

De Palos al Plata

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



un
i Universidad
Internacional
de Andalucía
A



Arte y conmemoración política en España: en torno al caso del *Plus Ultra*

M.^a Asunción Díaz Zamorano
Universidad de Huelva

En el ocaso de la Dictadura de Primo de Rivera, la aventura aérea del hidroavión Plus Ultra se nos presenta como una clara muestra de las políticas de promoción pública y cultural llevadas a cabo durante la década de los años veinte y su instrumentalización al servicio de una eficaz estrategia de propaganda interna y externa del régimen. Es asimismo un fiel reflejo de las dinámicas y circunstancias de la Huelva que al filo del primer tercio del siglo XX sirvió como escenario a este singular acontecimiento.

En efecto, favorecida por la ola de prosperidad que sigue en Europa a las dificultades de la posguerra, España experimenta en estos años un gran impulso económico y productivo, reflejado en llamativas realizaciones materiales en el ámbito de las obras públicas y la dotación de infraestructuras, que constituyeron el mejor escaparate de la acción gubernamental. La recuperación y puesta en práctica en todo el país de numerosos proyectos que habían permanecido olvidados durante la etapa de la Restauración se convirtió en el mejor vehículo de las pretensiones regeneracionistas del régimen y su cacareada apuesta por la erradicación de la «vieja política» y sus inercias. Un Gobierno de reformas, gestión y eficacia se presentaba como salvación nacional frente a las anteriores dinámicas de corrupción, nepotismo e inoperancia (Álvarez, 1998: 378-379; García, 2012: 263-274; Fusi, 1998). Considerables fueron, de hecho, en este período las actuaciones realizadas en la provincia de Huelva, que asistió en esta década a la mejora de sus infraestructuras escolares y sanitarias, sus vías de comunicación y servicios portuarios en la capital, fue favorecida en sus núcleos urbanos con la construcción de edificios de distinto signo (ayuntamientos, cementerios, mercados...) y obras de ingeniería urbana (pavimentación,

traída de aguas, alcantarillado...), contemplando asimismo importantes reformas en diversos ámbitos de la administración pública. Beneficios todos ellos de un gran efecto, que explicarían la firme adhesión al régimen de los principales miembros de la clase política y económica onubense, así como el entusiasmo popular con el que su máximo responsable fuera recibido, en las tres ocasiones que llegó a visitar la provincia (Peña, 1993, 1995: 62-63).

Junto a otras empresas llevadas a cabo por el Gobierno primorriverista a lo largo de la década, como la Exposición Iberoamericana de Sevilla y la Internacional de Barcelona de 1929, el vuelo del Plus Ultra supone además un claro reflejo de la ambigüedad nacional-internacionalista que sustenta la ideología del régimen, materializada en estos eventos en el deseo de entroncar con un pasado histórico nacional cargado a su vez de claras connotaciones universales y la celebración de una vocación americanista que venía fraguándose desde finales del siglo anterior, con el surgimiento del fenómeno del americanismo asociativo y editorial (Márquez, 2012). A este respecto, las palabras de los protagonistas de la hazaña, los pilotos Ramón Franco y Julio Ruiz de Alda, sobre sus motivaciones personales son bastante significativas y se hacen eco sin duda de un eufórico estado de ánimo general:

La salida del puerto de Palos significa para nosotros la necesidad de triunfar, porque el triunfo lleva consigo recordar al mundo entero que fue España la que descubrió América, con su espíritu, con sus naves, con sus hombres, con su fe y con su dinero; que el espíritu de aquella España es el mismo de sus hombres de hoy...



Y más adelante, sobre los prolegómenos de la salida:

Al descender y anclar en el río Tinto, el *Plus Ultra* se unge con las coloradas aguas de este río y cesa de ser nave de guerra para ser mensajera de paz que abrirá las rutas aéreas entre España y aquellas tierras descubiertas y pobladas por sus hijos; nave que las unirá con un lazo tan fuerte, que será el comienzo de un período de aumento en las relaciones hispanoamericanas, que necesitaban este acto de afirmación.

Y las connotaciones políticas del vuelo:

El vuelo no era un *raid* de aviación, técnico y deportivo, sino que era un *raid* de gran trascendencia política, por la enorme importancia de la aproximación hispanoamericana que de él se iba a derivar (Franco, 1946: 89-90 y 94).¹

Se ha dicho también más arriba que la empresa del Plus Ultra compendia los elementos definidores de la Huelva que franquea el primer tercio del siglo XX. Una Huelva que continúa el despegue iniciado cincuenta años atrás, como consecuencia del asentamiento británico del final del ochocientos y su inmediata incorporación al orden industrial, al convertirse en sede de operaciones de las compañías mineras y punto exportador del mineral extraído tierras adentro. Acontecimiento fundamental para entender la configuración de la primera Huelva contemporánea, que experimenta un fuerte revulsivo en todos sus ámbitos: asiste a la internacionalización de su economía, que se subordina a la actividad industrial y exportadora de su puerto —institución igualmente en auge y destacada protagonista del hecho estudiado en estas páginas— y a la reestructuración de sus cuadros sociales —polarizados entre una joven y dinámica burguesía y una creciente e hirviente masa de obreros—; experimenta una eclosión cultural volcada en la definición de la identidad americana y, como consecuencia de su primera gran explosión demográfica —triplica su población a comienzos del siglo XX y vuelve a duplicarla en el primer tercio—, contempla la drástica modificación de su imagen urbana y arquitectóni-

ca, por la urgencia de higienizar y racionalizar sus espacios —entonces degradados, desfasados e ineficaces—, para adaptarlos a las necesidades y funciones de los nuevos tiempos.

De este modo se acomete una intensa labor de remodelación del casco antiguo desde finales del siglo XIX, comienza a abordarse el problema, ya en los años veinte del siglo siguiente, de las deficientes infraestructuras urbanas —alcantarillado, abastecimiento de agua y energía eléctrica públicas...—, se alumbra el primer plan de ensanche de la ciudad, firmado en 1926 por el arquitecto José María Pérez Carasa, y va renovándose de manera imparable su tejido inmobiliario, con el nutrido y vistoso repertorio de tipologías arquitectónicas y códigos figurativos que demanda el orden industrial y sus artífices.² En franco diálogo con este empuje constructivo de la ciudad, debe mencionarse también en este sentido la importancia de los trabajos de renovación urbana y dotación de infraestructuras llevados a cabo en estos años por la Junta de Obras del Puerto en terrenos de su propiedad, tanto en lo que se refiere al particular equipamiento portuario en el sector de los muelles, con la construcción del llamado de Levante como obra estrella del período (1924-1932), como los emprendidos en la zona de servicio para su urbanización y mejora de los accesos, una zona que desde finales del siglo anterior venía siendo utilizada como espacio de esparcimiento y ocio de la población, y en la que tendrán lugar los principales actos del evento que estudiamos (Mojarro, 2010: 591-616).

Será, en definitiva, una ciudad en franca efervescencia socioeconómica, cultural y constructiva, consciente de sus grandes logros recientes —desarrollo industrial y comercial, dinamismo social y cultural— pero también de sus todavía importantes carencias —colapso urbano, escasez de viviendas y servicios, desarticulación social y descontento obrero...—, la que celebre y festeje la aventura trasatlántica del hidroavión *Plus Ultra*, engalanándose para la ocasión y organizando numerosos actos de gran contenido político, que cosecharán —según narran las fuentes que veremos a continuación— el respaldo unánime de la

clase dirigente y un enorme entusiasmo popular, poniendo una vez más de relieve el supremo valor de la fiesta como espejo de las pasiones y esperanzas de la comunidad en cuyo seno se origina.

La prensa de la época, tanto local y nacional como internacional —revista *Rábida*, *Tierra Argentina*, diarios *La Provincia*, *La Razón*, *El Defensor*...—, nos ofrece una muy ajustada fotografía de todo lo acontecido en relación con el vuelo, desde los preparativos que tuvieron lugar meses atrás a los distintos actos organizados tanto en la salida como en el regreso de los aviadores, las personalidades e instituciones que intervinieron activamente y el entusiasmo que el acontecimiento desató en el conjunto de la ciudadanía onubense. Las entidades involucradas (Ayuntamiento, Puerto, Gobierno Civil, Sociedad Colombina Onubense...) conservan igualmente cumplida documentación de su participación en el evento y contamos además con los pormenorizados relatos de sus más destacados protagonistas, los pilotos Franco y Ruiz de Alda (Franco, 1946), por no hablar de las numerosas monografías publicadas sobre el tema coincidiendo con los hechos y con posterioridad a los mismos, algunas de ellas de carácter conmemorativo (Segovia, 1977). Y más recientemente se ha estudiado la efeméride en el contexto del surgimiento del movimiento americanista en Huelva, en torno a labor de la Sociedad Colombina Onubense (Márquez, 2012) o el de los vínculos entablados entre la ciudad y el puerto, en relación con el uso del espacio portuario como área de esparcimiento y ocio de la población, y con destacados episodios culturales que tuvieron lugar en estos años, como la aparición de restos arqueológicos en la ría, la erección del monumento al Descubrimiento de América o a la Fe descubridora de la Punta del Sebo y la participación en la Exposición Iberoamericana de Sevilla (Mojarro, 2003: 167-189, 2010: 660-689).

Partiendo de todo lo aportado en estas fuentes, en esta ocasión nos centraremos en el análisis del aparato festivo organizado para el evento, estudiando cada uno de los elementos que lo integran (organizadores, patrocinadores, actos, actores, escenario y escenificación), intentando

extraer las constantes que nos dan el pulso del colectivo onubense del momento y analizando la fiesta en tanto que figuración sublime de la realidad, esperanzada simulación de la utopía, catarsis colectiva y eficaz medio de profilaxis social y persuasión popular, firme garantía en definitiva del orden anhelado o establecido.³

Los agentes y los actos

Ante una empresa de la envergadura de la que estudiamos, que contaba con el firme impulso del Gobierno y el respaldo del propio rey Alfonso XIII, los máximos representantes institucionales y sociales de la comunidad onubense asumirán los preparativos de los festejos, movidos, en línea con la larga tradición de la fiesta hispánica, por impulsos ajenos a la dinámica propia de todo acto festivo (diversión y esparcimiento) y únicamente orientados a la instrumentalización del aparato conmemorativo y su puesta al servicio del orden sociopolítico instituido. Entre los organizadores y patrocinadores se encontraban en efecto las más elevadas fuerzas políticas y económicas de la ciudad en estos momentos, como pone de manifiesto el conjunto de autoridades reunidas en el Gobierno Civil el 18 de enero de 1926 para la organización de los actos de salida de la expedición: el Ayuntamiento, con su alcalde Juan Quintero Báez, Diputación Provincial, Gobierno Civil, la Junta de Obras del Puerto, entonces presidida por Tomás Domínguez Ortiz y dirigida por el ingeniero Francisco Montenegro, y la Sociedad Colombina Onubense, con José Marchena Colombo como máximo representante, en buena medida todos ellos artífices y responsables de las dinámicas socioeconómicas y culturales de los últimos tiempos.

De gran interés resulta asimismo reflexionar sobre el conjunto de actos programados con motivo del vuelo, puesto que siempre resulta altamente ilustrativo sobre el carácter, impulsos y deseos del colectivo receptor y responsable del evento. En función de su número, variedad,



envergadura, contenidos, protagonistas y puesta en escena, se obtienen reveladoras claves que nos alumbran sobre el rango, categoría y consideración —como en este caso— de los personajes homenajeados, el tono de la relación establecida entre éstos y el grupo festejador y, como aspecto de mayor trascendencia, el elocuente muestrario que en ese encuentro se proyecta sobre los móviles, tribulaciones, tensiones y sueños de la comunidad organizadora. Actos, actores, escenario y escenificación se hallan por tanto íntimamente relacionados, coincidiendo de forma simultánea en el mismo tiempo y espacio en las que se hace efectiva la fiesta, sirviendo de espejo en definitiva al cuerpo social que la sustenta.

Una estancia tan breve como la de los pilotos del *Plus Ultra* en Huelva antes de su salida el día 22 de enero (tres escasas jornadas) no se prestaba a demasiadas florituras de cara a la organización de un vistoso programa de festejos. Sin embargo, la ciudad no escatimó esfuerzos ni voluntades en su propósito de ofrecer el recibimiento más digno posible a quienes eran considerados héroes de una nueva travesía atlántica, herederos de la gesta descubridora de Colón y embajadores en América de una nueva España. Todo ello fruto de un espíritu de liberalidad y desprendimiento económico, tan propio de la tradición festiva nacional, que aparece una vez más en franca disonancia con la carestía del colectivo remitente y se explica en función del carácter de excepcionalidad otorgado a todo acontecimiento sublimado por la fiesta, eficaz sancionador a su vez del sistema establecido o deseado.

El día 19 tienen lugar diversos actos de bienvenida en la zona de servicio del puerto y la Punta del Sebo, con la presencia de las autoridades locales y una gran afluencia de público, que esperaron el amerizaje del hidroavión en la ría y su instalación junto al muelle Sur a la espera del despegue. Hasta la mañana de la salida del día 22, fueron numerosos los encuentros que los aviadores mantuvieron con los poderes públicos onubenses y sus fuerzas vivas (charlas, almuerzos en el Hotel Internacional y el Círculo Mercantil...), destacando su asistencia a la solemne sesión extraordinaria de la Sociedad Colombina, que tuvo lugar

en el monasterio de La Rábida el día 21, y la posterior visita a Moguer y Palos de la Frontera, donde recibieron igualmente el agasajo de las autoridades y el fervor del conjunto de la población (cena y desayuno en el Casino de Palos, misa en la iglesia de San Jorge entre otros actos), escenarios cuidadosamente elegidos por su celebrada vinculación con la historia del Descubrimiento (Mojarro, 2003: 173-174, 2010: 665-666; Franco, 1946: 93-94). Actos todos ellos en los que gestos y discursos revelan claramente un sincero espíritu patriótico y americanista, así como el deseo de vincular el presente con el glorioso pasado onubense de la gesta descubridora y su instrumentalización al servicio de la propaganda del régimen, buscando su continuidad y legitimación, así como la aceptación popular (Fusi, 1998: 243). Podríamos citar en este sentido las fervorosas palabras de José Marchena Colombo en la sesión de la Sociedad Colombina y la entrega a Ramón Franco de una copa de oro para el presidente argentino, así como la emotiva respuesta del aviador en señal de agradecimiento:

La más honda emoción nos embarga ante el homenaje de que hemos sido objeto al llegar a estos lugares que dieron al gran navegante la suerte para llevar a cabo su magna empresa y que a nosotros nos da la necesaria fe y energía para ser portadores a las Repúblicas Americanas del saludo de nuestra España (Segovia, 1977: 37).

Y en la misma línea podrían mencionarse las igualmente efusivas intervenciones en el homenaje del Círculo Mercantil del alcalde Juan Quintero Báez, el vicepresidente de la Sociedad Colombina Manuel Siurot y su presidente José Marchena Colombo, así como la presencia en los actos del infante don Alfonso, portador de un mensaje del rey para el presidente argentino, y del general Soriano en representación de la aviación española, que ensalzó como todos la inminente hazaña, realizada «con los ojos puestos en la grandeza de España» (Segovia, 1977: 43-48).

La prensa de la época recoge igualmente la ingente congregación de asistentes que presenciaron en la ría el despegue del hidroavión en la mañana del 22 de enero,⁴

así como el puntual seguimiento de las distintas etapas del vuelo y el caluroso recibimiento que los pilotos fueron cosechando en cada una de sus paradas americanas hasta llegar a Buenos Aires (Franco, 1946: 241-261),⁵ desde donde regresaron el 11 de marzo en barco, tras la donación del Plus Ultra al estado argentino realizada por el Gobierno español.⁶ A su vuelta, los aviadores fueron condecorados por el rey con diferentes galardones y Huelva engalanaba sus calles y plazas para un nuevo recibimiento que tendría lugar el 5 de abril y contaría con la presencia del propio monarca, confluyendo por tanto en el mismo día la celebración de la aventura del *Plus Ultra* con los actos propios de una visita real.

El desarrollo de los festejos en esta segunda parte de la efeméride sigue la misma tónica de lo relatado anteriormente, tanto en lo que se refiere a organizadores y promotores como al conjunto de actos programados, si cabe aquí revestidos de una mayor solemnidad por contarse con la presencia real: bienvenida y recepción de autoridades en la zona de los muelles a primera hora de la mañana, de nuevo con una gran afluencia de público; visita a Palos y La Rábida, donde el monarca presidió una sesión de la Colombina; almuerzo ofrecido con gran dispendio por el puerto de Huelva en la caseta del muelle Sur; visita de la zona portuaria en un tren cedido por la Compañía de Zafra⁷ y otros puntos de la ciudad, como el Barrio Obrero y las Escuelas de Siurot; recepción de los aviadores en el Ayuntamiento, donde Ramón Franco recibió el nombramiento de hijo adoptivo de la ciudad y homenaje en la plaza de las Monjas, con la imposición de medallas conmemorativas costeadas por suscripción popular y entrega de un martillo de oro sufragado por los obreros onubenses; y como cierre de los actos, banquete en la Diputación Provincial y baile de gala en los salones del Hotel Colón (Segovia, 1977: 85-147).

De nuevo encontramos, entre organizadores y promotores, las mismas instituciones y personalidades destacadas de la élite onubense del momento, el mismo tono de discursos y gestos,⁸ e idéntica explosión popular de júbilo entre los numerosos asistentes, buena parte de los cuales

procedían de distintos lugares de España.⁹ Y todo ello desarrollado sobre un escenario urbano que había sido esmeradamente transformado —obras de reforma y engalanamiento de calles y edificios—, con el obligado propósito de levantar el artificial decorado en el que lo presente se disfraza de ensueño, haciendo posible la esperanza y figurando la utopía.

Estos son por tanto los numerosos y variados actos que tienen lugar en la ciudad de Huelva con motivo del vuelo del Plus Ultra entre Palos y Buenos Aires. Y si nos detenemos en el análisis de los actores que los protagonizan, veremos que coinciden básicamente con los mismos personajes y entidades que ejercen de organizadores, es decir, los privilegiados integrantes de la cúpula rectora onubense, aglutinada en sus más granadas instituciones y corporaciones civiles (Ayuntamiento, Diputación Provincial, Gobierno Civil, Junta de Obras del Puerto, Sociedad Colombina Onubense...), a las que habría que sumar otras autoridades de rango regional, nacional e internacional, sobre todo en el caso de la visita real (arzobispo de Sevilla, infantes don Carlos y don Alfonso, comisionados provinciales de toda España, cuerpo diplomático acreditado en Madrid, séquito real, prensa nacional y extranjera..), cuya presencia pone de manifiesto el alcance y trascendencia para el país del acto conmemorado. Sin embargo, no hay que olvidar que en la tradición de la fiesta hispánica —claramente presente en los hechos aquí narrados—, la ciudad interviene al completo en los eventos que se celebran, siendo precisamente este aspecto de participación integral —si bien plenamente programada y estratificada— el que le otorga su auténtica y más profunda razón de ser: los grupos dirigentes —artífices, valedores y máximos beneficiados del orden imperante— concurren como únicos actores de una función con roles perfectamente definidos y jerarquizados, mientras que el conjunto de la población lo hace como espectador conforme y entusiasmado, ratificando y dignificando de este modo el reparto de papeles y poderes del sistema establecido.



El marco festivo: escenario y escenificación

Otro elemento de vital importancia en todo este efímero montaje es el escenario donde tienen lugar los distintos actos de la fiesta, premeditada escenografía en la que concurren el ámbito real de la ciudad y el decorado, el espacio urbano presente y el marco ideal deseado, donde el magnificado plano de lo existente parece adentrarse en el quimérico —pero factible— reino de la utopía. Señalados edificios y calculados ámbitos del entramado urbano componen en efecto este ambivalente medio real y figurado, que sirve de sugestivo telón de fondo al desarrollo de los festejos, contribuyendo a proporcionar una reparadora y sin duda necesaria evasión del presente, al tiempo que reforzando los principios y consignas de un sistema que no aspira más que a perpetuarse. Para ello la ciudad experimenta un singular proceso de metamorfosis, que afecta tanto a sus espacios urbanos como al conjunto de su tejido construido, en especial aquellos destacados inmuebles que serán utilizados como sedes de los distintos actos. En el caso que aquí se analiza, son numerosas las noticias que revelan los documentos revisados sobre los esfuerzos llevados a cabo en este sentido por las distintas instituciones organizadoras. Así tenemos constancia de los trabajos de reparación, limpieza, ornamentación e iluminación especial efectuados en distintas calles y edificios tanto públicos como particulares, el esmerado acicalamiento de los lugares que sirvieron de marco a los diversos actos y la construcción de dos arcos conmemorativos, singulares muestras del tipo de arquitectura efímera habitual en todo acto festivo. Colgaduras y luminarias de distinto signo, flores, guirnaldas, banderas y gallardetes (de Huelva, España y Argentina) serán los recursos utilizados en la caracterización festiva del marco urbano onubense, además de los arcos triunfales levantados por el Ayuntamiento y la Junta de Obras del Puerto, el primero en la calle Concepción y el segundo en la zona de los muelles, sin olvidar la especial atención dedicada a determinados espacios e inmuebles (en su interior y sus fachadas), como el Gobierno Civil, Ayuntamiento, Círculo Mercantil, la Diputación Provincial,

el hotel Colón, la plaza de las Monjas o la zona portuaria, cuya preeminencia decorativa —y destacado papel en los actos— desvela el nivel de su gran significación sociopolítica y estrecha vinculación con los cuadros dirigentes de la ciudad.

La prensa de la época aplaude y refleja este gran esfuerzo de acicalamiento urbano, que se acomete en el conjunto de la ciudad:

Se recrea la vista al pasar por las calles de la capital y ver las casas tan vestidas de nuevo no solamente en el centro sino en todos los barrios, en los que sus vecinos se afanan por tener sus fachadas jaspeando.¹⁰

Aunque con mayor intensidad en los principales inmuebles y espacios (plaza de las Monjas y muelles) de la representación festiva, cuyos lemas ponen una vez más de manifiesto el uso propagandístico y político del americanismo onubense:

Ha llamado poderosamente la atención nuestra incomparable plaza de las Monjas por su caprichosa y artística iluminación en palmeras, jardines, kioskos y centro de la plaza a cuyos lados se leen en inscripciones eléctricos y entre banderas los nombres de Santa María, Plus Ultra, Yáñez Pinzón, Rada, Alonso Pinzón, Durán, Alonso Sánchez, Ruiz de Alda, Colón, 1492 y Franco, 1926 ... En cuando al muelle, el golpe de vista que ofrece es extremo hermoso tanto por su espléndida iluminación como por el exorno.¹¹

Los hermosos salones del hotel Colón ... estaban soberbiamente exornados y decorados presentando un aspecto verdaderamente deslumbrador ... A las once y media hora en que llegó el rey, el magnífico salón de fiesta parecía una antesala del Paraíso...¹²

Muy alabados fueron también los arcos conmemorativos levantados para la ocasión por el Ayuntamiento y la Junta de Obras del Puerto, y colocados en destacados hitos del recorrido urbano realizado por los receptores del

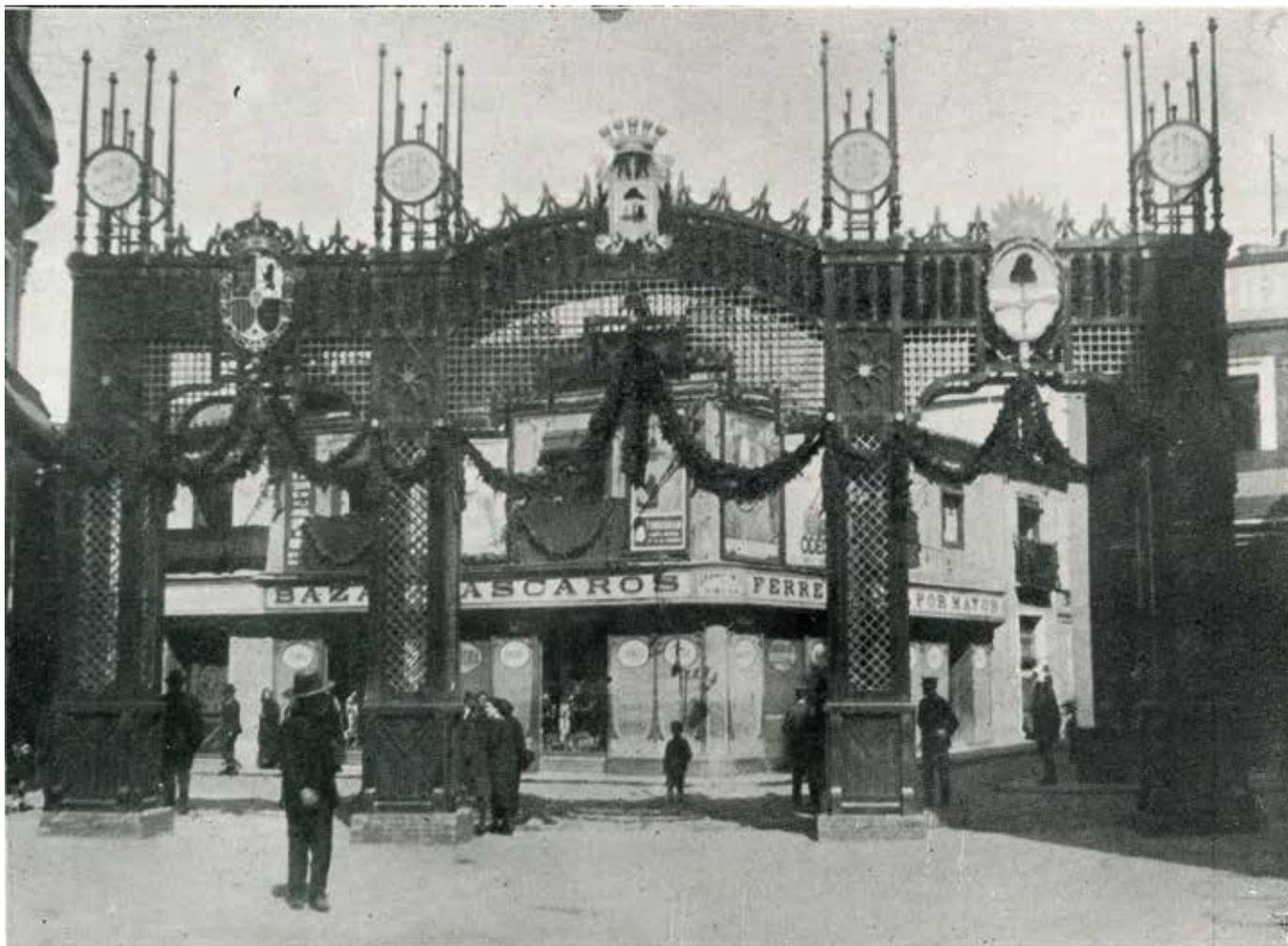


Imagen 1. Arco triunfal levantado en la calle Concepción, dirigido por el arquitecto municipal José Pérez Carasa. Revista *Tierra Argentina*, octubre de 1927: <http://www.huelva.es/portal/en/tierra-argentina-1927>

agasajo festivo: calle Concepción y paseo del muelle. El primero fue realizado por el arquitecto municipal José María Pérez Carasa y situado en los inicios de la calle, junto a la fachada de la iglesia de la Concepción, destacando por su disposición tripartita y diseño historicista con remates

de reminiscencias *art déco*, adornos de guirnaldas y escudos de España, Argentina y Huelva, como reflejan las fotografías de la época. Y en cuanto al segundo, contamos con la exhaustiva descripción realizada por su autor, el ingeniero de la Junta de Obras del Puerto Carlos González-

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

Espresati Sánchez,¹³ en un curioso folleto publicado con ocasión de los actos.¹⁴ El arco formaba parte de un conjunto de decoraciones perecederas colocadas en el puerto para la recepción del monarca y los aviadores, acometidas por el director del puerto Francisco Montenegro¹⁵ y el autor del proyecto, que básicamente consistieron en la ampliación y exorno del muelle de viajeros para su conversión en embarcadero real, mediante plataformas flotantes y pasarelas, decoradas con alfombras, plantas, banderas, gallardetes, postes iluminados y guirnaldas; y la erección de dos elementos de arquitectura efímera a la entrada del paseo del muelle, orientados hacia la ciudad: dos «simbólicas columnas de Hércules» y un arco de triunfo, «como entrada del Paseo y Puerta de Honor de la Ciudad», además del embellecimiento del resto del paseo y zona de los muelles con guirnaldas de hiedra, mástiles y gallardetes «de los colores argentinos y españoles».

Columnas y arco se distinguían por su profusión y complejidad decorativa, así como por la presencia de componentes alegóricos alusivos a las dos naciones participantes en el evento, el papel desempeñado en el mismo por el cuerpo de la Aviación, el hecho histórico del Descubrimiento y la idea del intercambio España-América en el pasado evocado y el momento presente, así como a la relevancia de la institución portuaria para la ciudad de Huelva y la estrecha y fructífera relación del diálogo puerto-ciudad. A ello respondían las quimeras de alas doradas que remataban el capitel de las columnas, portando dos coronas de laurel,¹⁶ las leyendas de fustes y cartelas («Plus Ultra», «1492», «1926», «Viva el Rey»), las banderas de España y Argentina con sus respectivos escudos intercambiados, así como el diseño barroco del arco (frontón mixtilíneo, columnas salomónicas...) y los elementos superpuestos al mismo: escudos del Puerto (en el frente del río) y de Huelva (hacia la ciudad), medallones con las efigies de Colón y los Pinzones, cuatro flameros llameantes en el remate del entablamento, un globo terrestre envuelto en las alas de la aviación en su centro y dos lápidas epigráficas colocadas en las jambas de los contrafuertes, en las que se reproducía un texto del poeta nicaragüense Rubén Darío y otro del

propio autor del proyecto, emotivos poemas que reproducimos íntegramente por lo ilustrativo del ya comentado espíritu que preside el programa decorativo y el conjunto de actos festivos para el que fue concebido:

CANTO A LA ARGENTINA

¡Argentina, región de la aurora!
¡Que vuestro himno soberbio vibre,
Hombres libres en tierra libre!
Nietos de los Conquistadores,
Renovada sangre de España...
¡Salud, patria, que eres también mía
Puesto que eres de la Humanidad:
¡Salud, en nombre de la Poesía!
¡Salud, en nombre de la Libertad!
¡Ave, Argentina vita plena!

Rubén Darío.

HIMNO

¡Águila 'Plus Ultra'! ¡Magestad que vuelas
'más allá' ... con alas henchidas del viento
que sopló en las velas
de las Carabelas del Descubrimiento!
Siguiendo en su ruta tu vuelo triunfal
la Tierra, asombrada, sofocó su aliento,
lanzó el Mar un trémulo suspiro nupcial,
y el Sol — como antorcha digna de tu gloria—
encendía en oro todo el firmamento....
¡Más allá..! ¡Plus Ultra! ¡Victoria! ¡Victoria!

Carlos G. Espresati.¹⁷

Y con este extraordinario decorado como telón de fondo, que se superpone al espacio real de la ciudad, tienen lugar los distintos capítulos de la representación conmemorativa, en base a una programada puesta en escena al





Imagen 5. Arco triunfal construido por la Junta de Obras del Puerto. Revista *Tierra Argentina*, octubre de 1927: <http://www.huelva.es/portal/en/tierra-argentina-1927>

servicio del cometido sancionador de la fiesta, caracterizada por el poderoso despliegue de efectos portadores de calculados mensajes, que penetran en sus destinatarios a través de todos sus sentidos. Se encargan de ello en este caso la riqueza visual del acicalamiento urbano ya comentado (colgaduras, luminarias y arquitectura efímera), el envolvente sonido de la música (bandas de diversa titularidad), la palabra recitada de los fervientes discursos, los gestos simbólicos, las salvas y cañones, el repique general de las

campanas de toda la ciudad y el bullicio de la enardecida aclamación popular, todo ello como elementos angulares de un estudiado ritual, que reproduce los esquemas y dinámicas del mundo real, contribuyendo de este modo a reforzar y consagrar los principios del orden imperante.

El análisis de los distintos elementos en los que se ha ido diseccionando el fenómeno de las celebraciones organizadas en la ciudad de Huelva con motivo de la salida del vuelo del Plus Ultra el 22 de enero de 1926 y la recepción de los

aviadores a su vuelta el día 5 de abril arroja, como hemos visto a lo largo de las páginas precedentes, un preciso relato del pulso sociopolítico y las diversas dinámicas que mueven a la sociedad española y onubense del momento. El marco festivo analizado en cada uno de sus componentes actúa en efecto como espejo de las principales líneas que impulsan la próspera deriva del régimen en todos los ámbitos (aliento nacionalista y reformador, políticas de promoción pública y cultural...), la firme adhesión cosechada por ello entre las élites del conjunto del país, el uso propagandístico de todas las empresas acometidas en estos años, o el impulso del espíritu americanista y la evocación de épocas gloriosas del pasado español como elemento legitimador de las políticas del presente. Pero además supone un fiel reflejo de la Huelva del momento: su proceso histórico reciente, sus presupuestos ideológicos y culturales, sus componentes sociales, sus espectaculares logros y sus todavía importantes carencias, sus anhelos y sus retos... todo ello sublimado en el marco ideal de la fiesta, el soñado reino de la utopía, donde a la siempre incierta esperanza le es curiosamente otorgado alcanzar la esfera de lo real.

Bibliografía

- ÁLVAREZ REY, L. y LEMUS LÓPEZ, E. (eds.) (1998). *Historia de Andalucía contemporánea*. Huelva: Universidad de Huelva.
- DÍAZ ZAMORANO, M. A. (1999). *Huelva. La construcción de una ciudad*. Huelva: Ayuntamiento de Huelva.
- ESPRESATI, C. G. (1926). *El Pórtico del «Más Allá»*. Huelva: Junta de Obras del Puerto de Huelva [ed. fac. Huelva: Autoridad Portuaria de Huelva, 1995].
- FRANCO, R. y RUIZ DE ALDA, J. (1946). *De Palos al Plata*. Madrid: Espasa Calpe.
- FUSI, J. P. y PALAFOX, J. (1998). *España: 1808-1996. El desafío de la modernidad*. Madrid: Espasa.
- GARCÍA GARCÍA, C. (2012). «De la crisis del 98 a la II República (1898-1936)», en PEÑA DÍAZ, M. (ed.). *Breve*

- historia de Andalucía*. Sevilla: Centro de Estudios Andaluces, pp. 253-283.
- MÁRQUEZ MACÍAS, R. (ed.) (2012). «Huelva y América. Cien años de Americanismo». Revista *La Rábida* (1911-1933), Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía.
- MOJARRO BAYO, A. M. (2003). *El Puerto de Huelva durante la Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)*. Huelva: Autoridad Portuaria de Huelva.
- . (2010). *La Historia del Puerto de Huelva (1873-1930)*. Huelva: Universidad de Huelva/Puerto de Huelva.
- MONTEAGUDO LÓPEZ-MENCHERO, J. (dir.) (1999). *El Puerto de Huelva. Historia y Territorio*. Huelva: Autoridad Portuaria de Huelva.
- PEÑA GUERRERO, M. A. (1993). «La Dictadura de Primo de Rivera en Huelva. Las transformaciones políticas inmediatas». *Aestuarium* 1, pp. 13-33.
- . (1995). *La provincia de Huelva en los siglos XIX y XX*. Huelva: Diputación Provincial de Huelva.
- SEGOVIA AZCÁRATE, J. M. (1977). *Bodas de oro con la Historia (1926-1976). El vuelo del «Plus Ultra»*. Huelva: Diputación Provincial.

Notas

¹ En el mismo sentido, Ramón Franco contestaba de este modo en una entrevista del diario *La Provincia*, al ser preguntado sobre la elección del puerto de Palos para la salida del Plus Ultra: «Dos ideas me lo han sugerido: hacer tragar al mundo la historia de España y apoyarnos en la energía de Colón, para que la nuestra no flaquee» (*La Provincia*, 21-1-1926).

² Me he ocupado con más detalle sobre el proceso de construcción de la Huelva contemporánea en: Díaz, 1999. Y en cuanto a los estudios sobre la institución portuaria, pueden consultarse: Mojarro, 2003, 2010. Monteagudo, 1999.

³ Son numerosos los trabajos que han abordado el estudio de la tradición festiva española, con sus raíces en la época moderna y especialmente en el Barroco, entendiendo el análisis de la

Arte y conmemoración política en España: en torno al caso del *Plus Ultra*

fiesta como método útil para el desciframiento de las relaciones de poder que se establecen en la compleja estructura social del Antiguo Régimen. Valgan como ejemplo: AA. VV. (1990). *Fiesta, poder y arquitectura. Aproximaciones al barroco español*, Madrid; BONET CORREA, A. (1995). *La arquitectura efímera del barroco en España*, Tokyo; AA. VV. (2004). *La fiesta en el mundo hispánico*, Cuenca.

⁴ *La Provincia*, 22-1-1926.

⁵ Especial seguimiento de la empresa realizó la revista *Rábida* de la Sociedad Colombina Onubense, como puede comprobarse en los números 138 al 145 del año 1926.

⁶ Un gesto que no estaba previsto inicialmente entre los organizadores, que en sesión municipal del 1 de febrero de 1926 acordaban solicitar al rey la declaración del hidroavión como monumento nacional y su depósito en La Rábida (Mojarro, 2003: 178), y que supuso el regalo del Gobierno argentino en señal de agradecimiento de un monumento dedicado al *Plus Ultra* —objeto de pormenorizado análisis en este trabajo colectivo—, ubicado actualmente en las inmediaciones del monasterio de La Rábida y recientemente restaurado por el ayuntamiento de Palos de la Frontera.

⁷ Visita que fue aprovechada por las autoridades portuarias para poner de manifiesto ante el monarca la importancia de la entidad para la ciudad y hacerle llegar todas sus necesidades y planes pendientes (obra del muelle de Levante, proyecto del muelle pesquero en relación con la potenciación de la industria pesquera en Huelva, urbanización de los terrenos de Bocanegra...). (Mojarro, 2003: 117).

⁸ Sirvan como ilustrativo ejemplo las palabras de Marchena Colombo en la sesión extraordinaria de la Sociedad Colombina: «El signo de luz del Plus Ultra que se reflejó en las aguas del Tinto y el Odiel e iluminó las del Plata, no debe apagarse nunca porque es fuego de almas. Hagamos el libro de la Alianza en el que americanos y españoles perpetuemos con nuestras firmas y con nuestro óbolo a los siglos venideros que la unión espiritual quedó sellada donde el genio de España completó el planeta». Y la respuesta del rey Alfonso XIII: «Me satisface grandemente hacer este recibimiento a mis oficiales que han ido no a descubrir América, sino a llevar allí el corazón de España, que se han traído unido al de América» (Segovia, 1977: 127 y 129).

⁹ Para un relato preciso de los actos, véase también *La Provincia*, 5 y 6-4-1926. Y también el artículo «Las glorias de España», publicado en la revista bonaerense *Tierra Argentina*, n.º 52, octubre de 1927.

¹⁰ *La Provincia*, 1-4-1926.

¹¹ *La Provincia*, 5-4-1926.

¹² *La Provincia*, 6-4-1926.

¹³ Nacido en Castellón de la Plana el 21 de septiembre de 1886, el 15 de junio de 1915 tomaba posesión de su primer cargo como ingeniero de la Junta de Obras del Puerto de Huelva, donde permanecería hasta su traslado a Castellón en 1928 para ingresar como ingeniero director de su puerto, cargo en el que permaneció hasta su jubilación en 1956. Casado en 1921 con una hija del ministro Burgos y Mazo, Carmen de Burgos Domínguez, supo combinar su trabajo como ingeniero de caminos con una intensa labor intelectual y literaria —como pone de manifiesto el proyecto analizado en estas páginas—, presidiendo durante años la Sociedad Castellonense de Cultura. De su estancia en Huelva y sus otros trabajos para la Junta de Obras del Puerto, cabe destacar el proyecto para «Pabellón de aislamiento de enfermos infecciosos en la estación sanitaria de Huelva» de 1926, sobre un plan anterior de Pérez Carasa. (Mojarro, 2010: 610).

¹⁴ ESPRESATI, C. (1926). *El Pórtico del 'Más Allá'...*. Huelva: Junta de Obras del Puerto. En Archivo Municipal de Huelva. Fondo Díaz Hierro, carpeta 1071/10. Existe una edición facsímil del folleto, realizada en 1995 por la Autoridad Portuaria de Huelva.

¹⁵ Director facultativo de la Junta de Obras del Puerto entre 1902 y 1930, realizaría entre otras obras para la misma una interesante cochera de locomotoras (1909-1912), un depósito de minerales (1908-1912) hoy desaparecido y el mencionado muelle de Levante (con proyecto de 1914 y construido entre 1924 y 1932). (Díaz, 1999: 152).

¹⁶ «... una atada con lazos de los colores nacionales de España y enmarcando esta dedicatoria: 'A LA GLORIOSA Y NOBLE REPÚBLICA ARGENTINA. SALUD', la otra, enlazada con los colores argentinos, orlaba la siguiente inscripción: 'HONOR A FRANCO, RUIZ DE ALDA, DURÁN Y RADA» (Espresati, 1926).

¹⁷ ESPRESATI, C., *op. cit.*

