

**EL VUELO DEL "PLUS ULTRA"  
ESPAÑA-ARGENTINA**

(1926-1951)

PALMA DE MALLORCA

1 9 5 1



Registro Nº R. 85862

BIBLIOTECA  
SEDE IBEROAMERICANA  
TINIA

SEMINARIOS DE FORMACION  
DE F. E. T. Y DE LAS J. O. N. S. DE BALEARES

---

# EL VUELO DEL "PLUS ULTRA"

## ESPAÑA - ARGENTINA

*Conferencia*

*por*

*José Gomá Orduña*

*Coronel de Aviación, Diplomado de Estado Mayor, Ingeniero Aeronáutico*

PALMA DE MALLORCA

1951

un  
Universidad  
Internacional  
de Andalucía  
A

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE ANDALUCIA

*Por iniciativa del Excmo. Sr. Gobernador Civil y Jefe  
Provincial del Movimiento de Baleares, D. José Manuel  
Pardo Suárez, al cumplirse el XXV aniversario del vuelo.*

Imprenta Mossén Alcover. - Calatrava, 68. - Palma de Mallorca



COMANDANTE RAMÓN FRANCO



## Conferencia sobre el vuelo España-Argentina del "Plus Ultra"

**"PLUS ULTRA"**: Más allá, es el lema adoptado por Carlos V haciendo alusión al descubrimiento de América, con lo que desmintió el «Non Plus Ultra»: No más allá, de las columnas de Hércules. El Cardenal Cisneros nos dejó un camino trazado: «Hacia África». Y la Reina Isabel, en su testamento, escribió una consigna que debería ser seguida por sus súbditos. Les recomendaba lo siguiente: «Que sean obedientes a los mandamientos de la Santa Madre Iglesia e protectores y defensores de ella, como son obligados, e no cesen de la conquista de África e de pugnar por la fe contra los infieles». Así lo hemos practicado en el curso de toda nuestra historia. España no ha sostenido guerras; no les demos ese nombre que indica ambición. España sólo se ha batido y se batirá en CRUZADAS, en defensa de la fe de Cristo y en defensa de la civilización.

La España permanente, la que perdura sobre todas las adversidades políticas de raíz extranjera, que irritan y a veces perturban su tranquilidad interior, aquella que luchó contra la invasión árabe durante cuatrocientos años, que tuvo a raya a los turcos, que gobernó en Flandes, en Italia y costas de África, descubrió América y llevó sus naves al Pacífico y a todos los

mares del mundo, que clavó su bandera al lado de la Cruz de Cristo sobre territorios a los que dió su idioma, cultura y religión, en misiones que la desangraron y empobrecieron, es la que está representada por la moral y el honor que se derivan de las virtudes de muchos de sus hombres y de su Ejército.

La Aviación militar, en 1913, forma parte de ese Ejército. Ejército con Aviación y Marina, formando una minoría de hombres selectos, como caballeros de una Orden que quieren defender un punto cuando la mayoría es partidaria del abandono, se batieron en África durante catorce años, de 1913 a 1927, para civilizar y proteger a las tribus salvajes que pueblan el norte de Marruecos. La Aviación española es la primera del mundo que emplea el avión como arma de guerra, hecho que tiene lugar en África en noviembre de 1913, la primera que ha depurado hasta el límite la táctica de combate en preparación del ataque y protección del avance de la Infantería, y la primera que ha derramado sangre de aviadores en el aire.

A los quince años de combatir, en 1925, las tripulaciones, y particularmente sus pilotos, habían alcanzado el mayor grado de seguridad y pericia. Estaban capacitados para emprender las más grandes proezas. Así lo conceptuaron los Mandos, que recogiendo el anhelo de ambición de Patria de los Aviadores, les ayudaron como en otro tiempo se hizo con los grandes navegantes, para, en las nuevas naves, seguir aquellas rutas, llevando un saludo a los hermanos de raza en América del sur, Filipinas y países de civilización hispana.

El comandante D. Ramón Franco era uno de ellos. Exacto exponente de la herencia de la raza, dura, tenaz y viril que se formó en esos cuatrocientos años de guerra contra los moros. Al salir de la Academia militar, oficial del Ejército, dotado del espíritu de sacrificio y abnegación que se inculca en las Academias militares como el mejor sistema de educación de juventudes, para cumplir con el deber sin necesidad de pronunciar el nombre de España a destiempo, tenía escrita la trayectoria de su vida, la ruta que le marcaron sus antepasados. No digamos que «Plus Ultra» es el nombre que Franco dió a su hidroavión. ¡Franco es el «Plus Ultra»! El que no puede dete-



nerse, el que ha de ir siempre más allá, hacia otra meta, hacia África, a luchar contra los infieles, como ordenó la Reina Isabel, a realizar las más difíciles y extraordinarias proezas, hacia los países de civilización hispana.

Es momento de hacernos una pregunta: ¿Cuál era el carácter de Franco? Franco era un hombre de acción, que no se dejaba aconsejar por nadie. Se distingue por su valor, pericia y audacia, por realizar actos geniales en casi todos los aspectos de su vida. ¡No es un hombre-serie! Es inteligente, y nunca actúa de ligero; piensa, cautiva a todo el que habla por su simpatía, se impone por su voluntad y manda. Tiene el atractivo del niño caprichoso que sabe siempre lo que quiere. Podemos citar, como uno de sus actos originales, que por la Base de Hidroaviones de Melilla se pasea siempre desnudo; desnudo vuela, quemado por el sol, por lo que sus compañeros le llaman el «Chacal». Su aspecto es desaliñado, despreocupado, se azora en el trato con el sexo femenino. Es un verdadero D. Juan, un verdadero hombre, precisamente porque no se parece a D. Juan.

Por su vida profesional, que es lo que ahora interesa, en aquella época estaba calificado de ser un magnífico piloto y de dedicar a la Aviación, al vuelo y a la guerra, todos sus pensamientos y todas sus actividades.

En 1925, como un verdadero benedictino, se recluye voluntariamente en la base de hidroaviones de Mar Chica, y se aplica con entusiasmo a los estudios cosmográficos. Adquiere cartas marinas y libros de su peculio particular. Dedicar horas y horas al estudio de la ruta del Atlántico sur a Argentina. Mide distancias, estudia el clima, piensa en los medios y métodos de navegación con que podrá desarrollar el viaje. Para esta labor se asocia con el capitán de Aviación D. Mariano Barberán, que luego, por su separación temporal de Aviación, sería sustituido por Ruiz de Alda. Dedicemos un recuerdo a Barberán, muerto en su maravilloso vuelo de España a Cuba y Méjico.

**P**ARA dar idea de lo que era la aviación en los días que tratamos, 1925, digamos que nos encontramos aún en la «época

heroica», cuando al salir una escuadrilla en viaje de 300 kilómetros se tenía casi la certeza de que algún avión no llegaría a su destino. Con la mayor frecuencia, y sin posible control, se rompían las instalaciones de gasolina, aceite y agua, ocasionando la toma de tierra inmediata sobre el terreno que se encontraba debajo, sobre un campo elegido por el piloto desde el aire.

En lo referente a navegación, recordemos que en vuelo sobre un mar de nubes llegó a colocarse sobre la vertical de Madrid un avión inglés, que, partiendo de Londres, realizó el viaje guiado por una estación radiogoniométrica instalada a bordo y dos estaciones instaladas en tierra. Al descender, después de atravesar las nubes, los tripulantes identificaron que se encontraban sobre Carabanchel. De numerosos ensayos de este tipo, con sólo los datos obtenidos con los instrumentos de a bordo, se había llegado a la conclusión de que era extraordinariamente difícil recalar en un lugar de pequeña extensión después de cubrir en vuelo una distancia larga.

En su consecuencia, lo que proyectaba Franco, el vuelo de Europa a América, era considerado de imposible ejecución. El aviador que se lanzaba a la empresa, con sólo intentarla, adquiriría fama internacional.

Después del armisticio de la gran guerra, en 1919, un entusiasta americano depositó 10.000 libras en el Aero Club de América, que se apostaba a la par, a que el Atlántico no sería cruzado en ese año. No surgió nadie que la aceptara. Seis años antes, el periódico inglés «Daily-Mail», había ofrecido 25.000 libras al primer aviador que hiciese el recorrido Estados Unidos-Inglaterra o viceversa en menos de 72 horas.

Los técnicos de varias naciones estudiaban al detalle las condiciones de la ruta. América e Inglaterra tenían más facilidad de ejecutarlo; contaban con una espléndida industria aeronáutica y con personal de vuelo entrenado. Durante meses permanecieron en el Atlántico comisiones oficiales científicas, tomando datos y haciendo observaciones sobre meteorología, marcha de los ciclones, rutas y épocas más convenientes para efectuar el



CAPITÁN JULIO RUIZ DE ALDA



vuelo. Dentro de cada nación se efectuaban vuelos de ensayo, de la duración necesaria para atravesar el Atlántico.

Una escuadra integrada por 5 acorazados y 21 destroyers ha de situarse en el mar. Cada buque cubrirá un recorrido de 50 millas, deberán lanzar columnas de humo, y, provistos de reflectores y radiotelegrafía, marcarán la ruta que ha de seguirse en el aire. Se trataba de que un hidroavión trimotor y dos cuatrimotores hicieran el recorrido de América a Terranova. La segunda etapa se haría entre Terranova y Las Azores. De aquí un tercer vuelo para arribar a Lisboa. Uno sólo de los aparatos que iniciaron el viaje llegó a Lisboa, después de varias averías en que tuvo que posarse en el mar para repararlas. Llegó después al Ferrol y de allí se fué a Inglaterra. Terminó el viaje a los 22 días de iniciado.

Multitud de aviadores intentaron conseguir el premio, internándose en el mar sin barcos, sin protección, y sin apenas el parte meteorológico del día. Algunos despegaban y en el aire desprendían el tren de aterrizaje, al objeto de poder desarrollar mayor velocidad. Dos tripulaciones rompieron los aviones al despegar. Otros dos equipos, que lograron ponerse en ruta, cayeron al mar y fueron milagrosamente salvados. Otro equipo, formado por los ingleses Brown y Alcock, se hicieron célebres al salir de América y llegar a Irlanda en vuelo de 16 horas. Este vuelo, de gran mérito en el concepto deportivo, no presenta novedades de interés en el orden técnico. Un ciclón les arrastró hasta ponerlos en vuelo sobre Irlanda, lo mismo que podía haberlos llevado por el mar hasta dar fin a la gasolina. Contaron que, a causa de los zarandeos que el viento produjo en el avión, habían perdido la brújula.

De más interés es el vuelo de los portugueses Gago Goutinho y Sacadura Cabral. Demostraron, por primera vez en la historia, en vuelo de Portugal a Brasil, con la ruta protegida por tres buques de guerra, la posibilidad de hacer extensivo a la navegación aérea y con la misma precisión los procedimientos de la navegación marítima. Empezaron el vuelo en un avión pequeño, monomotor, poco apropiado para cubrir grandes distancias y resistir maniobras en mar abierta. El hidroavión

tuvo que ser reparado en Las Palmas, de donde consiguió salir con toda la carga con gran dificultad y peligro. Tuvo que ser reparado nuevamente en Cabo Verde. Amaró después en las Rocas de San Pedro y San Pablo por no disponer de gasolina suficiente para llegar a Fernando de Noronha. Allí rompieron un flotador y el aparato se hundió. El gobierno portugués les envió otro aparato. No pudieron despegar en donde se había hundido el anterior, por lo que lo hicieron en Fernando de Noronha, con intención de hacer el recorrido hasta las Rocas de San Pedro y San Pablo y así cubrir el recorrido total. En el trayecto se paró el motor, cayendo al mar por segunda vez. Los aviadores portugueses, muy competentes en navegación y pilotos excelentes, poco versados en mecánica y puesta a punto del avión, no llegaron a averiguar que la avería era fácilmente reparable. Fueron socorridos por un buque y el hidroavión se perdió en el mar. El gobierno les envió un tercer aparato, y, sin cubrir la última parte de la travesía del Atlántico, de San Pedro y San Pablo a Fernando de Noronha, salieron de este punto y llegaron a Río Janeiro.

Una nueva travesía la hacen los americanos, invirtiendo alrededor de treinta millones de pesetas. En todos los puntos del trayecto situaron motores y repuestos de todo género. Se desviaron de la ruta hasta llegar casi al Polo y se apoyaron en las islas Horcadas, Islandia y Groenlandia. El viaje duró treinta días.

**S**OBRE el vuelo del «Plus Ultra» se ha escrito mucho. Bastará leer la prensa de aquellos días para tener toda clase de detalles sobre su preparación, aunque Franco no era propicio a dar detalles. Entre sus gestos originales figura lo ocurrido cuando los periodistas tratan de hacerle una entrevista; no los recibe, desaparece, y los tiene más de un mes despistados sin encontrarle en Madrid. Los periódicos publican noticias de sensación: «Franco desaparecido», «Seguimos sin saber dónde se oculta», noticias que divertían e interesaban al público.

Franco y Barberán, dispuestos a no fracasar en su viaje que llevaba envuelto el nombre de la Aviación española, ultimaron

su proyecto que entregaron en julio de 1925 al general D. Jorge Soriano, Jefe de Aviación. Aprobado por el Jefe del Gobierno, general Primo de Rivera, se dió orden a la Casa Dornier alemana para que en sus talleres de marina de Pisa, en Italia, comenzaran a preparar uno de los de serie adquiridos para la Aviación militar española, introduciendo las reformas precisas para capacitarlo a transportar mayor carga, con mayor resistencia en las cuadernas principales de canoa y flotadores e instalación de los instrumentos necesarios para la navegación. Franco, Ruiz de Alda y el mecánico Pablo Rada, que cuidaba el avión de Franco en África, se trasladaron a Pisa al objeto de efectuar las pruebas y dirigir personalmente las reformas citadas. En Pisa comenzaron a desarrollar su programa de entrenamiento, con ejercicios en el aire y en tierra. La mentalidad de Franco y Ruiz de Alda no les permite hacer nada a medias. Su concepto de las cosas es integral. Nada pueden hacer sin pasión. Por eso, con machacona constancia, cuidan minuciosamente de que se cumplan al detalle los requisitos que han estudiado y propuesto. Como ejemplo de su rigor, podemos citar el capítulo que se refiere al peso de la tripulación, al que dedicaron severos sacrificios, con fuertes ejercicios gimnásticos y reducida alimentación, que sólo se componía de frutas y muy poca agua. En un mes alcanzaron el peso mínimo deseado. Sus privaciones llegaron al punto de poder aguantar varios días las torturas del hambre y la sed, por si las incidencias del vuelo les obligaban a amarar en el Atlántico.

En este tiempo, la prensa de Italia anunciaba con destacado interés la salida de un hidroavión italiano pilotado por el marqués de Casagrande, dispuesto para seguir la misma ruta proyectada por Franco hacia América. Franco lee las noticias con interés, se entera de que se le adelantan en su empresa, y no hace ningún comentario. Nadie sabe lo que piensa, lo cierto es que ni se inquieta ni se inmuta, sigue el plan de trabajo que se ha propuesto sin alterarlo en nada.

Terminado el hidroavión, y hechas las pruebas en vuelo con carga, para comprobar velocidades y características obtenidas en el aire, que no he de citar para no cansar vuestra atención con cifras, el día 12 salieron de Pisa con dirección a Barcelona:

de allí pasaron a Los Alcázares. Al amerizar en Mar Menor se encontraron con el «Alcione», el hidroavión italiano que Franco suponía ya en Gibraltar. Entonces supieron que estaba detenido por avería en la estación radiotelegráfica. Más cierto parece que Casagrande esperaba allí para entrevistarse y consultar con Franco.

Precisamente en aquellos días tuve orden de efectuar un viaje desde Melilla a Los Alcázares, y, consecuentemente, ocasión de hablar con Franco. Le pregunté si no estaba preocupado de que los italianos se le adelantaran en el vuelo. Rápidamente me contestó: «He hablado con Casagrande y estoy seguro de que no hará el viaje; no está preparado, le faltan datos y conocimientos». Sin duda, en su conversación le había examinado. Cuando alguien le habla del asunto, Franco sonrío. Transcurren dos meses desde que Casagrande ha salido para Canarias, y sólo en alguna ocasión lanza una afirmación rotunda: «No llegarán a Buenos Aires».

**D**ESDE LOS Alcázares, el hidroavión «Plus Ultra» se trasladó a Melilla, donde había de ultimar los preparativos y realizar las últimas pruebas.

Para Franco era fundamental tener ayuda de la Marina de guerra, por lo que se trasladó a Madrid y cumplimentó al ministro, almirante D. Honorio Cornejo, que acogió con agrado su solicitud de colaboración de buques en protección del vuelo. Convinieron que en el hidroavión embarcase un oficial de la Armada, y fué designado el teniente de navío D. Juan Manuel Durán. Quedó resuelto que, en atención a tener que reducir al mínimo la carga del hidroavión en la etapa más comprometida del viaje, desde Porto Praia a Pernambuco, Durán haría esta travesía en el «Alsedo», buque que seguiría al hidroavión en la ruta. El «Alsedo» se encontraría en Melilla el 6 de enero para cargar repuestos del Dornier.

A partir de esta visita al Ministro, comenzaron los agasajos de despedida. Según publicó la prensa de Madrid, el apoyo más decidido para el vuelo lo encontraron los aviadores en el Rey, «que desde que el proyecto era sólo una idea, fué el más firme colaborador moral del comandante Franco y de su



proyectado vuelo». Al salir de una de las visitas que Franco hizo a Palacio, declaró a los periodistas que el Monarca le había demostrado gran interés «preocupándose con todo detalle del proyecto, etapas, características del hidroavión y toda clase de pormenores».

El presupuesto aprobado para el viaje a Buenos Aires, en lo que se refiere a los gastos en su parte aeronáutica, incluidas dietas, derechos de tripulación, importe de compra del hidroavión, instrumentos y gasolina, ascendía a 415.132 pesetas. A esta cantidad se añadía 2.500.000 pesetas importe de los gastos de viaje del «Alsedo» hasta Buenos Aires y del «Blas de Lezo» hasta Brasil.

Las pruebas realizadas por el «Plus Ultra» en Mar Chica, el 29 de diciembre de 1925, dieron el siguiente resultado:

Prueba de carga

Quinientos kilogramos de gasolina . . . . .	365 Kgs.
Quinientos litros de aceite . . . . .	40 Kgs.
Noventa y nueve sacos de arena . . . . .	2129 Kgs.
Ocho pasajeros . . . . .	541 Kgs.
Radio. . . . .	80 Kgs.
Herramientas . . . . .	35 Kgs.
Ancla y asiento . . . . .	50 Kgs.
Fundas motores . . . . .	25 Kgs.
Agua . . . . .	105 Kgs.
Embudos y trapos . . . . .	25 Kgs.
Batería . . . . .	15 Kgs.
Total . . . . .	3410 Kgs.

Revoluciones de la hélice por minuto	Kilogramos	Velocidad
1830 . . . . .	3400 . . . . .	148 Kms.
1810 . . . . .	3185 . . . . .	160 Kms.
1820 . . . . .	2970 . . . . .	165 Kms.
1820 . . . . .	2755 . . . . .	175 Kms.
1800 . . . . .	2540 . . . . .	172 Kms.
1810 . . . . .	2325 . . . . .	178 Kms.
1810 . . . . .	2110 . . . . .	175 Kms.
1810 . . . . .	1895 . . . . .	180 Kms.

En las pruebas de velocidad efectuadas el día 30 sobre el triángulo Restinga-Chafarinas-Puerto de Melilla, obtuvo una media de 180 Kms.

No podemos detenernos en detallar el programa de entrenamiento en que se afanaron los aviadores con ejercicios en tierra y en el aire, del amanecer a la noche. Baste decir que Ruiz de Alda, en dos meses, consiguió transmitir por radio.

LLEGA el momento de las despedidas, en que fueron agasajados con homenajes, comidas y recepciones. El Aero Club de Madrid, que entonces tenía su residencia en el número 12 de la calle de Sevilla, les dió una cena de despedida, con 150 comensales. Hubo discursos. Allí se citó una frase del Quijote que dice: «La empresa se debe dar por fenecida y acabada con sólo intentada». El Ministro de Estado Sr. Yanguas pronunció un entusiasta discurso. En algunas de sus frases dijo: «Lides pacíficas en que los distintos países demuestran su pujanza». «Lo trascendental está en que pueblos de la misma raza se conozcan». «El pueblo español y el argentino tienen la mirada puesta con una interrogación anhelante en el viaje aéreo que marca una nueva recta entre el viejo solar y las florecientes repúblicas americanas». Un autógrafo de Franco en el periódico «El Liberal» decía: «Por la sola voluntad de los españoles que han puesto su alma en nuestra empresa, venceremos en ella y retornaremos trayendo el saludo de los hijos de España a su vieja madre».

En la Base de Melilla el «Plus Ultra» fué despedido por millares de personas. A las once amaraba en el río Odiel. Fueron recibidos por las autoridades de Huelva. Al día siguiente, 20 de enero, Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada marcharon al Monasterio de la Rábida, rememorando con esta visita los pasos del gran Almirante Cristóbal Colón, cuya gloriosa partida querían emular por vía aérea 434 años después del descubrimiento más importante que registra la historia de la Humanidad. En el Monasterio, sin público, permanecieron varias horas en descanso y oración, conscientes de la responsabilidad de la



**HIDROAVIÓN «PLUS ULTRA», EN PRUEBAS EN LA BASE DE MAR CHICA (MELILLA)**

Envergadura, 20'50 metros; longitud, 17'20 metros; superficie de sustentación, 96'20 metros cuadrados; peso en vacío, 3400 kilogramos. Fuerza motriz: Dos motores «Napier-Lyon» de 450 Hp.



hazaña que emprendían, que era seguida por el pueblo español con ferviente mirada.

En el salón de actos de la Sociedad Colombina, en el Monasterio de la Rábida, se celebró un acto para entregar al comandante Franco la Copa de Oro que dicha Sociedad dedicaba al Presidente de la República Argentina. En el álbum de firmas Franco escribió: «Gran emoción me embarga al recibir el honor de ser portadores del saludo que esta histórica región envía al pueblo argentino. Esta región, que una vez puso cuantos medios pudo a disposición de un navegante que descubrió un mundo, de nuevo da alas y fe a unos aviadores para que desde Palos abran ruta aérea de España, de Europa, a la Argentina, América».

Días antes de la fecha de la salida del «Plus Ultra», que está fondeado en aguas de Río Tinto, las calles de Huelva se encuentran abarrotadas de gentes que llegan de diversos puntos de la Península.

Como el «Plus Ultra» ha de despegar en las primeras horas del día 22, la ciudad quedó completamente desierta la víspera, cuando la totalidad de sus habitantes se trasladaron a la Rábida y Palos, sin posible alojamiento, para pasar la noche en vela en las calles, cruzándose en continuo trajín con grupos que sin cesar cantaban y tocaban guitarras y acordeones. Así debió ser en otro tiempo la despedida que hicieron ante las carabelas de Colón, de guardia, un pueblo sin dormir, con la emoción de ver iniciarse una hazaña inédita.

Al pie del palacio del marqués de Valdealta, donde se alojan los aviadores, y como para no dejarlos descansar, se escuchan durante la noche coplas entusiastas de admiración y de aliento. A las seis de la mañana salen Franco y sus compañeros para dirigirse a la iglesia de Palos, encontrándose con los Infantes D. Carlos y D. Alfonso, el general Soriano, cuerpo diplomático acreditado en Madrid, autoridades de Huelva, Cádiz y Sevilla y comisiones de toda España. Terminada la misa la comitiva se dirige hacia el «Plus Ultra». El recorrido lo hacen a pie, entre la muchedumbre que les abre paso con espontánea organización. Al llegar al muelle el momento es del mayor interés. Repican las campanas de las iglesias, vibra

el aire con los aullidos de las sirenas de los buques, rugen los motores de 150 aparatos que forman las escuadrillas en vuelo desde Sevilla, y el público se exalta en clamorosa ovación, significando el momento en que los aviadores embarcan en el bote que ha de separarlos de tierra.

Se ponen en marcha los motores del «Plus Ultra» a las 7 horas 47 minutos del día 22 de enero de 1926; navega durante 4 minutos, sigue una línea recta entre más de cien embarcaciones engalanadas, rasga las olas adquiriendo velocidad, y el «Plus Ultra» se levanta en el aire. Miles de personas aplauden y gritan frenéticas, en formidable impulso que poco a poco se acalla, porque los aviadores ya no les oyen, les vale más una oración. Así son para la Aviación, siempre desconocidas y anónimas, las pasiones, alegrías y lágrimas, de admiración o de terror, que el avión levanta a su paso en vuelo sobre la tierra.

PARA dar referencia de lo sucedido en las diferentes etapas del viaje, ninguna narración será más verídica que las palabras pronunciadas por Ruiz de Alda en una conferencia dada en Buenos Aires. En lo referente a la primera etapa dijo: «Salimos de Palos entre grandes nubes que nos impedían la visibilidad. Estuvimos en comunicación con Cádiz y un barco. Adquirimos gran confianza en el radiogoniómetro. Divisamos al fin la isla de Fuerteventura y pasamos por encima de la de Gran Canaria, sin verla hasta el momento en que el gonio marcó la presencia de la estación. Se abrió entonces un claro en las nubes y vimos que nos encontrábamos sobre el Puerto de la Luz. Para poder despegar trasladamos el aparato a la bahía de Gando, con lo que, unido a una avería producida en un flotador, perdimos dos días que necesitábamos para llegar a Cabo Verde con el tiempo justo para aprovechar la luna de enero».

El trayecto de Canarias a Cabo Verde era para los aviadores el más difícil en lo que respecta a la navegación, pues se les presentaba el problema de arribar a unas islas muy poco visibles a distancia. El radiogoniómetro les sirvió admirablemente. En el

vuelo se cruzaron con el «San Carlos», buque correo de Fernando Poo, que les dió su situación.

Según Ruiz de Alda, la parte más desagradable del viaje fué la alimentación, pues no llevaban nada para comer. El teniente de navío Durán les sorprendió obsequiándoles con algunos dulces. Al llegar a Porto Praia, el «Alsedo» y el «Blas de Lezo» les recibieron con salvas. Tomaron agua con muy mala mar. En este vuelo, el «Plus Ultra» batió dos récords mundiales de hidroavión, en distancia y velocidad, sobre base de 1.500 kilómetros.

Habían llegado a la parte más arriesgada de su vuelo. La forzosa detención en Canarias les había hecho perder la facilidad de cruzar el Atlántico con la luna de enero. Procedieron con la máxima urgencia a trasladar al destructor «Alsedo» gran número de efectos, que por su excesivo peso restaban al aparato capacidad de combustible. Fueron cambiadas las hélices, rebajados hasta 5 kilogramos los equipajes, retirada la brújula de popa con sus correspondientes montantes, y otros elementos que, aun considerados útiles, podían ser un impedimento para el despegue. En el último momento llegaron a trasladar al «Alsedo» la mitad de los botes de humo destinados a ser lanzados al mar para medir la deriva. Se desembarcaron también las cajas de provisiones, parte del botiquín, estuche de los regalos destinados al Brasil, Uruguay y Argentina, y la mayoría de las herramientas de a bordo.

Poco antes del amanecer, día 27, zarpó el «Alsedo» de Porto Praia rumbo a Penedos, con misión de permanecer dos días a la escucha del «Plus Ultra». Llevaba a bordo al teniente de navío Durán, que hacía en el buque esta etapa hasta Pernambuco, para allí incorporarse de nuevo a la tripulación del hidroavión.

El mal estado del mar presentaba una grave preocupación para el despegue con carga, ya que precisaban disponer de algún exceso de gasolina para cubrir los 2.850 kilómetros de recorrido que les separaba de las costas del Brasil.

Acordaron prescindir de varios efectos más, tales como dos anclas, las tapas de las torretas, soportes de algunos mecanismos,

otra cantidad de herramientas y parte de los víveres; todo ello pasó al «Blas de Lezo».

La carga de combustible para esta etapa la constituían 2.994 kilogramos de gasolina, 176 kilogramos de aceite, y 105 kilogramos de agua. En total, 3.625 kilogramos de carga, es decir, 1.625 más de los que la casa constructora señalaba como límite de carga de seguridad para aquel tipo de hidroavión.

Quedaría comprometido el éxito de la expedición a causa del fuerte mar, si al despegar se originara una pequeña avería en el casco, aunque fuera de menor importancia, como, por ejemplo, que saltara algún remache de unión de las chapas, pues en las etapas sucesivas no podría mantenerse el hidroavión en el agua.

En una canoa del «Blas de Lezo» reconocieron las proximidades de la costa en busca de un lugar de resguardo. Eligieron una bahía denominada «Barrera do Inferno». En la tarde del día 29 se trasladaron al «Blas de Lezo», donde descansaron hasta las siete de la tarde. Al ser remolcados por las canoas del crucero a la «Barrera do Inferno», pasaron horas extremadamente difíciles; el «Blas de Lezo» les siguió iluminando el aparato con los reflectores; varias veces se rompieron los cables de remolque a causa del fuerte oleaje; los marinos de las canoas, maniobrando hábilmente sin causar daño al endeble casco del hidroavión, consiguieron amarrarlo de nuevo. A las 6 horas 11 minutos del día 30 de enero, tras de peligrosos intentos, pudieron despegar y cubrir la etapa.

Oigamos a Ruiz de Alda: «La salida de Porto Praia nos había preocupado durante tres meses. Dejamos el «Plus Ultra» con la menor cantidad de peso posible. En el avión quedó sólo aceite, gasolina, agua y las herramientas imprescindibles. No podíamos llevar repuesto de aparato, muy poco de motor, cinco kilogramos de equipaje y diez de alimentos. Fuimos a la bahía «Do Inferno», más protegida por los vientos, remolcados por una canoa. La luna de enero había pasado ya y el proyecto de llegar con luz fué imposible. Teníamos que salir a las dos de la madrugada para llegar a Pernambuco al anochecer.





ALFÉREZ DE NAVÍO  
JUAN MANUEL DURÁN



SOLDADO-MECÁNICO  
PABLO RADA



Como no conocíamos el puerto, decidimos salir en seguida y tomar agua en la isla Fernando de Noronha. Porto Praia y el «Blas de Lezo» nos radiaron durante una hora. Pero luego, desde las nueve de la mañana hasta la una de la tarde, estuvimos incomunicados con el mundo. Volamos entre nubes a 300 metros sobre un mar muy movido. A las dos de la tarde empezamos a oír estaciones de barcos situados a proa. Entramos en una zona de chubascos del ecuador que salvamos con rodeos. Sólo uno tuvimos que afrontar pasando por debajo, que nos arrojó una enorme cantidad de agua. Cuando el sol se ponía divisamos la isla. Antes de amazar emitimos un mensaje que decía: "Se está haciendo de noche. Vamos a tomar agua. Si no llegamos a la isla dígalos al «Alsedo»". Con poquísima luz tomamos agua a las 18 horas 35 minutos junto a un barco inglés, y empezamos a navegar en dirección al faro de la isla que estaba encendido; así recorrimos unas 20 millas. Encendimos las luces verdes y rojas y una confusión de visibilidad hizo creer en Noronha que nos alejábamos. Llegamos a la rada, vimos una luz, pero no había nadie. Al cabo de media hora llegó un bote llevando al secretario del gobernador de la isla que nos dijo que no se podía desembarcar. Lo intentamos, pero por poco volcamos. Pasamos la noche en el «Plus Ultra»; de día llegó el «Alsedo» y nos trasladamos a la isla».

El «Plus Ultra» quedó amarrado a unos maderos fondeados con cadenas en el mar, sobre ellos brillaba la luz a que se refiere Ruiz de Alda.

En esta etapa, como en las después realizadas, de Recife a Río Janeiro y de este punto a Montevideo, el «Plus Ultra» batió dos récords mundiales de distancia y velocidad sobre base de 1.500 y 2.000 kilómetros. La gran etapa «inédita», así calificada por Gago Goutinho, estaba cubierta.

En Fernando de Noronha, trasladaron al hidroavión la impedimenta que fué llevada al «Alsedo» en Porto Praia. Después de cumplimentar a las autoridades que acudieron a despedirles, despegaron a las 12 horas 10 minutos con dirección a Recife (Pernambuco), a 540 kilómetros de distancia.

Dos horas veinte minutos llevaban de vuelo, cuando sintieron una fortísima trepitación y pérdida de potencia en los motores, comprobando que se había roto una pala de la hélice del motor trasero. Decidieron continuar el vuelo con un solo motor a plenas revoluciones. Ruiz de Alda recogió la antena de la radio, y con la ayuda de Durán arrojaron al mar cuantos objetos llevaban a bordo, tratandó de tomar altura. Franco lograba mantenerse en el aire con mucha dificultad; en algún momento volaba en la mínima velocidad necesaria para sustentarse y no caer, rozando con el casco las crestas de las olas. Al ir perdiendo peso fueron ganando algunos metros de altura. Al fin se define en el horizonte, clara, precisa, salvadora, la costa de América. El hidroavión «Plus Ultra» amaró en el puerto de Recife a las 15 horas 48 minutos; había atravesado el Atlántico sur, proeza por nadie realizada hasta aquella fecha.

**AMÉRICA**, nombre asignado injustamente al continente descubierto por las naves de Cristóbal Colón y su primer piloto el español Alfonso Sánchez de Helva, antes de que lo hicieran las de Americo Vespucio, ha sido vista por primera vez desde el aire por una nave española. Olvidemos ese detalle vulgar del nombre, y recordemos versos del Alcalde de Zalamea.

Con fe cristiana un español creyente  
 Rompe el misterio de la mar bravía  
 Indagando, en ignota travesía  
 Señales ciertas de su ensueño ardiente,  
 Tranquilo en débil nave desde el puente  
 Observa el horizonte noche y día;  
 Brilla, al fin, entre acentos de alegría  
 A la vista otro Continente  
 Lejos, muy lejos del país hispano  
 Como testigo de esta gran victoria  
 Orgullo y prez del pueblo castellano  
 Luce el astro ancestral con que la Gloria  
 Orna la sien del genio soberano  
 No igualado en las gestas de la Historia.

Los muelles del puerto están totalmente ocupados por un enorme gentío, con banderas nacionales y españolas. Suenan las sirenas de los buques en señal de victoria. La raza hispana se confunde en un abrazo inmortal.

Palabras de Ruiz de Alda: «En el pequeño trayecto de esta etapa nos ocurrió un grave accidente, la rotura de la hélice del motor trasero. Tuvimos que pararle, y como el delantero no daba el rendimiento necesario, el aparato bajó al nivel del mar. No hubo más remedio que arrojarlo todo al agua, incluso los equipajes. Al llegar a Pernambuco el espectáculo nos compensó el disgusto pasado; volamos a una altura inferior a la de los cocoteros de la costa. Una extensión de más de 100 kilómetros de playa estaba ocupada por nativos, negros en su mayoría, que esperaban el «Plus Ultra». Después de esta verdadera carrera sobre la costa llegamos a Pernambuco, donde se nos hizo un recibimiento que no se puede narrar. Medio millar de españoles que allí residen y que apenas se acuerdan ya de nuestro idioma, nos abrazaban con intensa emoción».

La entusiasta acogida dispensada por la población que indica Ruiz de Alda, como buen aviador, haciendo una ligera reseña de los peligros y ansiedades pasadas en el vuelo, fué la iniciación del extraordinario júbilo que se extendió por América a la llegada de nuestro avión militar. Tan grande era la aglomeración de público en los muelles, y tan grande el entusiasmo de la población congregada en masa en el puerto y en las calles de la ciudad, que en algunos puntos la primera fila de los instalados en el muelle cayó al agua, empujada por la impaciencia de los que ansiaban colocarse lo más cerca posible. Los tripulantes, envueltos por el gentío, lograron que la policía les abriese paso hasta los coches oficiales, y, ovacionados por la multitud enloquecida, pasaron a cumplimentar al gobernador de Estado. El clamor del público les obligó a salir a los balcones para recibir el saludo que dirigían a España. Al día siguiente fondeó en el puerto el destructor «Alsedo», tras maravillosa maniobra de entrada a toda máquina, enarbolando en su trinquete el pabellón brasileño. Los aviadores pasaron a bordo, testimoniando a la tripulación su agradecimiento por la ayuda

que les había prestado y rogando la hicieran extensiva al «Blas de Lezo». Este buque entró en el puerto el día 3 de febrero.

A pesar de los agasajos, los aviadores no descuidaron la preparación de las etapas que quedaban por cubrir, dos de ellas también inéditas. La etapa Recife (Pernambuco) a Río Janeiro, de 2.100 kilómetros, fué emprendida en tiempo anterior por tres aviadores, primero Sacadura Cabral y Gago Coutinho; después, el americano Hinton; y por último el piloto francés Vachet, de la misión Latecoere; pero los tres la hicieron en varias escalas. Tampoco se había logrado hacer el vuelo directo de Río Janeiro a Montevideo, de 2.060 kilómetros. En sentido contrario, saliendo de Buenos Aires hacía Río Janeiro, lo había intentado el italiano Locatelli, pero tuvo que descender varias veces y rompió el aparato antes de llegar a Río Janeiro.

Nuevamente nos habla Ruiz de Alda: «El viaje hasta Río Janeiro fué de turismo, del que sólo es digna de mención la resistencia del piloto volando 12 horas seguidas. En el recorrido hay 8 estaciones meteorológicas que enviaron, mañana y tarde, parte del estado del tiempo. Frente a Río Janeiro vimos el espectáculo más maravilloso que se puede soñar: la pintoresca y sin igual bahía, salpicada de miles de embarcaciones de toda clase, brillaba con luz resplandeciente y alegres colores. La toma de agua fué muy difícil a causa de tanto obstáculo, que ponía en peligro a nuestro aparato, al extremo de que una de las embarcaciones, que como todas las demás quería navegar a nuestro lado, rompió el timón del hidroavión. El gentío que nos recibió fué tan enorme, que para recorrer un kilómetro desde el puerto al hotel tardamos 3 horas. Esperábamos un recibimiento cordial en Argentina, pero quedamos admirados ante el espectáculo del Brasil».

La magnitud del entusiasmo que el hidroavión español despierta en los pueblos de raza hispana, no admite literatura, sólo escuetas palabras: «Emoción, lágrimas, flores, besos, fiestas, obsequios y amores». La muchedumbre, enardecida de entusiasmo, se lanzó sobre los coches tomándolos en el aire durante largo rato, disputándose el honor de abrazarlos. El frenesí llegó al extremo de arrancarles los botones dorados de las mangas

y hombreras. A su paso bajo los balcones, las mujeres arrojaban una lluvia de flores, precioso espectáculo que conmovió aún más a la muchedumbre. Los homenajes organizados se continuaron sin pérdida de minuto, al punto de no dejarles tiempo para revisar el avión y preparar la siguiente jornada. En una de las fiestas una señorita besó a Franco, y provista de unas tijeras le cortó un mechón de pelo. Rada, a fuerza de apretones sufrió la dislocación de un brazo.

El día 9 de febrero, a las 7 horas 12 minutos de la mañana, tras dos largos y peligrosos intentos de despegue, lograron tomar altura para dirigirse a la capital Argentina.

Palabras de Ruiz de Alda: «Despegamos con gran trabajo por haber cambiado la hélice de cuatro aspas por una de dos. La gasolina que repostamos era de automóvil, lo que también dificultó nuestra elevación. Comprendimos que no podíamos llegar a Buenos Aires. Pensamos amarar en Río Grande del Sur, pero vino una racha de viento favorable y decidimos tomar agua en Montevideo. Ibamos contando los minutos con gran tensión nerviosa. Llegamos a la capital del Uruguay al ponerse el sol. El recibimiento fué también apoteósico, se desplazaron 900 policías para contener el enorme gentío que nos esperaba, pero no bastaron. Las músicas tocaban la Marcha Real. En el momento de desembarcar, las sirenas de las fábricas y de los buques del puerto atronaban el espacio; al mismo tiempo explotaban en el aire multitud de cohetes con que la ciudad exteriorizaba su júbilo ante la feliz llegada de sus hermanos los españoles».

La tripulación embarcó en el «Plus Ultra» al amanecer del día 10. A las 11 horas 16 minutos, puestos los motores en marcha y dando una vuelta sobre la capital del Uruguay, puso rumbo a Buenos Aires. Llevaría escasamente siete minutos de vuelo, hallándose el avión sobre Punta Espinillo, cuando Rada avisó a Franco que se había producido una fuga de gasolina; el piloto cortó gases y tomó agua. Se elevó de nuevo a los ocho minutos después de haber incomunicado alguno de los depósitos. Este forzoso amaraje fué visto desde Montevideo, y al anunciarse por los altavoces de la capital produjo gran impresión en

el público. Pero pronto recobró la tranquilidad cuando la radio dijo que el «Plus Ultra» se encontraba de nuevo en el aire.

Varias escuadrillas militares argentinas salieron al encuentro del hidroavión, que amerizó a las 12 horas 27 minutos.

La impresión que Ruiz de Alda nos da de esta etapa es muy breve, dice: «Al día siguiente emprendimos la última etapa, la más corta de todas. El recibimiento que se nos hizo en la capital argentina es indescriptible: la alegría de haber triunfado no tenía límite para nosotros».

No es fácil describir la magnitud del entusiasmo que el avión «Plus Ultra» despertó en la Argentina. De todas partes del país llegaron a la capital numerosas comisiones para saludar a los aviadores y ofrecerles regalos. Entre la serie de fiestas organizadas, alcanzó límites desconocidos la importante manifestación que desfiló ante el edificio del Gobierno, en cuyos balcones se encontraban los héroes del vuelo, cariñosamente acogidos por el presidente de la República Sr. Alvear. Más de 200.000 personas de todas clases sociales, en acto solemne, ovacionaron a los aviadores y a España. Varias bandas de música, simultáneamente, tocaban la Marcha Real.

El día 14 hizo su entrada en Buenos Aires el destructor «Alsedo», y con tal motivo se renovaron las manifestaciones públicas de entusiasmo.

Por orden del Jefe del Gobierno el «Plus Ultra» fué regalado a la Argentina. Los aviadores asistieron durante algunos días a los innumerables actos organizados en su honor, sin dejarles momento de descanso durante el día y parte de la noche. Embarcaron en el crucero «Buenos Aires» para dirigirse a España. Así resulta que el regreso se hizo conforme vaticinaba el fandanguillo popular que se cantó en Sevilla: «Ya va Franco a Buenos Aires, ya va volando, volando, quiera Dios que llegue pronto, aunque después vuelva andando».

S. M. el Rey D. Alfonso XIII sostuvo conferencia con Franco por «Italcable», informándose con detalle de las jornadas e



incidencias del vuelo. Franco le dijo: «El recibimiento ha sido entusiasta, creo que saldremos con vida de esta ciudad. Todo lo hacemos por Vuestra Majestad y por la Patria». El Rey contestó: «Celebro de todo corazón que haya salido bien el raid; tengo el gusto de felicitaros y concederos la llave de Gentilhombre a ti, Ruiz de Alda y Durán, reservándome mostrar mi agradecimiento a Rada». Dió encargo a Franco de saludar cariñosamente en nombre de España a la muy culta y hospitalaria nación argentina.

Desde Málaga, S. M. el Rey dirigió un telegrama al director de Aeronáutica; decía: «Orgullosa éxito de la Aviación española, le ruego haga presente a todos los de ese Servicio mi felicitación por feliz llegada hidroavión «Plus Ultra», enviándoles cariñosos saludos. Alfonso».

Refiriéndose a la Aviación, el general Kindelán ha escrito en dos ocasiones esta frase: «Estamos siendo actores y espectadores de una grandiosa epopeya, sin darnos cuenta de que lo es, como no suelen dársela nunca los contemporáneos». Así es en efecto. Aunque la Aviación no ha tenido hasta ahora historia, porque no estuvo en Lepanto, Trafalgar, Filipinas y Cuba, ni combatió en la época en que se escribían con oro los hechos gloriosos, ha tenido que probar su valer en este siglo, cada día, en contraste con las normas clásicas que imponen las armas viejas. A los veinticinco años del vuelo de Franco, con otros vuelos que le siguen de rango mundial, con su técnica, sus hechos de armas, sus accidentes y sus víctimas, tiene una corta vida repleta de hechos que suman tantos como los que en otro tiempo se contaban en siglos.

Podemos fácilmente comprobarlo a pesar de ser autores y espectadores. Bastará leer la prensa de aquellos días, nacional y extranjera, con sus realidades e inexactitudes, para darnos cuenta de que el viaje de Franco a América fué admirado por el mundo entero, y que para nuestras clases populares fué la revelación de la capacidad de los españoles para competir en la ejecución de las más arriesgadas y difíciles empresas. Cuando el hidroavión español amaró en Buenos Aires, muchos españoles lloraron, y muchos quedaron asombrados, como si despertaran

de un largo sueño buscando el lugar que habían perdido en el mundo.

La Puerta del Sol y calle de Alcalá de Madrid estuvo durante la noche llena de público, esperando que en las pizarras se escribiese el radio que anunciaba la llegada. Hubo manifestaciones de alegría, de aplauso a la Aviación que realizaba lo que nadie había logrado hasta la fecha. ¡Qué contraste este espíritu de amor de Patria con la caída de moral del año 98! Nos levantamos de nuevo sosteniendo el estandarte vencedor de tantas batallas y que el Ejército español nunca soltó de su mano. El vuelo demostró a propios y extraños que España seguía en pie, presentándolo como símbolo de nuestra raza y también de la ignorada cruzada de sacrificio que realizaba la Aviación española para contribuir al progreso de la humanidad. Para el pueblo español, la Aviación era admirable. Franco fué un ídolo.

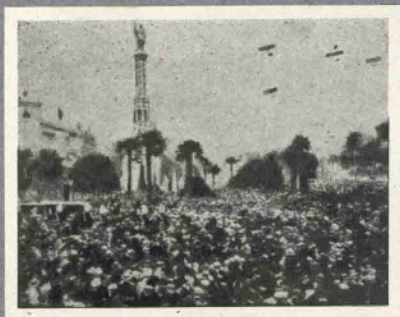
Al día siguiente, el orgullo nacional exaltado culminó en una manifestación popular, completamente popular y espontánea, a la que asistió Madrid entero, y que presidieron las autoridades del Ayuntamiento. Ante el monumento a Colón hablaron el Alcalde, conde de Vellellano, y el Embajador de la Argentina. El desfile duró varias horas. En todas las provincias se organizaron actos semejantes.

El Arma de Infantería cursó a Franco el telegrama siguiente: «La Infantería, que sintió unánime la emoción de los grandes momentos a tu partida de Palos, y que siguió con ansiedad tu ruta gloriosa, quiere, al terminar el vuelo, ser el primero de los abrazos que recibas el de tus hermanos de arma que esperan tu regreso para rendirte el homenaje que mereces».

Los Artilleros a Ruiz de Alda: «Entre las mayores alegrías de la vida figura el ofrecer a la Patria querida algún servicio indiscutible con que alegrarla y hacerla olvidar pasadas amarguras. Los tripulantes del «Plus Ultra» han podido saborear esta suerte gratísima, poniendo a contribución ciencia, trabajo y heroísmo sin límites. Sea enhorabuena por feliz terminación del raid, con cuyo éxito la Providencia ha querido premiar tan abnegada y valiente actuación. Los artilleros primera región,



Recibimiento en Buenos Aires a los tripulantes del «Plus Ultra», que cruzó, por primera vez en la historia de la Aviación, el Atlántico Sur.



También Madrid recibe entusiastamente la noticia de la llegada. — Manifestación organizada en la Plaza de Colón.



en cuyo nombre hablo, se enorgullecen de su conducta y la de sus compañeros del raid. Saludan a todos con la mayor efusión y cariño. Comandante General de Artillería.—Juan Sirvent».

El Cuerpo Diplomático iberoamericano acreditado en Madrid a los tripulantes del «Plus Ultra», redactado por el ilustre escritor D. Emilio Rodríguez Mendoza, ministro de Chile: «No ha muerto en España la serenidad imperturbable ante el peligro, la fe heroica en el esfuerzo, la audacia ante la muerte. En efecto, prosigue con el comandante Franco y sus compañeros la magnífica epopeya con que España trazó una de las huellas más hondas y vastas que haya dejado pueblo alguno. Y si ayer fué España la primera que llegó a velas desplegadas al Nuevo Mundo, hoy es también la primera que arriba con las alas abiertas en busca de sus hijos. El «Plus Ultra» simboliza el genio de la raza, vibrando sobre el abismo y la distancia como una anunciación triunfal, acaba de llevar de nuevo a América lo más eterno del alma hispana. Vuestro vuelo inmortal consume, pues, la unificación espiritual de la raza, cubriendo con sombras de alas tendidas hacia el porvenir la huella de Colón y los descubridores».

Del Gobierno inglés: «Ruego haga presente al Gobierno Español la felicitación del Gobierno de S. M. por el magnífico éxito de los aviadores españoles, brillante testimonio del valor y la iniciativa que siempre ha distinguido a la raza hispana».

Del Embajador de Argentina en Madrid: «La proeza del comandante Franco es actualmente el suceso mundial de más trascendencia. El mundo entero está con el pensamiento puesto en el «Plus Ultra». ¡Es maravilloso! Como la mayoría de mis compatriotas he sido siempre optimista con respecto al éxito del raid. El recibimiento en Buenos Aires será la apoteosis. Buenos Aires es la población del mundo que tiene más españoles después de Madrid y Barcelona. Los preparativos superan a todo lo previsto».

Del Presidente del Senado del Brasil a S. M. el Rey: «En nombre del Senado brasileño congratúlome del éxito memorable de Franco y sus compañeros que llegaron entre entusiastas

aclamaciones del pueblo brasileño a las gloriosas tradiciones de la heroica Nación española, rememorando a su gran Rey y sus antepasados descubridores de mares nunca antes navegados y tierras desconocidas. Muy respetuosamente.—A. Acebedo».

Del Presidente del Gobierno francés al Gobierno: «En el momento en que el aviador Franco llega a Buenos Aires, después de un vuelo admirable, del cual la Aviación española puede justamente enorgullecerse, les dirijo mis más calurosas felicitaciones por el hermoso ejemplo de temeridad y heroísmo.—Briand».

Del Ministro del Ejército francés: «Como jefe del Ejército me siento feliz al dirigir mi calurosa felicitación por magnífica hazaña que el mundo entero admira, pero nadie tanto como sus camaradas de la Aviación francesa.—Paul Painlevé».

Del Mariscal Petain. Al pasar por Madrid, en declaraciones a los periodistas, dijo: «Estoy entusiasmado de la heroicidad de los aviadores españoles, por parecerme una hazaña colosal que debe enorgullecer a la patria nativa de los aviadores que la han realizado».

Por el Ministerio de Instrucción Pública, se publicó una Real Orden por la que se ordenaba que al día siguiente de conocerse la llegada del «Plus Ultra» a Buenos Aires, todos los catedráticos, maestros y maestras de todos los Institutos y Escuelas de la Nación, dieran a sus alumnos una lección de geografía sobre los lugares recorridos en su itinerario por Franco, con referencia histórica al primer viaje de Colón. Por el Ministerio de Trabajo, se publicó idéntica Real Orden, para su divulgación en los Centros industriales de enseñanza, «procurando que las mismas tengan el mayor carácter técnico aeronáutico posible».

**D**ESDE hacía muchos años no se había hecho en España un recibimiento tan solemne, tan histórico, como el que tuvo lugar en Huelva, Sevilla y Madrid a la llegada de los tripulantes del «Plus Ultra». En la Rábida, embarcado en el crucero «Cataluña», se encontraba S. M. el Rey con el Gobierno y el

cuerpo diplomático. El crucero argentino se acercó a nuestras costas oyendo una ensordecedora ovación de aplausos, campanas, sirenas y ruidos de motores en el aire. El Rey se trasladó al «Buenos Aires». Según su frase: «Porque descaba ser el primero en abrazar a los que habían hecho vibrar en el mundo el nombre de España».

Después de las fiestas organizadas en Huelva, el buque argentino salió con dirección a Sevilla, para ser el que por primera vez pasara por el canal construido en el Guadalquivir; así se asociaba a la Argentina a la Exposición Internacional que organizaba la ciudad.

Jamás en Sevilla se ha reunido tanta gente, voluntariamente concentrada de todas las ciudades de España, para asistir a un acto tan solemne. Allí están las autoridades de la Nación, diplomáticos y comisiones de todas las provincias. Ciento cincuenta aviones militares vuelan sobre la vega y el río, cuando el crucero lentamente remonta las aguas, oyendo atronadores aplausos y cañonazos de salvas de artillería. El nuevo puente de hierro construido, levanta sus brazos para dar paso al buque, símbolo de un abrazo dado a la nación argentina.

En Cuatro Vientos tiene lugar el acto de imponer la Cruz Laureada de San Fernando al general Primo de Rivera, la Medalla «Plus Ultra» de nueva creación al comandante Franco y medallas del Mérito Aéreo a Ruiz de Alda y Durán. El Rey, dirigiéndose a Franco y abrazándole, dijo: «Por el renombre mundial que habéis alcanzado y por la hazaña que realizasteis que perdurará en la historia». Al imponer la medalla a Ruiz de Alda, dijo: «La ganáis por abnegado y estudioso».

Citemos el curioso detalle de la medalla «Plus Ultra», creada por Real Decreto con carácter civil y universal. Ganó el concurso el escultor Lusillo. En el anverso figuraba el mundo entre las columnas de Hércules; y pendiente de éstas el lema «Non plus ultra», del cual un león con su zarpa arrancaba el «Non». El reverso de la medalla llevaba el escudo de España.

Aun están celebrándose las fiestas citadas recibiendo a Franco, cuando ya volaban hacia Filipinas Gallarza y Lóriga.

Viene después el vuelo de la patrulla Atlántida a Guinea, el de Jiménez e Iglesias a las repúblicas americanas, el de Barberán y Collar a Cuba, volando seis mil kilómetros sobre el mar, y otros conocidos vuelos a Palestina y Europa. Durán muere en accidente cuando ha alcanzado la gloria. A Franco le fué concedido el premio Harmon de la Federación Aeronáutica Internacional.

Primo de Rivera pronunció estas frases: «La línea aérea Sevilla-Buenos Aires será un hecho, pues sin ella el ideal iberoamericano no pasaría de ser un ideal como tantos otros, sin realidad viviente». «La Aviación española, cariñosamente atendida por nosotros, ha dado un número de heroicos e intrépidos aviadores que proporcionalmente no ha superado país alguno. La última hazañosa empresa que acaba de realizar con el vuelo Palos-Buenos Aires, la hace acreedora a procurar su incremento por todos los medios, en la seguridad de que responderá ampliamente a todos los sacrificios que por ella se hagan».

Así pasaron los años hasta 1936, cuando bajo el mando providencial del Generalísimo se inició la inevitable cruzada para liberar a España del caos y anarquía de los infieles, de los gobernantes sin Dios obedeciendo órdenes del extranjero, y de los mentecatos gobernados, que se creían entusiastas defensores de la libertad y de la igualdad, conceptos opuestos e irreconciliables, sabiendo que en ningún país del mundo se dictan leyes de igualdad y en ninguna nación se admite la libertad fuera de la ley. Ramón Franco fué destinado a mandar las Fuerzas Aéreas de Baleares. Aquí, en Palma, día tras día de la guerra, trabajando incansable casi las 24 horas hasta muy entrada la noche, con dos o tres horas de descanso, en las primeras horas del amanecer salía hacia Pollensa. Unas veces para efectuar vuelos de cinco a nueve horas de duración, explorando el mar hasta Cerdeña y costas de África, y otras veces para bombardear en combate sobre buques en puertos y objetivos de la costa. El día entero vivía pendiente de la guerra,





DETALLE DE LAS ETAPAS CUBIERTAS  
POR EL «PLUS ULTRA»

Fechas	Etapas	Kilómetros	Horas de vuelo
22-1-1926	Palos a Las Palmas . . .	1300	8 h.
26-1-1926	Las Palmas a Porto Praia.	1745	9 h. 50'
30-1-1926	Porto Praia a Noronha . .	2305	12 h. 40'
31-1-1926	Noronha a Recife. . . .	540	3 h. 38'
4-2-1926	Recife a Río Janeiro . . .	2100	12 h. 16'
9-2-1926	Río Janeiro a Montevideo.	2060	12 h. 05'
10-2-1926	Montevideo a Buenos Aires.	220	1 h. 11'
	<b>TOTAL.</b>	<b>10.270</b>	<b>50 h. 50'</b>

del teléfono, de la situación de los buques enemigos cuya ruta vigilaba al minuto, de los trabajos que se efectuaban en las secciones del Estado Mayor de la Jefatura, cuya gestión seguía personalmente, pasando largos ratos en cada una, recorriendo en constante actividad todas sus dependencias. Franco no usaba su despacho, su despacho era el lugar en que se trabajaba o se volaba.

Vamos a conocer algunos datos de interés sobre los servicios prestados por las escuadrillas de hidroaviones de Pollensa de 1936 a 1939.

Efectuaron 1.524 servicios de guerra. Dieron conocimiento al Mando de la Flota sobre la situación y ruta que seguían 738 buques contrabandistas enemigos, sin posible equivocación, presentando fotografías de 727. Hicieron 72 vuelos de reconocimiento sobre puertos franceses y 220 sobre las costas de levante, con ataque de la artillería enemiga. Fueron atacados 142 veces por los cazas enemigos.

La época de mayor actividad tuvo lugar en los preparativos de la ofensiva roja sobre el Ebro, cuando los buques mercantes enemigos, protegidos por buques de guerra, efectuaban servicios de abastecimiento desde Francia.

Entre otras acciones de interés, en que los hidroaviones operaron conjuntamente con la flota para apresar buques, buques que en algunos casos fueron bombardeados, ametrallados y hundidos, citemos por su importancia el aviso dado al crucero «Canarias», cuando tenía próximo un submarino que los hidros obligaron a sumergirse. El «Canarias» pudo entrar en alarma y eludir el peligro.

Nadie puede mejorar la singular actuación de la Aviación de Baleares, operando conjuntamente con la Flota, bajo el mando de Franco.

Nuestro gran piloto luchó por la España nacional y eterna con toda su voluntad y con toda su inteligencia. Era uno de esos hombres de la Historia a quien Dios perdona sus faltas y equivocaciones, porque, al fin, en el balance de su vida ha de tenerse en cuenta la grandeza de sus hechos. En plena juventud, cuando sus subordinados le admiran conceptuándole

invencible por su competencia y optimismo, el día 28 de octubre de 1938 sale de Pollensa en el hidroavión «Cant Z., n.º 1», al objeto de actuar en misión sobre Valencia. Al poco de salir, a las 6 horas 5 minutos de la mañana y volando a 3.700 metros de altura, se dispone a atravesar una barrera de nubes que le intercepta su ruta. Vuela a muy poca velocidad, como si el hidroavión sufriera una grave avería, se interna en las nubes y desaparece... Fué recogido en el mar.

Sobre su tumba, al pie de su nombre inmortal, habrá siempre, ¡siempre!, una corona de flores.









R35862