Cristóbal Colón y los conquistadores de América, exaltando a conciencia la raza española. Este hecho fue celebrado en todo el mundo y ambos

diarios destacan los comentarios de autoridades y periódicos de distintos países alabando la hazaña del *Plus Ultra*. La gente se abalanzó sobre los aviadores y se tocó el Himno Nacional Argentino y la Marcha Española. Los edificios cívicos estaban adornados para la ocasión y los colores que más primaban en las calles eran los de los símbolos españoles. La felicidad desatada por parte del pueblo argentino culminó al momento del brindis en la copa enviada desde España para dar por finalizado el raid del *Plus Ultra*.

Los diarios no se cansaban de relatar los multitudinarios homenajes que estaban recibiendo los españoles en ese momento. Los diarios llevaron corresponsales a Argentina para mostrar como sus diarios habían abarcado la noticia durante todo este tiempo, teniendo ahora desde primera fuente todo lo que estaba ocurriendo en las festividades trasandinas. Finalmente se declaró feriado el día del arribo del *Plus Ultra*.⁵⁷

El Mercurio contaba como fue la reacción de los chilenos frente a la llegada de Franco y éstos recibieron con júbilo la noticia de su arribo. En muchos lugares se izaron estandartes españoles y el diario volvía a exaltar a la raza castellana como símbolo de civilización y desarrollo; y se expresaban con frases como esta: el raid «muestra de lo que son capaces los hijos de España». En todo Chile se celebró la llegada de Ramón Franco y sus compañeros a la capital argentina.⁵⁸

El día después de la llegada del hidroavión a la capital argentina se informaba de que continuaron los festejos en honor de los tripulantes del *Plus Ultra*. Se detallaba que el automóvil, propiedad del ministro argentino de Marina, en el que iban los pilotos españoles «logró abrirse paso a duras penas entre la concurrencia congregada en el Arsenal Buenos Aires, iniciando su marcha entre los vítores cada vez más clamorosos del público».⁵⁹

Las festividades realizadas en honor a Franco y a los aviadores del *Plus Ultra* ocuparon gran parte de las planas informativas de los diarios sobre el vuelo de hidroavión, mostrando la emoción que el mundo sentía por dicha empresa. El entusiasmo generado por la peligrosidad del vuelo y por como este iba cumpliendo cada una de

El vuelo del *Plus Ultra* más allá de los Andes: la mirada de la prensa chilena



Imagen 7. La hazaña del *Plus Ultra* se vivía con interés en las páginas de *El Mercurio*.

sus etapas de manera satisfactoria mostraba al mundo lo que Occidente podía hacer gracias a la tecnología y preparación de sus gobiernos y de las personas que estaban preparadas para realizar dichas empresas en las que se ponía a prueba el coraje, la valentía y la preparación de toda una comunidad para el éxito de la empresa.

Los diarios también intentaron transmitir como esta emoción aumentaba a medida que se iba informando sobre la posible llegada del vuelo de Franco a Chile. Por este motivo, partieron varios aviones chilenos hacia Buenos Aires con el objetivo de saludar a los aviadores españoles y escoltar al *Plus Ultra* en el caso de que viajara a tierras chilenas.

La esperada llegada del raid de Franco a Chile

Desde el inicio Ramón Franco había ideado volver a España a través de los países americanos bañados por el Pacífico como si el vuelo hasta Buenos Aires se realiza con éxito. De todas formas, había cierto grado de ambigüedad porque el Gobierno de Primo de Rivera acuerda con él terminar el vuelo en Buenos Aires, como finalmente ocurrió. Por las páginas de los periódicos consultados no hemos podido averiguar el motivo por el cual las máximas autoridades españolas no quisieron que el vuelo del *Plus Ultra* continuara por otros países americanos. Lo que si tenemos claro es que Franco se sintió muy molesto por tal decisión.

El 14 de enero se leía una información en *El Mercurio* donde el periodista Armando Guerra manifestaba que la voluntad de los aviadores era continuar hasta Valparaíso desde Buenos Aires para proseguir el viaje aéreo después hacia Perú, Panamá y los Estados Unidos antes de regresar a España.⁶⁰ En otra información fechada en Melilla, justo antes de partir hacia Palos, Franco decía que se mostraba tan seguro del hidroavión que pensaba regresar vía Nueva York, haciendo escala en Terranova y las Azores, hasta llegar a Vigo.⁶¹

En la portada del número del primero de febrero de *El Mercurio* aparecía que el propósito de Franco era continuar la travesía de Argentina a Chile. En ese momento acababa de llegar a Pernambuco y la emoción y el éxito del momento por haber realizado el trayecto más peligroso a través del océano le hizo mostrarse más abierto a manifestar su deseo de continuar el viaje por la costa del Pacífico. Las mismas declaraciones aparecieron en *El Diario Ilustrado* y *La Nación*.⁶²



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

El diario *El Mercurio* confirmaba, en portada, la venida de Franco a Chile y aportaba declaraciones de militares navales chilenos en los que manifestaron que la mejor ruta sería entre Rivadavia y Puerto Montt porque esta zona de la Cordillera de los Andes era de muy baja altura, no superando los 1000 metros.⁶³ En caso de que el avión sufriera algún desperfecto durante el vuelo por la Cordillera y necesitara aterrizar de emergencia, el lugar propicio para ello sería el Lago Llanquihue. Además, el diario expresaba que esta posible etapa del raid no presentaría dificultad alguna para Franco y la tripulación porque ya contaba con la experiencia suficiente para realizar un vuelo breve por los Andes.



Imagen 8. Portada de *El Mercurio* informando de la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires.

Franco se estaba acercando cada vez a su meta final, Buenos Aires, y con ello asaltaba la duda de cuál sería el recorrido de Franco de regreso a España. La idea original era que volviese por el mismo camino en el que vino, pero cuando éste se dio cuenta de que el *Plus Ultra* podía soportar más de lo que ya lo había hecho, decidió volver por el Océano Pacífico por la ruta Chile-Cuba-Norteamérica.⁶⁴

Gracias a todo el entusiasmo que se había creado respecto al raid de Franco en Latinoamérica, fue por lo que *La Nación* anunciaba que Franco vendría a Chile (cosa que el diario *El Mercurio* ya confirmó días antes) ya que este se sentía con la confianza de que podrá cruzar los Andes.⁶⁵ Para los aviadores, las distancias recorridas por el *Plus Ultra* «permiten que se acorte la distancia espiritual»⁶⁶ de ambos continentes.

Los diarios informaban que hubo una importante falla en el motor del hidroavión en Río de Janeiro y que esto provocó un principio de incendio, pero que todo pudo ser solucionado sin consecuencias graves para la estructura ni para quienes se encontraban cerca en esos momentos. A pesar de este problema, el entusiasmo de Franco y de la tripulación para continuar hacia Chile seguían intactas. *El Mercurio* de nuevo en su portada anunciaba la llegada del aeroplano a Chile a través de una entrevista realizada a Franco antes de iniciar el vuelo rumbo a Montevideo. En concreto decía que pensaba «pasar la cordillera un poco al sur, a unos 4500 metros de altura».⁶⁷

Por su parte, la expectación que estaba despertando en Chile iba en aumento. El intendente de Santiago dispuso que el cañón del Cerro Santa Lucía anunciara con una salva especial a la ciudad el arribo a Buenos Aires del *Plus Ultra*. También había pedido a los dueños de las fábricas de que ordenen el toque de las sirenas o campanas en esos momentos en vista de la trascendencia que tenía esta hazaña. El arzobispo de Santiago accedió a que sonaran las campanas de todas las iglesias de Santiago y también los bomberos harían sonar sus sirenas. El comercio de los españoles se engalanarían con los colores de la bandera española. Además se estableció que tres aviones

El vuelo del *Plus Ultra* más allá de los Andes: la mirada de la prensa chilena

chilenos fueran a recibir a Franco a Buenos Aires y dieran un saludo del ejército y la aviación chilena.⁶⁸

El 11 de febrero *El Diario Ilustrado* sorprendía con el siguiente titular «A las 4 de la mañana partió de «El Bosque» la escuadrilla que escoltará al aviador Franco en su viaje a Chile». El periódico daba por hecho la llegada del hidroavión español al espacio aéreo chileno.⁶⁹ Al día siguiente, *El Mercurio*, en portada daba cuenta del saludo de los aviadores militares chilenos que habían cruzado la Cordillera de los Andes para felicitar *in situ* a los héroes españoles. Uno de los tres aviones chilenos sufrió un accidente y quedó destrozado. Sus dos tripulantes fueron trasladados al Hospital de San Vicente. En la misma página se decía que las asociaciones españolas habían tenido una reunión en la legación para planificar las actividades que se desarrollarían en Chile en caso de que el *Plus Ultra* llegara a tierras chilenas. De todos modos, una comisión de la colonia española viajaría a la capital argentina para saludar a los tripulantes españoles y entregarles una placa de oro conmemorativa de parte de la colectividad residente en Chile.⁷⁰

La Nación envió corresponsales a Buenos Aires con la intención de tener la información de primera fuente. Fue uno de estos corresponsales quien transcribió las siguientes palabras de Franco: «Solo yendo a Chile podré pagar la gratitud contraída con *La Nación* de Santiago». ⁷¹ También, *El Mercurio* recogía el deseo del comandante español de regresar a España por la vía del Pacífico, atravesando los Andes.⁷²

Nuevamente, *El Diario Ilustrado* se hacía eco del pensamiento de Ramón Franco al afirmar en un encabezamiento que en el caso de partir hacia Chile lo haría a principios del mes de marzo, tras pasar unos días en Buenos Aires y Montevideo estudiando el paso por los Andes.⁷³ A pesar de que la información recibida desde Argentina mostraba que el raid continuaría hacia el oeste, la respuesta de las autoridades españolas fue negativa y le pidieron a Franco que regresara lo antes posible a la Península. Franco volvió a mediados de marzo a España, dejando el *Plus Ultra* en Buenos Aires como regalo de parte de Gobierno español hacia aquella república. El mismo diario comentaba que

Franco y sus acompañantes estaban decepcionados por la respuesta del Gobierno, pero debieron obedecerla por tratarse de militares. El vuelo concluyó en Buenos Aires y las razones por las que los aviadores no pasaran la Cordillera de los Andes para nosotros es desconocida.

Ricardo Fernández de Latorre en su libro sobre este vuelo y el que se realizó hacia Manila confirma que también la prensa argentina publicó que el proyecto de Franco fue continuar su periplo hacia Chile y seguir hacia el norte por la costa del Pacífico. La idea era salir el 4 de marzo desde Bahía Blanca en Argentina con destino al puerto de Talcahuano, en la bahía de Concepción (Chile) siguiendo el cauce de Río Negro y pasando hacia la región de Los Lagos donde la cordillera tenía poca altura. Su intención era proseguir el viaje el día 7 hasta Valparaíso y posteriormente hacia la bahía de Mejillones.

Fernández de Latorre señala que la oposición a la continuidad del viaje además del Gobierno de Primo de Rivera estaban varios periódicos como *ABC*, de España, y la dirección de las asociaciones de la colonia española en Argentina. Como explicación a Franco se le dijo que proseguir era muy arriesgado. Pero este autor apunta que había declaraciones de peritos norteamericanos que desaconsejaban el proyecto de volar hacia el norte y deja entrever que hubo presiones para que España no se apuntase ese logro tan importante (Fernández, 2001: 93-97).

Conclusiones

El vuelo transoceánico del *Plus Ultra* despertó gran interés y entusiasmo en la prensa chilena como hemos podido comprobar en los tres periódicos analizados. En todos los casos, las noticias referentes al raid comandado por Ramón Franco tuvo grandes destacados en las páginas de los diarios, incluso en *El Mercurio* la información se observaba en la portada en múltiples ocasiones.

Este interés por destacar la información de la pericia aérea la podemos explicar por varios motivos entre los que



podemos mencionar, entre otros, por la posibilidad de la apertura de una ruta comercial y de pasajeros entre Europa y América del sur. De este modo, este viaje como otros sirvieron de base para proyectar rutas que conectarán los dos continentes a través de esta vía aérea. En esos momentos se vivía la configuración de lo que hoy es la aviación como sistema de transportes y que ha transformado radicalmente la forma de viajar, comunicar y comerciar de como se hacía antes.

También causó fascinación la proeza del cruce del Atlántico con el hidroavión en unos años en los que tanto los primeros pilotos chilenos como los de otras partes del mundo estaban compitiendo por establecer las primeras marcas de este novedoso medio de transporte. En este sentido, las descripciones del hidroavión así como de sus componentes técnicos junto con las dificultades y habilidades de los pilotos fueron objeto de curiosidad por la opinión pública.

Asimismo, al igual que había sucedido en las ciudades españolas, brasileñas, uruguayas y argentinas, la población chilena se preparó para recibir y agasajar a los aviadores españoles puesto que desde el principio se informaba de la llegada del *Plus Ultra* a distintos puntos de la geografía chilena. La negativa del Gobierno español a la continuación del viaje a tierras chilenas causó decepción y frustración por no haber sido parte de esta gesta histórica.

Por otra parte, la importancia de la colonia española en Chile sin duda contribuyó a que los diarios dedicaran grandes espacios en sus páginas y a contar los detalles del raid que tenía a España y a pilotos españoles como protagonistas. Durante el primer tercio del siglo XX, los inmigrantes españoles fueron la primera colectividad extranjera en número del país y eran importantes en el sector del comercio urbano. Por ejemplo, ejercieron influencia en la celebración y la instauración del 12 de octubre como no laboral en el calendario chileno.

Como hemos visto, España estaba en el debate intelectual sobre el cual sería el peso de su herencia en la identidad y ser chilena. Sorprende los elogios cuando hemos señalado la mala imagen que tenía la antigua metrópoli entre la población chilena en general, aunque siempre hubo

sectores minoritarios que valoraban el aporte de la civilización hispana a la cultura y el progreso de Chile.

Por último, como proyección del éxito del vuelo contribuyó a mejorar las conexiones entre los dos países en diferentes ámbitos como hemos podido comprobar en nuestras investigaciones. Al año siguiente del raid, subió a la presidencia de Chile Carlos Ibáñez del Campo que tantas simpatías tuvo hacia Primo de Rivera. Entre los varios gestos de acercamiento entre los dos países mencionamos, a modo de ejemplo, de la elevación en ese 1927 de las dos representaciones diplomáticas al rango de embajadas y la adopción de la ortografía de la RAE por orden del Gobierno de Chile.

Fuentes y Bibliografía

El Mercurio (enero-febrero de 1926).

El Diario Ilustrado (enero-febrero de 1926).

La Nación (enero-febrero de 1926).

ARENAL, C. del (1992). *La Comunidad Iberoamericana de Naciones: pasado, presente y futuro en la política iberoamericana de España*. Madrid: CEDEAL.

BARROS, M. (1970). *Historia diplomática de Chile 1541-1938*. Barcelona: Ariel.

CARRELLÁN RUIZ, J.L. (2011). *Salitre y militares: las relaciones entre España y Chile 1900-1931*. Huelva: Universidad de Huelva.

FERNÁNDEZ PESQUERO, J. (1914a). «El Hispanismo en América y el Americanismo en España (apuntes de un libro en preparación)», en *La Rábida: Revista Colombina Iberoamericana*, n.º 33, p. 10-12.

———. (1914b). «Chile glorifica a España» en *La Rábida: Revista Colombina Iberoamericana*, n.º 39, p. 1-2.

———. (1915). «Chile y España» en *La Rábida: Revista Colombina Iberoamericana*, n.º 44, p. 1-2.

FERNÁNDEZ DE LATORRE MORENO, R. (2001). *Desde las otras orillas: Evocación americana y filipina de dos*

El vuelo del *Plus Ultra* más allá de los Andes: la mirada de la prensa chilena

- grandes vuelos españoles. *El «Plus Ultra» y el Madrid-Manila*. Madrid: Ministerio de Defensa.
- CHUST, M. y FRASQUET, I. (2012). *La patria no se hizo sola: las revoluciones de independencias iberoamericanas*. Madrid: Silex.
- GAZMURI, C. (1981). «Notas sobre la influencia del racismo en la obra de Nicolás Palacios, Francisco A. Encina y Alberto Cabero», en *Historia*, n.º 16, pp. 225-247.
- GODOY, H. (1976). *El carácter chileno*. Santiago: Ed. Universitaria.
- GONZÁLEZ CALLEJA, E. (2005). *La España de Primo de Rivera: la modernización autoritaria 1923-1930*. Madrid: Alianza.
- SEPÚLVEDA MUÑOZ, I. (2005). *El sueño de la madre patria: hispanoamericanismo y nacionalismo*. Madrid: Marcial Pons.
- VV.AA. (1999). *Pioneros de la Aviación Iberoamericana*. Madrid: Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire.
- ¹³ *El Mercurio*, 26 de enero de 1926.
- ¹⁴ *El Mercurio*, 27 de enero de 1926.
- ¹⁵ *El Mercurio*, 31 de enero de 1926.
- ¹⁶ *El Mercurio*, 1 de febrero de 1926.
- ¹⁷ *El Mercurio*, 2 de febrero de 1926. *El Diario Ilustrado*, 3 de febrero de 1926.
- ¹⁸ *El Mercurio*, 5 de febrero de 1926. *El Diario Ilustrado*, 5 de febrero de 1926.
- ¹⁹ *El Diario Ilustrado*, 6 de febrero de 1926.
- ²⁰ *El Mercurio*, 9 de febrero de 1926. *El Diario Ilustrado*, 9 de febrero de 1926.
- ²¹ *El Mercurio*, 11 de febrero de 1926.
- ²² *El Diario Ilustrado*, 11 de febrero de 1926.
- ²³ *El Diario Ilustrado*, 12 de febrero de 1926.
- ²⁴ *El Diario Ilustrado*, 21 de febrero de 1916
- ²⁵ *El Mercurio*, 22 de febrero de 1926.
- ²⁶ *El Mercurio*, 24 de enero de 1926.
- ²⁷ *El Mercurio*, 20 de enero de 1926.
- ²⁸ *El Mercurio*, 20 de enero de 1926.
- ²⁹ *La Nación*. 20 de enero de 1926.
- ³⁰ *El Mercurio*. 22 de enero de 1926.
- ³¹ *La Nación*. 22 de enero de 1926.
- ³² *El Mercurio*. 20 de enero de 1926.
- ³³ *El Mercurio*. 31 de enero de 1926.
- ³⁴ *El Diario Ilustrado*, 9 de febrero de 1926.
- ³⁵ *El Diario Ilustrado*. 5 de febrero de 1926.
- ³⁶ *El Mercurio*, 11 de febrero de 1926.
- ³⁷ *El Mercurio*, 13 de febrero de 1926.
- ³⁸ *El Mercurio*, 12 de enero de 1926.
- ³⁹ *La Nación*, 24 de enero de 1926.
- ⁴⁰ *El Mercurio*, 27 de enero de 1926.
- ⁴¹ *El Mercurio*, 31 de enero de 1926.
- ⁴² *El Mercurio*, 30 de enero de 1926.

Notas

¹ Mi agradecimiento a Yaritssa Sandoval Zagal, ayudante en mis asignaturas de Historia Moderna y Contemporánea por su ayuda en la búsqueda de las fuentes y en la aportación de algunas de las ideas que aparecen en el texto.

² *El Diario Ilustrado*, 4 de febrero de 1926.

³ *El Mercurio*, 11 de enero de 1926.

⁴ *El Mercurio*, 13 de enero de 1926.

⁵ *El Mercurio*, 28 de enero de 1926.

⁶ *El Mercurio*, 11 de enero de 1926.

⁷ *El Mercurio*, 17 de enero de 1926.

⁸ *El Mercurio*, 12 de enero de 1926.

⁹ *El Mercurio*, 20 de enero de 1926.

¹⁰ *El Mercurio*, 22 de enero de 1926.

¹¹ *El Mercurio*, 23 de enero de 1926.

¹² *El Mercurio*, 24 de enero de 1926.



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

- ⁴³ La Nación, 3 de febrero de 1926. *El Mercurio*, 3 de febrero de 1926.
- ⁴⁴ *El Diario Ilustrado*, 9 de febrero de 1926.
- ⁴⁵ *El Mercurio*, 30 de enero de 1926.
- ⁴⁶ *El Mercurio*, 19 de enero de 1926.
- ⁴⁷ *El Mercurio*, 24 de enero de 1926.
- ⁴⁸ La Nación, 26 de enero de 1926.
- ⁴⁹ *El Mercurio*, 27 de enero de 1926.
- ⁵⁰ La Nación, 30 de enero de 1926.
- ⁵¹ *El Mercurio*, 30 de enero de 1926.
- ⁵² *El Diario Ilustrado*, 6 de febrero de 1926.
- ⁵³ *El Mercurio*, 7 de febrero de 1926. *El Diario Ilustrado*, 7 de febrero de 1926.
- ⁵⁴ *El Diario Ilustrado*, 10 de febrero de 1926.
- ⁵⁵ La Nación, 11 de febrero de 1926.
- ⁵⁶ *El Mercurio*, 11 de febrero de 1926.
- ⁵⁷ *El Mercurio*, 11 de febrero de 1926.
- ⁵⁸ *El Mercurio*, 11 de febrero de 1926.
- ⁵⁹ *El Mercurio*, 12 de febrero de 1926.
- ⁶⁰ *El Mercurio*, 14 de enero de 1926.
- ⁶¹ *El Mercurio*, 17 de enero de 1926.
- ⁶² *El Mercurio*, 1 de febrero de 1926. *El Diario Ilustrado*, 1 de febrero de 1926. La Nación, 1 de febrero de 1926.
- ⁶³ *El Mercurio*, 3 de febrero de 1926.
- ⁶⁴ *El Diario Ilustrado*, 4 de febrero de 1926.
- ⁶⁵ La Nación, 6 de febrero de 1926.
- ⁶⁶ La Nación, 7 de febrero de 1926.
- ⁶⁷ *El Mercurio*, 9 de febrero de 1926.
- ⁶⁸ *El Mercurio*, 10 de febrero de 1926.
- ⁶⁹ *El Diario Ilustrado*, 11 de febrero de 1926.
- ⁷⁰ *El Mercurio*, 12 de febrero de 1926.
- ⁷¹ La Nación, 11 de febrero de 1926.
- ⁷² *El Mercurio*, 13 de febrero de 1926.
- ⁷³ *El Diario Ilustrado*, 12 de febrero de 1926.



Arte y conmemoración política en España: en torno al caso del *Plus Ultra*

M.^a Asunción Díaz Zamorano
Universidad de Huelva

En el ocaso de la Dictadura de Primo de Rivera, la aventura aérea del hidroavión Plus Ultra se nos presenta como una clara muestra de las políticas de promoción pública y cultural llevadas a cabo durante la década de los años veinte y su instrumentalización al servicio de una eficaz estrategia de propaganda interna y externa del régimen. Es asimismo un fiel reflejo de las dinámicas y circunstancias de la Huelva que al filo del primer tercio del siglo XX sirvió como escenario a este singular acontecimiento.

En efecto, favorecida por la ola de prosperidad que sigue en Europa a las dificultades de la posguerra, España experimenta en estos años un gran impulso económico y productivo, reflejado en llamativas realizaciones materiales en el ámbito de las obras públicas y la dotación de infraestructuras, que constituyeron el mejor escaparate de la acción gubernamental. La recuperación y puesta en práctica en todo el país de numerosos proyectos que habían permanecido olvidados durante la etapa de la Restauración se convirtió en el mejor vehículo de las pretensiones regeneracionistas del régimen y su cacareada apuesta por la erradicación de la «vieja política» y sus inercias. Un Gobierno de reformas, gestión y eficacia se presentaba como salvación nacional frente a las anteriores dinámicas de corrupción, nepotismo e inoperancia (Álvarez, 1998: 378-379; García, 2012: 263-274; Fusi, 1998). Considerables fueron, de hecho, en este período las actuaciones realizadas en la provincia de Huelva, que asistió en esta década a la mejora de sus infraestructuras escolares y sanitarias, sus vías de comunicación y servicios portuarios en la capital, fue favorecida en sus núcleos urbanos con la construcción de edificios de distinto signo (ayuntamientos, cementerios, mercados...) y obras de ingeniería urbana (pavimentación,

traída de aguas, alcantarillado...), contemplando asimismo importantes reformas en diversos ámbitos de la administración pública. Beneficios todos ellos de un gran efecto, que explicarían la firme adhesión al régimen de los principales miembros de la clase política y económica onubense, así como el entusiasmo popular con el que su máximo responsable fuera recibido, en las tres ocasiones que llegó a visitar la provincia (Peña, 1993, 1995: 62-63).

Junto a otras empresas llevadas a cabo por el Gobierno primorriverista a lo largo de la década, como la Exposición Iberoamericana de Sevilla y la Internacional de Barcelona de 1929, el vuelo del Plus Ultra supone además un claro reflejo de la ambigüedad nacional-internacionalista que sustenta la ideología del régimen, materializada en estos eventos en el deseo de entroncar con un pasado histórico nacional cargado a su vez de claras connotaciones universales y la celebración de una vocación americanista que venía fraguándose desde finales del siglo anterior, con el surgimiento del fenómeno del americanismo asociativo y editorial (Márquez, 2012). A este respecto, las palabras de los protagonistas de la hazaña, los pilotos Ramón Franco y Julio Ruiz de Alda, sobre sus motivaciones personales son bastante significativas y se hacen eco sin duda de un eufórico estado de ánimo general:

La salida del puerto de Palos significa para nosotros la necesidad de triunfar, porque el triunfo lleva consigo recordar al mundo entero que fue España la que descubrió América, con su espíritu, con sus naves, con sus hombres, con su fe y con su dinero; que el espíritu de aquella España es el mismo de sus hombres de hoy...



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

Y más adelante, sobre los prolegómenos de la salida:

Al descender y anclar en el río Tinto, el *Plus Ultra* se unge con las coloradas aguas de este río y cesa de ser nave de guerra para ser mensajera de paz que abrirá las rutas aéreas entre España y aquellas tierras descubiertas y pobladas por sus hijos; nave que las unirá con un lazo tan fuerte, que será el comienzo de un período de aumento en las relaciones hispanoamericanas, que necesitaban este acto de afirmación.

Y las connotaciones políticas del vuelo:

El vuelo no era un *raid* de aviación, técnico y deportivo, sino que era un *raid* de gran trascendencia política, por la enorme importancia de la aproximación hispanoamericana que de él se iba a derivar (Franco, 1946: 89-90 y 94).¹

Se ha dicho también más arriba que la empresa del Plus Ultra compendia los elementos definidores de la Huelva que franquea el primer tercio del siglo XX. Una Huelva que continúa el despegue iniciado cincuenta años atrás, como consecuencia del asentamiento británico del final del ochocientos y su inmediata incorporación al orden industrial, al convertirse en sede de operaciones de las compañías mineras y punto exportador del mineral extraído tierras adentro. Acontecimiento fundamental para entender la configuración de la primera Huelva contemporánea, que experimenta un fuerte revulsivo en todos sus ámbitos: asiste a la internacionalización de su economía, que se subordina a la actividad industrial y exportadora de su puerto —institución igualmente en auge y destacada protagonista del hecho estudiado en estas páginas— y a la reestructuración de sus cuadros sociales —polarizados entre una joven y dinámica burguesía y una creciente e hirviente masa de obreros—; experimenta una eclosión cultural volcada en la definición de la identidad americana y, como consecuencia de su primera gran explosión demográfica —triplica su población a comienzos del siglo XX y vuelve a duplicarla en el primer tercio—, contempla la drástica modificación de su imagen urbana y arquitectóni-

ca, por la urgencia de higienizar y racionalizar sus espacios —entonces degradados, desfasados e ineficaces—, para adaptarlos a las necesidades y funciones de los nuevos tiempos.

De este modo se acomete una intensa labor de remodelación del casco antiguo desde finales del siglo XIX, comienza a abordarse el problema, ya en los años veinte del siglo siguiente, de las deficientes infraestructuras urbanas —alcantarillado, abastecimiento de agua y energía eléctrica públicas...—, se alumbra el primer plan de ensanche de la ciudad, firmado en 1926 por el arquitecto José María Pérez Carasa, y va renovándose de manera imparable su tejido inmobiliario, con el nutrido y vistoso repertorio de tipologías arquitectónicas y códigos figurativos que demanda el orden industrial y sus artífices.² En franco diálogo con este empuje constructivo de la ciudad, debe mencionarse también en este sentido la importancia de los trabajos de renovación urbana y dotación de infraestructuras llevados a cabo en estos años por la Junta de Obras del Puerto en terrenos de su propiedad, tanto en lo que se refiere al particular equipamiento portuario en el sector de los muelles, con la construcción del llamado de Levante como obra estrella del período (1924-1932), como los emprendidos en la zona de servicio para su urbanización y mejora de los accesos, una zona que desde finales del siglo anterior venía siendo utilizada como espacio de esparcimiento y ocio de la población, y en la que tendrán lugar los principales actos del evento que estudiamos (Mojarro, 2010: 591-616).

Será, en definitiva, una ciudad en franca efervescencia socioeconómica, cultural y constructiva, consciente de sus grandes logros recientes —desarrollo industrial y comercial, dinamismo social y cultural— pero también de sus todavía importantes carencias —colapso urbano, escasez de viviendas y servicios, desarticulación social y descontento obrero...—, la que celebre y festeje la aventura trasatlántica del hidroavión *Plus Ultra*, engalanándose para la ocasión y organizando numerosos actos de gran contenido político, que cosecharán —según narran las fuentes que veremos a continuación— el respaldo unánime de la

Arte y conmemoración política en España: en torno al caso del *Plus Ultra*

clase dirigente y un enorme entusiasmo popular, poniendo una vez más de relieve el supremo valor de la fiesta como espejo de las pasiones y esperanzas de la comunidad en cuyo seno se origina.

La prensa de la época, tanto local y nacional como internacional —revista *Rábida*, *Tierra Argentina*, diarios *La Provincia*, *La Razón*, *El Defensor*...—, nos ofrece una muy ajustada fotografía de todo lo acontecido en relación con el vuelo, desde los preparativos que tuvieron lugar meses atrás a los distintos actos organizados tanto en la salida como en el regreso de los aviadores, las personalidades e instituciones que intervinieron activamente y el entusiasmo que el acontecimiento desató en el conjunto de la ciudadanía onubense. Las entidades involucradas (Ayuntamiento, Puerto, Gobierno Civil, Sociedad Colombina Onubense...) conservan igualmente cumplida documentación de su participación en el evento y contamos además con los pormenorizados relatos de sus más destacados protagonistas, los pilotos Franco y Ruiz de Alda (Franco, 1946), por no hablar de las numerosas monografías publicadas sobre el tema coincidiendo con los hechos y con posterioridad a los mismos, algunas de ellas de carácter conmemorativo (Segovia, 1977). Y más recientemente se ha estudiado la efeméride en el contexto del surgimiento del movimiento americanista en Huelva, en torno a labor de la Sociedad Colombina Onubense (Márquez, 2012) o el de los vínculos entablados entre la ciudad y el puerto, en relación con el uso del espacio portuario como área de esparcimiento y ocio de la población, y con destacados episodios culturales que tuvieron lugar en estos años, como la aparición de restos arqueológicos en la ría, la erección del monumento al Descubrimiento de América o a la Fe descubridora de la Punta del Sebo y la participación en la Exposición Iberoamericana de Sevilla (Mojarro, 2003: 167-189, 2010: 660-689).

Partiendo de todo lo aportado en estas fuentes, en esta ocasión nos centraremos en el análisis del aparato festivo organizado para el evento, estudiando cada uno de los elementos que lo integran (organizadores, patrocinadores, actos, actores, escenario y escenificación), intentando

extraer las constantes que nos dan el pulso del colectivo onubense del momento y analizando la fiesta en tanto que figuración sublime de la realidad, esperanzada simulación de la utopía, catarsis colectiva y eficaz medio de profilaxis social y persuasión popular, firme garantía en definitiva del orden anhelado o establecido.³

Los agentes y los actos

Ante una empresa de la envergadura de la que estudiamos, que contaba con el firme impulso del Gobierno y el respaldo del propio rey Alfonso XIII, los máximos representantes institucionales y sociales de la comunidad onubense asumirán los preparativos de los festejos, movidos, en línea con la larga tradición de la fiesta hispánica, por impulsos ajenos a la dinámica propia de todo acto festivo (diversión y esparcimiento) y únicamente orientados a la instrumentalización del aparato conmemorativo y su puesta al servicio del orden sociopolítico instituido. Entre los organizadores y patrocinadores se encontraban en efecto las más elevadas fuerzas políticas y económicas de la ciudad en estos momentos, como pone de manifiesto el conjunto de autoridades reunidas en el Gobierno Civil el 18 de enero de 1926 para la organización de los actos de salida de la expedición: el Ayuntamiento, con su alcalde Juan Quintero Báez, Diputación Provincial, Gobierno Civil, la Junta de Obras del Puerto, entonces presidida por Tomás Domínguez Ortiz y dirigida por el ingeniero Francisco Montenegro, y la Sociedad Colombina Onubense, con José Marchena Colombo como máximo representante, en buena medida todos ellos artífices y responsables de las dinámicas socioeconómicas y culturales de los últimos tiempos.

De gran interés resulta asimismo reflexionar sobre el conjunto de actos programados con motivo del vuelo, puesto que siempre resulta altamente ilustrativo sobre el carácter, impulsos y deseos del colectivo receptor y responsable del evento. En función de su número, variedad,

envergadura, contenidos, protagonistas y puesta en escena, se obtienen reveladoras claves que nos alumbran sobre el rango, categoría y consideración —como en este caso— de los personajes homenajeados, el tono de la relación establecida entre éstos y el grupo festejador y, como aspecto de mayor trascendencia, el elocuente muestrario que en ese encuentro se proyecta sobre los móviles, tribulaciones, tensiones y sueños de la comunidad organizadora. Actos, actores, escenario y escenificación se hallan por tanto íntimamente relacionados, coincidiendo de forma simultánea en el mismo tiempo y espacio en las que se hace efectiva la fiesta, sirviendo de espejo en definitiva al cuerpo social que la sustenta.

Una estancia tan breve como la de los pilotos del *Plus Ultra* en Huelva antes de su salida el día 22 de enero (tres escasas jornadas) no se prestaba a demasiadas florituras de cara a la organización de un vistoso programa de festejos. Sin embargo, la ciudad no escatimó esfuerzos ni voluntades en su propósito de ofrecer el recibimiento más digno posible a quienes eran considerados héroes de una nueva travesía atlántica, herederos de la gesta descubridora de Colón y embajadores en América de una nueva España. Todo ello fruto de un espíritu de liberalidad y desprendimiento económico, tan propio de la tradición festiva nacional, que aparece una vez más en franca disonancia con la carestía del colectivo remitente y se explica en función del carácter de excepcionalidad otorgado a todo acontecimiento sublimado por la fiesta, eficaz sancionador a su vez del sistema establecido o deseado.

El día 19 tienen lugar diversos actos de bienvenida en la zona de servicio del puerto y la Punta del Sebo, con la presencia de las autoridades locales y una gran afluencia de público, que esperaron el amerizaje del hidroavión en la ría y su instalación junto al muelle Sur a la espera del despegue. Hasta la mañana de la salida del día 22, fueron numerosos los encuentros que los aviadores mantuvieron con los poderes públicos onubenses y sus fuerzas vivas (charlas, almuerzos en el Hotel Internacional y el Círculo Mercantil...), destacando su asistencia a la solemne sesión extraordinaria de la Sociedad Colombina, que tuvo lugar

en el monasterio de La Rábida el día 21, y la posterior visita a Moguer y Palos de la Frontera, donde recibieron igualmente el agasajo de las autoridades y el fervor del conjunto de la población (cena y desayuno en el Casino de Palos, misa en la iglesia de San Jorge entre otros actos), escenarios cuidadosamente elegidos por su celebrada vinculación con la historia del Descubrimiento (Mojarro, 2003: 173-174, 2010: 665-666; Franco, 1946: 93-94). Actos todos ellos en los que gestos y discursos revelan claramente un sincero espíritu patriótico y americanista, así como el deseo de vincular el presente con el glorioso pasado onubense de la gesta descubridora y su instrumentalización al servicio de la propaganda del régimen, buscando su continuidad y legitimación, así como la aceptación popular (Fusi, 1998: 243). Podríamos citar en este sentido las fervorosas palabras de José Marchena Colombo en la sesión de la Sociedad Colombina y la entrega a Ramón Franco de una copa de oro para el presidente argentino, así como la emotiva respuesta del aviador en señal de agradecimiento:

La más honda emoción nos embarga ante el homenaje de que hemos sido objeto al llegar a estos lugares que dieron al gran navegante la 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 España (Segovia, 1977: 37).

Y en la misma línea podrían mencionarse las igualmente efusivas intervenciones en el homenaje del Círculo Mercantil del alcalde Juan Quintero Báez, el vicepresidente de la Sociedad Colombina Manuel Siurot y su presidente José Marchena Colombo, así como la presencia en los actos del infante don Alfonso, portador de un mensaje del rey para el presidente argentino, y del general Soriano en representación de la aviación española, que ensalzó como todos la inminente hazaña, realizada «con los ojos puestos en la grandeza de España» (Segovia, 1977: 43-48).

La prensa de la época recoge igualmente la ingente congregación de asistentes que presenciaron en la ría el despegue del hidroavión en la mañana del 22 de enero,⁴

Arte y conmemoración política en España: en torno al caso del *Plus Ultra*

así como el puntual seguimiento de las distintas etapas del vuelo y el caluroso recibimiento que los pilotos fueron cosechando en cada una de sus paradas americanas hasta llegar a Buenos Aires (Franco, 1946: 241-261),⁵ desde donde regresaron el 11 de marzo en barco, tras la donación del *Plus Ultra* al estado argentino realizada por el Gobierno español.⁶ A su vuelta, los aviadores fueron condecorados por el rey con diferentes galardones y Huelva engalanaba sus calles y plazas para un nuevo recibimiento que tendría lugar el 5 de abril y contaría con la presencia del propio monarca, confluyendo por tanto en el mismo día la celebración de la aventura del *Plus Ultra* con los actos propios de una visita real.

El desarrollo de los festejos en esta segunda parte de la efeméride sigue la misma tónica de lo relatado anteriormente, tanto en lo que se refiere a organizadores y promotores como al conjunto de actos programados, si cabe aquí revestidos de una mayor solemnidad por contarse con la presencia real: bienvenida y recepción de autoridades en la zona de los muelles a primera hora de la mañana, de nuevo con una gran afluencia de público; visita a Palos y La Rábida, donde el monarca presidió una sesión de la Colombina; almuerzo ofrecido con gran dispendio por el puerto de Huelva en la caseta del muelle Sur; visita de la zona portuaria en un tren cedido por la Compañía de Zafra⁷ y otros puntos de la ciudad, como el Barrio Obrero y las Escuelas de Siurot; recepción de los aviadores en el Ayuntamiento, donde Ramón Franco recibió el nombramiento de hijo adoptivo de la ciudad y homenaje en la plaza de las Monjas, con la imposición de medallas conmemorativas costeadas por suscripción popular y entrega de un martillo de oro sufragado por los obreros onubenses; y como cierre de los actos, banquete en la Diputación Provincial y baile de gala en los salones del Hotel Colón (Segovia, 1977: 85-147).

De nuevo encontramos, entre organizadores y promotores, las mismas instituciones y personalidades destacadas de la élite onubense del momento, el mismo tono de discursos y gestos,⁸ e idéntica explosión popular de júbilo entre los numerosos asistentes, buena parte de los cuales

procedían de distintos lugares de España.⁹ Y todo ello desarrollado sobre un escenario urbano que había sido esmeradamente transformado —obras de reforma y engalanamiento de calles y edificios—, con el obligado propósito de levantar el artificial decorado en el que lo presente se disfraza de ensueño, haciendo posible la esperanza y figurando la utopía.

Estos son por tanto los numerosos y variados actos que tienen lugar en la ciudad de Huelva con motivo del vuelo del *Plus Ultra* entre Palos y Buenos Aires. Y si nos detenemos en el análisis de los actores que los protagonizan, veremos que coinciden básicamente con los mismos personajes y entidades que ejercen de organizadores, es decir, los privilegiados integrantes de la cúpula rectora onubense, aglutinada en sus más granadas instituciones y corporaciones civiles (Ayuntamiento, Diputación Provincial, Gobierno Civil, Junta de Obras del Puerto, Sociedad Colombina Onubense...), a las que habría que sumar otras autoridades de rango regional, nacional e internacional, sobre todo en el caso de la visita real (arzobispo de Sevilla, infantes don Carlos y don Alfonso, comisionados provinciales de toda España, cuerpo diplomático acreditado en Madrid, séquito real, prensa nacional y extranjera..), cuya presencia pone de manifiesto el alcance y trascendencia para el país del acto conmemorado. Sin embargo, no hay que olvidar que en la tradición de la fiesta hispánica —claramente presente en los hechos aquí narrados—, la ciudad interviene al completo en los eventos que se celebran, siendo precisamente este aspecto de participación integral —si bien plenamente programada y estratificada— el que le otorga su auténtica y más profunda razón de ser: los grupos dirigentes —artífices, valedores y máximos beneficiados del orden imperante— concurren como únicos actores de una función con roles perfectamente definidos y jerarquizados, mientras que el conjunto de la población lo hace como espectador conforme y entusiasmado, ratificando y dignificando de este modo el reparto de papeles y poderes del sistema establecido.



El marco festivo: escenario y escenificación

Otro elemento de vital importancia en todo este efímero montaje es el escenario donde tienen lugar los distintos actos de la fiesta, premeditada escenografía en la que concurren el ámbito real de la ciudad y el decorado, el espacio urbano presente y el marco ideal deseado, donde el magnificado plano de lo existente parece adentrarse en el quimérico —pero factible— reino de la utopía. Señalados edificios y calculados ámbitos del entramado urbano componen en efecto este ambivalente medio real y figurado, que sirve de sugestivo telón de fondo al desarrollo de los festejos, contribuyendo a proporcionar una reparadora y sin duda necesaria evasión del presente, al tiempo que reforzando los principios y consignas de un sistema que no aspira más que a perpetuarse. Para ello la ciudad experimenta un singular proceso de metamorfosis, que afecta tanto a sus espacios urbanos como al conjunto de su tejido construido, en especial aquellos destacados inmuebles que serán utilizados como sedes de los distintos actos. En el caso que aquí se analiza, son numerosas las noticias que revelan los documentos revisados sobre los esfuerzos llevados a cabo en este sentido por las distintas instituciones organizadoras. Así tenemos constancia de los trabajos de reparación, limpieza, ornamentación e iluminación especial efectuados en distintas calles y edificios tanto públicos como particulares, el esmerado acicalamiento de los lugares que sirvieron de marco a los diversos actos y la construcción de dos arcos conmemorativos, singulares muestras del tipo de arquitectura efímera habitual en todo acto festivo. Colgaduras y luminarias de distinto signo, flores, guirnaldas, banderas y gallardetes (de Huelva, España y Argentina) serán los recursos utilizados en la caracterización festiva del marco urbano onubense, además de los arcos triunfales levantados por el Ayuntamiento y la Junta de Obras del Puerto, el primero en la calle Concepción y el segundo en la zona de los muelles, sin olvidar la especial atención dedicada a determinados espacios e inmuebles (en su interior y sus fachadas), como el Gobierno Civil, Ayuntamiento, Círculo Mercantil, la Diputación Provincial,

el hotel Colón, la plaza de las Monjas o la zona portuaria, cuya preeminencia decorativa —y destacado papel en los actos— desvela el nivel de su gran significación sociopolítica y estrecha vinculación con los cuadros dirigentes de la ciudad.

La prensa de la época aplaude y refleja este gran esfuerzo de acicalamiento urbano, que se acomete en el conjunto de la ciudad:

Se recrea la vista al pasar por las calles de la capital y ver las casas tan vestidas de nuevo no solamente en el centro sino en todos los barrios, en los que sus vecinos se afanan por tener sus fachadas jaspeando.¹⁰

Aunque con mayor intensidad en los principales inmuebles y espacios (plaza de las Monjas y muelles) de la representación festiva, cuyos lemas ponen una vez más de manifiesto el uso propagandístico y político del americanismo onubense:

Ha llamado poderosamente la atención nuestra incomparable plaza de las Monjas por su caprichosa y artística iluminación en palmeras, jardines, kioskos y centro de la plaza a cuyos lados se leen en inscripciones eléctricos y entre banderas los nombres de Santa María, Plus Ultra, Yáñez Pinzón, Rada, Alonso Pinzón, Durán, Alonso Sánchez, Ruiz de Alda, Colón, 1492 y Franco, 1926 ... En cuando al muelle, el golpe de vista que ofrece es extremo hermoso tanto por su espléndida iluminación como por el exorno.¹¹

Los hermosos salones del hotel Colón ... estaban soberbiamente exornados y decorados presentando un aspecto verdaderamente deslumbrador ... A las once y media hora en que llegó el rey, el magnífico salón de fiesta parecía una antesala del Paraíso...¹²

Muy alabados fueron también los arcos conmemorativos levantados para la ocasión por el Ayuntamiento y la Junta de Obras del Puerto, y colocados en destacados hitos del recorrido urbano realizado por los receptores del

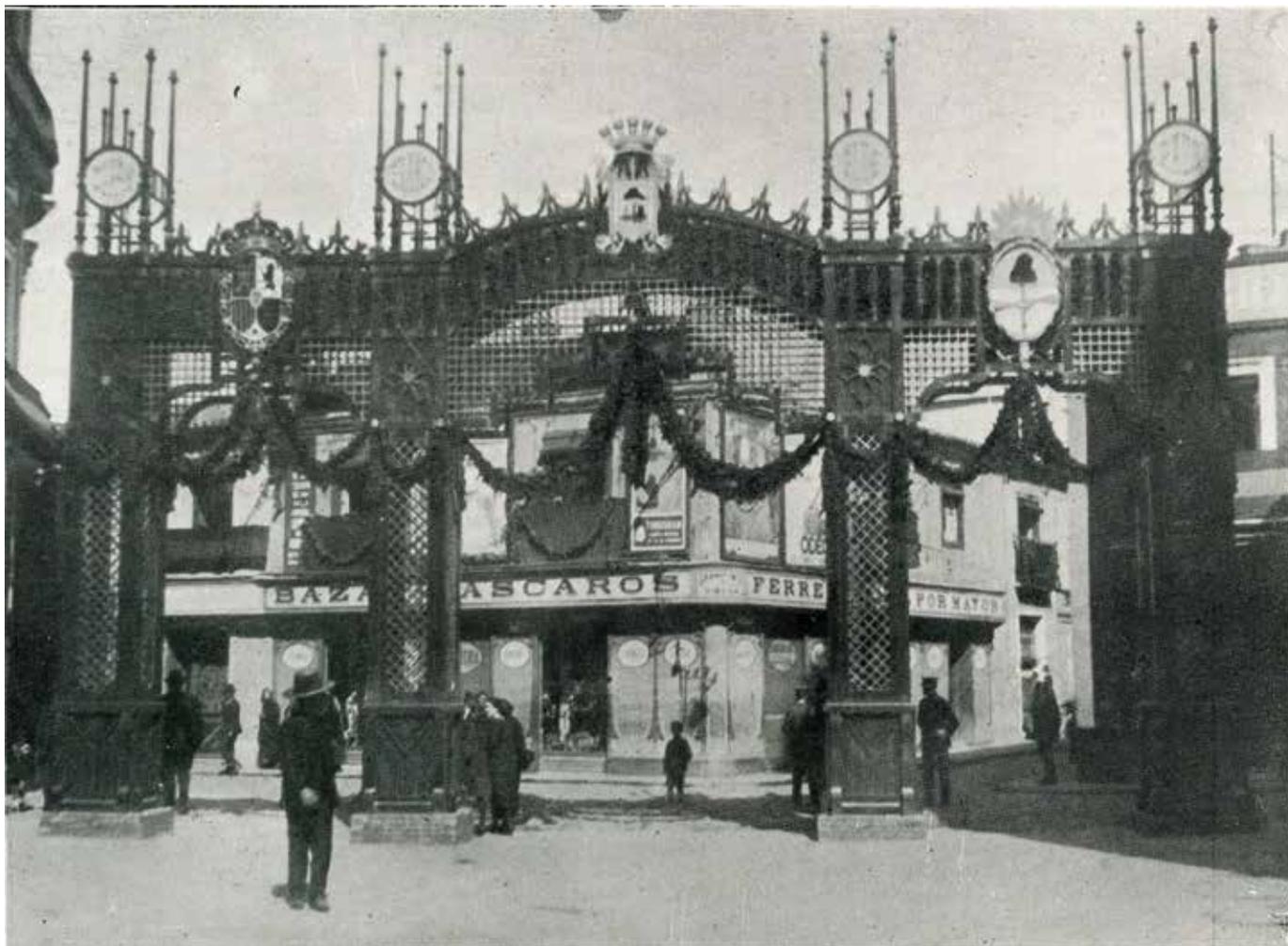


Imagen 1. Arco triunfal levantado en la calle Concepción, dirigido por el arquitecto municipal José Pérez Carasa. Revista *Tierra Argentina*, octubre de 1927: <http://www.huelva.es/portal/en/tierra-argentina-1927>

agasajo festivo: calle Concepción y paseo del muelle. El primero fue realizado por el arquitecto municipal José María Pérez Carasa y situado en los inicios de la calle, junto a la fachada de la iglesia de la Concepción, destacando por su disposición tripartita y diseño historicista con remates

de reminiscencias *art déco*, adornos de guirnalda y escudos de España, Argentina y Huelva, como reflejan las fotografías de la época. Y en cuanto al segundo, contamos con la exhaustiva descripción realizada por su autor, el ingeniero de la Junta de Obras del Puerto Carlos González-

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

Espresati Sánchez,¹³ en un curioso folleto publicado con ocasión de los actos.¹⁴ El arco formaba parte de un conjunto de decoraciones perecederas colocadas en el puerto para la recepción del monarca y los aviadores, acometidas por el director del puerto Francisco Montenegro¹⁵ y el autor del proyecto, que básicamente consistieron en la ampliación y exorno del muelle de viajeros para su conversión en embarcadero real, mediante plataformas flotantes y pasarelas, decoradas con alfombras, plantas, banderas, gallardetes, postes iluminados y guirnaldas; y la erección de dos elementos de arquitectura efímera a la entrada del paseo del muelle, orientados hacia la ciudad: dos «simbólicas columnas de Hércules» y un arco de triunfo, «como entrada del Paseo y Puerta de Honor de la Ciudad», además del embellecimiento del resto del paseo y zona de los muelles con guirnaldas de hiedra, mástiles y gallardetes «de los colores argentinos y españoles».

Columnas y arco se distinguían por su profusión y complejidad decorativa, así como por la presencia de componentes alegóricos alusivos a las dos naciones participantes en el evento, el papel desempeñado en el mismo por el cuerpo de la Aviación, el hecho histórico del Descubrimiento y la idea del intercambio España-América en el pasado evocado y el momento presente, así como a la relevancia de la institución portuaria para la ciudad de Huelva y la estrecha y fructífera relación del diálogo puerto-ciudad. A ello respondían las quimeras de alas doradas que remataban el capitel de las columnas, portando dos coronas de laurel,¹⁶ las leyendas de fustes y cartelas («Plus Ultra», «1492», «1926», «Viva el Rey»), las banderas de España y Argentina con sus respectivos escudos intercambiados, así como el diseño barroco del arco (frontón mixtilíneo, columnas salomónicas...) y los elementos superpuestos al mismo: escudos del Puerto (en el frente del río) y de Huelva (hacia la ciudad), medallones con las efigies de Colón y los Pinzones, cuatro flameros llameantes en el remate del entablamento, un globo terrestre envuelto en las alas de la aviación en su centro y dos lápidas epigráficas colocadas en las jambas de los contrafuertes, en las que se reproducía un texto del poeta nicaragüense Rubén Darío y otro del

propio autor del proyecto, emotivos poemas que reproducimos íntegramente por lo ilustrativo del ya comentado espíritu que preside el programa decorativo y el conjunto de actos festivos para el que fue concebido:

CANTO A LA ARGENTINA

¡Argentina, región de la aurora!
¡Que vuestro himno soberbio vibre,
Hombres libres en tierra libre!
Nietos de los Conquistadores,
Renovada sangre de España...
¡Salud, patria, que eres también mía
Puesto que eres de la Humanidad:
¡Salud, en nombre de la Poesía!
¡Salud, en nombre de la Libertad!
¡Ave, Argentina vita plena!

Rubén Darío.

HIMNO

¡Águila 'Plus Ultra'! ¡Magestad que vuelas
'más allá' ... con alas henchidas del viento
que sopló en las velas
de las Carabelas del Descubrimiento!
Siguiendo en su ruta tu vuelo triunfal
la Tierra, asombrada, sofocó su aliento,
lanzó el Mar un trémulo suspiro nupcial,
y el Sol — como antorcha digna de tu gloria—
encendía en oro todo el firmamento....
¡Más allá...! ¡Plus Ultra! ¡Victoria! ¡Victoria!

Carlos G. Espresati.¹⁷

Y con este extraordinario decorado como telón de fondo, que se superpone al espacio real de la ciudad, tienen lugar los distintos capítulos de la representación conmemorativa, en base a una programada puesta en escena al



Imagen 5. Arco triunfal construido por la Junta de Obras del Puerto. Revista *Tierra Argentina*, octubre de 1927: <http://www.huelva.es/portal/en/tierra-argentina-1927>

servicio del cometido sancionador de la fiesta, caracterizada por el poderoso despliegue de efectos portadores de calculados mensajes, que penetran en sus destinatarios a través de todos sus sentidos. Se encargan de ello en este caso la riqueza visual del acicalamiento urbano ya comentado (colgaduras, luminarias y arquitectura efímera), el envolvente sonido de la música (bandas de diversa titularidad), la palabra recitada de los fervientes discursos, los gestos simbólicos, las salvas y cañones, el repique general de las

campanas de toda la ciudad y el bullicio de la enardecida aclamación popular, todo ello como elementos angulares de un estudiado ritual, que reproduce los esquemas y dinámicas del mundo real, contribuyendo de este modo a reforzar y consagrar los principios del orden imperante.

El análisis de los distintos elementos en los que se ha ido diseccionando el fenómeno de las celebraciones organizadas en la ciudad de Huelva con motivo de la salida del vuelo del Plus Ultra el 22 de enero de 1926 y la recepción de los

aviadores a su vuelta el día 5 de abril arroja, como hemos visto a lo largo de las páginas precedentes, un preciso relato del pulso sociopolítico y las diversas dinámicas que mueven a la sociedad española y onubense del momento. El marco festivo analizado en cada uno de sus componentes actúa en efecto como espejo de las principales líneas que impulsan la próspera deriva del régimen en todos los ámbitos (aliento nacionalista y reformador, políticas de promoción pública y cultural...), la firme adhesión cosechada por ello entre las élites del conjunto del país, el uso propagandístico de todas las empresas acometidas en estos años, o el impulso del espíritu americanista y la evocación de épocas gloriosas del pasado español como elemento legitimador de las políticas del presente. Pero además supone un fiel reflejo de la Huelva del momento: su proceso histórico reciente, sus presupuestos ideológicos y culturales, sus componentes sociales, sus espectaculares logros y sus todavía importantes carencias, sus anhelos y sus retos... todo ello sublimado en el marco ideal de la fiesta, el soñado reino de la utopía, donde a la siempre incierta esperanza le es curiosamente otorgado alcanzar la esfera de lo real.

Bibliografía

- ÁLVAREZ REY, L. y LEMUS LÓPEZ, E. (eds.) (1998). *Historia de Andalucía contemporánea*. Huelva: Universidad de Huelva.
- DÍAZ ZAMORANO, M. A. (1999). *Huelva. La construcción de una ciudad*. Huelva: Ayuntamiento de Huelva.
- ESPRESATI, C. G. (1926). *El Pórtico del «Más Allá»*. Huelva: Junta de Obras del Puerto de Huelva [ed. fac. Huelva: Autoridad Portuaria de Huelva, 1995].
- FRANCO, R. y RUIZ DE ALDA, J. (1946). *De Palos al Plata*. Madrid: Espasa Calpe.
- FUSI, J. P. y PALAFOX, J. (1998). *España: 1808-1996. El desafío de la modernidad*. Madrid: Espasa.
- GARCÍA GARCÍA, C. (2012). «De la crisis del 98 a la II República (1898-1936)», en PEÑA DÍAZ, M. (ed.). *Breve*

- historia de Andalucía*. Sevilla: Centro de Estudios Andaluces, pp. 253-283.
- MÁRQUEZ MACÍAS, R. (ed.) (2012). «Huelva y América. Cien años de Americanismo». Revista *La Rábida* (1911-1933), Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía.
- MOJARRO BAYO, A. M. (2003). *El Puerto de Huelva durante la Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)*. Huelva: Autoridad Portuaria de Huelva.
- . (2010). *La Historia del Puerto de Huelva (1873-1930)*. Huelva: Universidad de Huelva/Puerto de Huelva.
- MONTEAGUDO LÓPEZ-MENCHERO, J. (dir.) (1999). *El Puerto de Huelva. Historia y Territorio*. Huelva: Autoridad Portuaria de Huelva.
- PEÑA GUERRERO, M. A. (1993). «La Dictadura de Primo de Rivera en Huelva. Las transformaciones políticas inmediatas». *Aestuarium* 1, pp. 13-33.
- . (1995). *La provincia de Huelva en los siglos XIX y XX*. Huelva: Diputación Provincial de Huelva.
- SEGOVIA AZCÁRATE, J. M. (1977). *Bodas de oro con la Historia (1926-1976). El vuelo del «Plus Ultra»*. Huelva: Diputación Provincial.

Notas

¹ En el mismo sentido, Ramón Franco contestaba de este modo en una entrevista del diario *La Provincia*, al ser preguntado sobre la elección del puerto de Palos para la salida del Plus Ultra: «Dos ideas me lo han sugerido: hacer tragar al mundo la historia de España y apoyarnos en la energía de Colón, para que la nuestra no flaquee» (*La Provincia*, 21-1-1926).

² Me he ocupado con más detalle sobre el proceso de construcción de la Huelva contemporánea en: Díaz, 1999. Y en cuanto a los estudios sobre la institución portuaria, pueden consultarse: Mojarro, 2003, 2010. Monteagudo, 1999.

³ Son numerosos los trabajos que han abordado el estudio de la tradición festiva española, con sus raíces en la época moderna y especialmente en el Barroco, entendiendo el análisis de la

Arte y conmemoración política en España: en torno al caso del *Plus Ultra*

fiesta como método útil para el desciframiento de las relaciones de poder que se establecen en la compleja estructura social del Antiguo Régimen. Valgan como ejemplo: AA. VV. (1990). *Fiesta, poder y arquitectura. Aproximaciones al barroco español*, Madrid; BONET CORREA, A. (1995). *La arquitectura efímera del barroco en España*, Tokyo; AA. VV. (2004). *La fiesta en el mundo hispánico*, Cuenca.

⁴ *La Provincia*, 22-1-1926.

⁵ Especial seguimiento de la empresa realizó la revista *Rábida* de la Sociedad Colombina Onubense, como puede comprobarse en los números 138 al 145 del año 1926.

⁶ Un gesto que no estaba previsto inicialmente entre los organizadores, que en sesión municipal del 1 de febrero de 1926 acordaban solicitar al rey la declaración del hidroavión como monumento nacional y su depósito en La Rábida (Mojarro, 2003: 178), y que supuso el regalo del Gobierno argentino en señal de agradecimiento de un monumento dedicado al *Plus Ultra* —objeto de pormenorizado análisis en este trabajo colectivo—, ubicado actualmente en las inmediaciones del monasterio de La Rábida y recientemente restaurado por el ayuntamiento de Palos de la Frontera.

⁷ Visita que fue aprovechada por las autoridades portuarias para poner de manifiesto ante el monarca la importancia de la entidad para la ciudad y hacerle llegar todas sus necesidades y planes pendientes (obra del muelle de Levante, proyecto del muelle pesquero en relación con la potenciación de la industria pesquera en Huelva, urbanización de los terrenos de Bocanegra...). (Mojarro, 2003: 117).

⁸ Sirvan como ilustrativo ejemplo las palabras de Marchena Colombo en la sesión extraordinaria de la Sociedad Colombina: «El signo de luz del Plus Ultra que se reflejó en las aguas del Tinto y el Odiel e iluminó las del Plata, no debe apagarse nunca porque es fuego de almas. Hagamos el libro de la Alianza en el que americanos y españoles perpetuemos con nuestras firmas y con nuestro óbolo a los siglos venideros que la unión espiritual quedó sellada donde el genio de España completó el planeta». Y la respuesta del rey Alfonso XIII: «Me satisface grandemente hacer este recibimiento a mis oficiales que han ido no a descubrir América, sino a llevar allí el corazón de España, que se han traído unido al de América» (Segovia, 1977: 127 y 129).

⁹ Para un relato preciso de los actos, véase también *La Provincia*, 5 y 6-4-1926. Y también el artículo «Las glorias de España», publicado en la revista bonaerense *Tierra Argentina*, n.º 52, octubre de 1927.

¹⁰ *La Provincia*, 1-4-1926.

¹¹ *La Provincia*, 5-4-1926.

¹² *La Provincia*, 6-4-1926.

¹³ Nacido en Castellón de la Plana el 21 de septiembre de 1886, el 15 de junio de 1915 tomaba posesión de su primer cargo como ingeniero de la Junta de Obras del Puerto de Huelva, donde permanecería hasta su traslado a Castellón en 1928 para ingresar como ingeniero director de su puerto, cargo en el que permaneció hasta su jubilación en 1956. Casado en 1921 con una hija del ministro Burgos y Mazo, Carmen de Burgos Domínguez, supo combinar su trabajo como ingeniero de caminos con una intensa labor intelectual y literaria —como pone de manifiesto el proyecto analizado en estas páginas—, presidiendo durante años la Sociedad Castellonense de Cultura. De su estancia en Huelva y sus otros trabajos para la Junta de Obras del Puerto, cabe destacar el proyecto para «Pabellón de aislamiento de enfermos infecciosos en la estación sanitaria de Huelva» de 1926, sobre un plan anterior de Pérez Carasa. (Mojarro, 2010: 610).

¹⁴ ESPRESATI, C. (1926). *El Pórtico del 'Más Allá'...*. Huelva: Junta de Obras del Puerto. En Archivo Municipal de Huelva. Fondo Díaz Hierro, carpeta 1071/10. Existe una edición facsímil del folleto, realizada en 1995 por la Autoridad Portuaria de Huelva.

¹⁵ Director facultativo de la Junta de Obras del Puerto entre 1902 y 1930, realizaría entre otras obras para la misma una interesante cochera de locomotoras (1909-1912), un depósito de minerales (1908-1912) hoy desaparecido y el mencionado muelle de Levante (con proyecto de 1914 y construido entre 1924 y 1932). (Díaz, 1999: 152).

¹⁶ «... una atada con lazos de los colores nacionales de España y enmarcando esta dedicatoria: 'A LA GLORIOSA Y NOBLE REPÚBLICA ARGENTINA. SALUD', la otra, enlazada con los colores argentinos, orlaba la siguiente inscripción: 'HONOR A FRANCO, RUIZ DE ALDA, DURÁN Y RADA» (Espresati, 1926).

¹⁷ ESPRESATI, C., *op. cit.*



El Ícaro de un atorrante. Monumento al *Plus Ultra*

Óscar Alvariño Belinchón
Universidad Complutense de Madrid

Creo cada día más necesario que debamos hablar y diferenciarnos en arte, desde la honestidad, al menos la que surge al realizar una investigación sincera, desde la profesionalidad. Por tanto, para mí como escultor y profesor universitario, supone todo un reto y un placer, poder hacerlo ahora sobre la escultura de Agustín Riganelli, el Monumento al *Plus Ultra*, un escultor en estado puro. Este texto intenta en todo momento trasladar de la manera más directa y honesta posible lo que entiendo que está transmitiendo la obra del propio autor con su admirable pureza y claridad. La escultura nos descubre al individuo, lo muestra en la más absoluta desnudez, a pesar del nivel iconológico de sus obras, la manera de preocuparnos por el dibujo, por el espacio, evidencia el pensamiento del autor y desmenuza con todo tipo de pormenores; su formación, sus angustias, sus goces, sus dudas, su evolución, sus silencios, y de nuevo sus sentimientos.

En definitiva, el Monumento al *Plus Ultra*, nos habla del tiempo, de lugares, de crecimientos, de figuras, y lo hacen con la misma sinceridad que su modelado y su mirada, de nuevo es un placer contemplar la perfecta sincronía entre ellos, su imbricación plena. Cuando en este caso investigo sobre una escultura de ultramar, he de fiarme y creer en la idea, rastreando en la composición y el modelado para buscar las pistas que a ser posible, me conduzcan a la esencia de la obra.

En la mayoría de los casos, la escultura es la gran olvidada, y cuando digo esto me refiero tanto al escultor como a su propia obra, aún evitando caer en la melancolía, en el caso de Riganelli creo que ha sido así. Resulta histriónico que una manifestación artística como la escultura, que conlleva una ejecución laboriosa y concienzuda, pase in-

advertida y apenas deje rastro en su enorme y dilatado periplo vital, a ambos lados del océano. Por este motivo, y como escultor siento el compromiso de bucear en el conjunto de las obras del autor, para razonar y encontrar la explicación a este anhelo monumental.

Agustín Riganelli nace como un predestinado a la vida del arte. Joven obrero ebanista, llega a amar la materia que ha de trabajar más tarde con la pasión de un inspirado. Sin maestros, sin escuela, sin otro norte que el de la intuición genial — patrimonio de elegidos —, un día adquiere el barro donde empezará a modelar cuerpos y rostros de miserables; los miserables del arroyo, el suburbio de la gran ciudad argentina, donde ha trascurrido su infancia de niño sin herencia, se ha hecho hombre en el dolor sin consuelo y ha triunfado de la vida a costa de una amargura profundísima y cruel, adherida para la eternidad a su espíritu; amargura que ya no le abandonará jamás, aunque hoy la sienta endulzada con las mieles siempre tardías del triunfador.

Es entonces cuando se convierte en «el escultor de atorrantes», sus primeros y gloriosos modelos, a los que él sublimiza en una especie de dolorosa voluptuosidad, imposible de comprender para quienes no hayan atravesado nunca por las zonas sombrías y aterrantes de la pobreza humana.

A esa época pertenecen sus obras «El poseído», «El errabundo», «El faunesco», «El amargado», «El buey», «La chica del arrabal» y «El niño varonil». Los zafios de siempre, los que nunca comprenden, aunque se encuentren situados frente a la misma verdad, ni ven en medio del sol, porque les ciega la intensidad de su luz, negáronle entonces «sensibilidad», declarándolo incapaz de tratar «otros modelos» de ambientes refinados. Se le aceptaba como artista; pero como artista



Imagen 1. Agustín Riganelli (Buenos Aires, 1890-1949). Escultor argentino nacido el 5 de mayo de 1890 en el barrio de San Cristóbal de Buenos Aires. Aprendió a tallar trabajando en una carpintería. A principios de la década del diez compartió su taller en el barrio de Barracas con José Arato y Santiago Palazzo. En 1914 presentó algunas de sus obras al Salón Nacional, pero fueron rechazadas, situación que lo llevó a organizar, junto a otros artistas también rechazados, el Primer Salón de Recusados y en 1918 expuso en el Salón de Independientes. En 1920 realizó una muestra junto con Arato, Facio Hebequer y Vigo en el Salón Costa. En 1920 le llegó su primer premio en la primera muestra individual de la Galería Costa con la escultura titulada «Errabundo», es allí donde comienza a ser reconocido. En 1921 realiza su primer viaje a Europa. En 1924 y en 1928 expuso en Amigos del Arte. Realizó el Monumento a Florencio Sánchez (1927), el Monumento al *Plus Ultra* (1929) y el Monumento a los caídos en la revolución del 6 de septiembre de 1930, entre otros. Más tarde sería distinguido con premios y menciones. En 1937 realizó su última exposición en la que se pudieron apreciar sus mejores obras. Fallece en Buenos Aires el 4 de noviembre de 1949.

El Ícaro de un atorrante. Monumento al *Plus Ultra*

plebeyo, sin la espiritualidad necesaria para alentar en climas superiores... Es decir, se le negaban precisamente las cualidades que él poseía en cantidad extraordinaria, puesto *que* por exceso de «sensibilidad» su alma excelsa de hombre-artista se había sentido solidaria con la de aquellos seres que eran sus hermanos en la desgracia y el dolor.

Entonces, el artista, herido en su orgullo —alto y fecundo orgullo—, quiso demostrar a los ineptos la falsedad de sus negaciones, y haciendo alardes de técnica, maravillas de ejecución, realizó labores simples de artífice, juegos y ensayos que eran para él fáciles pruebas, pero con las que convenció definitivamente a todos los zafios de la ciudad febriciente y a los que no comprendían... (*Celui qui ne comprend pas*, en la ironía gourmontiana.)

Después, ya dada la batalla al montón reacio, volvió sereno y magnífico al cauce noble y profundo de las grandes aguas por donde navega vencedor el arte. Este gesto del artista-hombre pinta a Riganelli con caracteres definidos y basta para mostrarlo ante nuestras miradas con relieves propios de acentuados trazos.

José León Pagano, uno de los críticos que han conquistado mayor autoridad en la Argentina, ha concretado el proceso de la vida y obra de Riganelli en la siguiente forma: «Sus padres, de condición modestísima, le destinaban al pequeño comercio. Importaba éste un trajín humilde. Riganelli tenía para ello una preparación más que suficiente: el cuarto grado elemental. Acató sumiso la voluntad paterna y fue el pequeño comerciante de los barrios suburbanos.

Así transcurrió parte de su niñez. De pronto, el chicuelo vivaz tornóse huraño, poco o nada comunicativo. Se retraía, como para mejor escuchar una voz misteriosa que le ponía en desazón. ¿Qué escuchaba en la soledad de su tristeza? Lo supo más tarde, ya hecho hombre. Cierta día tuvo un impulso de rebeldía: se negó rotundamente a seguir una actividad contraria a su naturaleza. Ya había llegado a su alma un acento inicial. Vio cómo algunos artífices tallaban la madera, extrayendo de troncos informes combinaciones insospechadas. Quiso unirse a los tallistas, y fue tan decisiva y tan firme su voluntad, que su padre se vio precisado a consentir en ello. Contaba Riganelli entonces diez y nueve años. No tenía

nociones plásticas. La escultura era para él una forma de leyenda, algo inasequible, obra de prodigios inexplicables. Ha de transcurrir mucho tiempo antes de modificar estas impresiones. En efecto: Riganelli sólo comienza a modelar a los veintitrés años. No fue a ninguna academia, no tuvo maestros. Hoy mismo no comprende cómo se puede enseñar nada relativo al arte. Al año siguiente realiza dos cabezas. Es comprensible que una de ellas se intitule «Esfuerzo mental». ¿Quiso personificar en el primer ensayo la angustia de su voluntad, concentrada en el esfuerzo diuturno? Por esta vez no le acompaña la suerte. Enviadas ambas obras al Salón Nacional de ese año, no fueron admitidas. Con todo parece no desmayar Riganelli.

Se une a otros jóvenes y organiza el primer Salón de Rechazados. Mas a este episodio poco afortunado 'sucede una crisis prolongada. Por espacio de tres años, Riganelli se busca a sí mismo. Ensayo, explora, anda y desanda, acicateado por una fiebre que le consume. El estilo arcaico le atrae, y conforme a sus normas realiza una cabeza de carácter. La envía al Salón de 1916. Se la aceptan, pero casi nadie repara en ella. Dos años después toma a presentarse en el certamen del Retiro, y le rechazan de nuevo.

En esta alternativa se debate hasta 1920. En el largo intervalo que va de una fecha a la otra, Riganelli somete su voluntad creadora a un esfuerzo torturador. Las exigencias materiales la sofocan. Necesita, pues, un golpe de ala para manumitir su espíritu. Mientras tanto se ayuda escasamente labrando piezas de talla del gusto más exquisito. Pero ha menester de una prueba decisiva. Los conjuntos colectivos no le favorecen. Necesita mostrarse en plena luz, solo y bajo diversos aspectos, para evidenciar todo el significado de su arte. Con ese objeto realiza en 1920 una exposición individual en la hoy desaparecida Galería Costa. Hasta ese momento es casi un desconocido. Pero a partir de allí se afirma del modo más significativo.

Entre las obras expuestas figuraba «El errabundo», una cabeza realizada con profunda simpatía humana. Riganelli puso en ella algo que no finca exclusivamente en las virtudes manuales del buen modelado. Así lo comprendieron los artistas, los escritores. Y en un bello acto de altruismo éstos



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

resuelven adquirir «El errabundo» para donarlo al Museo de Bellas Artes. Se reúnen cincuenta y dos firmas, y Riganelli recibe de ese modo un homenaje de estricta justicia...¹

En primer lugar, al situar al escultor en su época y su contexto, vemos como a la par que el anarquismo se debilitaba como corriente fuerte en la izquierda local, avanzaba el Partido Comunista, al calor del triunfo y consolidación de la Revolución Rusa en la década de 1920. Esto también influyó en las publicaciones teóricas y concepciones ideológicas, donde no sólo se publicaba a Bujarin (ex ultrazquierdista y ala derecha del bolchevismo ruso) sino también a Lunacharsky, quien desde el Ministerio de Educación en la URSS, alentaba al Proletkult —junto a Alexander Bogdanov—, organización cultural que fomentaba el «arte proletario»: una suerte de «populismo obrerista» (que desde lo teórico desarrollaba una especie de teoría del reflejo) con quienes Trotsky debatió —cuestión que quedó compilada, en 1924, en su *Literatura y revolución*—, proponiendo que haya pluralidad de tendencias artísticas, y que el Estado no sancione por decreto oficial —y aliento material, económico— a algún grupo artístico en particular. Trotsky argumentaba que era muy importante tanto «lo nuevo» en materia de creación artística en las vanguardias, como que el proletariado y los artistas absorbiesen «lo viejo» (la anterior cultura y artes de las clases explotadoras) para poder crear luego una nueva cultura, ya sin connotación de clase alguna.

Distintos movimientos casi contrarios asumieron en un momento dado en Latinoamérica y en ciertos países de Europa la representación a través de una cultura muy cercana en sus valores estéticos y en sus valores visuales aparentes, aunque desde luego tiene que quedar muy claro que a pesar de tener en su obra plástica, ciertas coincidencias formales con las obras plásticas realizadas bajo los ideales de ciertos movimientos totalitarios europeos a los que hago referencia, nada tienen que ver en ningún caso con los planteamientos ideológicos o políticos personales de estos escultores que cito a continuación. Y esto sí es curioso y muy importante, situar la

manera de cómo caló esa escultura; si vemos por ejemplo el Monumento de la Bandera de Luis Falcini (escultor argentino 1889-1973) en Rosario dista poco del realismo soviético.

Se trataba del Arte social, impugnación de la autoridad oficial y también organización. Dentro de la lógica de los movimientos sociales y obreros de la época, los artistas —como trabajadores que eran— debían organizarse. Así, la declaración termina anunciando futuros proyectos: «También se impone un salón de Independientes, reinando en el ambiente artístico mucho entusiasmo por esta idea, por lo que se está constituyendo una sociedad que ya cuenta con la adhesión de un notable número de artistas» Riganelli y los Artistas del Pueblo están cogiendo al lóbrego, a un vagabundo, a un atorrante. El término *atorrante* viene porque durante *la crisis del 29* en el puerto de Buenos Aires, una fábrica extranjera llamada *Torrent* dejó unos tubos enormes que estaban destinados para hacer un gran conducto, por circunstancias se paró toda la obra y quedaron miles de esos tubos, donde la gente comenzó a vivir dentro, y a todos los que vivían en ellos, gente sin trabajo e inclusive familias enteras se les empezó a llamar atorrantes. El atorrante es una persona que vive en un sitio que no puede trabajar, pero después el término se fue transformando, en la actualidad en la Argentina es un término despectivo, se ha deformado, asociándose con vago, mal vividor.

Es una estética donde se enarbola el ser humano por encima de la naturaleza, del maquinismo, entonces la figura se convierte estéticamente en una especie de simbiosis entre la máquina y el cuerpo (que daría paso al futurismo), y ahí tenemos el *sobre/dibujo* de los típicos escultores europeos fascistas como Arno Breker (escultor y arquitecto alemán 1900-1991) y Josef Thorak (escultor austro-alemán 1889-1952), donde insisten potenciando exageradamente los músculos abdominales, el marcado de la cadera y abdomen, las mismas poses en espiral, estirando uno de los hombros, junto a la cadera pequeña, repitiendo un esquema de cintura reducida junto a torsos grandes. Lo que podríamos llamar, la exaltación del cuerpo, la famosa

El Ícaro de un atorrante. Monumento al *Plus Ultra*

consigna de todos los movimientos fascistas; potenciar mucho el cuerpo, el ejercicio físico, dando una idea del futuro cuerpo, del futuro súper-hombre, tergiversando toda la idea del súper-hombre de Nietzsche, el que está más allá de la moral, y el mito del eterno retorno.

Fijémonos como un tema social está tratado con la misma estética, por un lado la que un escultor que trabajaba para el movimiento nazi cuando modelaba un soldado con la bayoneta, a la de Juan de Ávalos (escultor español 1911-2006) trabajando para Francisco Franco en el Valle de Los Caídos, y ciertas obras de Victorio Macho (escultor español 1887-1966). Al igual que el escultor argentino Roberto Juan Capurro (escultor argentino 1903-1971), su estética versa sobre el barrio de la Boca, hace pescadores, y mujeres, esperando a los pescadores a menudo con unos grandes paños y sin embargo vemos en esas esculturas q tienen mucha relación, en numerosas ocasiones con cómo se trataban los cuerpos musculosos a la manera de la época de Mussolini, en la que representaban al típico obrero, defendiendo a la mujer enarbolando el ariete fascista. Nos encontramos ante la misma manera de representar, e incluso con la misma manera de modelar, como decían en la Argentina referenciando a Capurro: «... a los hachazos...», y eso que éste manejaba la arcilla, pero modelando muy basto y forzando los músculos al máximo, y como consecuencia perdiendo por completo la credibilidad. Escultores como Capurro y Falcini siguieron la línea más italiana y más influenciada de la que venía de Europa, a pesar de que sus planteamientos ideológicos o políticos personales nada tenían que ver con los movimientos totalitarios europeos a los que acabo de hacer referencia, pero sin embargo, si con similar estética. Insisto que tanto en regímenes dictatoriales de izquierda y derecha (como en el período de Mussolini) ciertas estéticas italianas que se desarrollaron durante la segunda guerra mundial, tuvieron una repercusión formal en naciones de Latinoamérica, porque en aquellos momentos la situación económica permitía que algunos de los planes de formación financiados por los gobiernos, tuviesen como destino Italia y Alemania (en escultura) ya que España no tenía una tradición escul-

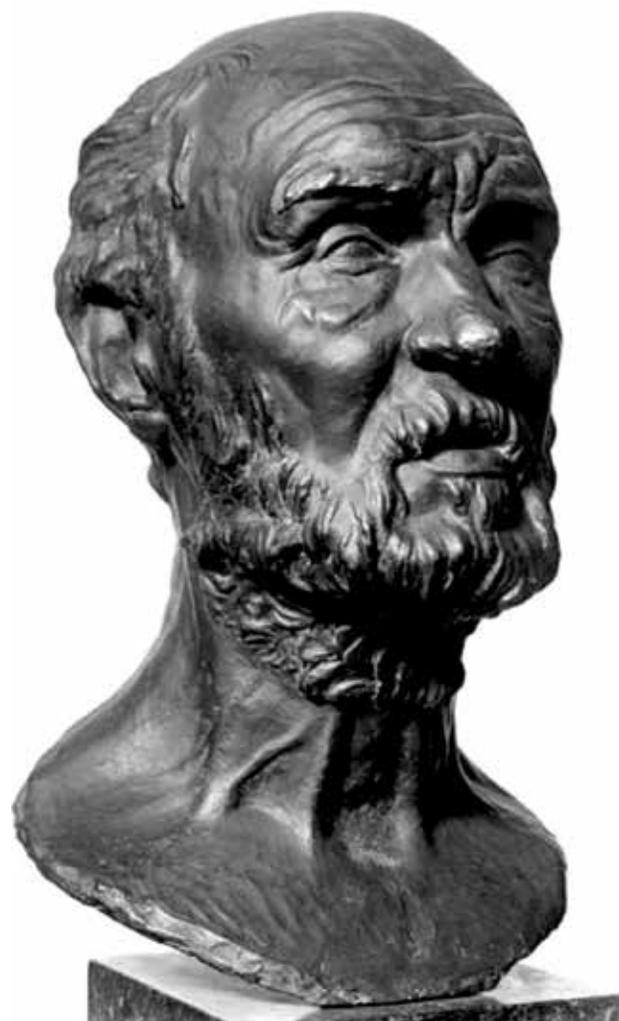


Imagen 2. *El errabundo*, s/d. Bronce 42,5 x 28 x 26,5 cm.

tórica tan importante, aunque a nivel pictórico fuese de primera magnitud.

Coincide los movimientos anarquistas, sindicalistas, las primeras revueltas obreras son referenciales en la

escultura latinoamericana en general y de manera particular en algunos escultores argentinos, en lo referente al enaltecimiento del hombre omnipresente, ante todas las cosas, dominador de la naturaleza, del progreso. Un ideal de hombre y un ideal de mujer, calaron muchísimo en Latinoamérica, porque en ese momento estaban todos los movimientos obreros, anarquistas que ponían al hombre por encima de Dios, pero sorprende que puntos tan extremos coincidan en el mismo postulado formal. Estéticamente los movimientos obreros cogieron ese planteamiento del hombre dominador de la naturaleza, el hombre y la máquina, a través de la idea de progreso... todo esto dista poco del realismo soviético y a su vez de los postulados fascistas, esto es muy interesante de analizar, como dice el profesor argentino Víctor Chacón Ferrey:

... cuando llegas a Europa lo ves en seguida, cuando vijas a Francia, que es un país de escultores, Italia es otro país de escultores, hay que admitirlo, con eso no quiero decir que aquí no los haya, simplemente apabulla la cantidad...

A su vez, hay otros escultores que recogen más la línea francesa, se les llamaba *los afrancesados*, éstos tenían una menor preocupación por potenciar el cuerpo humano, y sobre todo la potenciación fascista a la que estamos haciendo referencia es una potenciación acartonada y carente de dibujo. Así lo pudieron hacer estos escultores en los años de preguerra, guerra y postguerra, italianos y alemanes donde el cuerpo humano era depositario del ideal de hombre, del ideal de sociedad, de superhombre, y tomar el cuerpo humano, haciendo apología como depositario de ideales supremos, como superhombres. Estos escultores toman el cuerpo humano como recipiente de ideales, de ideales pseudo-eternos.

La otra línea referencial para *los afrancesados* la representaban entre otros, Auguste Rodin (escultor francés 1840-1917) y Charles Despiau (escultor francés 1874-1946), que toman el cuerpo humano como depositario de sentimientos, no haciendo exclusivamente apología de él, más cercanos a lo que el hombre siente no lo que

lo piensa, y esto divide a la escultura en dos grandes partes.

Por ejemplo un escultor colaboracionista que le pasaron por encima con dos camiones al terminar la guerra fue Aristide Maillol (escultor francés 1861-1944), si nos fijamos en la escultura de Maillol, no tiene nada que ver con Rodin, porque Maillol cuida mucho de tomar el cuerpo como ejemplo supremo del ideal, a Maillol cuesta mucho digerirle, no es un Despiau, (por eso cuando invadieron los nazis Francia, fue el primer escultor con el que hablaron para que trabajase para ellos, por su neoclasicismo, y fue un colaboracionista alemán). En sus esculturas el cuerpo humano no es depositario de sentimientos como en Antoine Bourdelle (Escultor francés 1861-1929), sino que describe mucho el poder con toda esa estética del cuerpo como fuerza, no el cuerpo como máquina, como lo tenían los italianos, pero si, el cuerpo como depositario de ideales, eso divide a la escultura muchísimo. Por eso que el neoclasicismo de Maillol aunque era apreciado por los escultores argentinos, a estos les gustaba mucho más la estética de Bourdelle, por sus cortes, el tratamiento más arcaico y mático. Rodin llegó después con las nuevas generaciones, siendo otra cosa, te puede gustar o no, pero no hace apología del cuerpo, *no es el cuerpo y después la escultura* como pasa con los fascistas, que necesitan ver el cuerpo como modelo a donde llegar. En cambio en Bourdelle el modelo es la escultura, se preocupa por la escultura, utiliza el cuerpo para llegar a la escultura, (mientras que los fascistas utilizan el cuerpo simplemente para transmitir una ideología), no es un arcaico, ni un virtuoso del modelado como Rodin. Bourdelle es un escultor que te mantiene el pulso de la escultura, insisto no hablo del Bourdelle arcaico, el que quiere romper con Rodin y vuelve al arcaísmo fenicio y caldeo, a veces hasta medio egipcio, no hablo del que hace una traducción del arcaísmo escultórico neolítico o post/neolítico para de alguna manera salir del neoclasicismo que introducido en la escultura con Maillol.

Bourdelle es un eslabón exquisito entre lo arcaico y lo sensible, lo que pasa que en Argentina fue muy mal interpretado porque en vez de haber sido seguido y valorado

El Ícaro de un atorrante. Monumento al *Plus Ultra*

por su modelado fino, exquisito de veladuras, más bien fue interpretado a través de la arcaísmo de las cuatro cariátides, (el monumento ecuestre de Alvear, se alojan en la parte inferior estas cuatro cariátides con un carácter muy arcaico que se refleja en todo el tocado, los paños duros) todo el mundo pensó: «... a esto llegamos perfectamente...», como les sucede a los relieves de los trabajadores de Riganelli. Entiendo sencillamente como escultor, que la escultura monumental requiere otros niveles de dibujo, otro compromiso y otra tensión formal, no sólo la ideológica.

... José Arato, Adolfo Bellocq, Guillermo Facio Hebequer, Agustín Riganelli y Abraham Vigo, los Artistas del Pueblo, ocupan un lugar destacado en el arte argentino del siglo XX. En la década de 1920 su papel es protagónico en los procesos artísticos que animan ese momento particularmente rico en innovaciones, propuestas y debates. En Buenos Aires, como en otras ciudades de América Latina, en esos años se asiste a la renovación de los lenguajes, al cuestionamiento del academicismo. No obstante, los artistas renovadores, aquellos que sostienen posiciones antiacadémicas no constituyen un bloque homogéneo. Antes bien, en los veinte se pueden observar distintos recorridos por los que circula la renovación artística. Uno de ellos lo señalan los Artistas del Pueblo; otro podemos advertirlo en la obra de los cercanos a la revista *Martín Fierro*, como Pettoruti o Xul Solar; otro recorrido lo hallamos en los pintores de La Boca, representados sobre todo por Quinquela Martín. Cabe mencionar que en estos tres casos, las relaciones, expresadas en términos de intercambios y también de conflictos, son intensísimas. Son amigables las relaciones de los Artistas del Pueblo con los de La Boca y conflictivas con los de *Martín Fierro*. Al mismo tiempo, a pesar de las diferencias, es necesario destacar un punto en común que hace a su carácter renovador: todos realizan obras que, de una forma u otra, tienen como referente la ciudad moderna, Buenos Aires. La metrópoli está presente incluso en el dato menor —pero significativo— de su denominación grupal: unos son los «pintores de La Boca», los de *Martín Fierro* son el «grupo de Florida», por su parte, los Artistas del Pueblo primero son la «Escuela de Barracas» y luego aparecen aso-

ciados al «grupo de Boedo». Esta fuerte referencia urbana los vincula entre sí y al mismo tiempo los aparta de quienes entonces encarnan la posición más académica, los pintores Fernando Fader y Cesáreo Bernardo de Quirós, que cultivan la temática rural con una impronta nacionalista.

En este contexto se sitúa la obra de los Artistas del Pueblo. Ellos provenían de las clases trabajadoras y, como muchos otros entonces, pueden acceder a la actividad plástica o intelectual gracias a las transformaciones modernizadoras de la sociedad argentina de principios del siglo XX. Como artistas, se integrarán e intervendrán en el campo artístico de Buenos Aires. Y, aunque la pertenencia a este campo los vincule a las clases dominantes, tanto en su obra como en su actuación siempre reivindican —no sin contradicciones— su origen y su pertenencia a las clases populares. A ellos pueden aplicarse estos conceptos de Pierre Bourdieu cuando afirma que «los escritores y los artistas constituyen, al menos a partir del romanticismo, una *fracción dominada de la clase dominante*, que en razón de su posición estructuralmente ambigua está necesariamente obligada a mantener una relación ambivalente tanto con las fracciones dominantes de la clase dominante (los burgueses), como con las clases dominadas (el pueblo) y a hacerse una imagen ambigua de la propia función social». En el caso de los Artistas del Pueblo, podemos afirmar que esta tensión se resuelve en su adhesión a las ideologías políticas de izquierda —inicialmente al anarquismo y al anarcosindicalismo— que articulan y dan sentido a su obra y a su actuación dentro del campo plástico de las primeras décadas del siglo XX. A pesar de que no todos asumieron esa militancia con la misma intensidad y compromiso, en líneas generales muchas de sus obras revelan un programa estético que procura asociar el arte a la política. Esa relación aflora ante todo en la importancia otorgada al contenido de sus obras.

Por esta razón sostienen una estética realista cuyo tema por antonomasia es la clase trabajadora con frecuencia representada desde un «humanitarismo miserabilista» de filiación anarquista.

También remite al anarquismo esa ética del trabajo manual que los lleva a preferir las técnicas más artesanales, como



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

los diversos procedimientos del grabado o la talla directa en la escultura. La clase trabajadora, además, es la destinataria ideal de su obra; el suyo es un arte militante que se orienta a concienciar al pueblo, a mostrarle las injusticias de la sociedad capitalista y a promover la revolución. Ésta es otra de las razones de su opción por el realismo, por la realización de imágenes claras, accesibles a los sectores populares. Este destinatario también explica la elección del grabado y de la gráfica, de las obras de arte múltiples, apartadas del mercado artístico tradicionalmente detentado por las élites.

Otro de sus rasgos característicos radica en su índole de grupo. Seguramente la necesidad de legitimar —en un espacio ocupado por las clases dominantes como lo es el campo artístico— su propia existencia como artistas sin renunciar a la vez a su pertenencia de clase, los orientó a constituir ese ámbito de protección y pertenencia que significa todo grupo. Un ámbito y además un nombre, que garantizaran e institucionalizaran su presencia dentro del juego de fuerzas de ese campo. De esta manera, tendrán sucesivas denominaciones. Hacia 1914 se denominan «Escuela de Barracas»; luego, en 1919, «Grupo de los Cinco» y, finalmente, en la década de 1920 «Artistas del Pueblo». Conforman un grupo unido por afinidades de origen social, de opciones artísticas y compromisos ideológicos.²

Al menos en sus orígenes, todos simpatizan con las ideas anarquistas que tanta difusión tenían en el ambiente obrero e intelectual de Buenos Aires. Estos ideales ácratas hicieron que el grupo no fuera una cofradía cerrada ya que muchos otros artistas, como Quinquela Martín o Juan de Dios Filiberto, estuvieron estrechamente vinculados a él y, por otro lado, permitieron que cada uno de ellos realizara su obra y actividad con relativa autonomía.³

En un reportaje publicado en 1945, Agustín Riganelli señala que todas sus obras enviadas al Salón Nacional de Bellas Artes de 1914 habían sido rechazadas por el jurado: «Pero yo me rebelé contra el jurado. Busqué a otros artistas rechazados, entre los que figuraban Arato, Facio Hebequer, Vigo, Quinquela Martín. Y entre todos organizamos el primer salón de rechazados».⁴

Por su parte, Facio Hebequer afirmaba en un reportaje publicado en 1935 por el diario *Crítica* que «la iniciativa partió de Riganelli, Vigo, Arato y Palazzo», y recuerda el acontecimiento como una gesta heroica y combativa:

Fue allá por 1914 [...]. Como siempre, el Salón estaba en manos de una camarilla, que cometía las injusticias más irritantes. [...] A nuestro grupo [...] se le negaba la entrada al Salón con el pretexto de los 'asuntos'. Nuestros motivos eran de carácter popular. El arrabal y su gente, vistos con un sentido socialmente revolucionario, cosa que desentonaba terriblemente con la pintura 'oficial' pacata, relamida y circunspecta [...]. Las injusticias que año tras año se cometían, habían preparado nuestro ánimo para acciones heroicas. No se ría amigo. En esa época, nuestro gesto era de real heroicidad. El ambiente era cerrado y hostil. De una hostilidad tozuda y brutal que hoy no es posible imaginar. No se creía entonces en injusticias del jurado. Se creía, formal y elegantemente, en la torpeza del rechazado y se burlaban de él tanto el jurado como el público. Se era así dos veces víctima. A nosotros no se nos ocultaba la realidad, pero forjados en una vida de luchas en los talleres y en el campo obrero, nada nos arredra y nos propusimos demostrar la injusticia de los jurados, organizando un Salón de Rechazados.⁵

Hacia 1918 Agustín Riganelli recuerda el clima bohemio de ese taller:

Estábamos Arato, Vigo, Quinquela, Juan de Dios Filiberto, Montero, Bellocq, Armando Discépolo, José Buglió, Rafael de Rosas y otros. No era la nuestra una bohemia sin aspiraciones y sin inquietudes. Las teníamos en forma dramática. Discutíamos en forma tal que los vecinos se alarmaban con nuestros gritos. Era la nuestra una academia viva, ardiente, apasionada; no nos perdonábamos nada. Todos los temas eran tocados y en cada uno de ellos ardía la pasión y la curiosidad de nuestros jóvenes espíritus. Nadie estaba atado a convencionalismos y a lo que ha sido dado en llamarse la buena educación. Sin embargo, existió un gran respeto mutuo y nunca nada desagradable empañó la armonía de

El Ícaro de un atorrante. Monumento al *Plus Ultra*

nuestro grupo. Se juzgaba la obra de cada cual con libertad e imparcialidad absolutas de juicio. Era ley sagrada impuesta por nosotros el comentar y analizar las obras de arte. Facio Hebequer había declarado la guerra a muerte a ese silencio de las obras que es una táctica de los arribistas.⁶

En sus Memorias, Castelnuovo relata su contacto con el grupo «de filiación ácrata» que se reunía en el taller de Facio, y vuelve a transmitirnos el clima de «academia viva» (Riganelli) que allí se vivía.

En las reuniones a que asistía ahora andaba flotando en el aire una serie de interrogantes, propios de la época. 'Qué es el arte? Para qué sirve el arte? Cuál es la función del arte? Por qué se escribe? Para qué y para quién se escribe? El artista es un producto individual o es un producto social?' [...].⁷

En segundo lugar, percibo en la mayoría de las obras de Riganelli, y de manera mucho más evidente en sus relieves esa constante preocupación por el origen social, e *Interpretar la conciencia del pueblo*, el compromiso obrero está asumido y tratado desde su amplio conocimiento de lo escultórico, pero a su vez (desde la óptica actual) su escultura acusa que Riganelli se acerca a lo artesanal, realizando —paralelamente con su producción escultórica— una importante serie de obras decorativas talladas en madera (marcos de cuadros, jarrones, platos, relieves, etcétera), que teniendo en cuenta el contexto, ayudan a sufragar económicamente el resto de su obra. En realidad la escultura y más en aquella época ha venido lastrada en gran medida por los costos de producción, la propia fisicidad de los materiales y el largo proceso de la mayoría de ellos, han pesado en el desarrollo del concepto escultórico. Añadiendo esto mismo, que al tratarse de una actitud revolucionaria, los recusados se apartaron de lo académico y se aproximaron a postulados más primitivos, conviviendo desplazados, en un ambiente hostil patente desde los postulados oficiales.

Riganelli tiene la escuela del oficio, que no se le puede discutir, pero en el tamaño se debilita, su obra monumen-

tal no deja de ser estatuaria para convertirse en escultura, la idea le puede, el encargo oficial, el monumento en su ámbito ejerce una enorme presión sobre el autor y debilita y frena la fuerza del proyecto. El problema de la escala es crucial, el tamaño del boceto, o el tamaño de la escultura pequeña reside prácticamente en un gesto de la muñeca, mientras que el monumento exige una energía corporal, si utilizamos esa energía corporal en el proceso monumental, este último tiene muchas posibilidades de salir bien, pero si el escultor lleva el mismo sistema que utiliza para una cabeza y desaprovecha la oportunidad, el monumento falla. Primero hay que solucionar los problemas formales, para que luego transporten y canalicen bien el ideal, hay que creer de manera obsesiva en el dibujo.

Esto supone en el caso de Riganelli un obstáculo mayor, que se manifiesta a mi modo de entender, cuando aborda el Monumento Florencio Sánchez 1927, Av. Chiclana y Esteban De Luca, siendo la obra más popular que le acerca al conocimiento ante el gran público, donde ya carga con ese obstáculo que mencionaba anteriormente.

Mientras en sus cabezas, está muy brillante, son lustrosas y dibujadas, tienen un dominio del redondo, y del volumen en su conjunto y a la vez de la luz. De volúmenes que se abren y se cierran enseguida, están dibujadas y son cabezas en donde está más preocupado por la escultura que por el tema. Sus cabezas son muy interesantes, en ellas atrapa mucho mejor la luz, en concreto y por citar algunas de ellas como «El amargado» o «El errabundo» se manifiesta en un modelado cargado de dibujo e intención, de una actualidad palpitante (precisamente, los vagabundos, los «atorrantes», son la temática privilegiada en las primeras obras de los Artistas del Pueblo), en la escultura de Florencio Sánchez, al tratarse de un poeta intimista, con una poesía muy cercana a la Alfonsina Storni, (poetisa argentina de origen suizo 1892-1938) modernista muy famosa en Latinoamérica que se suicida en el Mar del Plata, siendo de la misma generación que Sánchez, hacían una poesía muy afrancesada y lánguida, que de alguna manera si está captada en la pieza, pero no el envase escultórico. La escultura de Florencio Sánchez es una escultura muy



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

literaria, ha caído en querer captar o preocuparse en exceso de lo literario de Sánchez, que a su vez los temas que tocaba estaban relacionados con el campesino de alguna manera un poco bucólica (en aquella época era muy común que los poetas que hablaban del amor, de golpe hablasen de estos otros motivos y temas sociales). Por tanto la escultura de Florencio Sánchez para mi gusto quizás es demasiado literaria, a pesar de la silueta mendicante, de la conmovedora actitud, en la que se lee hambre, frío, tristeza, muestra unas carencias de dibujo, que la escultura monumental demanda con cierta evidencia para lograr conmover, como lo hace en la mayoría de las cabezas, y sobradamente en las citadas. No me refiero, con estas carencias, exclusivamente a las virtudes manuales del buen modelado, generalmente asociadas al virtuosismo refinado, sino por el contrario; a la necesidad de un tratamiento diferente, podríamos decir que más intenso, más apasionado, más vital de las formas y volúmenes cuando afrontamos la escultura en un espacio abierto/público.

En tercer lugar, en el Monumento al *Plus Ultra* (1929), sospecho que Riganelli hace un guiño a los postulados primitivos del escultor francés Emile Antoine Bourdelle en «*La Forc*», y fuertemente condicionado por la presencia en Buenos Aires del Monumento ecuestre a Carlos María de Alvear desde el 16 de octubre de 1926. Sin duda la demora de esos diez años en la culminación de la obra de Bourdelle, atrajo poderosamente la atención de los escultores argentinos, independientemente de su posición en los Salones Nacionales.

Parte de un planteamiento mucho más arcaico, mucho más simbólico, aunque mi opinión dista considerablemente de la manifestada por Alberto GHIRALDO en su artículo de *El Sol*:

Agustín Riganelli ha realizado una obra original y fuerte. Sobre un basamento de granito formado por bloques de distintas dimensiones, de altura irregular, surge una figura viril y alada. El basamento parece patentizar todas las dificultades de la proeza; si algo evoca, ello es el abismo. No repara en él la figura simbólica, cuyos ojos, vueltos al espacio superior,

erectas las alas, unidos al cuerpo los brazos, parece contraída en el esfuerzo que demanda el primer impulso para desprenderse del suelo. Es, como se ve, una obra de profundo dinamismo, aun cuando no expresa la acción del vuelo que va a iniciarse. Riganelli ha representado este momento. Lo indican la posición de las alas, completamente verticales, y los músculos tensos de toda la figura. Las formas son enérgicas y simples, como destinadas a resistir la absorción de un espacio dilatado. Empleó para ello una «técnica vibratoria, excluyendo toda superficie lisa, y eludió los huecos para impedir las sombras cortantes y nada armoniosas, máxime en las esculturas destinadas al aire libre —recuérdese que este bronce alcanza una altura de cinco metros—. También ha cuidado Riganelli el efecto cromático de su obra, armonizando con el granito gris del basamento la pátina de un verde claro de la figura, y con ello se anticipa a la acción que sobre el bronce ejercerá la brisa marina...⁸

No consigo coincidir con Ghirardo, porque lo que percibo en las cabezas a las que anteriormente hice referencia, no aparece con la misma grandeza en esta propuesta, la pasión que claramente emanan las piezas pequeñas se desvanece aquí en una composición tremendamente frontal y simétrica, a mi modo de entender, donde ese profundo dinamismo no logra evocarme la tensión del momento. Cuando Riganelli toca el monumento se vuelve muy arcaico, sus estudios hacia el monumento parten de unos arcaísmos primitivos como puede ser la escultura caldea, la fenicia y en un hieratismo que si bien es patrimonio de la escultura arcaica, pero ese hieratismo no termina de ser coherente en su obra, por como coge la luz, queda la forma sorda por su excesiva concavidad.

Las formas y los volúmenes pueden ser simples pero han de atender a un motivo compositivo, la escultura ha de tener una unidad, y en el Ícaro de Riganelli, distingo una escultura por delante y otra por detrás que no dialogan al unísono, no lo consigo entender en su totalidad. Desde el frontal no se aprecia la leve flexión de las piernas que aparece en los costados, tampoco su correspondiente fisiología formal o anatómica, que incite ese momento de

El Ícaro de un atorrante. Monumento al *Plus Ultra*

tensión que demanda el primer impulso, a su vez la cuña en la que se apoyan sus pies trabaja a modo de muleta para camuflar la estructura metálica interior, y en cambio debería formar parte de la composición de manera positivamente activa, en este caso lastra con evidencia el deseo de ingravidez.

Riganelli es un escultor donde lo esquemático tiene mucha importancia, no se escapa nunca del esquema (en el caso de Rodin es antiesquemático), y del hieratismo, con un modelado donde la luz resbala, su modelado no atrapa la luz, resbala, y tiene una estética donde muchas veces el tema supera al propio material, y ahí hay una desvinculación. En toda la historia de la escultura los huecos, el vacío, la luz y la masa son igualmente importantes, y por supuesto son nuestros elementos necesarios, de tal forma que prescindir con rotundidad de algunos de ellos hace que la pieza sufra un aplastamiento ante el espacio exterior. Cuando una escultura surge de los Salones y se incorpora al espacio público, ha de hacerlo con la rotundidad y la energía necesaria, porque de no ser así, pierde majestuosidad y deriva a la estatuaria. La manera de modelar de Riganelli necesita atrapar la luz, la ambigüedad y lo andrógino en el modelado para transmitir la universalidad (mientras que en las cabezas no está tan preocupado por transmitir ésa universalidad y sin embargo acierta mucho más) y creer que se consigue quitando el género, y sobre todo ante el hecho de no encontrar, o no tener fórmulas netamente escultóricas para transmitir conceptos universales.

En definitiva contando con su carácter monolítico encuentro una figura comprimida, aprisionada, donde las formas y el claroscuro no fluyen, están tímidos, ajenos a los perfiles redondeados y pretendidamente armoniosos. No encuentro en esa técnica vibratoria de la que habla Ghirardo, (deduzco, por indicación del mismo Riganelli en la propia entrevista) ninguna ventaja añadida, nada se justifica en la superficie cuando no ha sido organizado en la estructura. Es de todos conocido que cualquier manifestación artística es fundamentalmente un problema de composición, es decir; tenemos que organizar los volú-

menes a base de dibujo, estructurar con ejes que ayuden a *contar* lo que deseamos, desde adentro hacia afuera, disponiendo cada inclinación y cada giro en su totalidad, la superficie simplemente es la epidermis, y obviamente su grado de apreciación variará con el tamaño de la escultura y la distancia del espectador, pero en ningún caso podrá justificarse de manera general e indiscriminada, en aras de la propia escultura.

En la superficie del Ícaro con esa técnica vibratoria, se aprecia un tratamiento repetitivo y monótono que tiene que ver más con la artesanía y con un trabajo puramente manual, que con la libertad y la rebeldía propia de los «Artistas del Pueblo», esta superficie formada por pequeñas esferas aplastadas de igual dimensión y con igual intensidad, salvo en las alas y cabellos, donde se articulan con módulos más longitudinales en las aristas, a modo de crecimientos vegetales, no dejan deslizar la luz y los grises con intención alguna, creando una trama que excede de uniformidad y reitera notablemente el desdibujo de la escultura. El problema en el *Plus Ultra* no está solucionado, y menos con la superficie vibratoria totalmente invasora, donde la luz no es atrapada, y la forma queda sorda, no reverbera la vida que atesoran las formas.

Tengo la sensación como dije anteriormente que cuando Riganelli aborda la escultura pública lo hace con criterios diferentes a cuando lo hace con la escultura de salón, con unos criterios que tienen más que ver con la estatuaria que con la escultura majestuosa y grandiosa. Independientemente del tema a tratar, las formas y los volúmenes han de aportar en las grandes dimensiones otro vigor, mucho más definido, que no necesariamente ha de reflejar lo heroico, ni el refinamiento de lo burgués, pero han de intencionar la composición, la tensión de las formas y emocionar, desde la estética, lo sutil, la ideología, lo efímero, la política, lo insustancial, la polémica, lo universal, la denuncia, lo atemporal... en definitiva, dotar a la escultura de instrumentos plásticos para que pueda pulsar la vida.

Hay una limitación en este monumento del *Plus Ultra*, y a mi modo de ver es creer que la idea puede permanecer en el tiempo por encima de los elementos formales

netamente escultóricos, y es falso, la idea caduca pero las formas escultóricas son eternas, siguen latiendo a lo largo de la historia, aun cuando estén hechas con carácter funerario, como las esculturas egipcias y en cambio te transmiten vida. En esta estructura el material no transmite, no hace de vehículo para transmitir la idea, no funciona a modo de hilo conductor, podía haber sido cualquier otro material.

El carácter andrógino de la escultura del *Plus Ultra*, está enlazado con cierta preocupación por la desvinculación del sexo, desvinculación al definir el género. Hay una vaga relación cuando el ideal se pone por delante de lo estético y lo formal, generalmente la figura entra en una gran ambigüedad. Pierde el género intencionadamente, muchas veces en función de creer que no se puede llegar a transmitir a lo universal por valores formales, típicamente escultóricos, se llega directamente a través de la pérdida de género y se elige a ésta como costumbre. Para mí esto provoca un choque en mucha de la escultura andrógina; por quitarla el género la escultura se vacía de contenido formal, creyendo que al quitarla el género y por ello estar vacía de contenido formal, el escultor la vacía de género y así se aproxima más a lo universal, a lo ambivalente. El ablandamiento de nivel formal para perder el género y creer que con ello se aproxima la escultura a conceptos de universalidad, ha ocasionado muchos problemas en el debilitamiento formal de la composición y del tratamiento los volúmenes, con el consiguiente ablandamiento del modelado.

Esto hace que la escultura se divida por decirlo alguna manera en dos estilos: o la escultura hachazos (cuando hablaba antes del escultor Capurro), para manifestar la hombría y potencia de lo varonil. O lavarlos todo, para perder el género con esa suavidad de formas sinuosas levemente cóncavas y convexas, éstas se basan en la imagen ambigua, creyendo que al caer en una ambigüedad eso adquiere una dimensión más amplia cuando en realidad el movimiento es contrario. Falcini por ejemplo que es un escultor muy considerado en la Argentina, formado en Italia, que le citaba anteriormente con el Monumento a la Bande-

ra y otros muchos monumentos ecuestres, tiene facilidad para el modelado, incluso está en un momento similar, (es coetáneo de Bourdelle), pero no es tan ambiguo, entiende que para transmitir el ideal de la patria no lava para que sea más universal, porque esa ambigüedad no hace que la forma o el modelado lánguido se eleve y produzca un efecto superior.

En cuanto al tratamiento de las alas de la figura del Ícaro, en cuanto al detalle de cómo están modeladas, con una aproximación a un carácter vegetal, y por el tratamiento de toda la pieza, a modo de mosaico, tienen mucho que ver con la escultura caldea asiria, las figuras aladas de Nabucodonosor II, y el periodo del Art-Déco, de cómo llega esta vertiente por su afrancesamiento y pega muy fuerte en Argentina, mucho más fuerte que en ningún otro país, incluida Europa (excepto Cataluña), a que la cultura argentina es una cultura afrancesada al cien por cien. Argentina en este momento de Riganelli era el granero del mundo (durante la segunda guerra mundial Argentina tuvo una enorme potencia económica porque exportaba muchísimo a todos los países que no tenían carne en Europa, hierro, cereales), estaba considerada la segunda potencia mundial, sus políticos vivían seis meses en París y sus familias hablaban francés en la Argentina, toda la rancia burguesía estaba afrancesada y eran dueñas de provincias enteras, importaban todo el Art-Déco. Este Escultor tiene una fuerte presencia del oficio que trae avalado el Art-Déco, creo que muchos de esos giros de languidez, de entradas y salidas, de que la luz resbala, de la ambigüedad de la forma que no se sabe si es vegetal, animal, tienen mucho que ver también con el manejo del arquitecto Antoni Gaudí (español 1852-1926, máximo representante del modernismo catalán), y el pintor y diseñador catalán Josep María Sert (español 1874-1945).

Riganelli pertenece a un conjunto de pintores y escultores muy honestos, pienso que sus propios ideales políticos y sus consignas lastran su obra, la escultura simplemente como transmisión de ideales es enormemente perdedora. El problema es que en algún momento, cuando el ideal caduque, y la escultura no tenga una estructura formal só-

El Ícaro de un atorrante. Monumento al *Plus Ultra*

lida como para pasar y recuperarse por si misma fuera de su época. El monumento al Plus Ultra es un monumento hecho para una época, para una mentalidad, para una determinada manera de pensar que confluyó entre Argentina y España, pero olvidada esa generación y olvidados esos ideales, lamentablemente no puede atravesar épocas.

Riganelli no dotó de musculatura o cuerpo formal a la escultura para poder resistir y atravesar la historia, para pertenecer a otras generaciones aunque no compartiesen los mismos ideales. Pasa con toda la estatuaria del franquismo aquí en España, que quedó olvidada y sin crédito, simplemente es imagen que no está transmitiendo y sufre el abuso de la propia ideología. La composición ha quedado sin dotar de intencionalidad formal por el dibujo, para recuperar estas esculturas andróginas y dubitativas hay que volver a caer de nuevo en el tema, cuando el tema ya se agotó en sí mismo. La diferencia sustancial que acredita la escultura atemporal, es que nos encontramos ante un tema que está tratado y dotado de cierta manera para que el envase que pretende transportar el tema no tenga término.

Riganelli confunde mucho modelado y dibujo con atletismo, qué es lo que hace formalmente el fascismo, las figuras fascistas son atléticas, desde el punto de vista que se refiere a dotar al cuerpo de una musculatura atlética aunque no responda a ningún canon estético, ni fisiológicamente creíble, honestamente responde a su época, a un esteticismo exacerbado del cuerpo humano, pero formalmente vacío, por eso se llega a la ambigüedad formal actual. Riganelli tiene un concepto de anatomía simbólica cargada en función de la representación del mensaje superior al problema formal, sitúa el mensaje del monumento por encima de la escultura y propone un cuerpo como mensajero del ideal, el cuerpo se atletiza, como le sucede al fascismo, como les sucedió a los escultores que trabajaron para Hitler y a un grupo de escultores norteamericanos que trabajó entre 1880 y 1910, que son muy alemanes, que mezclan todas la estética del superhombre, mezclan a Nietzsche con la idea del superhombre, mezclan la idea de cuerpo sano mente sana y hacen esa escultura nortea-

mericana de mucho pulimento, pero que está totalmente acabada, desaparecida. Riganelli coincide plenamente con esa estética donde el mensaje convierte al cuerpo en un objeto atlético, pero sin embargo el hecho de que un cuerpo sea atlético no quiere decir que sea estético. El escultor puede coger la anatomía y convertirla en un símbolo, puede además hacer un cuerpo atlético pero no por eso dotarle de un valor estético. Riganelli utiliza la anatomía para transformar su trabajo en un atletismo y a su vez lo mezcla con un nivel muy grande de simbolismo que no es capaz de transmitir el mensaje (cosa que en las cabezas no le pasa, en ellas se desvincula muchas veces del elemento naturalista, o pseudo/naturalista simbólico) y aquí se debilita porque el símbolo es superior a la escultura. Es el bagaje fundamental que transmite el Art-Déco, que es en definitiva el problema que tiene toda la arquitectura de Gaudí, el edificio cede grandes dosis de estructura y de composición, porque Gaudí se apoya pura y exclusivamente el símbolo, y llega un momento que no es habitable, tanto a nivel humano sus casas, como su catedral es inhabitable para un Dios.

Coincido plenamente con el entusiasmo manifestado con «el escultor de los atorrantes», desde esa dolorosa voluptuosidad, para mí, cargados de espiritualidad, los aplaudo desde el dibujo, desde la composición intencionada y expresiva y sobre todo, desde la potencia de la forma, generando una actitud vital y comprometida. Entiendo que Agustín Riganelli es producto de su época, es un escultor *tremendamente honesto*, está diciendo lo que la sociedad de su momento le está pidiendo, no quiere hacer una obra agradable, no quiere conformar algo a propósito o resultón. Toda esa generación fue muy honesta, porque todavía la Argentina no se había embarcado en los movimientos internacionales, continuaba mamando de Francia y de Italia. Riganelli no era el típico olfateador que debilita su imagen para hacerla más digerible a mucha más parte de la sociedad, él responde honestamente con su estética a la sociedad de su época, no es el típico escultor que aunque le hagan un encargo se desvincula de su compromiso con la escultura. Lo que pasa que no dotó



a su escultura de un cuerpo formal suficiente como para que esa honestidad atravesase épocas, corresponde esa honestidad a un período concreto y es ahí donde hay que valorarlo. Su escultura es entendida por la sociedad que se desarrolla en la Argentina y en España, (que en aquel momento estaban muy unidas y cercanas) desde principio de siglo 1900, pasa por la primera guerra mundial y llega a los preliminares de la segunda guerra mundial, y como salga de ahí, esta escultura no puede mantenerse frente a lo que viene después de la segunda guerra mundial, que es tremendo.

Riganelli coincide con el apogeo económico de la Argentina, a la ambigüedad de los movimientos anarquistas de esta época que venían de Italia, sobre todo relacionados con las primeras huelgas, Florencio Sánchez también estaba muy relacionado con lo movimiento simbolista, quiero decir que Riganelli al hacer escultura tenía muchos ingredientes mezclar. Entre los movimientos anarquistas anti-poder, entre los movimientos simbolistas, el Art-Déco (que coge al símbolo como estructura dibujística, y como estructura volumétrica), entre la ambigüedad del simbolismo y entre las luchas y la bohemia proletaria mal interpretada, hay una *mélanger*, que lo manifiesta este monumento con claridad, porque no hay que olvidar que el movimiento simbolista llega a la Argentina entre 1910 y 1920, en aquellos momentos el simbolismo aplicado a la poesía proletaria hizo verdaderos estragos.

Conclusión: Ese trabajo intenta relacionar el contexto: conceptos como el arcaísmo de la figura del Ícaro, con el movimiento Art-Déco, con la supremacía de la burguesía argentina que tenía acceso a los movimientos importantes, coincidiendo temporalmente con el fascismo y nazismo, así como con los movimientos totalitarios que nacieron como respuesta al nacimiento de los movimientos de las clases obreras argentinas y de la conciencia obrera argentina y de los sindicatos. Los escultores citados argentinos Luis Falcini, Roberto Juan Capurro y el español Victorio Macho, a pesar de tener en su obra plástica, ciertas coincidencias formales con las obras plásticas realizadas bajo los ideales de ciertos movimientos totalitarios europeos, de los que he hablado,

nada tienen que ver en ningún caso con los planteamientos ideológicos o políticos personales de estos escultores, inclusive algunos de ellos debieron de exiliarse junto a sus familias y su propia obra escultórica, por su propia seguridad personal (como en el caso de Victorio Macho).

Coincidió con que Argentina era el granero del mundo y tenía acceso directo a la cultura francesa, este es el contexto en el que este escultor desarrolla la obra del Plus Ultra, porque Riganelli trae un oficio de la parte decorativa y artesanal, que en sus cabezas lo supera pero parece ser que esa especie de manejo del oficio, de adaptar la forma a una utilización, le pudo traer un problema. Yo creo como escultor, que en el tamaño del monumento, el nivel de dibujo no tiene la misma trabazón que en sus cabezas y la luz resbala en el monumento tanto a Florencio Sánchez como al Plus Ultra, la luz es atrapada de forma mucho más sintetizada en las cabezas, a base de movimientos más gestuales, a veces cayendo en una especie de utilización del volumen con guiños a la decoración, es menos arcaico en sus cabezas y se comunica mejor con Bourdelle, se comunica mejor con la escultura que vendrá después de guerras, y aunque él no conociese a sus escultores (Arturo Martini, Marino Marini, entre otros), lo hace a través de una forma más llena, plena, y luminosa.

Nuestro lenguaje es un compendio de idea, dibujo, composición, forma y espacio, y todo ello construye el llamado concepto. El dibujo es la herramienta del escultor, se dibuja como se ama; con el pensamiento, con el corazón, con el estómago, con las piernas, con la actitud de nuestro cuerpo,... es la garganta la que verdaderamente presiona el carbón cuando una línea se satura y nuestra mano, como la gradina, la gubia, el lapicero, el mazo y tantos otros, son simples utensilios, que colaboran y encauzan su trabajo, no hacia el virtuosismo, sino a la consecución del proyecto escultórico.

Ahora ustedes, por favor toquen las esculturas, acarícienlas, miren dentro de ellas, rodéenlas, giren y pongan sus manos tan cerca que puedan notar la temperatura de los materiales su textura, su porosidad, porque así las estarán redibujando de nuevo.

Bibliografía

FACIO HEBEQUER, G. (1926). «La exposición de José Arato», en *Claridad*, año 1, n.º 1 de julio de 1926, pp. 5-7

———. (1935). «Facio Hebequer recuerda el 1.º Salón de Rechazados del Año 1914». *Crítica*, 8 de noviembre de 1935.

CASTELNUOVO, E. (1973). *Memorias*. Buenos Aires: Ediciones Culturales Argentina.

MUÑOZ, M. A. (2008). *Los artistas del pueblo 1920-1930*. Buenos Aires: Fundación Osde.

Notas

¹ GHIRALDO, *El Sol*, 4 de mayo de 1930, P. 3

² «Nos une una profunda afinidad psicológica, una amistad leal, una comunidad de anhelos y una fuerte solidaridad de cla-

se. Nacidos en hogares proletarios, hemos vivido las mismas inquietudes y nos hemos alimentado de las mismas aspiraciones», dice Facio Hebequer a propósito de su amistad con José Arato pero estos conceptos podrían extenderse al resto del grupo. Facio Hebequer, 1926, pp. 5-7.

³ Visto en Miguel Ángel Muñoz, en el estupendo texto del catálogo realizado para la exposición colectiva realizada en 2008, *Los artistas del pueblo 1920-1930*, que aglutina ése parámetro temporal, de ninguna manera rígido, que remite perfectamente al momento en que los Artistas del Pueblo actuaron como grupo. Éste se origina a mediados de la década de 1910 y tiene su plenitud en los años '20 y principios de los '30. MUÑOZ, M. A. (2008). *Los artistas del pueblo, 1920-1930*. Buenos Aires: Fundación Osde.

⁴ MUÑOZ, M. A., 2008, pp. 12-13.

⁵ *Ibidem*.

⁶ Entrevista al artista en *Crítica*, 25 de mayo de 1935.

⁷ Castelnuovo, 1973, p. 122.

⁸ GHIRALDO. *El Sol*, 4 de mayo de 1930, p. 3, *Op. cit.*

⁹ GHIRALDO. *El Sol*, 4 de mayo de 1930, p. 3, *Op. cit.*



Currículos de los/as autores/as

Rosario Márquez Macías

macias@uhu.es

Profesora titular de Historia de América de la Facultad de Humanidades de la Universidad de Huelva, donde es directora del Centro de Cultura Iberoamericano y coordinadora del Doctorado Interuniversitario en Patrimonio. Es académica de número de la Academia Iberoamericana de La Rábida de Huelva. A lo largo de su trayectoria académica ha trabajado en varias líneas de investigación como: la emigración española a América en la etapa colonial, la correspondencia privada de los emigrantes, el traslado de libros de Europa a América, y por último las relaciones culturales España-América, especialmente la visión de los Centenarios de las Independencias. Forma parte de proyectos de investigación financiados por el Ministerio de Economía y Competitividad. Ha impartido conferencias y seminarios en España, Europa y sobre todo en América Latina y ha publicado monografías de temática relacionada con sus líneas de investigación, capítulos de libros, y artículos en revistas especializadas.

Eugenio Domínguez Vilches

e.dominguez@unia.es

Nació en Sevilla en 1946. Doctor en Ciencias, es catedrático de Botánica de la Universidad de Córdoba. El 21 de mayo de 1998 gana las elecciones al rectorado con 686

votos (58,53%) en segunda vuelta frente a la catedrática de Farmacología y Terapéutica, Adela Sánchez, que recibió 344 votos de los 1 172 claustrales que ayer acudieron a la urna, lo que representa el 29,35%. El recuento arrojó además 106 votos en blanco y 36 nulos. Fue director del Instituto de Ciencias de la Educación así como vicerrector en el equipo de su ya antecesor Amador Jover Moyano. En 2002 fue candidato único en las primeras elecciones a rector que se convocaron en la Universidad de Córdoba tras la entrada en vigor de la LOU, que introducía el sufragio universal, y renovó su mandato para otros cuatro años. En 2006, cumplido su segundo mandato, fue sucedido en el cargo de rector por José Manuel Roldán Nogueras. En ese mismo año fue nombrado coordinador del comité asesor técnico de la comisión interministerial que establece los procedimientos formales para el emplazamiento de un Almacén Temporal Centralizado (ATC) de combustible nuclear gastado y de residuos de alta actividad, y de su centro tecnológico asociado. En julio del año 2009 es nombrado a propuesta de Rosa Aguilar Consejero Corporativo de la empresa pública Gestión de Infraestructuras de Andalucía, SA (GIASA) en la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía

Fue nombrado Doctor Honoris Causa por las Universidades Nacional de la Aviación de Kiev (Ucrania), de Agronomía y Veterinaria de Cluj Napoca en Rumanía y por la Universidad de Concepción en Chile. En el año 2007, recibió la Medalla de Oro de la Universidad de Córdoba en España. Las publicaciones científicas en las que ha publicado sus estudios son muy numerosas, habiendo participado como autor o coautor en 26 libros o monografías y con 143 trabajos en revistas científicas del campo am-

biental. En la actualidad, está en posesión de cinco tramos homologados positivamente por la CNAI de su actividad investigadora. Entre otros, es autor junto con Jesús M. Muñoz Álvarez y Emilio Ruiz de Clavijo, del libro *Flora silvestre de Córdoba*.

María Palmira Vélez Jiménez

iris@unizar.es

Profesora titular de Historia de América de la Universidad de Zaragoza. Sus líneas de investigación van desde la historiografía americanista hasta la historia y memoria de las dictaduras latinoamericanas, pasando por las migraciones y movilidad social de mujeres en el continente americano, y la producción documentalista de la Transición española en relación con la latinoamericana. Participó en el proyecto «La memoria de la Guerra Civil durante la Transición a la democracia» (HAR2011-25154). Es autora del libro *La historiografía americanista en España, 1755-1936*. Madrid, Iberoamericana, 2007; y, entre otros, de «Rafael Altamira y el problema de las fuentes para la historia de América», en F. Pino-Díaz, P. Riviale y J. J. R. Villarías-Robles (eds.), *Entre textos e imágenes. Representaciones antropológicas de la América indígena*, Madrid, CSIC/CNRS, 2009, pp. 63-73; «Memoria y testimonio en la historia reciente de Latinoamérica y España», en E. Rey Tristán y P. Calvo González (coords.), *200 años de Iberoamérica (1810-2010)*. USC, 2010, pp. 1784-1803. Es Secretaria de Navegamerica (<http://revistas.um.es/navegamerica>), de la Asociación Española de Americanistas y coordinadora del Seminario Interdisciplinar de Estudios sobre la Mujer de la Universidad de Zaragoza (<http://wzar.unizar.es/siem>)

Nieves Verdugo Álvez

nieves.verdugo@dhis2.uhu.es

Licenciada en Historia por la Universidad de Huelva, Máster de Género, Identidad y Ciudadanía e inscrita en programa de Doctorado en Patrimonio, línea de investigación Iberoamericano de Historia Comparada, por ésta misma Institución. Colaboradora honoraria adscrita al área de conocimiento de Historia de América, del Departamento de Historia II, de esta Universidad. Primer premio (compartido) en la II edición de los Premios de Introducción a la Investigación Científica Pi2, organizado por la Unidad de Cultura Científica y el Vicerrectorado de Investigación de la Universidad de Huelva. Ha asistido a congresos internacionales inscritos dentro del marco de las relaciones culturales España-América en el siglo XIX-XX. Su tesis doctoral inscrita incide en las relaciones culturales España-Cuba entre los años 30-50 del siglo XX.

Marta Fernández Peña

mfernandez73@us.es

Licenciada en Historia por la Universidad de Huelva (2013) y Máster en Estudios Históricos Avanzados, especialidad en Historia Contemporánea, por la Universidad de Sevilla (2014). Ganadora de varios premios de investigación (*Pi2*, *Sapere Aude*), así como otras menciones de honor (*Alumna 10C* por la Universidad de Huelva y Mejor Expediente Académico de su promoción). Actualmente se encuentra realizando su tesis doctoral, bajo el título *Poder y ciudadanía: discursos de inclusión y exclusión en el liberalismo iberoamericano*, en la Universidad de Sevilla, a cuyo Departamento de Historia Contemporánea se ha incorporado desde 2014 como docente e investigadora gracias a la obtención de una ayuda para contratos predoctorales de Formación del Profesorado Universitario (FPU) del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

Gabriela Dalla-Corte Caballero

dallacorte@ub.edu

Profesora y licenciada en Historia, y Magister en Estudios sobre Género de la Universidad Nacional de Rosario (UNR), Argentina. Es doctora en Historia de América (1999) y en Antropología Social y Cultural (2000) por la Universitat de Barcelona (UB), y profesora titular de Historia de América del Departamento de Antropología Cultural, Historia de América y de África, de la Universitat de Barcelona. Autora de: *Vida i mort d'una aventura al Riu de la Plata. Jaime Alsina i Verjés, 1770-1836*, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, Barcelona, 2000; *Casa de América de Barcelona (1911-1947)*, Editorial LID, Madrid, 2005; *A las puertas del Hogar. Madres, niños y Damas de Caridad en el Hogar del Huérfano de Rosario (1870-1920)*, Prohistoria Ediciones, Rosario, 2006 (con Paola Piacenza); *Lealtades firmes. Redes de sociabilidad y empresas: la Carlos Casado S. A. entre la Argentina y el Chaco paraguayo (1860-1940)*, CSIC, Madrid, 2009; *La guerra del Chaco, Ciudadanía, Estado y Nación en el siglo XX. La crónica fotográfica de Carlos de Sanctis*, Prohistoria Ediciones-TEIAA-UB, Rosario, 2010, reproducido por Editorial Intercontinental, Asunción, 2010; *La conquista y ocupación de la frontera del Chaco entre Paraguay y Argentina; los indígenas tobas y pilagás, y el mundo religioso en la Misión Tacaaglé del Río Pilcomayo (1900-1950)*, UB-Agencia Española de Cooperación Internacional y Desarrollo (AECID)-TEIAA, Barcelona, 2011 (con Fabricio Vázquez); *Empresas y Tierras de Carlos Casado en el Chaco Paraguayo. Historias, negocios y guerras (1860-1940)*, Editorial Intercontinental, Asunción, 2012; *La frontera argentino-paraguaya ante el espejo. Porosidad y paisaje del Gran Chaco y del Oriente de la República del Paraguay* (con Eva Morales, Fabricio Vázquez y Arturo Landeros), Publicacions de la Universitat de Barcelona (UB), Barcelona, 2012; *Socialistas y Socialismo en Santa Fe. La organización que venció al tiempo* (con Gustavo Álvarez y Marcela Prosperi), Prohistoria Ediciones y Fundación Estévez Boero, Rosario, 2012; *Mocovíes,*

Franciscanos y Colonos de la zona chaqueña de Santa Fe (1850-2011). El liderazgo de la mocoví Dora Salteño en Colonia Dolores, Prohistoria Ediciones-TEIAA, Rosario, 2012; *Cultura y negocios: el americanismo catalán de la Revista Comercial Ibero-Americana Mercurio (Barcelona, 1901-1938)*, KM 13774, Ediciones Casa Amèrica Catalunya, Barcelona, 2012; *El Archivo de Señales del Hogar del Huérfano de Rosario. Niñez, Identidad y Migración (1879-1914)*, Prohistoria Ediciones, Rosario, 2013; *La Crónica Argentina de Ricardo Monner Sans. Periodismo, Política y Cultura en la Revista Mercurio de Barcelona*, Reial Acadèmia de Bones Lletres, Barcelona, 2013; *El archivo documental del americanismo catalán. Una historia centenaria para la Casa de América (1909-1968)*, KM 13774, Ediciones Casa Amèrica Catalunya, Barcelona, 2013; *Carlos de Sanctis, salud, guerra y fraternidad*, Prohistoria Ediciones, Rosario, 2014 (con Miguel Ángel De Marco, hijo); *La mano que da, 160 años de la Sociedad de Beneficencia de Rosario*, Prohistoria Ediciones, Rosario, 2014 (con M. Ulloque y R. Vaca). Finalmente, *En defensa del hospital madre. Mujeres de la Sociedad de Beneficencia de Rosario* Prohistoria Ediciones, Rosario, 2014 (con M. Ulloque y R. Vaca).

Manuel Andrés García

m.andres@unia.es

Doctor en Historia de América (Universidad de Sevilla). IV Premio de Estudios Iberoamericano La Rábida (Ciencias Sociales y Políticas). Líneas de investigación: exclusión y marginación política en América Latina; imaginarios y nación en América Latina; Antiimperialismo e Hispanoamericanismo. Obras: *La construcción del poder: Estado, Nación e Identidades. La construcción del Estado Nacional en Perú y la marginación política indígena* (2002); *De Peruanos e Indios: la figura del indígena en la intelectualidad y política criollas (Perú: siglos XVIII-XIX)* (2007); *Indigenismo, Izquierda, Indio. Perú, 1900-1930* (2010).



Pilar Caglio Vila

mpilar.caglio@usc.es

Profesora titular de Historia de América en la Universidad de Santiago de Compostela y directora del Centro Interdisciplinario de Estudios Americanistas «Gumersindo Busto» de dicha Universidad. Entre las líneas de investigación que viene desarrollando destacan las relativas a los movimientos migratorios y las relaciones culturales entre España y América acerca de las cuales ha coordinado como Investigadora Principal diversos proyectos de investigación americanista en convocatorias nacionales y autonómicas. Sobre las relaciones culturales, además de autora de numerosos artículos en obras colectivas y revistas especializadas, ha sido coordinadora de publicaciones como *Cien Años de la Biblioteca América* (2004); *Aproximación al americanismo entre 1892 y 2004* (2006, Co-ed. E. Rey Tristán); *De ida y vuelta. América y España: los caminos de la cultura* (2007, Co-ed. E. Rey Tristán). Como profesora invitada ha impartido cursos en la Universidad Portucalense de Porto, París VII, y varias latinoamericanas (PUCRS de Portoalegre; Universidad de la República-Montevideo; UCR-San José de Costa Rica; U. de El Salvador; Universidad de Cuenca y PUCE-Ecuador; Salgado de Oliveira y Universidade do Estado de Río de Janeiro-Brasil). En la actualidad es miembro de las juntas directivas de la Asociación Española de Americanistas (AEA) y del Consejo Español de Estudios Iberoamericanos (CEEIB).

Juan Luis Carrellán Ruiz

juancarrellan@hotmail.com

Doctor en Historia por la Universidad de Huelva (UHU) y Máster en Historia Latinoamericana por la Universidad Internacional de Andalucía (UNIA). Becario de Personal Docente e Investigador en la UNIA (2001-2004) y profesor

en la UHU (2009-2013). Actualmente desarrolla sus actividades docentes e investigadoras en la Universidad de La Frontera (Chile). Sus líneas de investigación son las relaciones entre España y Chile y el impacto de la primera guerra mundial en Chile.

María Asunción Díaz Zamorano

madiaz@dhis1.uhu.es

M.^a Asunción Díaz Zamorano es doctora en Historia del Arte por la Universidad de Sevilla (1997) y profesora titular de la Universidad de Huelva, donde imparte docencia desde 1998. Las líneas de investigación emprendidas a lo largo de su trayectoria han estado enmarcadas dentro del ámbito de la historia de la arquitectura y del urbanismo, y han sido desarrolladas en el seno del Grupo de Investigación «Historia del Arte y Patrimonio» (HUM-591) de la Universidad de Huelva. Tras el estudio de la obra del arquitecto hispalense Aníbal González en la Sierra de Huelva (1909-1926) y el análisis de la configuración urbanística y arquitectónica de la ciudad de Huelva en la época contemporánea, ambos trabajos publicados en forma de libros, destaca su participación en sendos proyectos de investigación I+D+I, pertenecientes a las convocatorias ministeriales de 2000 y 2006, centrados en el estudio de la restauración arquitectónica en España entre 1936 y 1960, así como la conservación y restauración de la arquitectura de las órdenes militares en Andalucía. Sus más recientes líneas de investigación se centran en el análisis de la conformación de los espacios públicos en la ciudad contemporánea y el pensamiento urbano en la España del siglo XX.

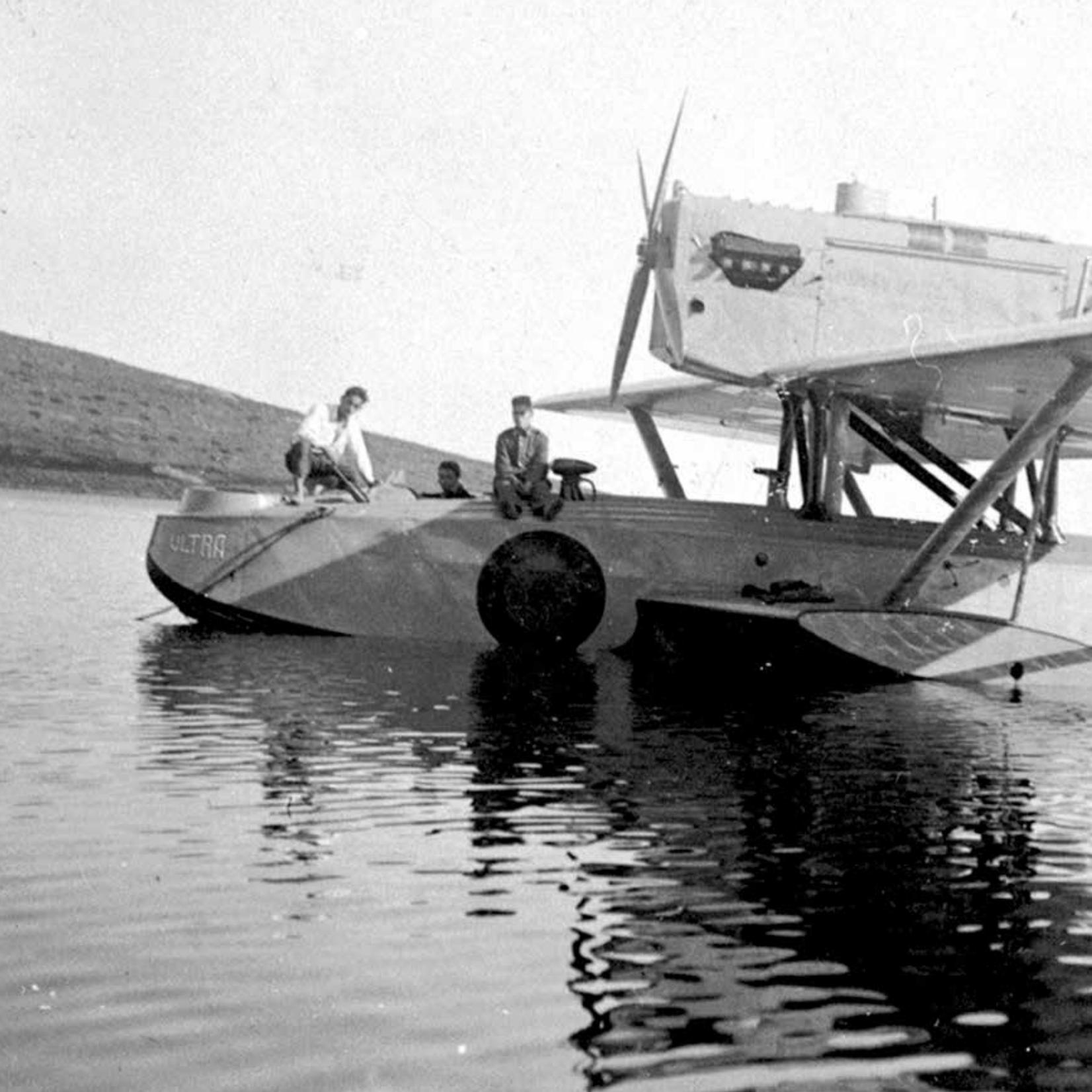
Óscar Alvaríño Belinchón

oscarcesaralvarino@yahoo.es

Doctor en Bellas Artes por la UCM 1993. Profesor del Departamento de Escultura de la Facultad de BBAA en la UCM desde 1990. Vive y desarrolla su trabajo en la ladera de la «Camorza» en el Parque Regional de la Cuenca alta del río Manzanares, vinculado a través del campo y los animales a sus raíces. Buena parte de su inspiración procede del caballo y el toro. Su compromiso con la escultura hace que su obra la encontremos en museos e instituciones como; Centro Cultural Palacio Obispo Velloso de Ayllón (Segovia). Excmo. Ayuntamiento de Arganda del Rey (Madrid). Museo Provincial de Albacete. Centro Cultural Antonio Machado. Excmo. Ayuntamiento de Madrid. Fundación Díaz-Caneja de Palencia. Centro Cultural Casa del Rey. Excmo. Ayuntamiento de Arganda del Rey (Madrid). Antiguo Monasterio de San Juan. Excmo. Ayuntamiento De Burgos. Museo Municipal del Excmo. Ayuntamiento de Valdepeñas (Ciudad Real) Centro Cultural Conde Duque. Excmo. Ayuntamiento de Madrid. Museo Municipal de Vicenza (Italia). Centro Ecuéstre de Los Arcos Sistemas de Gestión. San Lorenzo del Escorial (Madrid). Circulo de Bellas Artes de Madrid. Museo López-Villaseñor de Ciudad Real. Sede del Consejo Regulador de la Denominación de Origen del Vino de Valdepeñas. Museo Municipal de Punta Umbría. Huelva Museo Municipal de Andujar. Jaén Excmo. Ayuntamiento

de Parla. Madrid Excmo. Ayuntamiento de Cádiz. Cámara oficial de comercio e industria de Ávila. Casa Real Española. Real Federación Hípica Española. Círculo de Bellas Artes de Pozoblanco. Córdoba. Excmo. Ayuntamiento de Bargas. Toledo. Excmo. Ayuntamiento de San Bartolomé de la Torre. Huelva. Su obra pública se encuentra en Plaza Mayor de Salamanca. Fachada Principal del Palacio del Infantado de Guadalajara. Plaza de San Juan. Iglesia de San Lesmes de Burgos. Plaza del Temple de Ponferrada (León). Cementerio de Noblejas (Toledo). Fachada del Teatro Benito Pérez Galdós de Las Palmas (Canarias). Plaza de Luis del Olmo de Ponferrada (León). Fachada de la Primera Escuela Normal en España de Fuente El Carnero (Zamora). Cementerio de San Pablo de Los Montes (Toledo). Plaza del Ayuntamiento de Ponferrada (León). La Esplanada, Paseo Marítimo de Alicante. Ayuntamiento de Nava del Rey. Valladolid. Excmo. Ayuntamiento de Degaña. Asturias. Puente de Tordesillas. Valladolid. Cámara oficial de comercio e industria de Ávila. Parque de la Constitución en el Valle del Sil. Ponferrada. León. Jardín del AGUA en San Fernando. Cádiz. Palacio de la Audiencia. Plaza Mayor. Excmo. Ayuntamiento de Soria. Arco de la Sangre. Excmo. Ayuntamiento de Toledo. Plaza del Ejército. Excmo. Ayuntamiento de Ávila. Plaza de Toros. Excmo. Ayuntamiento de Santander. Excmo. Ayuntamiento de Ciudadella. Menorca. Plaza de San Pablo. Excmo. Ayuntamiento de Palencia. Excmo. Ayuntamiento de Albolote. Granada. Excmo. Ayuntamiento de Loja. Granada.





El *Plus Ultra* es el primer gran vuelo español y el primero en el mundo que consiguió cruzar el Atlántico Sur con un único avión. La aeronave fue un hidroavión de canoa «Dornier Do J Wal» que disponía de dos motores en tándem Napier Lion de 450 CV, una envergadura de 22,5 metros y una longitud de 17,25 m. Su velocidad máxima era de 185 km/h con un aforo de 3.900 litros de combustible, un techo práctico de 3.300 m y una autonomía de 10 horas. Fuente: Ministerio de Defensa de España.



un
i Universidad
Internacional
de Andalucía
A



aniversario
del encuentro
entre dos mundos

ISBN 978-84-7993-288-6



9 788479 932886 >