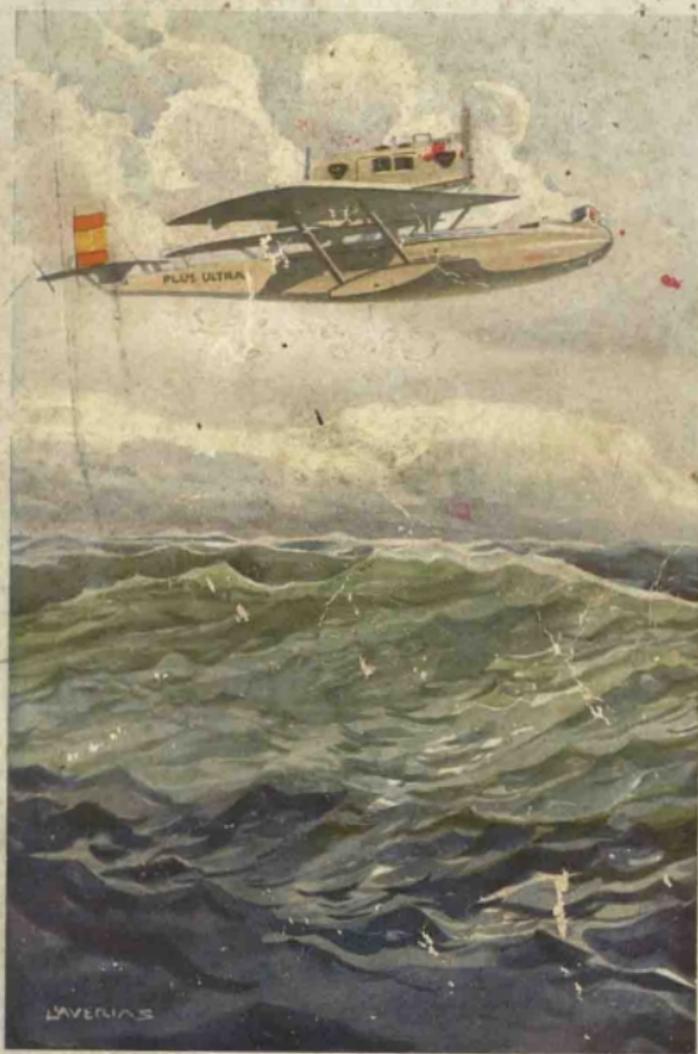


# PLUS ULTRA



LIBROS DE EPOPEYA  
EDITORIAL F.T.D. BARCELONA  
UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE ANDALUCÍA



P L U S U L T R A



M C M X X V I

LIBROS DE  
EPOPEYA



B A R C E L O N A

Registro N° 7. 35861

BIBLIOTECA  
SEDE IBEROAMERICANA  
UNIA

# PLUS ULTRA

RELACIÓN DEL GLORIOSO VUELO  
DEL COMANDANTE FRANCO Y DE  
SUS COMPAÑEROS, DESDE EL PUER-  
TO DE PALOS AL DE BUENOS AI-  
RES POR FRAY JUSTO PÉREZ DE  
URBEL, BENEDICTINO DE SILOS.



IMPRESA DEL EDITOR

un  
Universidad  
Internacional  
de Andalucía

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE ANDALUCIA

E S P R O P I E D A D



E D I T O R I A L F . T . D .

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE ANDALUCÍA

CAPÍTULO PRIMERO. - EL MEJOR DE LOS PILOTOS. ❀ ❀ ❀ ❀ ❀ ❀ ❀ ❀

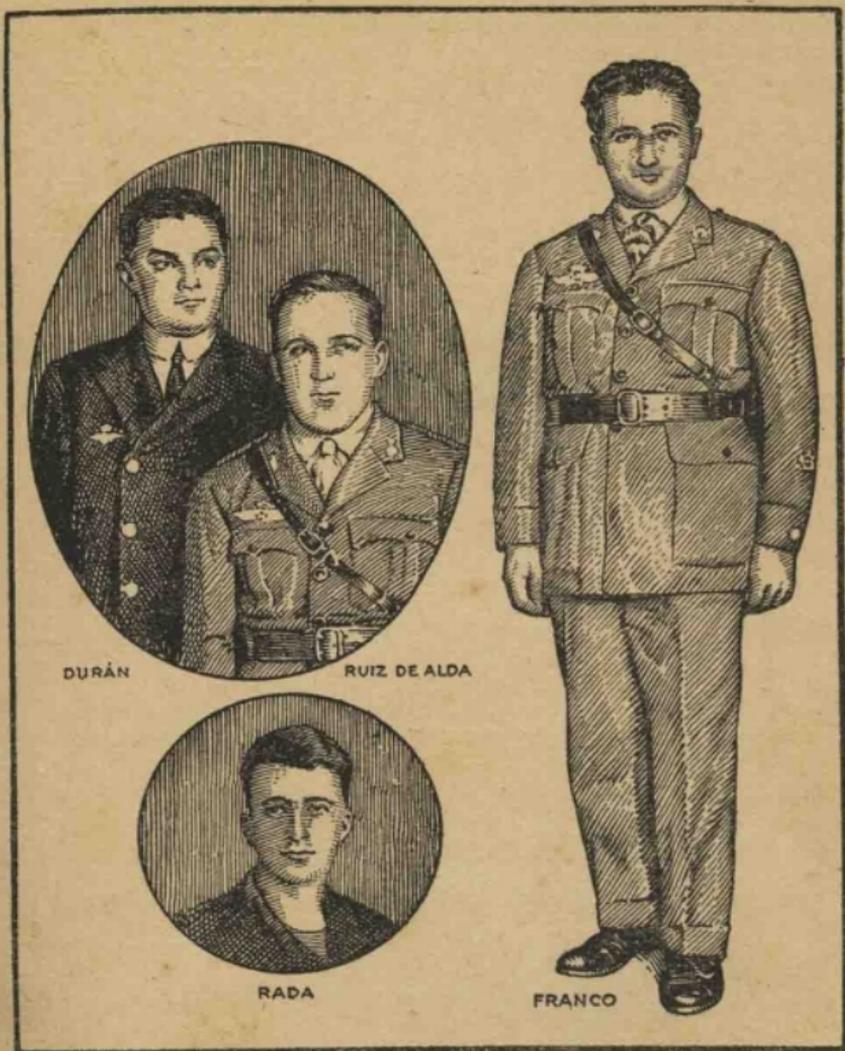
**E**RA aquel otoño de 1925, en que al fin se realizó lo que se creía irrealizable. Los nombres de Alhucemas, Malmusi, Axdir y Kudia-Tahar sonaban entonces con un acento triunfal, y de boca en boca corrían las hazañas del valiente coronel del Tercio: «Es un bravo... Por su prudencia y su arrojo no hemos tenido que volver a embarcar... Ha salvado al ejército. Malmusi es nuestro por una inspiración genial del coronel ❀ Franco». ❀

Mientras tanto, los aviadores se internaban por el aire con un heroísmo que no podía tener el aliciente del aplauso. Volaban por encima de las posiciones sitiadas, deshacían las concentraciones del enemigo, expiaban sus movimientos y sus intenciones, descendían con audacia increíble hasta rozar la tierra, acosados siempre por haces de balas y por el peligro constante de un aparato complicado y caprichoso que podía dejar de latir súbitamente para

❀ 1 ❀

❀ arrojarles

arrojarles en aquellos abismos y barrancos que se abrían en el fondo, o lo que era peor, en las garras salvajes de los moros, que al verlos aullaban. Uno de los más señalados por su arrojo en aquella vida de heroísmo cotidiano era un hermano del jefe del Tercio. Entre sus compañeros era ya legendaria su figura. Podían haberle llamado «el águila» por el garbo y la seguridad con que manejaba el aparato: Subía con destreza, volaba con rapidez y majestad, permanecía 18 y 20 horas en el aire, viraba y reviraba y evolucionaba en todos los sentidos con agilidad soberana, y descendía con el vuelo sereno del águila, que va a posarse en la cima de la montaña. Dominaba el avión, como el mejor jinete su corcel. Era el amo del aire. Los zocos rifeños le temían, y los soldados de las posiciones incomunicadas le aguardaban con ansiedad, y al recoger los sacos de hielo, de cartuchos y de provisiones, que les tiraba desde la altura, gritaban alborozados, y agitaban los pañuelos y decían «¡Bravo! eres un héroe, hasta otro día, no te olvides de nosotros, adiós Franco».



DURÁN

RUIZ DE ALDA

RADA

FRANCO

EL COMANDANTE FRANCO Y LOS VALIENTES COMPAÑEROS QUE FORMARON LA TRIPULACIÓN DEL "PLUS ULTRA"

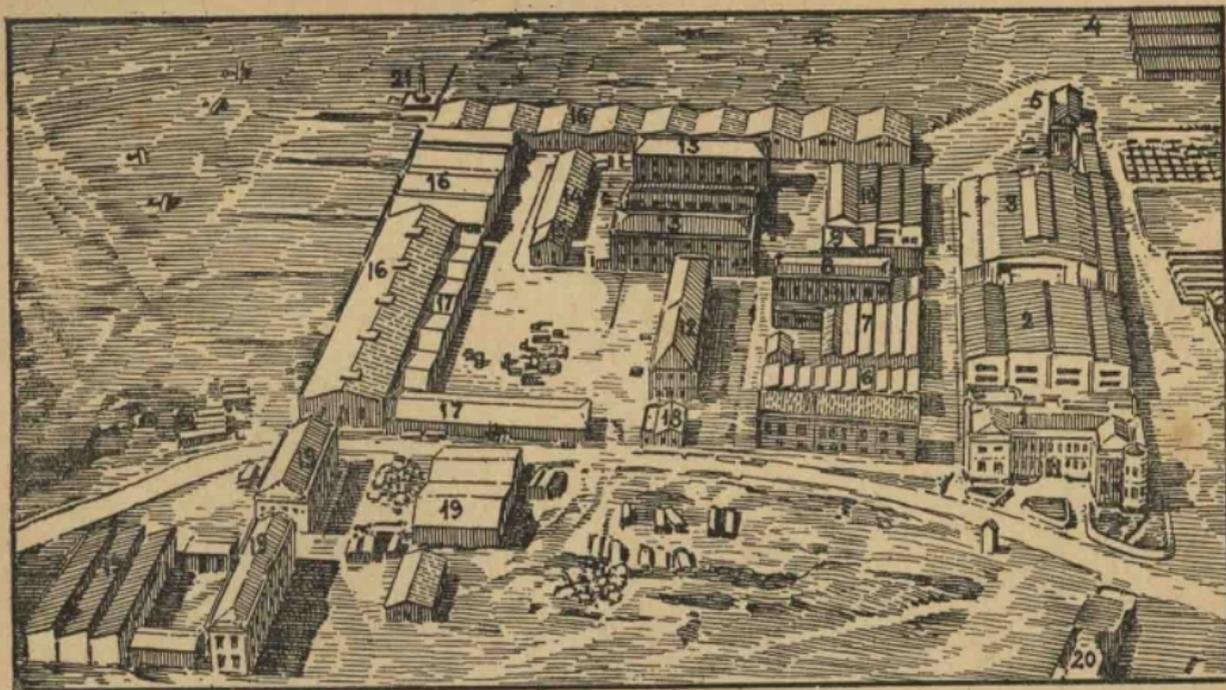
*(now ya es folio)*

Pero él se escondía entre las nubes, y volaba a llevar a otra parte la alegría, sin oír los aplausos inútiles que la gratitud arrancaba a los sitiados. Sus hazañas eran escondidas, nadie sabía de su arrojío en medio de la soledad del aire, nadie más que los pájaros que se asustaban al oír el ruido de su avión. Hasta su misma madre ignoraba que se había visto muchas veces a dos dedos de la muerte. Cuéntase que un día, cuando el nombre de su hermano trompeteado por la fama, resonaba en los hogares más humildes de España, le había dicho ella muy cariñosamente: «¡Vamos, Ramón! ¡A ver cuándo haces tú, también algo notable!» Ramón entonces levantó los hombros—gesto de arrogancia y de humildad al mismo tiempo—y dijo: «Sí, Paco es muy bravo; pero yo... en cuanto se me suba la sangre a la cabeza, hago una trastada y lo dejo chiquito». Una escena semejante había pasado tiempo atrás entre los Gracos y su madre Cornelia. Bajo la apariencia grave del joven aviador se escondía un espíritu de hierro, una sangre fría que no conoce el peligro y una resistencia formidable. No

busquéis brillantez de palabras, pero sí rapidez en el obrar. Algunos compañeros de Ramón Franco recuerdan una circunstancia que revela su carácter. Era una noche cerrada, oscura y asfixiante. Sobre la mesa daban su luz tenue cuatro velas, y por candeleros unas botellas de cerveza vacías. Franco se sentó de espaldas al campamento, de donde cada diez minutos se oía, como una queja, la voz de «¡centinela, alerta!», los chistes y el buen humor, blasón constante de los aviadores, amenizaban la reunión, cuando un súbito estampido dejó sentir su efecto en el pobre machacante que servía de pie junto a la mesa. Alguien trató de apagar las luces, pero Franco con su oportunidad de siempre, indicó la conveniencia de dejar las luces encendidas, y dar una batida en busca del morito audaz. La excursión no fué del todo divertida, pero permitió a los excursionistas reanudar la cena tranquilamente, un rato después.

Por aquel otoño inolvidable de 1925 Ramón Franco había ya decidido su trastada; la sangre hervía en su cabeza; mejor dicho, era una gran idea la que

le dominaba sin dejarle reposar. Con ella soñaba, mientras dormía, seguía al despertar, iba con él a través de los aires, y entre el vértigo de los vuelos y los trances de aquella existencia azarosa se iluminaba, se agigantaba, tomaba consistencia y se iba convirtiendo en una grandiosa realidad. Aquel hombre era ya un esclavo de su idea, una idea que le había de llenar de gloria. Su vida era volar; tenía un avión de hierro que obedecía sus menores insinuaciones; pero llevaba además en el alma dos alas triunfadoras de imposibles. Por las noches, después de volar horas y horas sobre el campo enemigo, entraba en su tienda, abría sus libros, extendía sus mapas, empuñaba sus compases, escribía cartas a un lado y otro, examinaba los aparatos de toda clase que se amontonaban en su mesa, y mucho tiempo después se levantaba y decía: «Sí, lo haré». Después se retiraba a descansar, porque al día siguiente había que volar de nuevo; y tal vez en su sueño seguía pronunciando las palabras que le inspiraba el hada de su heroísmo: «Sí, lo haré». Y era preciso verle para convencerse de que aquel hom-



## EL AERÓDROMO DE CUATRO VIENTOS CENTRO DE NUESTRA AVIACIÓN

1. Pabellón de oficiales.—2, Taller de ajuste.—3, Taller de montaje.—4. Pabellones de almacenes.—5, Depósito de gasolina.—6.—Taller de sastrería y pintura.—7, Taller de motores.—8. Laboratorio aerodinámico.—9, Laboratorio químico y Central aceitera.—10, Carpintería, y a la espalda, cocinas.—11. Escuela de observadores y fotografía.—12. Oficinas y despachos de los jefes de servicios.—13. Pabellones para tropa.—14. Comedor de tropa.—15. Botiquín y sala de curas.—16. Hangares.—17. Gara-  
ges.—18. Cuerpo de guardia.—19. Escuela de mecánicos y hangar.—20. Radio.—21. Torre de señales y aerofaro.

bre era capaz de acometer cualquier empresa, aunque fuese dar la vuelta al mundo: 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.

## CAPÍTULO SEGUNDO. - EL MECÁNICO LIGERO.

**F**RANCO volaba un día sobre las cábilas rifeñas. De repente el motor empezó a andar perezosamente: «¿Qué es esto?» dijo el piloto; y entre tanto el mecánico se había encaramado sobre la hélice y lograba dar al aparato su movimiento normal. La hélice le había hecho un gran rasguño en la pierna, pero estaban salvos. Franco le llama con razón el mecánico ligero. Tal vez fué aquel mismo día cuando le dijo el comandante: «Eres un bravo, Rada, y yo necesito de ti.»



de los vuelos más audaces, de los ases más famosos, de Guynemer y Alcock, de Coutinho y Cabral quiso superarlos a todos, y entonces sintió el anhelo gigantesco de ir volando hasta la República Argentina, de atravesar el Atlántico por donde era más difícil la travesía. Ya tenía la aprobación del Rey, tenía también el aplauso y la ayuda del Gobierno, y la colaboración de aquel muchacho fuerte y sano, compañero suyo de fatigas y el único testigo de su intrepidez.

La vida había templado el alma del joven navarro, un navarro de pura cepa. Hijo de un pobre carpintero de Caparroso, aprendió a manejar la zuela en el taller de su padre, y al quedarse huérfano marchó a ganar la vida, sin más capital que su industria y su trabajo. De la madera, pasó al hierro; y conocedor experto de la maquinaria de vapor, estudió los motores explosivos. Franco supo descubrir en él el hombre que necesitaba: escaso en palabras y rico en acción; buen camarada, aunque sus compañeros sabían muy bien «que gastaba malas pulgas cuando alguien hacía chistes a su costa», aficiona-

do a las cosas arriesgadas, y amante del trabajo silencioso y paciente, nadie como él podía vigilar un aparato de infinitas complicaciones de engranaje durante una travesía sin ejemplo.

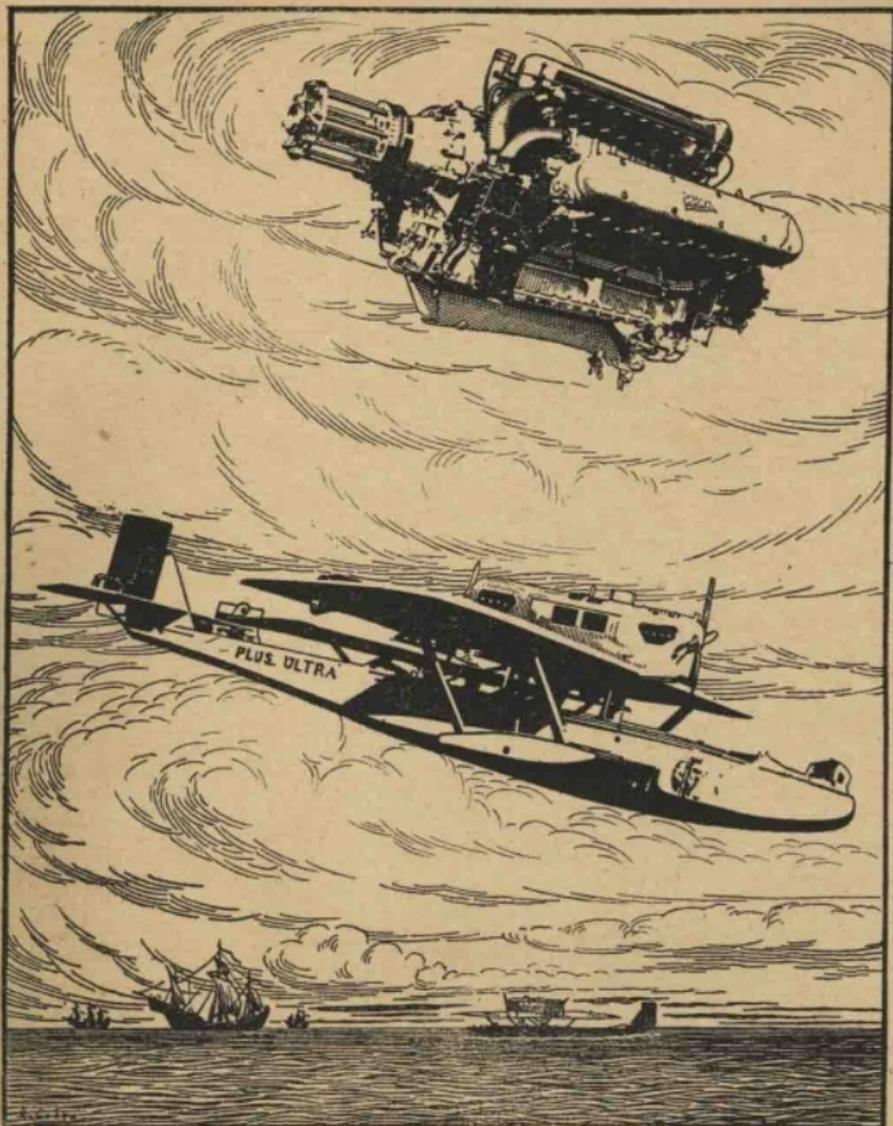
Mirad su retrato, los ojos hablan de vivacidad; la rebelde cabellera, las líneas de la frente bien definidas, la nariz, y las cejas levantadas son otros tantos indicios de paciencia y tenacidad. Pablo Rada es el digno mecánico del piloto Ramón Franco.

### CAPÍTULO III. - LA QUIMERA.

UENTA la vieja fábula que en tierras de Licia había un monstruo famoso que devoraba a quien se ponía cerca de él. Tenía la cabeza de león, los pies de cabra y la cola de serpiente, y se llamaba la Quimera. El terror dominaba todos los corazones hasta que hubo un joven más esforzado, que salió contra ella y la mató. Este joven se llamaba Beleforonte. Iba montado en un brioso alazán, que tenía dos alas magníficas y se llamaba Pegaso. Pegaso había brotado de la sangre de Medusa, la gorgona que al mirar a los hombres los convertía en piedras, cuyos cabe-

llos eran serpientes, cuya cabeza sirvió de escudo  
a Palas belicosa.

Esta leyenda era una profecía como lo veréis en las páginas siguientes. Grecia la soñó, España la realizó. La auténtica quimera era el Atlántico. Nadie se atrevía a cruzarle por el agua, hasta que las tres carabelas españolas le dominaron. Desde entonces el «mar tenebroso» fué «nuestro mar». Inventóse la aviación y reapareció la quimera: ¿Quién atravesará el Atlántico a vuelo? Algunos lo osaron y pagaron cara su osadía. En 1919 tres hidros norteamericanos salieron de Terranova; sólo uno que mandaba el teniente Read, logró llegar, primero a las Azores, y más tarde a Londres, después de caer dos veces al mar. Al mismo tiempo el teniente inglés Hawker intentaba la misma travesía para interrumpirla en alta mar. Más feliz que él su compatriota Alcock recorría los 3150 km. que hay desde Irlanda a la costa americana, pero su aparato no era un hidro: salía de tierra, y una vez en la altura, dejaba caer el tren de aterrizaje, quedando sólo con flotadores que le permitían mantenerse unas horas.



EL SOBERBIO MOTOR Y EL MONOPLANO RÁPIDO FUERTE Y DÚCTIL



uno lleva la brida, le doma, le guía, le lleva donde quiere; otro le cuida, le alimenta, le acaricia, le limpia y le predispone a volar; otro debe señalar el camino, trazar la ruta de la victoria. Debe tener un ojo penetrante, porque en el camino no hay huellas. Se le llama el observador, el navegador y el observador va a ser otro navarro, un joven capitán de Estella. En su frente adivinaréis el hombre cerebral, y en su mentón, la constancia inquebrantable. Hombre hecho de pura fibra, tiene el don del equilibrio y domina sus nervios, como Franco su hidro. Franco le ha conocido en Madrid, en el aeródromo de Sevilla y en el de Tetuán, ha volado a par de él sobre las montañas del Rif, ha visto en él un observador ideal, y le ha dicho su secreto. Julio Ruiz de Alda se ha entusiasmado, ha estudiado, ha trasnochado, y a sus conocimientos de fotogrametría aérea, ha añadido en tres meses una ciencia prodigiosa de náutica y radiotelefonía, y hele y a dispuesto a trazar una ruta entre el cielo y

el mar.

Pero Franco, el mejor de los pilotos, a la audacia

une también la reflexión. Con su mente ha hecho ya mil veces el viaje hazañoso, soñando y despierto; ha pensado en todo, lo ha previsto todo, hasta el menor detalle, el más insospechado accidente... el cansancio, un mareo, una indisposición cualquiera. Se necesita un hombre más que en un momento de peligro sepa empuñar la brida, señalar la senda o tratar el corcel. Y ese hombre es un teniente de navío que se llama Juan Manuel Durán, un jerezano risueño y ardiente, cara aniñada y corazón varonil, en cuyo fondo ha puesto el vino andaluz hervores de entusiasmo y místicas exaltaciones. Ellos son los cuatro de la fama, los cuatro mozos bravos, que no conocen el miedo, cuatro niños casi: un comandante de 29 años, un capitán de 28, un mecánico de 27 y un teniente de 26.

#### CAPÍTULO IV. - PEGASO.

**U**N día de Diciembre de 1925 Pegaso fué a posarse en las aguas de Mar Chica. Primero había llegado a Barcelona. Allí los periodistas, que todo lo averiguan, averiguaron también las intenciones del comandante; y

entonces por primera vez se hizo pública su resolución: «Saldré a últimos de Enero, llegaré a Buenos Aires e intentaré continuar la vuelta al mundo, más fácil que la travesía del Atlántico». Dijo esto sin énfasis, con una maravillosa naturalidad. ❀

«¿Tiene usted su retrato?»—le preguntaron.—«Yo no llevo retratos míos cuando viajo», respondió algo adustamente; y ellos bajaron la cabeza pensando que un hombre que al realizar una gran hazaña no da su retrato, cumple sus altos pensamientos. ❀

El aparato era hermoso, un monoplano rápido, fuerte y dúctil, un halcón de metal en la guerra, un verdadero triunfo de la industria moderna. «¡Vaya un bicho!» exclamaron al verle, los compañeros de Franco. Pero también había costado sus pesetas; dicen que 400.000. Le había construído un alemán: Claudio Dornier en sus talleres de Pisa. Tiene el ala dispuesta encima del cuerpo central, un ala construída por dos largueros de tubo de acero, donde se apoyan las plumas metálicas, y forrada con chapas de aluminio. Una serie de montantes unen el ala con el cuerpo central, y sobre el ala descansan los

dos motores, que ponían en movimiento las hélices, dos motores soberbios de 12 cilindros, capaces de desarrollar una potencia de 900 caballos. En una hora consumen a todo vuelo 250 litros de gasolina. Casco flotante, líneas finas y hermosas; tiene de longitud 16'50 metros, y 22 de anchura de un extremo a otro de las alas. En los costados de la cabina, hacia la parte anterior, aparecen dos escarapelas con los colores nacionales y detrás del timón ha sido pintada una bandera española. En la parte delantera de la proa no se ha escrito nada todavía. Más tarde aparecerá allí con letras blancas y grandes el nombre glorioso.

Dentro pueden ir hasta seis personas. Los varios compartimentos se comunican por puertas circulares de cierre hermético. En la delantera hay un puesto, que en tiempo de guerra puede servir para una ametralladora. En el centro están los asientos del piloto y del observador, y detrás el del mecánico, que puede fácilmente pasar a la góndola. Al ver aquello, queda en el alma una impresión de fuerza, de belleza y de inteligencia.

Todo en el aparato es de metal; domina el duraluminio, aleación de aluminio, cobre, magnesio y manganeso que a la resistencia del acero une extraordinaria ligereza. «Buen bicho», ciertamente; aunque su mismo creador dirá más tarde: «Es un bello ejemplar; pero nunca osaría expedirle para que cualquiera se lanzase con él a través del Atlántico».

En uno de sus costados se lee una palabra: Wall. No es más que la marca de fábrica; porque el hidroneo no tiene nombre todavía; es el piloto quien lo va a bautizar en el agua salada de los mares, y el nombre va a ser—se lo ha soplado el hada de sus sueños—«Plus Ultra». En los pasados siglos, sobre los promontorios de Abila y Calpe, hoy Ceuta y Gibraltar, coronados de plata por los fenicios para señalar la meta de sus naves, grabáronse las tres palabras desalentadoras: «Non plus ultra». «No más allá», y allí lucieron, como un reto a los hombres, hasta que el genio de una raza grande adivinó un mundo nuevo al otro lado de los mares tenebrosos. «Plus ultra», no temáis las aguas del misterio, de-

cían las carabelas de Colón; «Plus ultra», no temáis el cielo inexplorado, repite el avión de Franco. Susillo, el inmortal escultor sevillano, concibió y realizó un monumento genial: un león sosteniendo un castillo—símbolo de España—arranca de un zapazo la palabra «Non» inscrita en el Ecuador. ❀

❀ El león va de nuevo a levantar su garra. ❀

## CAPÍTULO V. - ENTRE EL REMOLINO. ❀

**M**I comandante, preguntaron a Franco, ¿por qué han llamado «Plus Ultra» al avión? Él respondió:—«Porque siempre debemos ir atalayando el «más allá», buscando algo nuevo que añadir a nuestras grandezas. El porvenir de España está también más allá. El camino que vamos a señalar con este viaje, es el camino que deben aprender todos los españoles. ❀

«¿Y cómo fué el ocurrírseles salir de Palos de Moguer?»—Porque queremos hacer tragar al mundo la historia de España, y apoyarnos en la energía de Colón para que la nuestra no flaquee.» ¡Dos res-

❀ puestas admirables! ❀

El nombre de Palos es glorioso desde que salieran

de allí las tres carabelas que completaron el mundo. Para abrir hacia América un nuevo camino era preciso buscar alientos sobre las huellas de los descubridores. Había que ir desde Melilla a Palos de Moguer, unos 600 km. El piloto nos ha dejado la crónica de aquel prólogo de su hazaña. El despegar fué lento, la velocidad escasa y el vuelo a menor altura de la que convenía. El hidroavión iba cargado con exceso. En Tres Forcas hubo que hacer un rodeo de veinte minutos; el Poniente, pasando por las cañadas de Tres Forcas les azotaba el rostro, y más al alcance de sus furiosos remolinos, hubiera podido romper las alas y dar al traste con las vidas de los viajeros. Al fin doblaron aquellas sinuosidades peligrosas, apareció Tarifa y la costa africana se escondió a sus ojos.

«Volverían a ver aquellas montañas testigos tantas veces de su heroísmo? El Poniente arreciaba, robándoles por hora 60 km. de velocidad. La mar era dura y no se le veía el fondo al saco del Mediterráneo. Trató el piloto de buscar otros vientos, volando a mayor altura, pero sólo consiguió cansar

los motores. «Esto es interminable, murmuró en su interior. ¡Si nos sucede así en las alturas del Océano!» Pero no se le ocurrió dudar. A estribor se destacaban los picos de Sierra Nevada por la blancura de su manto de nieve. Otro avión que ha salido media hora después, les ha dado alcance y desaparece ya por la proa, convertido en un punto casi imperceptible. «Nuevamente trato de subir, no lo consigo y me desespero. ¡Dos horas y media volando, y aún no alcanzamos el embudo del estrecho! ❀

Recuerdo que con aviones menos veloces hice siempre este recorrido en menos de dos horas. Por fin aparece el peñón de Gibraltar; pero ya hemos perdido 500 kilos de carga que se han bebido los motores y no me causa inquietud. Leopoldo Alonso, el fotógrafo, en la torreta delantera, haciendo películas, me recuerda nuestro viaje a Canarias, en el que al pasar por estos mismos lugares iba, como ahora, filmando. ¡En aquella ocasión vencimos a pesar de los temporales! ¿Nos reservará el porvenir la misma suerte?» Es la furia del viento la que le ha inspirado esta pregunta, pero su corazón le

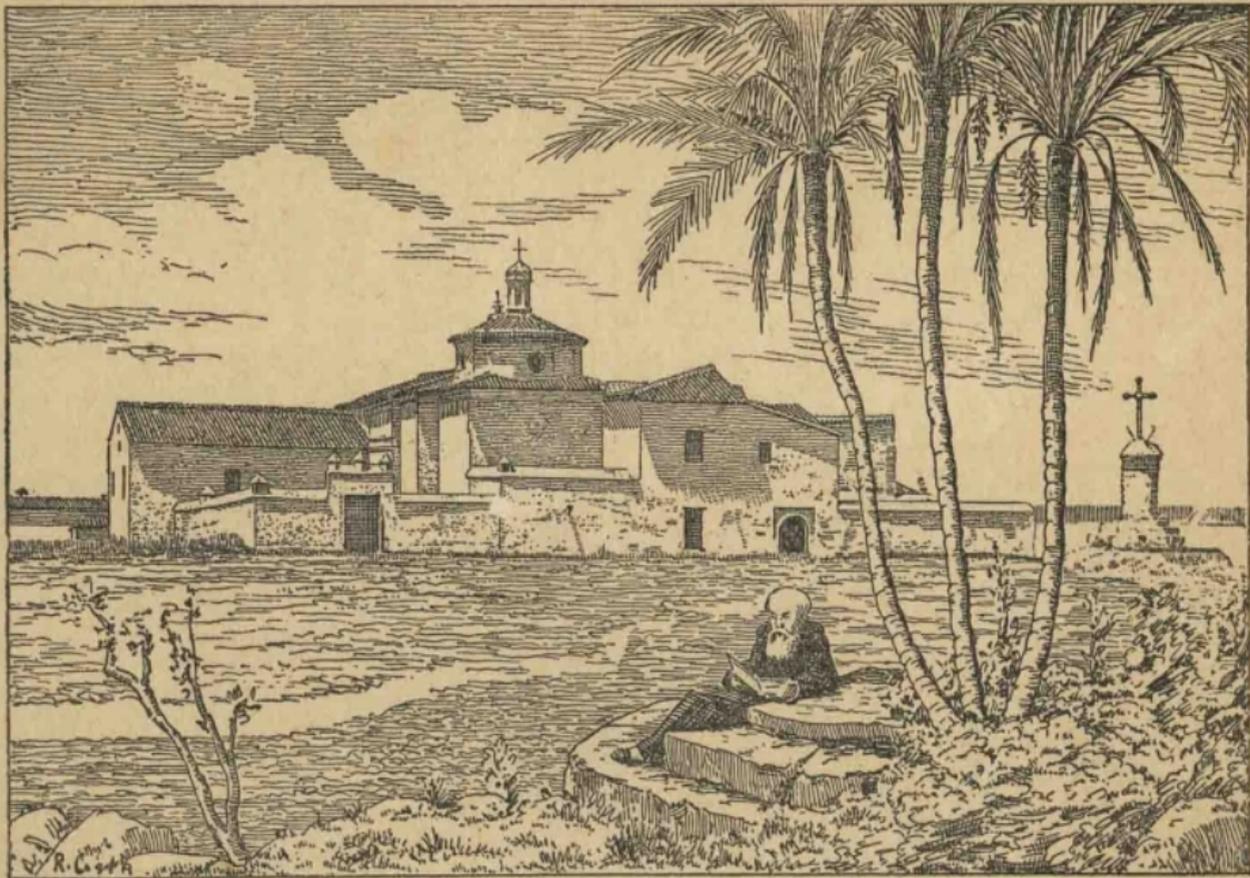
desmiente, y añade: «Cuando regresemos abrumados por la fama, ¿qué empresa nos obligarán a acometer nuestro afán de aventuras y el lema del avión?»

Penetraron en el Estrecho; a su diestra estaba España, su madre; a su izquierda, África, la madrastra. Costeando se dirigieron a la desembocadura, del Río Tinto. Un viento favorable les permitía volar a 170 por hora. Bien pronto el avión de escolta se quedó a popa como un punto imperceptible. Como la rana había querido medirse con el buey, pero pagó cara su osadía.

Poco después de pasar la mole del peñón, Ruiz de Alda cruzó radiogramas de saludo con las autoridades y los aviadores de Cádiz, Sevilla y Tetuán. Sobre la costa española se extendía un soberbio panorama. En un alarde de habilidad, el comandante viró hacia la punta de Tarifa, y fué aquel un bello momento. Hizo un ligero planeo, acercándose tanto a tierra que se podía divisar a simple vista los labradores de los clásicos cortijos andaluces, entregados a sus faenas. Al pasar sobre Tarifa, el vecin-

dario les saludaba desde las azoteas. Siguieron el vuelo sobre tierra, admirando las bellezas de la campiña andaluza, y volviendo a la costa, divisaron los hoteles y las torres de Cádiz, la risueña, la blanca, «verdadera tacita de plata». Un magnífico panorama se extendía en el fondo; el piloto amable y condescendiente inclinó ligeramente el aparato para que sus compañeros pudiesen satisfacer mejor su curiosidad.

A la una de la tarde columbraron en lontananza, el puerto de Palos de Moguer, y aceleraron la marcha y unos minutos más tarde se erguía delante de ellos la Punta del Sebo. «Sincera emoción me embargó al volar sobre estos históricos lugares, a los que venimos a recoger la fe y la energía del inmortal descubridor de mundos! Al posarnos sobre las aguas del Odiel he sentido el orgullo de haber volado sobre una ciudad, cuyo aire estaba virgen para las aspas de mis hélices, y la alegría de tender mis manos a los que me aguardan, descendientes de aquellos que ayudaron al «almirante» en su arriesgada empresa.»



R. C. 1874

## CAPÍTULO VI. - HOGAR DE ALMAS. ❦ ❦

**A** Sí decía el piloto, mientras ponía el pie en aquellos lugares sagrados de la patria. Estuvo en Huelva en Palos, en la Rábida; recorrió los mismos caminos que Colón, rezó donde rezara el intrépido navegante, y arrodillado delante de la Milagrosa, la que esforzó y alumbró a los descubridores de América, dijo con voz firme en medio de una muchedumbre inmensa y de un silencio profundo: «Santa Virgen de los milagros, vengo a pedirte que nos protejas para que podamos llegar felizmente a Buenos Aires, término de nuestro viaje». ¡Días de emociones, de lágrimas, de sorpresas y esperanzas aquel 20 y 21 de Enero. Hubo homenajes, banquetes, discursos. El bravo piloto quiso hablar también, pero la emoción le ahogaba. Lloraba como un niño: «No sé hablar más, termino, no puedo más.» Y es que, como él mismo había dicho antes, el aviador es como un pájaro que vuela, pero no habla; y el único pájaro  
❦ que habla, el loro, vuela poco. ❦

La noche del 22 será inolvidable. Palos es tan pe-

queño, como pintoresco; un relicario de la raza. Muchos vecinos, apostados en el muelle velaron el «Plus Ultra», como hicieran sus antepasados en ocasión semejante con la «Santa María», la «Pinta», y la «Niña». Otros bailaban o cantaban fandanguillos y otros cantos andaluces, y los que se encontraban por las calles se decían: «¡Bravos mozos! ¿Qué te parece? ¿Llegarán? Las mujeres se adornaban con flores la cabeza y llevaban al pecho entrelazadas las banderas de España y la Argentina. Llegaban sin cesar coches repletos y caballos enjaezados; autos por la carretera, aviones por el aire y embarcaciones por el mar. Una escuadrilla traía los mensajes del Rey y del Gobierno a las naciones americanas. A las tres era imposible dar un paso. Aquella noche sólo durmieron los aviadores; pero ya al amanecer, un gentío inmenso cantaba

delante de sus ventanas:

**A** la Plata va el avión,  
nadie al verle desconfía,  
porque ha dicho su patrón:  
«Avante que Dios nos guía»,  
como dijera Pinzón.

A las seis un grupo de aviadores penetraba en la habitación del comandante. Fuera resonaban los  
✻ gritos, los vivas y aquella copla famosa: ✻

**D** ESPIERTA, niño, despierta,  
que el día clareando va.

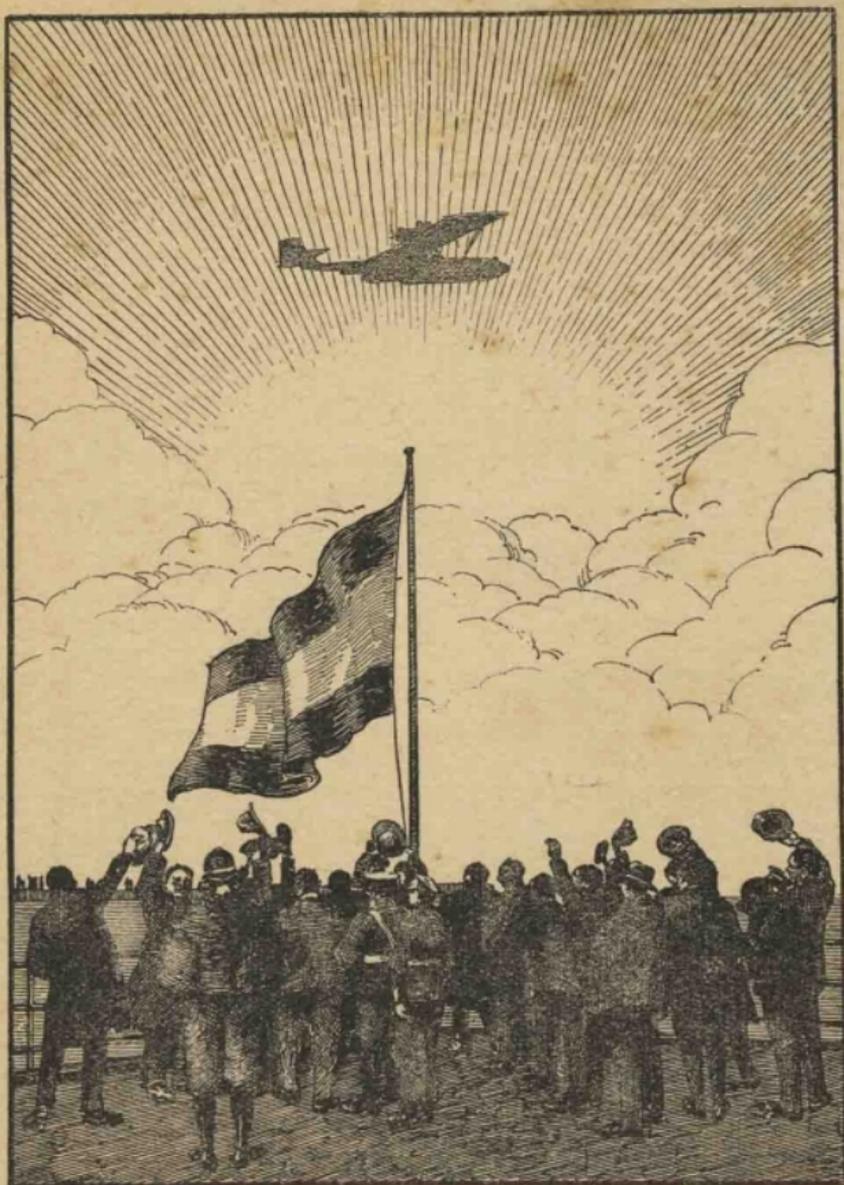
Y Franco, que tal vez soñaba estar ya en Buenos Aires, saltó del lecho, convencido de que su sueño era una realidad. Llegaban las autoridades: generales, gobernadores e infantes de España. La muchedumbre llenó la iglesia. Los aviadores lo mismo que los primeros que cruzaron el Atlántico, quisieron prepararse oyendo una misa delante de la Virgen de los Milagros. La dijo un franciscano. La sombra de Juan de Marchena protegía también a  
✻ los aeronautas. ✻

La emoción culminó cuando el franciscano puso en el pecho de los aviadores la medalla de la Virgen de Loreto, patrona de la aviación. A las siete la muchedumbre se había trasladado al muelle, siguiendo a su ídolo. Una canoa llevó a los aviadores hasta el avión. En el puerto, hurras, gritos, lágrimas,

agitar de pañuelos y sombreros. Vistióse Rada la blusa, y rápidamente preparó los motores y profundó las hélices. Franco lo examinó todo, la manivela, los motores, las dínamos, las antenas, los aparatos telefónicos, telegráficos y goniométricos, y después ocupó la dirección en el centro de la nave; a su lado sentóse Alda, el observador con los auriculares y las bocinas delante; Durán se situó en el cuarto de combate; Rada en el ala y el fotógrafo Alonso en la delantera. Su vocación era el film y aquella posición era inmejorable para filmar y fotografiar.

Fué aquel un momento solemne, reinaba un grave silencio y se oía el latir agitado de la muchedumbre. Todos sabían que de aquel instante pendían la muerte o la inmortalidad de aquellos valientes... Iban a dar las ocho. El sol se alzaba sobre las colinas de Moguer, y besadas por sus rayos, las hélices, al girar, brillaban como discos de oro. Las líneas esbeltas del «Plus Ultra», resbalaron rápidas sobre la superficie serena del mar, levantando argénteas espumas. Vuelve a empezar el estruendo

de las aclamaciones: el hidroavión ha despegado, y virando se dirige hacia el Sur, rodeado de un nimbo de gloria. Después baja, y despacio, da dos vueltas alrededor del monumento a Colón, mientras los hermanos de Fr. Juan de Marchena le bendicen desde la planicie de la Rábida, y vuela con majestad cual si quisiera despedirse lentamente del recuerdo. Todavía se ven dos cabezas que saludan en la altura, después, la silueta de la nave se funde entre el naciente resplandor del horizonte lejano. Un gran español canta el himno de la esperanza: «Sobre nosotros ha pasado el hidroavión de los ensueños oceánicos. Dentro de su férrea armadura van el pensamiento luminoso de la ciencia, la simpatía vencedora de la juventud y el sacrificio creador de España. No es el hidroavión 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 gloriosa se llama Franco. Don Quijote ha aprendido ciencias y sabe ya fabricar la realidad en el horno de los ideales. Por eso, ahora



SALIÓ EL HIDRO PARA AMÉRICA AL APARECER LAS PRIMERAS LUCES  
DEL DÍA, Y CUARENTA MIL PERSONAS TENÍAN SUS OJOS EN ÉL CLAVADOS

es más grande que nunca, porque construye la vida con ciencia y 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 civilizadores del mundo... Desde que el avión de Franco ha tocado las aguas del Tinto y del Odiel se ha ungido con el óleo santo de todas las grandezas de la raza.

¡Paso a la Santa María del aire! Más de cien millones de hombres que hablan castellano la empujan. Hermanos colombinos que vais a bordo de la nave sagrada, decid a los hermanos de América que España es eternamente España y que Palos, la Rábida, Moguer y Huelva velan emocionadas el tesoro de la primera página de un mundo. ¡Paso a la carabela del aire! ¡Dios la guía!»

¡Amén! responden millones y millones de voces que con ansiedad siguen su vuelo en las dos riberas del Atlántico.

## CAPÍTULO VI. - COMO LA FLECHA. ❀ ❀

**D**ICEN que al levantarse el hidro, 40.000 personas tenían sus ojos en él clavados; pero en realidad le miraba toda España. El nombre de Palos de Moguer conserva todavía una virtud mágica. España le oyó en su sueño, y despertó en un delirio de exaltación. Mientras el avión de Franco cruza los aires seguro y rápido como una flecha, los españoles todos piensan en él. Los hombres discuten, las mujeres rezan, las monjas hacen penitencia por los que en el aire luchan, los sacerdotes les envían su bendición y dicen su oración por ellos, los poetas hacen versos, y todos los españoles se sienten poetas. No se oyen más que gritos de entusiasmo y anhelos de esperanza:

**GLORIA** a los adalides de la suprema audacia,  
del aire retadores y de las fuerzas brutas,  
gloriosa aristocracia  
de los campeadores,  
los que a las cumbres se alzan y son como las cumbres,  
—en las entrañas fuegos y en la cabeza lumbres—  
los buenos, los mejores.

estirpe generosa de los descubridores,  
los cuatro aventureros, los cuatro navegantes,  
que en el hidro levantan sus testas arrogantes,  
los que segunda vez, como un día Colón,  
del «Non plus ultra» quieren arrebatarse el «Non»,  
los que vuelan en busca del riesgo y la victoria,  
para aumentar el brillo de los patrios anales,  
jinetes inmortales,  
valientes y leales:  
¡Gloria!

Todos saben los inmensos peligros de la travesía;  
se acuerdan de lo que hubieron de sufrir los que  
antes la habían intentado; tiemblan ante aquella  
distancia formidable de miles de kilómetros; pero  
confían en la fuerza de la raza; los aeronautas son  
hermanos de los viejos conquistadores, han reza-  
do donde ellos rezaron, un fraile ha puesto en su  
pecho la medalla de la Virgen de Loreto, que salvó  
a los marinos de la Santa María en el mayor peli-  
gro; y junto a esa imagen, manos femeninas han  
clavado con emoción temblorosa la imagen de la  
Virgen del Pilar, y los héroes han dicho llenos de  
fe: «A la vuelta os esperamos aquí y vuestra sonri-  
sa será nuestro galardón.»

**S**URSUM, Ultra», Quijotes, con terquedad os grita,  
 la voz del genio ibérico, que en el hidro está escrita,  
 «sursum», que en vuestros pechos sangre hispana palpita;  
 a vencer del espacio la distancia infinita,  
 a romper el misterio, que en las nubes se esconde,  
 a conquistar el reino, que el relámpago hiende,  
 a explorar las magníficas excelsitudes, donde  
 se fraguan las tormentas y el vacío se extiende;  
 a volar, a volar,  
 valientes aeronautas,  
 a señalar al mundo moderno nuevas pautas,  
 a atravesar los aires, a volar sobre el mar,  
 a correr el camino  
 del glorioso destino  
 el destino brillante del que sabe triunfar.

## CAPÍTULO VII. - ENTRE LAS NUBES. ❦ ❦


**A**L salir de Palos llevaba el «Plus Ultra»  
 cerca de 3.000 kilos de carga: cinco tri-  
 pulantes, 2.100 litros de gasolina, una  
 maleta con tres o cuatro trajes cada uno y un gran  
 baúl lleno de mensajes, cartas y saludos de Espa-  
 ña a Sud América. Entre ellos obra también una co-  
 pa de oro que el presidente de la Sociedad Colom-  
 bina regalaba al presidente Alvear y unas botellas

de vino español que se debían descorchar en Buenos Aires. Era un bagaje de 700 kilos, que el piloto miraba un tanto receloso. «Si la tormenta arrecia, todo ello irá a parar al mar», había dicho. Y tenía razón, porque el gran mensaje era su nave. Llevaban también ocho kilos de provisiones: galletas, azúcar, jamón dulce sin tocino, higos y manteca. Una pequeña máquina destiladora les proporcionaba agua potable con algunas sustancias laxantes. Todo lo tenían previsto hasta el caso de un accidente que les lanzase de la altura y les tuviese

✻ largo tiempo extraviados en medio del mar. ✻

Poco tiempo después de salir, cuando apenas habían recorrido cincuenta kilómetros, se encontraron envueltos entre densas nubes. Franco lo había previsto y por eso adelantó la salida, y siguió sin perder un instante su serenidad habitual. Cerca del volante llevaba el indispensable cronómetro. En su misma cabina se alzaba una antena radiotelegráfica para el caso en que hubiese de pedir auxilio con urgencia, y sus ojos no se apartaban de la carta de ruta, una carta monumental, donde se veían

señalados los más mínimos detalles meteorológicos y atmosféricos. Cerca de un año había trabajado en ella con Ruiz de Alda. Los últimos días, sobre todo, habían sido de actividad febril. Encerrado en su cobertizo de Mar Chica, trabajó horas y horas sin dar ni siquiera unos instantes a la distracción. Estaba con la barba crecida de varios días. Al tiempo de ir a hacer el vuelo de prueba, le dijo alguien: «Como van fotógrafos se afeitará usted para no aparecer con cara de facineroso». Y él respondió diciendo: «Tengo el propósito de no afeitarme hasta el día de la partida». Tenía razón, lo primero era lo primero; y en aquella carta del aire

✿ estaba la mitad del triunfo. ✿

Delante de él va el fotógrafo, sorprendiendo paisajes y haciendo películas cuando el tiempo se lo permite; y desesperándose un poco, porque el viento, la niebla y la llovizna se lo impiden muchas veces. El mecánico parece un brujo de las máquinas: se mueve y salta y trastea y recorre y examina el avión. Donde hay un entorpecimiento allí está él quitando roces, apretando tornillos, lubricando.

A su lado lleva siempre una bomba de aceite. Su agilidad y su destreza le permiten cumplir con su oficio a pleno vuelo; por él no se detendrá el avión. Si se afloja una jarcia, la sujeta; si se rinde, calla y descansa trabajando. No hace mucho había sido herido en un bombardeo de Marruecos; pero herido y todo y chorreando sangre, no dijo nada hasta que estuvieron en tierra. Como su amo era de pocas palabras.

Al lado del piloto está Ruiz de Alda, que se ha calado los auriculares. Sobre él cae en parte la responsabilidad del viaje. Puede decirse que si Franco dirige al avión, él dirige a Franco. Lleva una porción de instrumentos para orientarse: dos brújulas magníficas, una en la proa y otra en la popa; un derivómetro que marca el movimiento con relación al mar, un sextante, un indicador de la dirección astronómica, y después los más modernos aparatos radiotelegráficos y radiotelefónicos: en especial un goniómetro, que puede recibir a más de 700 kilómetros las señales de las estaciones transmisoras, y enviarlos a otros tantos kilómetros de dis-

tancia. Todas las estaciones de Europa y América, todos los barcos que se encuentren en el camino a un radio de 700 kilómetros podrán dar noticias al avión y recibirlas de él, y transmitir las de estación en estación por todo el mundo en pocos minutos. Para el observador del radiogoniómetro las estaciones radiotelegráficas son otros tantos faros acústicos, que le guían, no ya por medio de las ondas luminosas, sino por medio de las ondas sonoras. Ya no es el ojo, es el oído el que percibe las líneas y las distancias; y se las indica al observador, diciéndole dónde se encuentra, cuál es la dirección que lleva y cuál la que debe tomar. El radiogoniómetro, no solamente recoge por medio de su antena, las ondas hertzianas, sino que sirve para indicar la dirección en que llegan y para medir el ángulo formado por la recta que indica esa dirección con la línea que va de un extremo a otro de la nave, y de este modo, por las observaciones de dos o más estaciones situadas en tierra, puede el navegante

conocer dónde se encuentra.

Antes que nadie los aviadores del «Plus Ultra» van

a usar este instrumento en la navegación aérea; esperan que él les diga lo que los ojos callen, o que confirme lo que digan los ojos. Los marinos saben muy bien que a veces la brújula se pone loca, se la-dea, noruestea, como ellos llaman a ese fenómeno, que llenó de espanto a los españoles en la primera travesía del Atlántico. Cuando desde la altura no se puede ver el mar, el derivómetro es inútil; y de nada sirve el sextante, cuando no se pueden observar los astros. Es lo que ahora les pasa a los aviadores: ocasión propicia para probar si el goniómetro puede llevarles con seguridad. ❀

Las nubes se agolpan en torno del navío. Están a doscientos metros de altura. Franco sube a mil metros, y también allí encuentra las nubes; sube a mil quinientos, y las nubes le envuelven todavía. Fuerza a los motores, e imprime al avión su máxima velocidad, más de 180 kilómetros por hora; quiere salir cuanto antes de aquel reino tenebroso, pero las nubes le acompañan siempre. Si van por debajo de las nubes, imposible hacer observaciones astronómicas, si suben por encima, imposible ver la

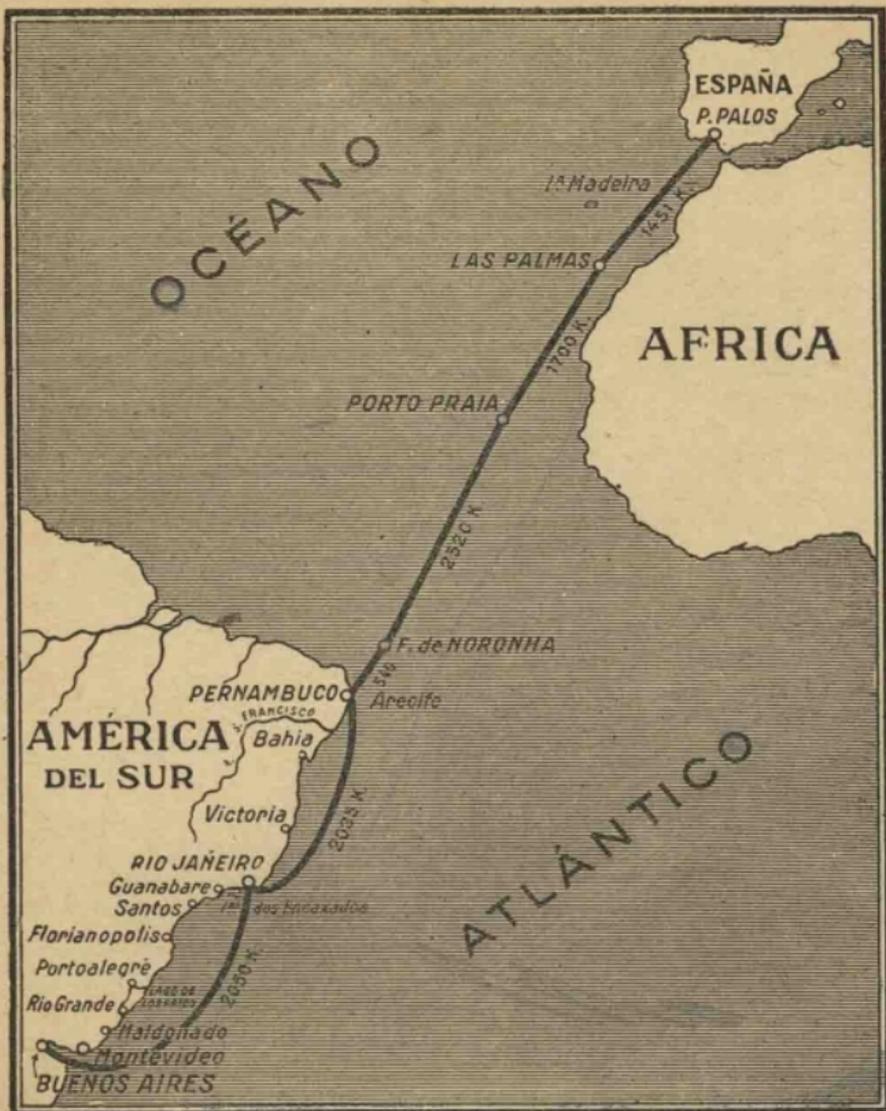
deriva, en los dos casos la orientación está llena de dificultades. Alda descuelga la antena para comunicarse con alguna estación; quiere transmitir y se encuentra con que el manipulador no suena. Fué una sorpresa desagradable. Observa al mismo tiempo que el amperímetro no marca en ondas de 900. Por fortuna, Franco ha recorrido varias veces aquella ruta, la conoce muy bien y camina sin cuidado a toda velocidad.

Alda arregló el manipulador, buscó la onda de 600 metros, puso el radiogoniómetro y a pesar del ruido infernal de los motores, oyó claramente sus pitidos. Estaban a 250 km. del punto de salida, y habían viajado ya como hora y media. A las once el observador recoge a las Palmas la letra C, 750 kilómetros. Poco después escucha de Tenerife la letra O con un telegrama que le da cuenta del tiempo. Eran las 11,30. Alda empieza a transmitir en todas direcciones; un barco noruego, que navegaba cerca de ellos, recoge su llamada y la retransmite. «Sin novedad» se oye en las Palmas y Cádiz, y poco después en Larache y en Sevilla. Los aviadores

ya no pierden la comunicación telegráfica con las estaciones de España, de África y de las islas Canarias.

Ruiz de Alda trasmitía detalle por detalle sus noticias al piloto. Hablaban bajo y vocalizando muy despacio. Era el único medio de entenderse en medio del ruido espantoso que hacía el avión. Franco sonreía. Era aquello una gran esperanza para cuando tuviesen que volar en medio del océano. El radiogoniómetro funcionaba admirablemente. Desde el principio marcaba las Palmas a siete grados, señaló la diferencia de ángulo de las Palmas a Tenerife siempre con precisión matemática. Al acercarse a Canarias; oyeron a todos los barcos que se hallaban distribuídos en torno de las islas, y todos ellos señalaban la misma dirección.

A las tres una nube se rompió en girones, y allá en el fondo vieron los navegantes una isla: «Es Lanzarote» dijo Alda; Franco, no muy seguro, torció hacia ella, pero el goniómetro iba marcando todos los grados que se separaban de la ruta. «Tiene razón el radiogoniómetro» dijo Franco, y rectifican-



RESUMEN GENERAL DEL MAGNO VUELO CON LAS DIVERSAS ETAPAS

do, siguieron sin ver tierra. Ruiz de Alda comunicaba con las Palmas: «Vamos bien, decía, cuando no habían perdido de vista a Lanzarote; sin novedad; oímos muy bien; siga haciendo llamadas hasta que llegemos. Gracias». Media hora después vieron más claramente el valor del goniómetro. No tardarían en llegar a la gran Canaria. El cielo seguía nublado; una lluvia fina y fría les hería el rostro. Más que nunca tenían necesidad de una orientación precisa. El observador trasmite: «Estamos acercándonos; muy mala visibilidad; favor de hacer señales constantemente nos serán muy preciosas». Las señales vinieron rápidas y numerosas; después, cesaron repentinamente; ¡buen augurio! La estación estaba tan cerca que no tenía espacio para obrar. Alda quitó dos válvulas del máximo, pero las señales no venían; ni eran ya necesarias. Debajo de los aviadores flotaba la bella isla, acariciada por el mar. Vieron la ciudad de las Palmas, alborozada y engalanada, las casas luciendo colgaduras, las azoteas, los miradores, las torres, las colinas llenas de curiosos que agitaban los pañuelos,

El puerto de la Luz, verdaderamente luminoso y espléndido, los muelles donde hormigueaba el gentío, los buques, las falúas y toda suerte de embarcaciones, adornadas y empavesadas y atestadas de pasajeros en trajes de fiesta, la isla entera conmovida y enloquecida por el gran acontecimiento. El hidroavión dió una vuelta sobre la ciudad a poca altura, y fué a posarse con seguridad maravillosa en la boca del puerto, donde cuatro siglos antes habían fondeado las carabelas de Colón. Al detenerse los motores, viéronse los navegantes envueltos en un clamoreo triunfal y ensordecedor: campanas, sirenas, bocinas, bandas, cohetes, vivas y aclamaciones. Después, los saludos de los autoridades de la isla, el obispo, el gobernador, el alcalde, el cabildo insular; y después de las saludos, los homenajes, funciones religiosas, convites, brindis, y abrazos...

## CAPÍTULO VIII. - EL PRIMER BESO DE LA GLORIA.    ✱   ✱   ✱   ✱   ✱   ✱   ✱   ✱



HABÍAN llegado a las Palmas: era el primer salto de aquel viaje fabuloso; 1.451 kilómetros recorridos en ocho horas—

ocho días había tardado Colón 434 años antes en hacer el mismo recorrido por agua.—De los 2.100 litros de gasolina que sacaron al salir, 100 quedaban en los tanques todavía. Los aviadores estaban satisfechos: un viaje espléndido, luchando con la oscuridad, y el avión intacto. Cuando el almirante Gago declaraba en Lisboa que desconfiaba de los motores del «Plus Ultra», y que el goniómetro sería inútil, ellos rompían la niebla sin ningún tropiezo, y encontraban en el goniómetro el único guía, un guía de precisión matemática. Habían llegado y estaban satisfechos. El cable vibró esparciendo la nueva por el mundo, y su vibración repercutió a  
\* uno y otro lado del Atlántico. \*

En el Puerto de la Luz, el alma invisible de la raza les había calentado el corazón con un abrazo delirante. El ronco murmullo de las muchedumbres de Huelva parecía prolongarse en la tierra y el mar. Era el primer beso de la gloria, premio de su primera fatiga, o mejor, ascua impulsora de más altos combates. Ante aquel rumoreo ensordecedor han podido decirse: «Si así se recibe a los que quieren

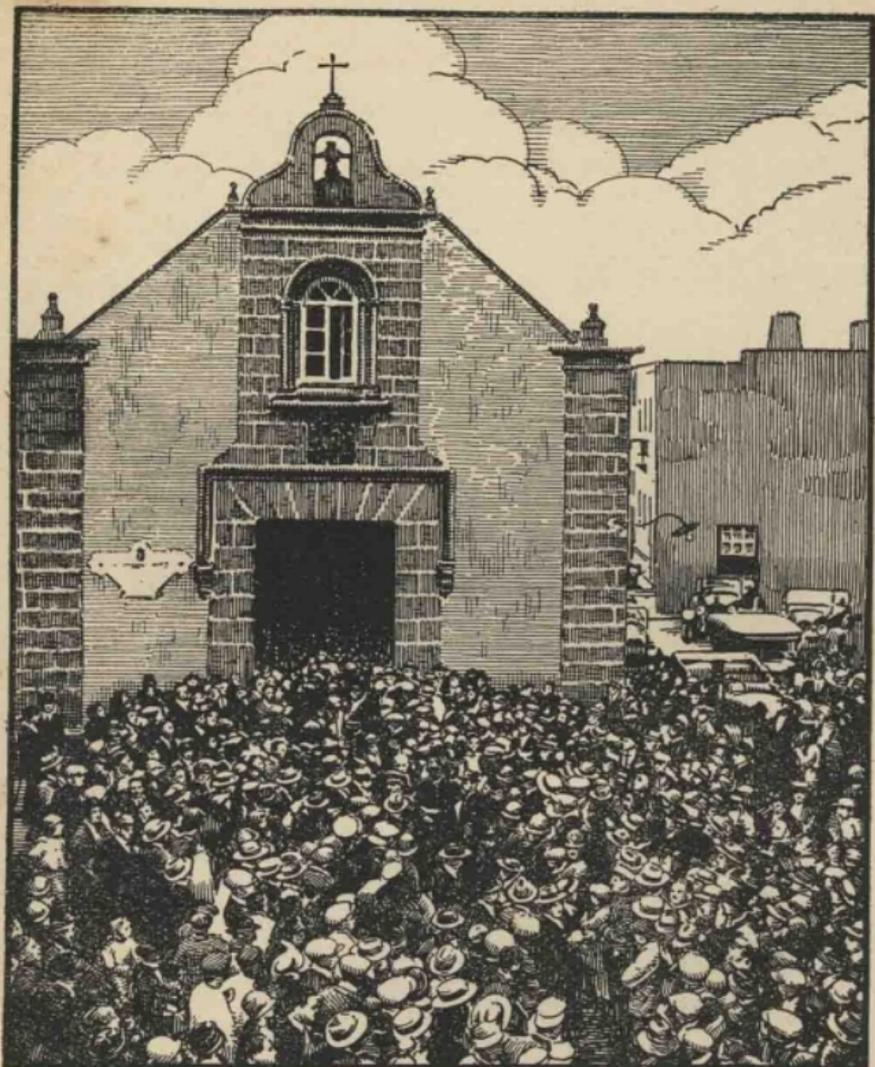
triunfar, ¿cómo se recibirá a los triunfadores?» La mañana del 23 limpiaron e inspeccionaron el aparato; y la multitud aplaudía jubilosa a los bravos vencedores, vestidos de blusa y manchados de aceite, la isla estaba de fiesta, el día se alegraba también, el mar dormía, y apenas si se oía su blanda respiración. Entre tanto las campanas estremecen el aire, aulla el concierto de las sirenas, y las banderas de los transatlánticos, banderas de todas las naciones flamean al sol. Jamás ningún navegante tra-  
✻ bajó alentado por semejante ritmo de fiesta. ✻  
Por la tarde fueron a la Vegueta, el barrio silencioso y aristocrático de la ciudad. A su paso manos blancas deshojaban flores. Hasta las persianas verdes, las altivas y misteriosas persianas, que tan fielmente saben guardar la intimidad familiar, se abren para dejar salir las sonrisas y las aclamaciones. Vegueta se ha vuelto bulliciosa; en su sueño cree recordar el día lejano, en que los noventa marinos de la «Santa María», la «Pinta» y la «Niña» atronaron sus ámbitos. Allí está la calle de Colón, pequeña y venerable, acurrucada a la sombra de la cate-

ocho días había tardado Colón 434 años antes en hacer el mismo recorrido por agua.—De los 2.100 litros de gasolina que sacaron al salir, 100 quedaban en los tanques todavía. Los aviadores estaban satisfechos: un viaje espléndido, luchando con la oscuridad, y el avión intacto. Cuando el almirante Gago declaraba en Lisboa que desconfiaba de los motores del «Plus Ultra», y que el goniómetro sería inútil, ellos rompían la niebla sin ningún tropiezo, y encontraban en el goniómetro el único guía, un guía de precisión matemática. Habían llegado y estaban satisfechos. El cable vibró esparciendo la nueva por el mundo, y su vibración repercutió a  
\* uno y otro lado del Atlántico. \*

En el Puerto de la Luz, el alma invisible de la raza les había calentado el corazón con un abrazo delirante. El ronco murmullo de las muchedumbres de Huelva parecía prolongarse en la tierra y el mar. Era el primer beso de la gloria, premio de su primera fatiga, o mejor, ascua impulsora de más altos combates. Ante aquel rumoreo ensordecedor han podido decirse: «Si así se recibe a los que quieren

triunfar, ¿cómo se recibirá a los triunfadores?» La mañana del 23 limpiaron e inspeccionaron el aparato; y la multitud aplaudía jubilosa a los bravos vencedores, vestidos de blusa y manchados de aceite, la isla estaba de fiesta, el día se alegraba también, el mar dormía, y apenas si se oía su blanda respiración. Entre tanto las campanas estremecen el aire, aulla el concierto de las sirenas, y las banderas de los transatlánticos, banderas de todas las naciones flamean al sol. Jamás ningún navegante tra-  
✻ bajó alentado por semejante ritmo de fiesta. ✻  
Por la tarde fueron a la Vegueta, el barrio silencioso y aristocrático de la ciudad. A su paso manos blancas deshojaban flores. Hasta las persianas verdes, las altivas y misteriosas persianas, que tan fielmente saben guardar la intimidad familiar, se abren para dejar salir las sonrisas y las aclamaciones. Vegueta se ha vuelto bulliciosa; en su sueño cree recordar el día lejano, en que los noventa marinos de la «Santa María», la «Pinta» y la «Niña» atronaron sus ámbitos. Allí está la calle de Colón, pequeña y venerable, acurrucada a la sombra de la cate-

dral. Los cuatro aventureros se detienen ante la casa donde reposó el descubridor, y la emoción les aprieta el alma. En el fondo, dando la espalda al mar, se abre la ermita de San Antonio. Sobre sus pobres puertas dice un letrero: «Aquí oraron Colón y los Pinzones al emprender el viaje en que descubrieron un nuevo mundo». También los aeronautas van a rezar allí. El obispo les aguarda en el umbral, y derrama su bendición sobre los aviadores arrodillados. El prelado evoca la vieja epopeya: «Este recinto que acogió los votos de Cristóbal Colón en el siglo XV, recoge al cabo de los siglos los vuestros. La flor de la fe no se marchita. Su aroma es inextinguible. Vuestra gloria no será para vosotros solamente; será para todos los españoles. Esta bendición refrenda la que ya os dí desde el mirador cuando aparecíais en el horizonte». Los buenos ❀ muchachos recibieron el abrazo del obispo. ❀ Al día siguiente, 24, había que remontar nuevamente el vuelo. Muy de mañana, el comandante salió a inspeccionar el puerto. La población se fué tras él. «Siento que hayan madrugado tanto dijo al verla.



EN LA ERMITA DE SAN ANTONIO EN LAS PALMAS, LOS BRAVOS AVIADORES SIGUIENDO LAS HUELLAS DE COLÓN, ORARON DONDE ÉL ORÓ; LA MUCHEDUMBRE LES ACLAMA

Imposible salir; hay mucha mar». El 25, lo mismo. «Aquí estamos clavados por el maldito temporal», escribía Ruiz de Alda. El comandante observa intranquilo la atmósfera; todas las ovaciones son incapaces para distraerle el mal humor. Alguien le ha insinuado que aquellas demoras iban a resfriar el entusiasmo, y él dice: «No soy un loco para exponerme al fracaso por fanfarronería, o por temor de lo que digan los hombres de mí. Tengo fe en mi empresa, y no quiero malograrla con impaciencias». Aquel hombre era audaz, sabía obrar, y, lo

✻ que es más precioso, sabía obrar a tiempo. ✻

Por fortuna cerca del Puerto de la Luz hay una bella bahía recogida y espaciosa que lleva el nombre de Gando. En ella encontró Franco un sitio ideal para levantarse al aire. Allí transportó su avión en la tarde del 25; y después, cuando apenas había anochecido, fuese a pasar la noche en un barco que cerca había, aguardando con más tranquilidad el amanecer del día siguiente. Fué un amanecer espléndido, de esos que invitan a los pájaros a cantar y a volar. Con ellos echó a volar el pájaro gigan-

te de alas metálicas cantando el himno glorioso del  
✿ esfuerzo y de la inteligencia. ✿

## CAPÍTULO IX. - HACIA EL JARDÍN DE LAS HESPÉRIDES. ✿ ✿ ✿ ✿ ✿ ✿ ✿

**E**L «Plus Ultra» volaba, pero la ascensión  
fué difícil como son todas las ascensio-  
nes. A las siete de la mañana estaban  
los aviadores en su nave, desenfundando las héli-  
ces y los motores. El pueblo les había precedido. A  
las siete y cuarto se alejaron las embarcaciones,  
que habían custodiado al avión durante la noche,  
soltáronse las amarras y el motor empezó a lanzar  
sus roncos latidos. En los pechos empezaron tam-  
bién a latir violentamente los corazones. El hidro  
se deslizó suavemente sobre el agua, caminando  
hacia Oriente. Hubiérase dicho que sentía alejarse  
de la patria. Así anduvo tres kilómetros. Después  
viró con rapidez, haciendo un esfuerzo supremo  
para elevarse, sin conseguirlo. Llevaba un peso ex-  
cesivo: 3.000 litros de gasolina, los equipajes y los  
cuatro viajeros. El fotógrafo había tenido que que-  
darse en la isla. Fué un gran sacrificio para el fotó-

grafo y para el piloto, pero un sacrificio necesario.

✿ Era preciso aligerar la nave. ✿

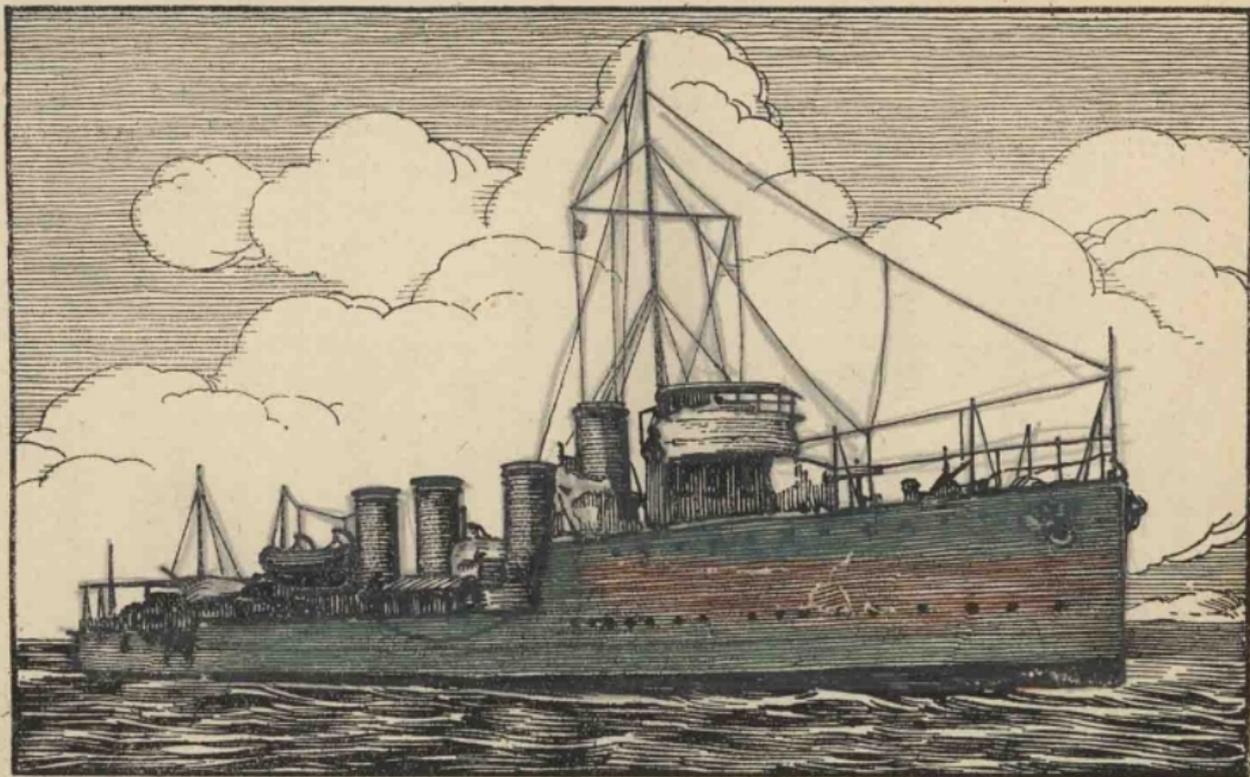
El comandante no se desalentó en la primera tentativa. Dirigiendo nuevamente su nave hacia tierras africanas, volvió a la playa de Gando con vertiginosa rapidez. Había puesto todo su coraje en aquella maniobra. Pocos metros antes de llegar a la orilla, donde la multitud observaba despavorida y anhelante se levantó en vuelo elegante y sereno. el primer terror de la muchedumbre trocóse en una delirante ovación. Una tropa de camellos, que llegaban al puerto cargados de bananas, arrojaron ✿ los fardos y huyeron en todas direcciones. ✿ Eran las siete y media. El avión dió una vuelta sobre el caserío de Gando; y una vez pasó tan cerca de las azoteas que muchos no pudieron contener un grito de espanto. Pero aquello no era una amenaza, sino una caricia. Franco agitó una mano, empuñó decidido el volante, y ya no volvió a ver la linda isla que tan bellamente supo comprender su misión providencial de avanzada entre España y América. El día estaba espléndido, la mar llana, la

bahía semejaba un lago, y el «Plus Ultra» caminaba raudo bajo la sonrisa azul del cielo, empujado  
✻ por una leve brisa del noroeste. ✻

De esa brisa inocente espera mucho el piloto; pero es mucho también lo que de ella tiene que temer. Ella es la que guió a Colón hacia el Nuevo Mundo. La «Niña», la «Pinta» y la «Santa María» fueron sin cesar empujadas por ella. Y decían los marinos angustiados: «¿Cómo podremos volver de un viaje tan largo, si hemos de llevar siempre el viento de cara?» Hoy es una brisa, mañana un huracán o un remolino, o una «calma» asfixiante, o una tromba que abate y levanta caprichosa y furiosa. Entre los marinos se llama «los vientos alisios». Soplan entre los trópicos en dirección constante, y son la combinación de dos corrientes contrarias, que cambian su rumbo por efecto de la rotación de la tierra. Franco espera, que esos vientos le tienen que ayudar más que nunca, y por eso decía Gago Coutinho: «Esos españoles saben lo que hacen: han escogido  
✻ la mejor época del año.» ✻

Franco cuenta con la meteorología; y por ahora

sus cálculos se realizan. Camina en la misma dirección que el viento, pero el viento que le empuja es muy débil, hay que hacer trabajar a los motores, y el avión lleva su máxima velocidad. De las Palmas, a Cabo Verde hay 1.700 kilómetros, y el piloto ha dicho al salir: «En Cabo Verde a las cinco». La noticia de la salida ha llegado a todas partes; y en todas partes, en Madrid, en Nueva York, en Río Janeiro, en Buenos Aires la expectación es inmensa: que ningún hidroavión ha recorrido todavía aquella distancia prodigiosa. La comunicación es más difícil y las noticias menos frecuentes. A las 10 sabíamos que de Tenerife y Las Palmas se enviaban sin cesar a los tripulantes signos de orientación; ¿pero los recibían ellos? A mediodía un transatlántico español, que iba a Fernando Póo, fué más afortunado. Al sentir sus señas, los aviadores sintieron un gran alegrón. Habían hecho casi la mitad del viaje, en un buen rato, no podrían esperar comunicación de tierra: ni las estaciones de Las Palmas ni las de Cabo Verde tenían fuerza para llegar hasta ellos. A aquel momento de desamparo



EL MAGNÍFICO DESTROYER ALSEDO, HONRA DE LA INDUSTRIA NAVAL ESPAÑOLA, QUE TAN DENODADA Y PODEROSAMENTE HA CONTRIBUIDO AL ÉXITO DEL "PLUS ULTRA"

✻

✻

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE ANDALUCÍA



Momentos después Ruiz de Alda me participó que había recibido comunicación de tierra de que nos encontrábamos sobre la isla de la Sal. Creí volverme loco de contento y sin darme cuenta de lo que hacía comencé a dar cabriolas sobre el aparato como un niño que juega con un caballito de cartón.» Cuando se hallaban en medio de aquella soledad espantosa, colgados entre el mar y el cielo, se les apareció la voz hermana para alentarles y tranquilizarles. En un barco se pudo oír ese aviso: «Aquí, hidroavión, vuelo excelente. Ruégole situación; a donde y de donde». Y fué la contestación: «Latitud, 26-11 Norte; longitud 16-14 Oeste; de España a Fernando Póo». España, este nombre fué para los aeronautas una fuerza nueva que se juntaba al suave empuje de la brisa.

Sólo esto se supo en tierra. El barco lo transmitió a Cádiz, y Cádiz a Madrid y Madrid a España y a América. Las horas corrían y la expectación crecía por momentos. Al caer de la tarde era imposible transitar por las principales avenidas de Madrid y Buenos Aires. Las muchedumbres se agitaban ru-

morosas frente a las fachadas de los grandes periódicos, aguardando que apareciese en pizarras la ansiada nueva. Al fin la nueva apareció: «Franco acaba de amarar felicísimamente en Porto Praía». Eran las ocho del meridiano de Madrid y las cinco del meridiano de Buenos Aires. Un frenesí de alegría hizo vibrar dos continentes.

## CAPÍTULO X. - LAS MANZANAS DE ORO.



Al fin estaban en Cabo Verde.

Las islas feas, desoladas como las llama un escritor, bajo el destello de la luz cenital, alzan su lomo pardo como la giba de un camello. ¡Isla de San Vicente! Tu bahía refresca los peñascos polvorientos; ¡que es la Samaritana, se diría alargando la jarra a los sedientos!...

Eso fué para los cuatro aviadores. Después de diez horas de vertiginosa carrera en el espacio encontraban allí agua, descanso, vítores y sonrisas. En tiempos remotos entre la inmensidad del océano hubo un gran continente: la Atlántida. El mar se lo tragó, y testigos de la gran catástrofe quedaron só-

lo los más elevados picos que hoy llamamos las Canarias, Cabo Verde y las Azores. Pero antes florecían allí bellos jardines, reinaban reinas hermosas, y cantaban maravillosos pájaros. Había sobre todo un huerto cuyos árboles producían deslumbrantes manzanas de oro. Un dragón le guardaba, y nadie se atrevía a acercarse a él, hasta que un día llegó Alcides con su maza poderosa, mató al dragón y se llevó las misteriosas manzanas. ¿Fantasía o realidad? Allá verán los sabios. Hoy es ya un hecho: Franco ha puesto el pie en aquel cabezo de la vieja Atlántida, el dragón está domado y vencido, las manzanas son suyas.

Los 20.000 habitantes de Porto Praía le vieron llegar. Primero oyeron un zumbido lejano, luego apareció en el horizonte una silueta alargada que se iba agrandando por momentos. El leve zumbido se había transformado también en un trueno prolongado. El hidroavión volaba sobre aquel mar de cabezas, se inclinaba haciendo saludos galantes y describía círculos caprichosos sobre el puerto. Los motores se detuvieron y él descendió con la gracia

de una gaviota. La primera cabeza salió de uno de los cascos. Era la del «jacal de los cabellos negros», como llaman al gran aviador. Levantaba la mano, saludaba, sonreía, y en su rostro se reflejaba la satisfacción del triunfo. Había hecho lo que nadie hasta él se había atrevido a hacer: aquel salto de 1.700 kilómetros en nueve horas y media era el gran prodigio de la aviación. Habían trazado una

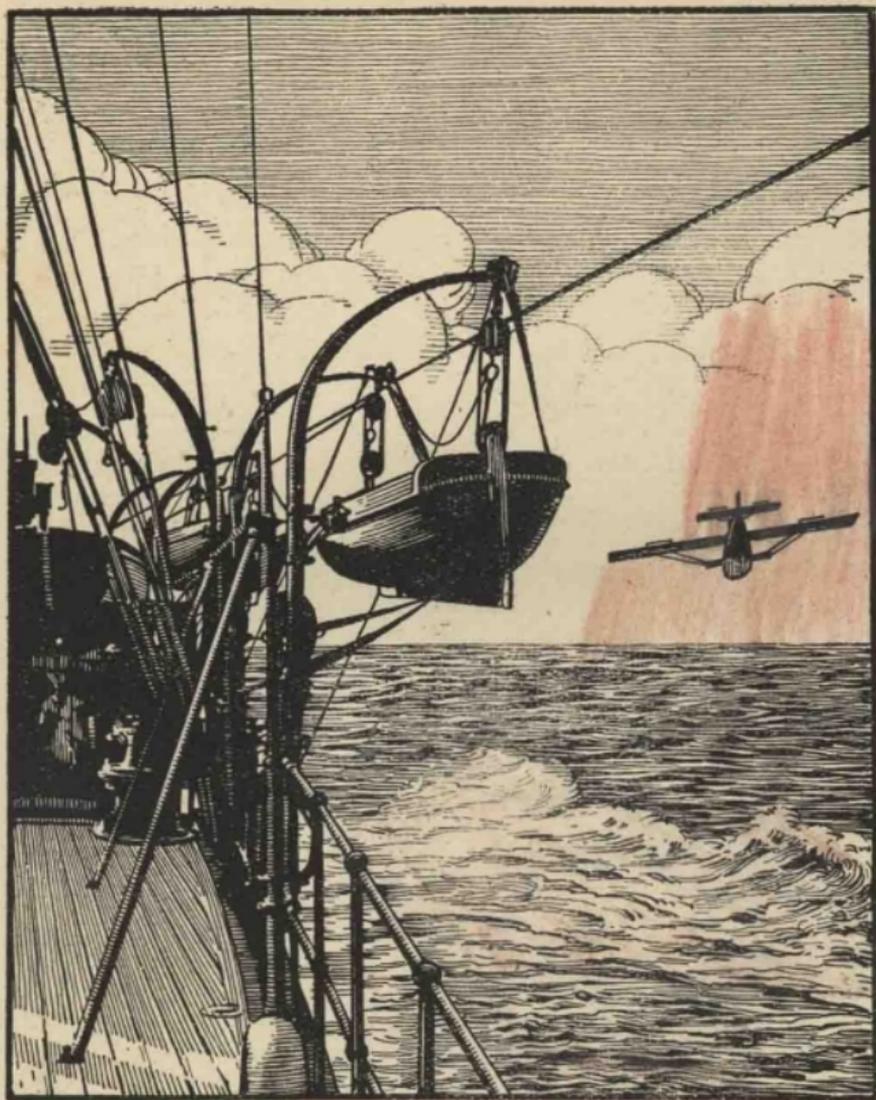
✻                      línea recta en el cielo.                      ✻

Habían llegado en línea recta, sin el menor titubeo. Cuando el comandante vió las islas sintió la mayor satisfacción de su viaje, y con ella la seguridad completa del éxito. La alegría del piloto se reflejó al descender en los cabrilleos del avión. Franco fué siempre el centauro del aire; él y su avión formaban una misma cosa. Sus ojos eran dos sondas del cielo, su oído adivinaba los entorpecimientos de la máquina en el roce del aire; sus manos descubrían desde el volante el estado de los motores, buscaba siempre al subir la línea más fácil; en el vuelo acomodaba la amplitud de los movimientos a toda clase de obstáculos, y cuando bajaba, a medida que el

suelo parecía precipitarse sobre él, medía el ángulo y la ligereza del descenso, y fijaba el punto matemático de parar los motores, y disminuir el vuelo. Pero al ver el puerto de Porto Praia, en esta segunda etapa de su camino, se olvidó un instante de su seriedad precoz, y acariciado por su mano el hidro cantó en el aire un ritmo de movimientos, augurio  
❦ de la victoria final. ❦

El cable ha extendido la noticia por todo el mundo; y de todo el mundo llegan sin cesar a la pequeña isla voces de admiración y de entusiasmo. Franco ha comunicado con el Rey, le ha contado sus triunfos, sus dificultades, sus anhelos y sus esperanzas; la voz de su rey ha puesto en su alma augurios de nuevas victorias. Entre los centenares de cablegramas hay uno que guarda con más cariño; le ha leído y releído, le ha plegado cuidadosamente y le ha guardado como un tesoro: es del almirante de Portugal, el aviador heroico que tres años antes intentara y casi realizara el gigantesco vuelo. El mensaje decía: «Felicitándole por la victoria ya alcanzada, le envío mis más conmovidos votos por

el éxito de su próxima y más formidable etapa, que es todavía inédita. Firma: Gago Coutinho». Era la voz de la estirpe, la voz hermana que celebraba con entusiasmo el triunfo común; ya no hay Gago, ni Franco, ni España ni Portugal, no hay más que la raza grande que se extiende por dos mundos, y lucha por el primado del aire, como antes luchó por el dominio del mar en fantásticas exploraciones. En Río Janeiro y Lisboa palpita el mismo entusiasmo que en Buenos Aires y en Madrid. También en Cabo Verde han encontrado los aviadores hermanos buenos a la sombra de la bandera portuguesa. La isla en medio de sus arenales abrasados tiene rincones deliciosos, donde cantan las fuentes y esparcen su perfume las flores. Las autoridades han llevado allí a sus huéspedes, les han agasajado y convidado espléndidamente, han charlado sin etiquetas ni ceremonias, y así han preparado su espíritu para la nueva hazaña. Rada lleva su traje manchado de mecánico, Alda y Durán sus uniformes militares, y Franco viste un sencillo traje azul con rayas blancas y por encima el kaki,



EL "PLUS ULTRA" SALE DE PUERTO PRAIA Y SE LANZA A TRAVÉS DEL ATLÁNTICO, POR ESPACIOS NUNCA ANTES POR LOS AVIONES SURCADOS

casi un traje de baño, y ha dicho que está tan ab-  
sorto en su empresa que no tiene tiempo de pensar  
si hace frío. El gobernador portugués, al ver su se-  
renidad, su decisión y la parquedad de su palabra,  
ha recordado el viejo aforismo: «Res non verba».

## CAPÍTULO XI. - DE LA RIBERA DEL IN- FIERNO A LAS PLAYAS DE LA GLORIA.

**G**AGO Coutinho tenía razón: el tercer  
salto era formidable y además inédito.  
Mejor que nadie lo sabía él. Había vo-  
lado hasta Cabo Verde elevado por el genio de Al-  
buquerque y Vasco de Gama; de Cabo Verde voló  
hasta la isleta de Santiago (320 km.); de Santiago  
hasta el peñón de Penedos (1.500 km.). Allí le sa-  
lieron al paso las tormentas, las adversidades, la  
furia de las olas y los dientes de los tiburones. Dos  
veces quiso ir desde Penedos hasta Fernando de  
Noronha, y las dos veces se le rompió el aparato.  
Tal vez un genio del mar le había dicho: «No eres  
tú quien ha de abrir este camino». Y el camino que-  
❧ dó sin abrir. ¿Será Franco el predestinado? ❧  
Franco había resuelto ir de un vuelo hasta Fernan-

do de Noronha, (2.350 km.), y si era posible hasta el Brasil (2.850 km.). ¡Una locura! decían muchos; aquello era duplicar de un golpe las mayores distancias recorridas por los más audaces aviadores. El barógrafo; verificador del recorrido, quedó debidamente lacrado y sellado por el gobernador de la isla, y a las ocho de la mañana del día 30 el avión ya estaba en el aire. Era preciso llevar la mayor cantidad posible de gasolina, y los aviadores pudieron cargar 3.900 litros; pero Durán tuvo que quedarse en tierra. Embarcóse en el Alsedo, y siguió la ruta por mar. El Alsedo era un barco enviado por el Gobierno español para escoltar a los aviadores, proveerlos de lo necesario y recogerles en caso de que sobreviniese un desastre. Con él había salido de España el Blas de Lezo, con la misma misión. — ¿Sabes, Franco, cómo se llama esta bahía? preguntó Ruiz de Alda al comandante mientras soltaba las amarras para ascender.—No me interesa mucho. — ¿No te interesa? Pues se llama «la Ribeira do Inferno». Mal agüero, ¿verdad?»—Quita, hombre; de este infierno se puede ir a la gloria.

Así dijo el piloto, y lo dijo tan convencido, que no había lugar a duda. Sí; llegarían a la gloria, pero antes habían de pasar por el purgatorio. La isla tostada que tan amorosamente les había tratado durante cuatro días se perdió a sus ojos. Delante de ellos tenían la inmensidad soberana del espacio, debajo la soledad imponente del mar, iluminado por claros y brillantes reflejos de plata; encima las nubes pasaban rapidísimas desafiando al avión. Tenían que volar muy bajo, a doscientos metros, para no perder las aguas de vista, pero sin dejar un instante la velocidad máxima; en un minuto avanzaban más de 3 kilómetros, en un segundo de 50 a

✻ 60 metros. ✻

La vida a bordo alcanzó entonces toda su trágica intensidad: ni una distracción, ni un descuido, ni un instante de reposo; hasta las palabras debían estar contadas en aquellas horas de solemne emoción. Cada uno de los tres navegantes sabe su puesto junto al timón o el volante o las alas o los motores o el cuaderno de bitácora o la estación de radiotelegrafía. Un olvido, una tardanza puede serles

fatal. Si el avión cae al mar, y el temporal es recio, desaparece irremediablemente; si la mar está llana, puede mantenerse varios días sobre el agua, pero la gloria no será suya. Y una avería es posible. La senda por donde vuelan es la más larga, la más difícil, la más inexplorada. También allí hay escollos, como en la tierra y en el mar. Tal vez el nordeste les empuje en las primeras horas; pero al llegar hacia los 10 grados de latitud encontrarán las calmas, interrumpidas de cuando en cuando por el monzón del sur. El bochorno será insoportable. Unas veces irán a dar a un remolino, para el cual la barquichuela aérea será como una pluma; otras caerán en los semivacíos del aire, que son como los abismos de las regiones de las nubes; y en el pulso del piloto se necesitará toda la serenidad y la firmeza, que se necesitan para guiar un automóvil entre barrancos y despeñaderos. Mayor es aún el peligro de las turbonadas. La previsión del piloto es inútil para ellas. Debido a la influencia que el calor del sol ejerce en la masa del aire y del mar, se forman rapidísimamente en aquellas regiones tropi-

cales, resolviéndose en vendavales furiosos y enormes aguaceros.

El «Plus Ultra» avanza despreciando el misterioso poder de los elementos. Franco ase el volante y fuerza los motores porque sabe que el menor retardo haría escasear el combustible; Ruiz de Alda traza la senda, atento a buscar la línea ideal, pues un segundo de desacierto es un gran rodeo, y un solo grado de desviación inicial, podría alejarles centenares de kms. en aquel gigantesco recorrido; Rada se agita unas veces en la góndola otras en el vientre de la nave, entre charcos de aceite y de gasolina, auscultando siempre y engrasando. Aquello parece un infierno. Al calor de los motores se junta su ruido espantoso; del cielo cae un fuego insoportable; la tarea agota los músculos más fuertes, y el vértigo de la marcha es para desatar los nervios más equilibrados. Los tres valientes caminan entre la muerte y la inmortalidad, pero aunque la inmortalidad les ciña con su eterno laurel, están dejando en su camino muchos días de vida. Y lo más de ello no es lo físico es lo espiritual. Una res-



¡Oh nave, que en tu vuelo llevas la fe por guía,  
que fulges en la altura con luz de luna llena,  
que tienes nuestras almas pendientes de tu antena!  
¡Oh nave precursora, nave de profecía,  
tú eres la cuarta hermana de la «Santa María»!

## CAPÍTULO XII. - LA NOCHE RADIANTE ❀

**L**A tarde fué una tarde de ansiedad y la noche una noche de vigilia. En España y en América, en Madrid y en Barcelona. En Río Janeiro, en Buenos Aires y en Montevideo, todo el mundo aguardaba...; y en Buenos Aires y en Nueva York se hacían apuestas de millones sobre el resultado del vuelo. Imposible dormir con aquella nerviosa exaltación; imposible bailar en los salones, imposible atender en los cines, imposible jugar en los cafés; todo era hablar y discutir de los heroicos aviadores. «¡Dios mío! Decían las señoras en los teatros; lo que he sufrido y rezado por esos pobres muchachos desde que salieron de Canarias!» En un hogar del Ferrol una madre que lloraba de zozobra y de alegría, exclamaba: «¿Dónde estará Ramón a estas horas?» y un abuelo

decía conmovido rompiendo el silencio expectante de una tertulia familiar en Estella: «Por la salud de Julio y sus compañeros, y por la gloria de España, un Padrenuestro...» El Rey acababa de llegar a Sevilla. En su corazón se habían condensado todos los anhelos y esperanzas de la patria. Toda la tarde había pedido noticias ansiosamente, y al irse a acostar dejó este encargo: «Que vengan a decirme  
✻ cuanto haya, hasta el menor detalle...» ✻

El «Plus Ultra» seguía su camino, rompiendo unas veces las nubes, cayendo otras en los vacíos del espacio, subiendo unas veces a grande altura para dominar las tormentas tropicales, y bajando otras para observar la ruta marina. Hubo momentos en que los huracanes se apoderaron del avión y le dieron la vuelta, pero gracias al puño fuerte del piloto pronto volvió a recobrar su posición natural. Alda no perdió un instante la comunicación con el Alsedo, que navegaba también hacia el Brasil. A las 5 de la tarde estaba al habla con un vapor alemán, que se cruzaba en su camino, y al mismo tiempo empezaba a recibir las señas de las más potentes

estaciones americanas. Un poco antes de las ocho de la tarde, los aviadores dieron vista a Fernando de Noronha, iluminada por los últimos rayos del sol poniente. Su alegría fué semejante a la que sintieron los compañeros de Colón, cuando uno lanzó a bordo la palabra «tierra». «Llegamos, triunfamos. ¡Viva España!» Así dijo el piloto, y añadió: «¿Qué? ¿Seguiremos hasta el Brasil?»—«La noche se nos echa encima, dijo Alda; y aún nos quedan tres horas de camino.»—«Sí, pero no tardará en salir la luna. ¿Hay gasolina, Rada?»—«Todavía quedan más de 700 litros».—«¿Estáis cansados? ¿Podéis resistir un esfuerzo más?» Tanto la cara de Franco, como las de sus compañeros delataban una profunda fatiga, resultado de aquella lucha formidable que venían sosteniendo hacía más de trece horas con los elementos. Sin embargo, Alda y Rada contestaron sin vacilar:—«Por nosotros, hasta Buenos Aires».—«Pues adelante», ordenó el piloto. Por todo el mundo la ansiedad aumentaba. En todas las grandes estaciones de Europa y América los radio-escuchas recibían la misma interrogación

inquietante: «¿Qué ha pasado al «Plus Ultra»? Era un ir y venir de radiogramas contradictorios. A media noche aun no se sabía nada en Madrid. Después, un cable anuncia que el hidro ha volado al norte de Fernando de Noronha; otro que está ya cerca de las costas del Brasil, otro que se ha caído al mar, que se hunde, que peligran sus tripulantes, que se estrellan contra las rocas. Fué aquel un momento de alarma y confusión. No, el genio ibérico no puede fracasar. Al fin la noticia llega: El «Plus Ultra» ha amarado en Fernando de Noronha». Las gentes se echaron a la calle, gritando enloquecidas. En los teatros se interrumpieron las representaciones, se tocó la Marcha real, se echaron discursos, se leyeron poesías, y coros inmensos lanzaron al aire las grandiosas aclamaciones de aquella noche radiante. «¡Viva España! ¡Viva Franco! ¡Vivan los aviadores inmortales!»

### C. XIII. - EN EL REGAZO DE AMÉRICA



A isleta de Fernando de Noronha es pequeña y fértil. El Brasil tiene su presidio en ella. Los deportados la riegan

con sus sudores, y fruto de su trabajo son las grandes cosechas de maíz, de ricino y de caña de azúcar. Pero aquella tarde habían suspendido su tarea, y bajo las miradas más indulgentes de los guardianes, discurrían de un lado a otro alborozados. También aquel pedazo de tierra solitario, donde se pasan meses sin que llegue un eco del resto del mundo, se había reanimado con la noticia del gran vuelo. Unos aguardaban sentados en las peñas de la costa, otros habían escalado los más altos picos para atisbar mejor, otros acarreaban leña y hacían grandes llamaradas, que guiasen a los aviadores. A las nueve divisaron al avión. De su seno salía una luz verde, que se hacía colorada unos instantes después, desapareciendo en dirección al continente. Algo más tarde la luz volvió a aparecer; se oyó el rugido de los motores y el hidro descendía no lejos del puerto de San Antonio. Los habitantes de Noronha pensaron en una desgracia; pero desde el agua los pasajeros saludaban levantando las manos, y su saludo fué correspondido con una magnífica ovación.

Franco había vuelto a Fernando de Noronha. Poco después de ordenar aquel «adelante» victorioso, la tormenta se presentaba delante de él. Al bochorno del día sucedía una furiosa turbonada. La noche cerró de repente, y la mar rugía. De tierra le decían constantemente: «Cuidado; noche sin luna, mar alborotada». Entonces tomó Franco la resolución más admirable de todo su viaje: estaba cerca de las costas del Brasil; pero bajar en un puerto desconocido, entre la oscuridad de la noche y la furia de las olas era arrojar-se a una muerte segura. Viró rápidamente, y viendo allá lejos el faro y las hogueras de la isla, dirigióse hacia ellos, y bajó casi en alta mar, para que las olas no hiciesen chocar el hidro contra los acantilados. Dios, que le había dado la victoria, le pedía un pequeño sacrificio. Pero había triunfado, había hecho un magnífico vuelo de quince horas y recorrido 2.500 kilómetros. ❀

Aquella noche durmieron a bordo. Tan bravo estaba el mar que ni los botes ni las lanchas pudieron llegar hasta ellos. Una boya anclada en la boca del puerto apresaba la nave gloriosa. La violencia del

viento y el fragor de las olas se estrellaban contra sus hélices brillantes y sus guarniciones de acero; y tal vez en su sueño se figuraron que el rugir prolongado de la tormenta era el estruendo de los aplausos que en el mundo entero despertaba su hazaña. Tal vez el genio de la patria acarició con sus alas sus miembros fatigados, y les puso delante la \* grandeza de la victoria y les alentó y les dijo: \*

**A**DELANTE, gloriosos caballeros del viento,  
galopad, galopad con osado ardimiento,  
vuestro pegaso os lleva al sumo encumbramiento  
donde tienen los héroes esplendoroso asiento.  
¡Oh la bella corona! ¡Oh, el galardón preclaro,  
que brilla en lontananza y os llama como un faro!  
El alma jubilosa de ese Brasil inmenso  
que a vosotros se abre como horno de incienso;  
pueblos del Uruguay, pueblos de la Argentina,  
brotes del alma hispana, que el ideal fascina,  
amadores de empresas donde el valor culmina;  
en España caricias, en América arrullos,  
en los mares y vientos, que domasteis, murmullos;  
gentíos delirantes, urbes cosmopolitas,  
exaltadas por vuestras hazañas inauditas;  
vivas y aclamaciones  
en los idiomas todos de todas las naciones;

júbilos clamorosos, recepciones triunfales,  
«Tedeum» gigantescos en magnas catedrales,  
guirnaldas de laureles, procesiones y cánticos,  
saludos de sirenas de grandes transatlánticos;  
de vuestro rey favores, abrazos entusiastas  
de príncipes magníficos, espléndidos dinastas,  
aurigas de ciudades, caudillos de repúblicas,  
solemnidades públicas,  
hurras de cancilleres,  
miradas y sonrisas y obsequios de mujeres  
—bellas americanas—  
estampidos de bombas, volteos de campanas,  
—campanas de la Vera, la Giralda, el Pilar,  
que por el mundo vuestros nombres van a llevar—  
rimas de insignes vates, y banquetes y fiestas  
arcos, flores y antorchas y armonías de orquestas,  
joyas de oro y brillantes, lucientes como soles,  
y—lo que a vuestros ojos de buenos españoles—  
vale más—el aplauso de vuestra madre España,  
que os dirá: «Bien, muchachos; albricias por la hazaña.»

Al despertar del día siguiente, aquel día 31 en que se iba a cumplir la primera parte de sus ensueños de gloria, los aviadores se encontraron frente a la realidad dura y bravía de las iras del mar, las violencias de la resaca y los ceños del temporal. Inspeccionaron el aparato y vieron que una de las hé-

lices se había resentido al empuje de las olas. Pero había que dejar la isla, y a pesar de la borrasca, poco antes de mediodía el avión lograba despegarse del agua; y los pobres reclusos, aprisionados allí por el foso implacable de los mares, le despidieron con entusiasmo y con tristeza al mismo tiempo, viendo en aquellos hijos de España, amos del espacio, un símbolo de la libertad infinita. El trayecto era breve, pero arduo. El ciclón azotaba la nave y jugaba con ella. Una racha de viento más fuerte vino a dar en la hélice averiada, y la acabó de romper. Hubo que parar uno de los motores y aligerar el peso, hasta tirar los equipos y herramientas; pero el Estado de Pernambuco, se extendía cercano como una nube que emerge del mar. Las costas del Brasil se iban precisando a sus ojos por instantes. A las cuatro de la tarde, descubrieron allá abajo el hormigueo de una gran ciudad, la ciudad mercantil de Recife, que se había vestido de gala para recibir a los héroes. Cuando la aeronave se posó en el mar, una lancha ataviada de sedas y de flores se había detenido a su lado. A ella pasaron los avia-

dores. Les abrazó el gobernador, les abrazaron todas las autoridades y les abrazaron todos los marinos. El desembarco fué un triunfo sin igual: cien mil voces gritaban sin cesar: «¡Viva España! ¡Viva América! ¡Vivan los embajadores de la raza! ¡Viva el mundo ibérico!»

Franco besó a la tierra, como la había besado Colón, y al sentir aquel beso el suelo americano se estremeció; y en Buenos Aires hubo un poeta que recogiendo millones de latidos exclamaba: «En la serena inmensidad del espacio un sendero de glorias une el corazón de América al tuyo, España legendaria, que hoy vibras jubilosa con la emoción de los triunfos inolvidables... Ya se estrechan en un abrazo gigante sobre el mar que domaste y bajo los cielos que contemplaron el sublime espectáculo de tus hazañas, los dos mundos que tu audacia temeraria vinculara, ¡oh España, que desterraste de tu alma las incertidumbres que inspiran los peligros y el desaliento que provoca el imposible.

La maravillosa aventura de 1492, que auspiciara tu Isabel generosa y clarividente, tiene en la gran-

diosa de Franco la digna repetición: ayer eran cruzados de la civilización y de la Cruz, hoy en pleno florecimiento del progreso, son los cruzados de la paz y del amor, los que llegan después de rubricar en el infinito un nuevo episodio de tu valor, de ese valor renovado siempre a través de los siglos, que es gala de tu historia y luz de tus blasones. ❀

Semper honos, nomenque tuum  
laudesque manebunt

Al través del espacio, queda tendida la escala, por la que hemos de ir a tu amor, y tú enviarás tus hijos, para que goces el divino placer de sentirte querida y admirada por los pueblos que alentara tu seno. España, vieja España, América abre su corazón para recibir tu valeroso mensajero, con el grito espontáneo: ¡Viva España! ❀

#### CAPÍTULO XIV. - COMO HERMANOS, COMO HÉROES. ❀ ❀ ❀ ❀ ❀ ❀ ❀

**N**O era solamente la América ibera la que celebró los primeros éxitos de los aviadores hispanos; para todo el mundo civilizado fué aquello una sorpresa inexplicable. A

Madrid empezaron a llegar mensajes, significativos de la más profunda admiración, mensajes de reyes, de insignes gobernantes y de aviadores famosos, en que se llamaba a la empresa de Franco «la más hermosa página de la historia de la aviación», «un exponente magnífico de la super-raza ibérica», «una hazaña gigante» «un testimonio brillante del valor y de la iniciativa hispánicos», «un vuelo grandioso», «un hecho memorable, que da nuevo lustre a las glorias inmarcesibles de España», «una maravillosa prueba de resistencia, que coloca a la aviación española entre las primeras del mundo»...

Así hablaban los estadistas europeos y americanos, mientras en Recife rodeaba a nuestros aviadores el fervoroso cariño brasileño. El día siguiente a su llegada, determinaron asistir a una misa de acción de gracias y el acto se convirtió en una manifestación popular. Por la tarde volaron sobre la ciudad y fueron incesantemente aclamados. Al fin, el día 4, a las 5,15 de la mañana salieron en dirección a Río de Janeiro, después de cambiar la hé-

lice rota y de revisar los motores. Con ellos iba el teniente Durán, que había llegado en el Alsedo desde Cabo Verde. Al principio no tenían más que dejarse llevar del viento. Iban siguiendo la costa y un paisaje delicioso se desplegaba ante ellos. A las dos horas dejaban a su derecha el cauce caudaloso del San Francisco; y antes de las once ya estaban sobre Bahía, una de las más bellas ciudades brasileñas. Los habitantes aguardaban en las torres, en las azoteas y en las plazas. El «Plus Ultra» pasó rozando los edificios, y el ruido de sus motores se juntaba con el estallido de las bombas y el tableteo de los aplausos, que subía de la ciudad. Los pasajeros saludaban con las manos, dejando caer una flámula con los colores de la bandera española y ramilletes de flores, que la población de Bahía se disputó empeñadamente, pagándolas a peso de oro. Después, el viento cambió repentinamente; Franco necesitaba toda su presencia de espíritu para guiar el avión; Rada inspeccionaba y limpiaba los motores; Ruiz de Alda iba pegado al radiogoniómetro, que ahora se había vuelto caprichoso y rehusaba funcionar.



EN RÍO DE JANEIRO LA RECEPCIÓN FUÉ FANTÁSTICA POR LO ENTUSIASTA Y CARIÑOSA, AL DESCENDER LAS EMBARCACIONES IMPEDÍAN MOVERSE AL AVIÓN



Por fortuna ya no eran tan necesarios sus servicios. En la línea interminable de la costa se escalonaban ciudades florecientes, cuyos habitantes congregados en las playas por el gran acontecimiento, parecían inquietos hormigueros a los tripulantes  
✻ ✻ del avión. ✻ ✻

Desde Victoria, el viento arreció más todavía, y el «Plus Ultra» avanzaba penosamente. Apenas si podía navegar 150 km., por hora. La ciudad de Río de Janeiro que se había trasladado en masa a la bahía de Guanabare, era presa de la mayor inquietud. Se había anunciado que el «Plus Ultra» llegaría a las 4; y sin embargo eran ya las 5, y el avión no llegaba. La inquietud desapareció cuando vieron que el «Plus Ultra» asomaba en el aire, vencedor de los vendavales. Eran las 5,15; habían tardado doce horas en recorrer 2.035 km. El recibimiento fué indescriptible. Miles de personas habían llegado del interior, juntándose a los habitantes de la capital para recibir a los aviadores. «Cuando vi a toda esa multitud, decía después el piloto, yo no creía que su presencia fuera motivada por nosotros. Imaginé

que se trataba de alguna gran fiesta popular.» Cuando al detener el avión, se puso de pie en la nave, estalló una nube de aplausos, que no acababa nunca. El comandante vestía de uniforme, pero no traía camisa. El cuello de la guerrera dejaba entrever su ancho pecho. Su rostro quemado ardía por el esfuerzo realizado en las últimas horas. Al tiempo de descender, las embarcaciones impedían moverse al avión. Franco en su cabina hacía gestos desesperados pidiendo que se le abriese camino, veía en riesgo a la máquina extraordinaria que al terminar la gran travesía iba a malograrse por un exceso de entusiasmo. Al fin mal que bien, el hidro se posó en el agua, y los aviadores pasaron a una lancha que

les llevó a tierra.

«La recepción en Río de Janeiro, cablegrafiaba Franco al rey, ha sido fantástica», y en un banquete íntimo añadía: «El mayor premio a nuestro esfuerzo para traer el saludo de nuestra patria, ha sido vuestro recibimiento inenarrable, cuyo recuerdo vivirá siempre en la aviación española. Cuando salga de Río de Janeiro habré recibido tantos saludos,

que me será imposible mover la mano derecha». Al poner pie en tierra el piloto, la policía estuvo a punto de darse por perdida, pues la muchedumbre llenaba las calles y todo el mundo quería ver de cerca

al héroe español.

El día 5 por la mañana fueron los aviadores a entregar al presidente de la república la carta del rey de España. Se les tributó los mismos honores que a una embajada extraordinaria. El Gobierno puso a su disposición un tren especial, adornado con gallardetes y banderas españolas y brasileñas. En Petrópolis les recibió el ministro de relaciones extranjeras y una compañía de la milicia con músicas y banderas. Bernardes, el presidente les esperaba en el rellano de la escalera principal del palacio, y antes que hubieran subido todos los peldaños, se adelantaba hacia ellos con los brazos abiertos, y dejando a un lado las cortesías oficiales, les decía con un gesto lleno de cordialidad: «Bien venidos seáis, bravos soldados de España. Brasil os recibe como hermanos y os saluda como héroes.» Poco después, en el salón de actos, Franco puso en manos del presi-

dente el mensaje real, Bernardes ponderó la importancia científica y moral de aquella empresa, las copas se llenaron de champán, y los brindis fueron cantos a la unión sagrada de la raza ibera. Franco no es un diplomático, ignora la afectación, pero tiene una sencillez encantadora y cautiva. ❀

Poco después, al fin de un corto vuelo sobre la capital, ocurrió un percance, que hubiera sido fatal a no ser por la decisión y rapidez con que procedieron los tripulantes a conjurar el peligro. La rotura del caño de admisión de la nafta produjo en los motores un principio de incendio que puso en peligro la vida de los aviadores. Las llamas fueron sofocadas, aunque no sin que sufriera el mecánico dolorosas quemaduras, y así pudo evitarse una explosión terrible. Fué una gran suerte, porque si el percance ocurre en pleno vuelo, la catástrofe hubiera sido segura. ❀

Pero el mismo que guió a Colón velaba por ellos. Estaban enseñando al mundo que la juventud, el heroísmo y la religión van juntos. Triunfarían. El mundo hispánico estaba seguro. Se preparaban fies-

tas, se abrían suscripciones, se imaginaban galardones espléndidos a los héroes, y dos baturros decían:—¿Has visto la juada de los aviadores?—Juada gorda. El médico decía en un corro antes de entrar en la ilesia, que con lo qu'han hecho nuestros aviadores les han mojado la ureja a los airoplaneros del mundo entero. Han dimostrao cencia pa llevar el cacharro, y más resistencia que las cigüeñas pa navegar pol aire.—Tíos agudos y juertes tien que ser los indinos.—Claro que po allí arriba no es fácil date un pechugón con un treavía o una becicleta; pero si te se para la maquinaria, la costalada que te pegas no la cuentas. Del suelo ya nadie pué levantate si no es el judgao.—¡Rediez! Así verán en toas partes que, aunque en estas tierras no metemos ruido, tenemos hombres con rasmia para rayar ande

\* raye el más pintao. \*

## CAPÍTULO XV. - MENSAJEROS DE AMOR.

**T**RES días llevaban ya los aviadores en Río de Janeiro, y de voto de sus habitantes no hubieran salido de allí. El comandante había resuelto partir el día 8; muy de ma-

ñana se encaminó al puerto, donde estaba anclado el avión, pero tuvo que volverse malhumorado. Sobre la bahía flotaba una densa niebla; y muchos creyeron que era ella el obstáculo de su salida. Pero sus compañeros eran jóvenes, y no tenían su sangre fría, aquella sangre fría, que le había dado el apelativo de «Cucumber»—pepino—en los círculos de Nueva York, y el de «chacal de los cabellos negros» en las regiones hispano-americanas. Alda, Durán y Rada—Rada sobre todo—recibían de buena gana aquellos agasajos, que les cansaban más aún que los trabajos de la travesía. Ni de día ni de noche les dejaba descansar el entusiasmo de los brasileños. Largo tiempo aguardó Franco a sus compañeros junto al hidro; las horas pasaban y ellos no aparecían; se hizo imposible salir con tiempo para llegar de día a Buenos Aires, y hubo que retrasar la salida hasta el día siguiente. Al fin llegó el mecánico; venía pálido, con el rostro desencajado, con los ojos hundidos y con unas ojeras que daban miedo. «Por ti hemos perdido el viaje, le dijo el piloto; y lo peor es que estás perdiendo la sa-

lud. Sin dormir no se puede vivir. Mira, ahora vas a entrar en el avión, y vas a estar en él hasta mañana, hasta que vengamos a buscarte para salir. Duerme por lo que no dormiste los días pasados». Rada obedeció, aunque algo triste, y Franco dió la vuelta de la ciudad con gran contento de los fluminenses, que podrían admirar y aclamar un día más a los héroes famosos del aire. Al día siguiente muy temprano los tres aviadores salían del hotel y se dirigían a la «Isla dos Enxadas», seguidos de muchos curiosos. Eran las cuatro de la mañana. Los pescadores y los barqueros despertaron a los gritos de los que les pedían los botes en alquiler, para seguir al «Plus Ultra» en sus evoluciones por el mar. No había el menor soplo de viento, y sólo el fulgor de la luna iluminaba la bahía. En el «Plus Ultra» ardía un farolillo, y entre los tensores, planos y hierros, se dibujaba la sombra del mecánico que unas veces saltaba sobre los timones, otras desaparecía en la cabina o entre la masa enorme de los motores. —«¿Has dormido bien?» le preguntó el comandante. —«Como un lirón», contestó él, martilleando en

la nave. Alguien, sin embargo, creyó haberle visto  
✻ también aquella noche en la ciudad. ✻

Muchas embarcaciones intentaban acercarse al hidroavión, pero los policías del mar se lo impedían. Desde las lanchas y los vaporcitos, los fotógrafos sacaban sus últimas fotografías de la nave y los navegantes, y los magnesios estallaban poniendo vivos puntos de luz en la oscuridad. Serían las cinco cuando el comandante ocupó entonces la dirección. Alda se sentó a su lado, Durán en la torreta delantera y Rada seguía trasteando. Los motores rugieron y el hidro tomó rumbo hacia el norte, dejando una cola de luz. Las embarcaciones le siguieron en su rápido deslizamiento y tres aviones brasileños se remontaron al aire; pero el «Plus Ultra» no dejaba el agua, iba y venía, unas veces acelerado, otras más lento, haciendo siempre las mismas graciosas evoluciones. Pasó una hora, y el avión continuaba sus tanteos inútiles. La inquietud acongojaba a la muchedumbre cada vez más numerosa, que clavaba en Franco su mirada interrogadora. El comandante agitó las manos con un gesto,

que decía: «tengan paciencia»; y sonreía lleno de confianza. Los hidros brasileños amararon, y la ansiedad iba en aumento; pero en el «Plus Ultra» seguía resplandeciendo la sonrisa del piloto. ✧

Eran las siete, cuando el hidroavión desde la boca de la bahía tomaba rumbo al sur pasando junto a las Enxadas, deslizándose siempre sobre el agua, y de vuelta a la ciudad recorrió el mismo camino. Muchos pensaron que volvía al fondeadero y desistía del viaje; pero de pronto, haciendo un esfuerzo gigantesco, se levantó poco a poco hasta destacarse netamente en el horizonte. Todos los espectadores prorrumpieron en una ovación estruendosa, y mientras el «Plus Ultra» se escondía entre las nieblas del sur, se quedaron ellos comentando la constancia y la pericia del piloto. Fué la ascensión más difícil de toda la travesía, pero tal vez era entonces cuando más peso llevaba el avión. Iban cuatro tripulantes, la gasolina necesaria para 14 horas de vuelo, un centenar de litros de agua y unos cuantos kilos de provisiones, 3.700 kilos entre todo. En dos horas de esfuerzos se habían sorbido los mo-

tores 300 kilos de gasolina, y sólo entonces fué posible romper. Después hicieron el vuelo más bello de toda la travesía. Fué una lucha constante con las sombras a ver quién llegaba antes. Al principio el viento se alió con la noche, un viento fuerte que azotaba la proa del avión y las caras de los tripulantes. Apenas si con trabajo podían navegar a 160



kilómetros por hora.

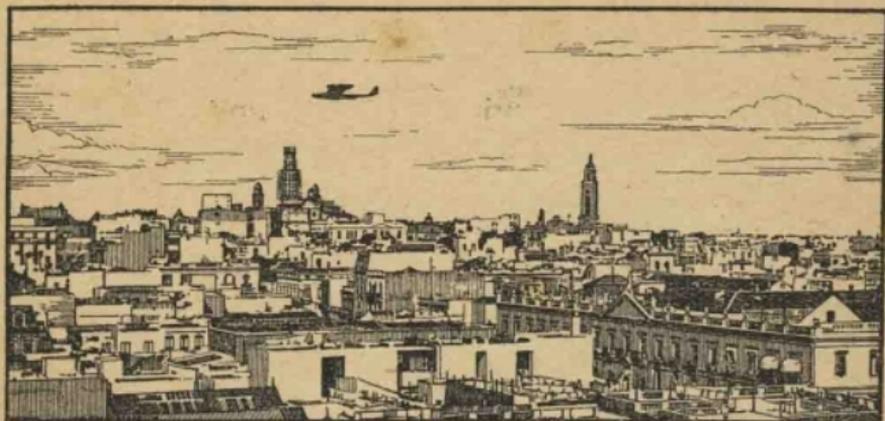


Pero un poco antes de mediodía pasaron el golfo de Santa Catalina de mala fama entre los marinos y entonces empezaron a tener viento en popa; y se desquitaron, avanzando a una velocidad de 200 kilómetros. Como siempre, Franco dirigía; Durán le reemplazaba algunos minutos, de cuando en cuando; y entonces él enviaba algún despacho, o tomaba un bocado. Al salir se habían provisto de galleta y huevos cocidos. Ruiz de Alda observaba la derrota. Su tarea era ahora más difícil. El radiogoniómetro era ya inútil y se había quedado en Río de Janeiro. Los pasajeros podían observar la costa con todos sus encantos. En las primeras horas encontraron la ciudad de Santos, que les saludaba

desde las torres y las azoteas; a las 12 estaban frente a Florianópolis, donde nace el Uruguay; algo más tarde la sombra del avión se reflejaba en el espejo brillante del lago de los Patos animado en sus extremos por el bullicio de dos bellas ciudades, Río Grande y Porto Alegre. A las 6 daban vista a la población uruguaya de Maldonado. Allí recibieron radiogramas contradictorios: «A Montevideo», decían unos; «Vuelo directo a Buenos Aires», replicaban otros. Eran órdenes de Madrid, trasmitidas por

el ministro del Uruguay.

Montevideo había pasado aquel día por todos los extremos de la exaltación. Se dijo que los aviadores pararían en su puerto, y la ciudad se echó a la calle presa del mayor entusiasmo; después se desmintió la noticia, y lo que antes eran vivas se trocaron en denuestos y palabras de indignación. A las últimas horas no había aún nada seguro. Sin embargo, la población entera se había reunido en los muelles. Cuando los pizarrones anunciaron que el «Plus Ultra» volaba sobre tierra uruguaya un aplauso formidable ensordeció la ciudad. Una hora



EL "PLUS ULTRA" VUELA SOBRE MONTEVIDEO, MIENTRAS EL PUEBLO  
TODO SALUDA A LOS AVIADORES, CON VIVAS Y APLAUSOS QUE ENSOR-  
DECEN LA CIUDAD.

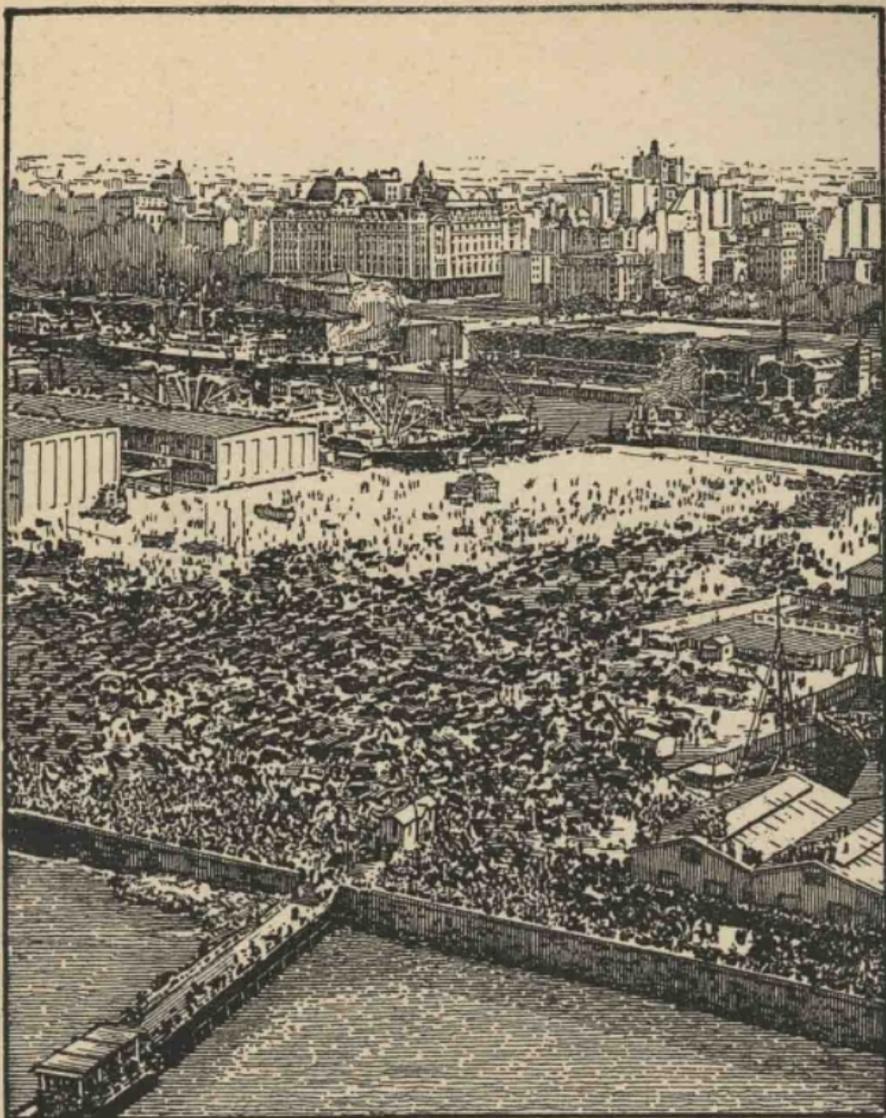
más tarde el avión asomaba en el horizonte entre  
un alarido inmenso de exclamaciones entusiastas;  
pero a la alegría desenfrenada siguió un estupor in-  
decible, cuando se vió que el avión cruzaba por en-  
cima de los edificios, alejándose del puerto.

Todos creyeron que seguiría con rumbo a Buenos  
Aires. Franco vió en el aire un avión uruguayo y  
volaba hacia él para preguntar por el sitio donde  
había de amarar. Después seguido de una escua-  
drilla de aparatos argentinos y uruguayos, dió una  
vuelta sobre la muchedumbre, que desde la altura

parecía un cordón negro y compacto, tendido en torno de la ciudad, y fué a caer en el centro mismo de la bahía. Se oía el ruido de las palmadas, el toque de centenares de campanas, el estampido de las bombas, el estruendo de las aclamaciones, el pitar de las bocinas y la ciudad misma parecía estremecerse en un delirio de locura. El sol se unía al recibimiento derramando sobre los muelles la gloria de sus resplandores murientes; y con la música de sus rayos rojos se acordaban las notas de la Marcha

✻ Real y del Himno Uruguayo. ✻

En la cabeza del muelle estaba el «Montevideo», un hermoso crucero dispuesto para recibir a los aviadores. La multitud devoraba con los ojos aquellas caras tostadas por los soles de África y los vientos oceánicos. Por un momento se creyó que el entusiasmo del público no les permitiría llegar al crucero; pero la policía uruguaya lo había dispuesto todo con un orden admirable. En el barco aguardaba el canciller de la república que dió la bienvenida a los aviadores en nombre del presidente. El jefe de la expedición alzó la copa y bebió feliz de



LLEGADA DEL "PLUS ULTRA" A BUENOS AIRES EN CUYA DÁRSENA LE  
ESPERABA ENTUSIASTA MUCHEDUMBRE.

haber llegado al Uruguay. Alguien le llamó héroe, pero él movió la cabeza a ambos lados, y para apartar la atención, se dirigió a un periodista, que se acercaba lápiz en mano, a pedirle un autógrafo, y le dijo con una entonación burlesca: «¿Firmitas? ¿eh? Ahora, no; ya volveré después a Montevideo y le daré las que quiera».

Entonces había que descansar. Los aviadores lograron llegar al hotel en un recorrido triunfal. Cuando el automóvil que conducía a Franco entró a la plaza de la Independencia, el público logró romper el cordón de gendarmes con el propósito de sacar del auto al piloto y llevarle en andas. La marcha quedó estacionada. Hombres y mujeres se acercaron al héroe saludándole, abrazándole, besándole y cubriéndole de flores. Recibió entre otros, el abrazo de un paisano suyo que lloraba y no sabía más que repetir: «¡Franco! ¡Franco!» Y a Franco se le saltaron las lágrimas. En el edificio más alto de la ciudad vió una bandera española de 15 metros de largo y ante ella se cuadró militarmente con un gallardo saludo. Después de muchas dificultades, pa-

radas y rodeos, lograron llegar a su alojamiento, cerraron con llave, y se echaron a reposar mientras la multitud seguía lanzando vítores frente a sus balcones. Habían hecho la más bella jornada: habían recorrido 2.050 km. en once horas y media. Podían dormir satisfechos, aguardando el triunfo

del día siguiente.

## CAPÍTULO XVI. - LA VOZ DE LA RAZA

**T**RANQUILOS descansaron; era la primera vez que dormían tranquilos desde su salida. A las siete les despertó el bullicio de la ciudad alborozada. Hasta las diez inspeccionaron el avión y a las diez y media llegaban a la casa del gobierno. Su entrevista con el presidente de la república fué sincera y cordial. El señor Serrato les abrazó, felicitándoles efusivamente; ellos le entregaron el autógrafa, en que Alfonso XIII «desde el solar de donde se desprendieron las Españas nuevas, llevaba por medio de sus aviadores la expresión de su ferviente interés y de su confianza en los destinos del amado pueblo uruguayo». «¿Y Rada, el mecánico?»—preguntó el presidente.

—«Señor, dijo Franco; está en el hidro disponiendo algunas cosas para marchar.»—«¿No podría yo verle?» El director de la aviación militar fué en busca de Rada. Rada había dormido también aquella noche en el aparato. Era un cuidado muy paternal que por él se tomaba el comandante. Poco después dirá en Buenos Aires: «¡Cuídenmelo bien, que me hace mucha falta! Yo manejo el aparato, pero si los motores no andan, imposible volar. Vale mucho ese muchacho; no teme a nada y es hábil para todo. En Marruecos hemos recibido tiros en las ropas muchas veces, y nunca flaqueó su espíritu. Hubo vez en que nuestro motor fué blanco de diez balas, y al día siguiente por obra de Rada el aparato quedaba listo para la campaña. Es un mecánico de gran cabeza. Pero les repito que me lo cuiden bien. De día trabaja y si pasa la noche en divertirse, no descansará ni dormirá; y así puede flaquear su salud. En Río de Janeiro le encerré en una cabina y me metí la llave al bolsillo. En Montevideo le busqué una buena habitación en un crucero; y gracias a eso estamos en Buenos Aires».

Cuando llegó el director de aviación, Rada discurría como siempre por el avión. Recibió el aviso con un movimiento de hombros, y sin quitarse la blusa azul se encaminó al palacio presidencial. Recibió algo tímido las felicitaciones, y con su mano callosa chocó la mano enguantada del presidente. Después se despidieron todos. El Sr. Serrato dijo al comandante:—¿Estarán ustedes impacientes por acabar?— «¡Oh, sí, respondió Franco! Esto nos mantiene en un estado de intensa nerviosidad. Nuestra impaciencia por cumplir definitivamente el sueño de tantas horas de inquietud es algo que llega a atormentarnos».

El tormento iba a terminar. Minutos antes de las doce, los aviadores llegaban a la playa, y a las doce en punto se levantaba el «Plus Ultra» entre un clamoreo delirante. La ciudad entera se había reunido de nuevo para despedirles, y atronaba los aires con sus vítores. Un instante los corazones se estremecieron al observar que el hidro caía al agua después de haber recorrido algunos kms.; un avión y un barco volaron en su auxilio; pero cuando lle-

garon, el «Plus Ultra» hendía nuevamente los aires. Habían visto que perdía agua,—el agua necesaria para refrigerar los motores;— se detuvieron para tapar la fuga, y fué cosa de un instante. Buenos Aires aparecería sin tardar a sus ojos. Apenas habían volado una hora, cuando vieron una gran columna de humo negra y fantástica, que se extendía por el espacio. Segundos después podían observar los miles de chimeneas de donde se alzaba aquel vaho, que envolvía a la gran urbe industrial, como una cúpula inmensa; y bajo la cúpula aparecieron los altos rascacielos, las torres innumerables, las anchas avenidas, las iglesias, los palacios, los comercios, los paseos, las dársenas, los diques y los muelles, y en los muelles, y en las rúas y en los paseos cercanos la línea negra, bullente e interminable del hormigueo humano. La ciudad se había vaciado para salir al encuentro de los cuatro centauros del aire. Era algo gigantesco, colosal gradería de un teatro construído frente al río; y dentro del río se apiñaban las embarcaciones, y encima del río evolucionaban los aeroplanos avizorando el

horizonte; y en la tierra y en el mar y en el aire todos escrutaban en la lejanía el ave prodigiosa que volaba desde España. Los que habían ido armados de poderosos gemelos se la indicaron a los demás, y al fin todos advirtieron su presencia, como un punto indeciso que fluctuaba, visible apenas, en el cielo radiante de sol. Un vago rumor se alzó de la multitud, y tras el rumor, un silencio unánime. La emoción y la curiosidad contenían los ánimos. Pero de pronto, una sirena de un barco, después otra y otra, y las sirenas todas del puerto inmenso llenaron los ámbitos con su estridente sonido. Las bombas explotaron, sonaron las campanas, el vocerío popular estalló frenético, y en la atmósfera y en las almas se palpaba la sensación del instante

✻ esperando. ✻

El «Plus Ultra» volaba sobre el corazón de la ciudad, y en sus alas blancas se reflejaba la luz del sol. Después el piloto disminuyó la marcha, miró el estuario buscando un lugar de amaraje, y fué a detenerse suavemente, certeramente a los ojos de todos. Fué aquel un gesto gallardo, digno remate del

glorioso vuelo. Amarraron el hidro a una boya, se despojaron de sus vestidos de viaje, y trasbordaron a un vapor argentino, el «Paraná» que les aguardaba lujosamente engalanado. Allí estaban el ministro de Marina, el Almirante, el Alcalde de la ciudad, el representante de España, que les dieron los primeros abrazos. A unas felicitaciones, seguían otras felicitaciones; y entretanto Franco hurgaba en su equipaje buscando las cartas del Rey y del Gobierno. Tenía que llevárselas al Presidente Alvear. La multitud desfiló hacia la Casa Rosada; en medio caminaban los carruajes de los aviadores, sofocados por la oleada incontenible. 1.500 policías abría paso. Cientos de miles de voces gritaban hasta enronquecer. Los hombres agitaban los pañuelos; subían a los balcones, a los miradores, a las azoteas de las casas, a las torres de las iglesias, a los postes de los telégrafos, para ver siquiera fuese un segundo la tez tostada del gran piloto. Flotaban al aire los pañuelos multicolores de las mujeres, que enviaban sus miradas acariciadoras, esas miradas de amorosa admiración, que no conoce el

millonario, aunque regale un collar de perlas, que consigue alguna vez el genio, y que son siempre el premio de los hombres de acción, de los valientes, de los héroes. ¡Tanta juventud y tanta gloria al mismo tiempo! Una joven rubia y bella, pudo burlar la vigilancia de los guardias y llegar hasta el comandante, y besarle la mano que guió la nave, y entregarle un manojo de claveles. Franco los recibió galante, cortó el clavel más bello, puso en él un beso y se lo entregó a la desconocida, que desapareció alegre con su tesoro. ¡Con qué cuidado le guardará como recuerdo de aquel día, el más grande que ha vivido la gran ciudad hispano-americana! Tras de la joven llegó un anciano de las tierras de Ávila, subió a los estribos del coche, se abrazó al aviador, y llorando, le dijo: «Treinta años hace que trabajo aquí, hijo mío; pero solo por este instante los doy bien empleados. He hecho mucha plata, toda es tuya. Ya la tengo en un banco depositada a tu nombre». Franco lloró también. Parecía serio, impasible; pero tenía un alma de niño. Las flores llovían, las bandas tocaban la marcha española, las

campanas vibraban, los vítores continuaban sin cesar; y la marcha triunfal se prolongaba a través de las largas calles, adornadas con arcos de triunfo, engalanadas con miles de enseñas, donde lucían el color sangre y oro de España, con el blanco y azul de la Argentina.

La entrevista con el jefe del Gobierno fué emocionante. El Presidente Alvear era uno de los que más habían sentido la grandeza de la hazaña. Cuando llegaban los aviadores, acababa de abrir una suscripción para levantarles dos monumentos, uno en Buenos Aires y otro en Palos de Moguer. Personalmente había preparado el recibimiento y organizado los homenajes. Ahora tenía el placer de ver a los valientes muchachos, de interrogarles, de felicitarles, de abrazarles. Era una de las horas más felices de su vida. Franco le entregó los regalos y epístolas que traía de España, y Alvear leyó en alta voz la carta del Rey: «El puerto de Palos de Moguer, de donde partieron las carabelas de Colón contará con otra efeméride famosa: la que señala el comienzo del atrevido vuelo de unos esforzados

aviadores de raza española, que se aprestan a surcar el inmenso espacio que cubre el océano, para rendir su viaje en Buenos Aires... La audaz empresa tiene un hondo poder de evocación, y viene a simbolizar, pasadas cuatro centurias con el enlace material, la aprimación espiritual entre el viejo solar de España, y el pujante pueblo argentino, en el que florece, rejuvenecido, el rancio temple vigoroso de nuestra raza...»

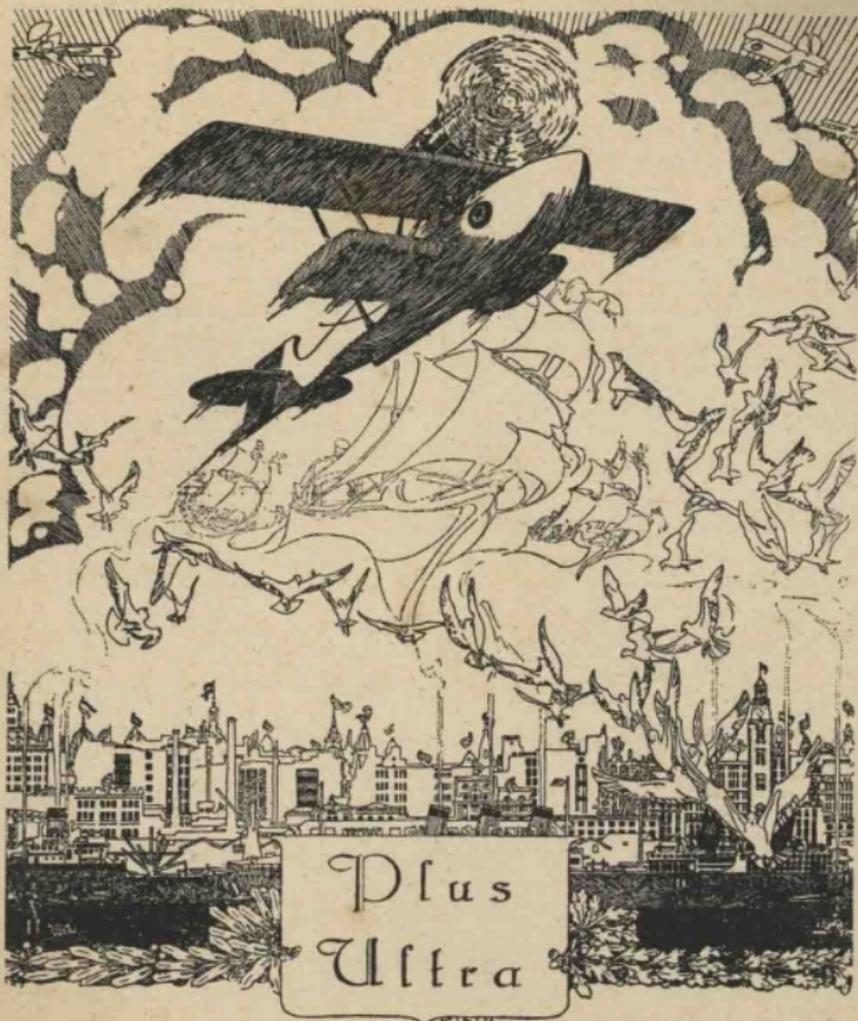
Una hora más tarde Franco hablaba por cable con el Rey, y después de contarle algunas peripecias del viaje, añadía: «El recibimiento en Buenos Aires ha sido inaudito; creo que no vamos a salir con vida de aquí».—«Está bien, dijo el monarca, como recuerdo de este día, os concedo la llave de gentil-hombre a ti, a Ruiz de Alda y a Durán, reservándome el mostrar mi gratitud al mecánico Rada. Te envió un fortísimo abrazo y grito con vosotros: ¡Viva España! ¡Viva la aviación española!»

A media tarde la noticia se había extendido por todos los pueblos de la Península; causando una explosión de entusiasmo que no se había visto nun-

ca. Todas las campanas repicaron a gloria, en todas las catedrales se cantó el «Tedeum», los cañones estremecieron las ciudades; hubo grandes manifestaciones, veladas discursos, funciones religiosas y civiles, y dentro de las almas un júbilo que estallaba de mil maneras. Todas las grandes urbes ibero-americanas celebraron el acontecimiento. En Madrid, en Lisboa, en Méjico, en la Habana, en Río Janeiro, en Lima, en Santiago y en Montevideo los tranvías ostentaban la bandera española, los toreros llevaban la misma bandera en el brazo, y la bandera española lucía en la cabellera de las mujeres, en los vestidos de los hombres, en lo alto de los edificios, y en la delantera de los automóviles. En todas partes se leía este letrero: «¡Viva

Franco!»

El entusiasmo del pueblo bonaerense fué mayor todavía el día siguiente a la llegada. Alvear había preparado un banquete para los aviadores; pero antes quisieron dar gracias a Dios, y se dirigieron a la catedral para asistir a un «Tedeum». Al ver a Franco la muchedumbre se avalanzó sobre él. Se



GRÁFICA ALEGORÍA DE LA VISITA DEL "PLUS ULTRA" Y DE SU FERVO-  
ROSO RECIBIMIENTO, VISTO Y SENTIDO POR LOS ARTISTAS DE "LA  
NACIÓN" DE BUENOS AIRES.

oían vivas y aclamaciones en español, en francés, en inglés, en alemán, en italiano, en checoslova-  
co, y hasta hubo japoneses, que, agitando la gorra,  
lanzaron un frenético «banzaí». La policía no pudo  
contener el empuje, y el comandante entró en el  
templo arrastrado por el vaivén de la multitud. Se  
cantó el «Tedeum», la orquesta y el órgano tocaron  
una marcha triunfal, un orador celebró la gloria  
del «Plus Ultra», interrumpido cien veces por el es-  
truendo de las aclamaciones.

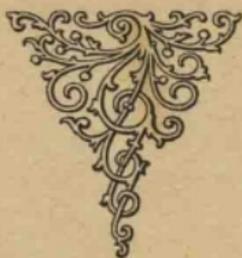
En medio del delirio universal, los únicos ecuaní-  
mes eran los aviadores. Les sobraba orgullo para  
sentirse hinchados. Ese orgullo es su fuerza. To-  
dos admiraban su modestia y su sencillez; había  
un extraño contraste entre lo que los demás decían,  
peroraban, gritaban y escribían, y lo que sencilla-  
mente, con la hermosa franqueza ibérica manifes-  
taban ellos, Durán, el joven marino, decía: «En-  
tiendo que el mundo se está poniendo en ridículo,  
y nos va a poner a nosotros también». Alda lo mi-  
raba todo como quien oye llover. Era demasiado  
alto, demasiado consciente para reparar en seme-

jantes pequeñeces. Cuando le felicitaban, respondía: «Ahí tienen ustedes al piloto. Todo se debe a él. Franco inspira una confianza decisiva». Rada ha sintetizado también maravillosamente el espíritu de la peregrinación aérea. No es un intelectual, y tal vez por eso representa el alma ibérica en su simplicidad adorable. Ha sido el ídolo de las muchedumbres, que a fuerza de cariño le dislocaron un brazo. Cuando apenas habían salido de España, se conocía en Buenos Aires una carta en que una hermana suya decía a un pariente residente en aquella ciudad que Pablico, haría muy pronto un viaje de recreo a la Argentina... Y la mentalidad de Pablico es idéntica: «En todo este viaje no oímos sino estampidos de mucho estrépito, pero tiraban siempre sin bala. Cohetes y bombas de estrépito y nada más. Aquellos moros del Rif apuntan como diablos.» Franco, el iniciador, el jefe, ha llorado de emoción, pero en sus labios hay siempre una ironía indulgente y bonachona. Con frecuencia dice: «No he hecho más que seguir el sistema del gran aviador portugués; y en mi patria hay más de

cincuenta pilotos, capaces de hacer el mismo recorrido». Para justificar aquellos aplausos, que le parecen exorbitantes, intenta hazañas nuevas, y mayores. Su sueño es volar hasta el Pacífico, atravesando por encima de los Andes, llegar hasta Méjico, hasta Nueva York, dar un salto hasta las Azores y de las Azores a España. «Tengo el alma viajera», había dicho a los argentinos.

Pero el «Plus Ultra» ha terminado ya su gloriosa carrera. Ha hecho un vuelo épico de 10.200 kilómetros en 60 horas. No se hundirá en el mar como la nao «Santa María»; España se lo regalará a la Argentina y Buenos Aires, lo guardará como un tesoro. Un magnífico pabellón será el relicario, y las generaciones futuras irán a admirar en él una reliquia sagrada del valor del mundo ibérico, un talismán de victoria, una lección de heroísmo. Los aviadores volverán por mar, Buenos Aires les dará el mejor de sus buques, el que lleva su nombre, el Rey saldrá a su encuentro, y España entera volverá a vivir un día inolvidable...

**Y** vencísteis y es vuestra la corona de oro    ❁   ❁   ❁  
de la inmortalidad, y en gigantesco coro    ❁   ❁   ❁  
América y España y el mundo entero clama:    ❁   ❁  
¡Gloria a los inmortales, los cuatro de la fama,    ❁   ❁  
los que a su patria encumbran en la moderna historia,  
cides de los espacios, épicos campeadores,    ❁   ❁  
los buenos los mejores,    ❁   ❁   ❁   ❁   ❁   ❁   ❁  
los grandes aviadores,    ❁   ❁   ❁   ❁   ❁   ❁   ❁  
cien veces triunfadores,    ❁   ❁   ❁   ❁   ❁   ❁   ❁  
¡Gloria!    ❁   ❁   ❁   ❁   ❁   ❁   ❁   ❁   ❁





# ÍNDICE

CAPÍTULO I. - El mejor de los pilotos. . . . .	1
CAPÍTULO II. - El mecánico ligero. . . . .	8
CAPÍTULO III. - La quimera. . . . .	11
CAPÍTULO IV. - Pegaso . . . . .	16
CAPÍTULO V. - Entre el remolino . . . . .	20
CAPÍTULO VI. - Hogar de almas. . . . .	26
CAPÍTULO VI. - Como la flecha. . . . .	33
CAPÍTULO VII. - Entre las nubes. . . . .	35
CAPÍTULO VIII. - El primer beso de la gloria . . . . .	45
CAPÍTULO IX. - Hacia el jardín de las Hespérides . . . . .	51
CAPÍTULO X. - Las manzanas de oro. . . . .	58
CAPÍTULO XI. - De la ribera del infierno a las playas de la gloria . . . . .	64
CAPÍTULO XII. - La noche radiante. . . . .	70
CAPÍTULO XIII. - En el regazo de América . . . . .	73
CAPÍTULO XIV. - Como hermanos, como héroes. . . . .	80

CAPÍTULO XV. - Mensajero de amor. . . . .	88
CAPÍTULO XVI. - La voz de la raza. . . . .	98

## ÍNDICE DE GRABADOS

El Comandante Franco y los valientes compañeros que formaron la tripulación del "Plus Ultra" . . . . .	3
El Aeródromo de Cuatro Vientos, centro de nuestra aviación . . . . .	7
El soberbio motor y el monoplano rápido fuerte y dúctil . . . . .	13
Convento de la Rábida por donde quiso pasar Franco siguiendo el camino de Colón . . . . .	25
Salió el hidro para América al aparecer las primeras luces del día, y cuarenta mil personas tenían sus ojos en él clavados . . . . .	31
Resumen general del magno vuelo con las diversas etapas . . . . .	42
En la ermita de San Antonio en las Palmas, los bravos aviadores siguiendo las huellas de Colón, oraron donde él oró; la muchedumbre les aclama. . . . .	49
El magnífico destroyer Alsedo, honra de la industria naval española, que tan denodada y poderosamente ha contribuído al éxito del "Plus Ultra" . . . . .	55
El "Plus Ultra" sale de Puerto Praia y se lanza a través del Atlántico, por espacios nunca antes por los aviones surcados. . . . .	63
En Río de Janeiro la recepción fué fantástica por lo entusiasta y cariñosa, al descender, las embarcaciones impedían moverse al avión. . . . .	83
El "Plus Ultra" vuela sobre Montevideo, mientras el pueblo todo saluda a los aviadores con vivas y aplausos que ensordecen a la ciudad . . . . .	63
Llegada del "Plus Ultra" a Buenos Aires, en cuya dársena le esperaba entusiasta muchedumbre . . . . .	97
Gráfica alegoría de la visita del "Plus Ultra" a la América Española . . . . .	109

**PUEDE IMPRIMIRSE**

Abadía de Silos 21 de Marzo de 1926

† FR. LUCIANO SERRANO

ABAD DE SILOS

**NIHIL OBSTAT**

EL CENSOR

Jaime Pons, S. J.

Barcelona 15 de Abril de 1926

**IMPRÍMASE**

JOSÉ, Obispo de Barcelona

Por mandado de Su E. Ilma. el Obispo mi Señor  
DR. FRANCISCO M.ª ORTEGA DE LA LORENA

Canciller Secretario.

# LIBROS DE EPOPEYA

**D**AMOS a los libros de esta serie el título de LIBROS DE EPOPEYA porque en ellos contamos las innumerables hazañas grandiosas y bellas sobre toda ponderación, que con la cruz y la espada realizaron nuestros mayores. La empresa es ardua por lo delicada y por lo compleja y acrecienta las dificultades, 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

**T**IENEN los de esta colección todas las características del libro artístico. Se ha escogido un tipo de letra no solamente nuevo, sino del máximo de condiciones que para el caso requiere en línea y distribución de masas. En composición y compaginación se ha logrado exquisitez pocas veces vista, al decir de los bibliógrafos, y hemos encomendado la ilustración, de marcadísimo carácter artístico y documental, a dibujantes y pintores escogidísimos y especializados

**D**E todos estos esfuerzos, nos damos por bien pagados ante el testimonio de la alta crítica, que espontáneamente ha señalado esta biblioteca como modelo de libro artístico y de tipo tan perfecto como puede darlo hoy día, el arte de imprimir más adelantado y mejor aprovechado.



# LIBROS DE EPOPEYA

- SANGRE GENEROSA Y FECUNDA** relación del riguroso martirio que padeció el Padre Juan de Prado misionero franciscano en la ciudad de Marruecos. ❀
- OTUMBA.** Relación de la brillante victoria alcanzada por Hernán Cortés en Méjico, por D. Antonio Solís y Rivadeneira. ❀
- CONQUISTA DEL PAÍS DEL ORO.** Relación de la conquista del Perú, por Francisco López de Gómara. ❀
- POR CASTILLA Y POR LEÓN, 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. ❀
- 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 Vega entre Moros y Cristianos, hasta que el rey D. Fernando Quinto la ganó.









R35861