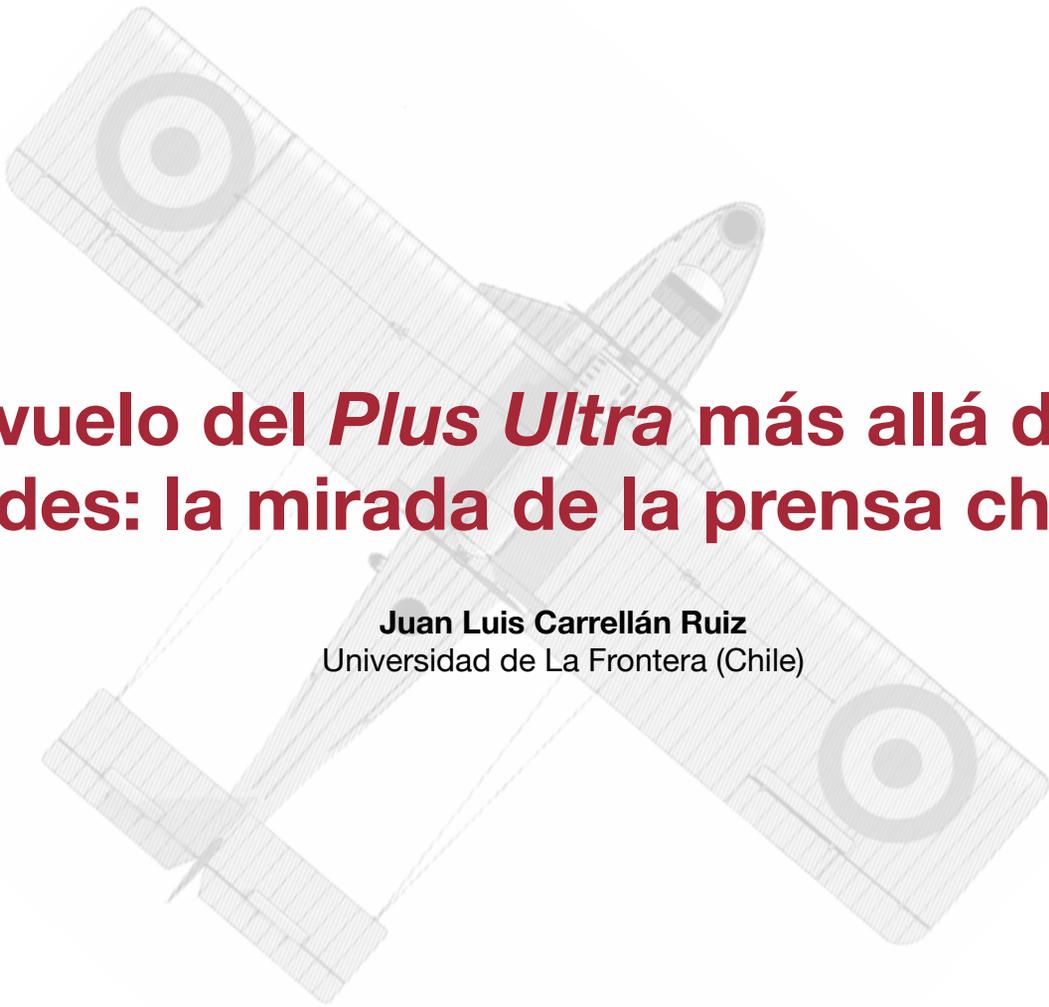


De Palos al Plata

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



un
i Universidad
Internacional
de Andalucía
A



El vuelo del *Plus Ultra* más allá de los Andes: la mirada de la prensa chilena

Juan Luis Carrellán Ruiz
Universidad de La Frontera (Chile)

Introducción

En este trabajo se analizan las informaciones que aparecieron en tres periódicos chilenos (*El Mercurio*, *El Diario Ilustrado* y *La Nación*) sobre el vuelo realizado por el avión *Plus Ultra* comandado por Ramón Franco que partió de la provincia de Huelva y llegó hasta Buenos Aires. Los diarios seleccionados eran los más leídos en los meses del raid aéreo y en los tres casos su impresión se realizaba en Santiago de Chile. Sólo *El Mercurio* ha seguido publicándose hasta nuestros días y se ha convertido en uno de los referentes informativos de la actualidad.

Como antecedentes generales de esta gesta efectuada en 1926, podemos señalar que a principios del siglo XX aparecieron los primeros aeroplanos que se fueron perfeccionando como arma de guerra, teniendo su momento álgido en la primera guerra mundial. Durante la década de los veinte los aviones militares fueron dando paso a los primeros aparatos adaptados como transportes de pasajeros, de correo postal y de mercancías. Durante estos años se fueron creando las primeras compañías aéreas en Europa y se respiraba en diferentes partes del continente una efervescencia por mejorar las innovaciones técnicas de los aviones, de abrir nuevas rutas comerciales y una competencia entre los pilotos europeos y norteamericanos por realizar hazañas que marcaron hitos importantes en este ámbito.

En este contexto encontramos al vuelo del *Plus Ultra* entre Palos y Buenos Aires. Si países como Gran Bretaña, Francia y Portugal trataron de conectar sus respectivas capitales con sus colonias ultramarinas, España buscará «hacer historia» en el mundo de la aviación volando hacia

territorios que tenían o tuvieron con ella una vinculación particular. En este sentido, al mismo tiempo que el *Plus Ultra* se preparaba para arribar a Río de Janeiro, apareció la información de la llegada del aviador británico Alan Cobham a Pretoria en un raid aéreo entre Londres y Ciudad del Cabo.²

La importancia que estaba adquiriendo la aviación hizo que en 1910 el Gobierno español se planteara la necesidad de comprar sus primeros tres aviones en Francia y creara la Escuela de Aviación Militar, en Cuatro Vientos (Madrid), siendo los primeros pilotos militares varios oficiales del cuerpo de ingenieros. Tres años después se instauró el Servicio de Aviación Militar. En ese 1913 se efectuaron las primeras misiones militares aéreas en Marruecos, siendo estas acciones junto a las que se estaban efectuando en la guerra Italo-turca las pioneras en el bombardeo aéreo (Pioneros, 1999: 120, 122 y 127).

Respecto a las hazañas que hemos mencionado, el primer raid importante de la aviación española fue el efectuado entre Melilla y Canarias en 1923, pasando por Cádiz a la ida y por Sevilla a la vuelta, con la intención de unir por aire las islas Canarias con el resto del territorio nacional. En ese vuelo también encontramos como piloto a Ramón Franco. Pero sin duda 1926 fue el año decisivo en los grandes vuelos de los pilotos españoles. El primero, y más relevante, el del *Plus Ultra* entre Palos y Buenos Aires, el segundo el efectuado por la *Patrulla Elcano* entre Cuatro Vientos y Manila y, por último, el de la «Patrulla Atlántida» entre Melilla y Guinea Ecuatorial.

Por su parte, el Gobierno de Chile, que seguía muy de cerca todos los progresos de la aviación en Europa, en 1910 envió a un coronel a estudiar e informar sobre los





Imagen 1. Anuncio de una película alusiva al Plus Ultra que se publicó en *El Diario Ilustrado*.

avances del ejército francés en el empleo del avión como arma de guerra. Un año después mandó a sus dos primeros militares a Francia a realizar un curso de vuelo, los tenientes Manuel Ávalos Prado y Eduardo Molina Lavín. Estaba claro que la aviación iba a ser un arma decisiva en los ejércitos y en 1913 el Gobierno chileno creó la Escuela Aeronáutica Militar en Lo Espejo.

Al igual que ocurría entre los pilotos europeos, los primeros aviadores chilenos quisieron establecer marcas que pasaran a la historia. En este sentido, Dagoberto Godoy realizó el primer vuelo que cruzó en 1918 la Cordillera de los Andes por la parte más alta. Al año siguiente, José del Carmen Ojeda batió el récord suramericano de altura alcanzando los 7 188 metros y en 1922 el capitán Diego Aracena efectuó el primer raid internacional de largo alcance realizado en el continente suramericano recorriendo el cielo entre Santiago de Chile y Río de Janeiro (Pioneros, 1999: 61-64).

Visto el contexto y entrando de lleno en las informaciones del raid del *Plus Ultra* entregada por los periódicos *La Nación*, *El Mercurio* y *El Diario Ilustrado* habría que mencionar que en los tres casos las noticias fueron proporcionadas generalmente por los corresponsales de la «United Press». En los tres diarios se comenzó dando a conocer las características del hidroavión, de los tripulantes (como sus nombres, edades, profesiones), de la ruta que esperan realizar y de los preparativos. En *El Mercurio* las noticias tuvieron desde principios de enero una importancia destacada apareciendo en la parte superior de las páginas pares con grandes espacios y titulares. Fue el periódico que mejor trató la información sobre el vuelo como iremos viendo a continuación.

Durante los días previos al raid se daba cuenta en la prensa de otros vuelos en perspectiva. Se trataba de los planes de los aviadores italianos Casagrande y De Pinedo que también pretendían alcanzar América desde Italia. Precisamente Casagrande salió de Italia rumbo Buenos Aires varias semanas antes que el *Plus Ultra* pero las dificultades técnicas hicieron que el vuelo terminara en Casablanca. El propio Mussolini animó al aviador a realizar el viaje hasta Argentina para obtener ese triunfo para la aviación militar italiana.

Por su parte, Francisco de Pinedo que en 1925 había protagonizado un raid desde Roma hasta Japón y Australia también se estaba preparando para unir Italia con América. Este viaje aéreo lo realizó a principios de 1927 saliendo de Cerdeña hacia África Occidental antes de alcanzar América del sur. De Buenos Aires partió hacia Estados Unidos para regresar después a Italia. De todas formas, la conexión entre la capital argentina y Nueva York lo protagonizaron por primera vez los aviadores argentinos Eduardo Olivero y Bernardo Duggan.

En las páginas de *El Mercurio* se señalaba las declaraciones de Ramón Franco en una entrevista en la que se contaba que el proyecto se presentó al Gobierno español en junio de 1925 y hasta diciembre no tuvo la correspondiente autorización. Franco manifestaba que Casagrande precipitó su viaje al conocer los planes del «Plus Ultra» aun-

que no estaba preparado para tan magna empresa.³ No obstante, según hemos podido leer, la situación fue al contrario: Franco pretendía salir en el mes de febrero pero ante la partida de Casagrande adelantó el viaje aprovechando la luz que proporcionaría la luna llena que habría el 28 de enero para dar el salto de Cabo Verde a Brasil, el trayecto más difícil del viaje.⁴

Durante una entrevista a la mujer de Franco, Carmen Díaz Guisasola, confesó que su marido gestó la idea del viaje a América en 1922 cuando los aviadores portugueses Sacadura Cabral y Gago Coutinho realizaron el primer vuelo a través del Atlántico sur entre Lisboa y Río de Janeiro.⁵ La experiencia de esta travesía aérea como otras serían crucial para la preparación del viaje del *Plus Ultra*.

Entre los acuerdos con el Gobierno español se estableció la partida oficial desde el puerto de Palos para recordar de alguna forma el viaje descubridor de Colón. De esta forma, se quería dar un mensaje de que la «marca España», por decirlo en palabras actuales, estaba y ha estado a la altura de los avances tecnológicos y la valentía humana de afrontar los retos de la historia en el pasado y en el presente. Sobre el destino, Franco dejaba abierta la posibilidad de continuar el viaje desde Buenos Aires hacia otros puntos americanos para volver a la península desde los Estados Unidos.⁶

En este sentido, las autoridades españolas vieron el raid de Franco como un modo de estrechar más los lazos entre España y las repúblicas americanas dando todo su apoyo, sobre todo logístico, al viaje. La única duda que nos surge es por qué no permitieron al hidroavión continuar su periplo por más países iberoamericanos y obligaron a los aviadores a detenerlo en Buenos Aires.

En líneas generales, durante el siglo XIX las relaciones entre España y las naciones iberoamericanas fueron casi inexistente y el único contacto real se realizó a través de los miles de emigrantes españoles que llegaron al continente americano. Las relaciones diplomáticas se fueron estableciendo a lo largo de la centuria a cuenta gota con cada uno de los países debido a la poca capacidad de las autoridades españolas de gestionar una rápida y fluida

«recuperación» de las conexiones con aquellos territorios. En el caso de Chile, el Tratado del reconocimiento de la independencia se firmó en 1844. Las relaciones se rompieron a raíz de la guerra que ambos países sostuvieron en la década de 1860 y hubo que esperar hasta 1883 para normalizarlas a nivel oficial (Carrellán, 2011: 13-14).

A finales del siglo XIX, surgieron movimientos entre los intelectuales españoles para que se retomaran los contactos en todos los ámbitos con las repúblicas del Nuevo Mundo. Entre esta corriente encontramos al hispanoamericanismo, con sus tendencias progresista, liderada por Giner de los Ríos, y conservadora, la panhispanista, con la Unión-Iberoamericana como la asociación más sobresaliente. Entre los motivos de las deficientes relaciones diplomáticas encontramos, por un lado, la poca preferencia, y en muchos casos rechazo, de los diplomáticos españoles por los destinos americanos y, por otro, los insignificantes intercambios comerciales entre España y los países iberoamericanos si lo comparamos con los existentes con el resto de Europa (Sepúlveda, 2005: 126-127 y 275-276).

En este ambiente, durante los años 20 desde el Gobierno de Primo de Rivera se inició una política de acercamiento a Iberoamérica en el que se buscaba un doble objetivo: primero, establecer un bloque de naciones de origen hispánico en el concierto internacional que hiciera de contrapeso a las influencias de los países hegemónicos, sobre todo los anglosajones, y, segundo, conseguir el apoyo de las repúblicas iberoamericanas al deseo de España de conseguir un puesto permanente en el Consejo de la Sociedad de Naciones (González Calleja: 2005, 125; Arenal: 1992, 67).

También podríamos agregar que el objetivo político de crear esta coalición de países iberoamericanos coincidía con los planteamientos de las voces que reclamaban la formación de esta comunidad cultural y se contaba con un apoyo excepcional dentro de estas naciones para la consecución de estas finalidades, una masa importante de españoles que podían ejercer una influencia decisiva.

Precisamente en el seno de la Sociedad de Naciones, las delegaciones españolas y chilenas trabajaron muy uni-

das y normalmente apoyaban las propuestas que cada una de ellas realizaban en este organismo internacional. También el primer Gobierno de Arturo Alessandri cuidaba especialmente las relaciones con España por cuanto la colonia española en el país era el grupo extranjero más numeroso de los que residían en su territorio (Carrellán, 2011:65-68).

Las noticias del raid aéreo del Plus Ultra

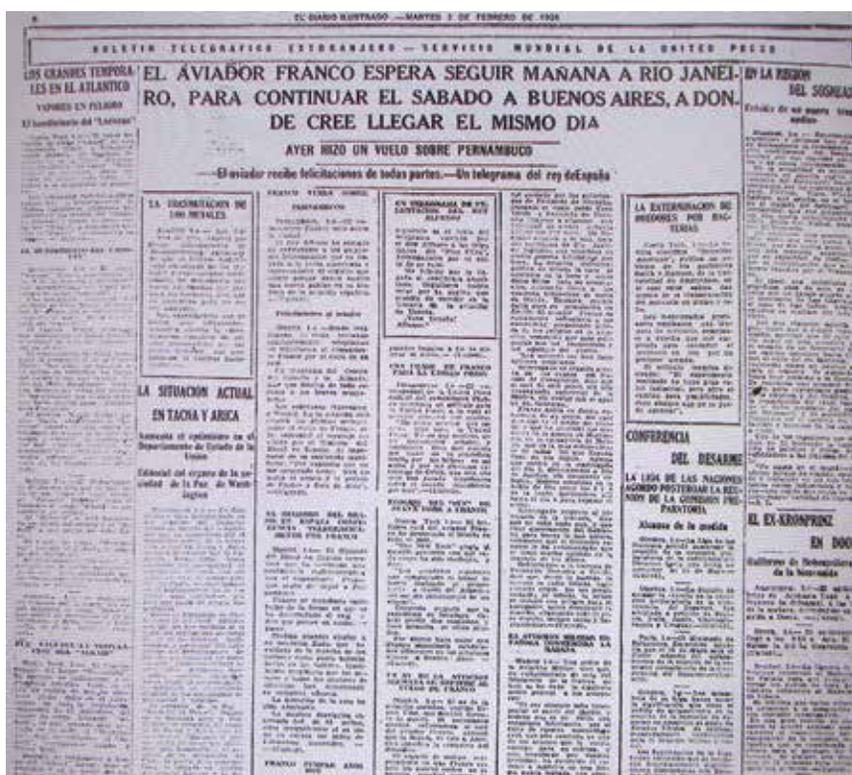
Antes de dar comienzo a esta proeza, los periódicos consultados destacaban el entusiasmo y seguridad del éxito de los tripulantes españoles frente a la hazaña del vuelo entre España y Argentina que están a punto de realizar. Se elogiaba la planificación y la preparación técnica que se había desarrollado con anterioridad para el buen término de la aventura.

En los tres diarios, a pesar de las diferentes tendencias editoriales, no se apreciaban muchas divergencias a la hora de presentar la noticia en cada momento. Se daban todo tipo de detalles y como ya hemos mencionado destaca *El Mercurio* como el periódico que más portadas le dedicó y en más y mejores espacios trató la información. También en los encabezados llamaban la intención, como tónica común, la exaltación a la «raza castellana» que se extrae de ellos. En rasgos generales, los diarios chilenos trataban la noticia de manera similar y daban a conocer cada paso de los aviadores españoles hacia Buenos Aires sin dejar detalles fuera.

Imagen 2. El Diario Ilustrado informando de la partida del *Plus Ultra* a Río de Janeiro.

Entre los detalles técnicos, se destacaba que el *Plus Ultra* podía transportar hasta 4 000 litros de gasolina y que cada 100 millas de distancias habría barcos que proporcionarían información de todo tipo (principalmente meteorológica) y combustible para el correcto funcionamiento del hidroavión.⁷ Las naves que fueron parte del apoyo estatal serían el destructor *Alsedo* y el crucero *Blas de Lezo* que llevarían repuestos, incluyendo hélices de reposición.

En las páginas de los diarios se recogía que el 12 de enero el comandante Ramón Franco, el capitán Ruiz de Aída y el alférez Durán fueron recibidos por el rey Alfonso XIII como colofón al apoyo institucional que se quería dar al raid. También fueron despedidos en Madrid en un almuerzo donde acudieron varios ministros, autoridades militares, el alcalde de Madrid y socios del Aero Club.⁸



El vuelo del *Plus Ultra* más allá de los Andes: la mirada de la prensa chilena

En el diario *El Mercurio* se destacaba dentro de las primeras informaciones la intención de superar el raid realizado por los aviadores portugueses unos años antes entre Lisboa y Río de Janeiro, señalando que había sido estudiado con detenimiento para sortear las complicaciones que tuvo este vuelo pionero en la travesía del Atlántico.

El periódico *El Mercurio* informaba en portada el 20 de enero que el raid aéreo de Franco se efectuaría el día 25 desde Palos. La noticia que llevaba fecha del día anterior, se publicó antes de conocerse que el hidroavión salió en realidad el día 22 rumbo a las islas Canarias. Se mencionaba de la llegada a Huelva de los aviadores en medio del júbilo popular.⁹

Cuando se dio comienzo al vuelo, *El Mercurio* lo cubrió al comienzo de la página a seis columnas y con titulares destacados. Entre las informaciones se citaba la cooperación del Gobierno brasileño para enviar partes meteorológicos actualizados, la presencia de aviadores militares españoles para despedir al *Plus Ultra*, mensajes de Primo de Rivera y del ministro de Marina de apoyo a los aviadores y las últimas declaraciones de Franco antes de partir de la confluencia entre los ríos Tinto y Odiel.¹⁰

A partir de entonces, el raid de Franco, Ruiz de Alda y Rada fue la noticia más destacada en las páginas dedicadas a la información internacional de los diarios consultados. El día 23 de enero titulaban «El comandante Franco y sus compañeros llegaron ayer a las 4 p. m. a Las Palmas». Se contaba que el hidroavión partió a las 7:45 de la mañana de Palos en medio de un gran entusiasmo entre la población. El periódico se hizo eco de los comentarios de la prensa francesa elogiando a los aviadores hispanos y se dieron todo tipo de detalles de la travesía aérea.¹¹

Al día siguiente, el titular fue «Los aviadores españoles continuarán hoy su vuelo hacia las costas sudamericanas». Se informa de las actividades llevadas a cabo en Canarias por los aviadores tanto en sus preparativos como en los homenajes que se le ofrecieron. El *Plus Ultra* alcanzó una altura de 2000 metros y se esperaba que salieran en la jornada de ese día hacia Cabo Verde. Se recogían infor-

maciones de la prensa norteamericana donde se hablaba del éxito que tendría el raid.¹²

Cuarenta y ocho horas después de la información anterior, por fin se confirmaba la salida del hidroavión hacia las Islas de Cabo Verde.¹³ El 27 de enero apareció en portada de *El Mercurio* ocupando tres cuartas partes de la página la noticia de la llegada a Porto Praia, concluyendo con éxito la segunda etapa del raid.¹⁴ Los preparativos en las islas caboverdianas fueron muy importantes por cuanto la travesía entre ese punto y el continente americano era el más peligroso.

De nuevo, otra portada de *El Mercurio* el 31 de enero confirmando la llegada del *Plus Ultra* a tierras brasileñas. En esta ocasión, toda la página recogía información del vuelo. Entre otras cosas, se destacaba que el aeroplano había establecido veinte records, como el de altura, el de la distancia recorrida y el de la velocidad. Además en una página interior se daban más detalles del aterrizaje en la isla de Fernando de Noronha.¹⁵

El primer día del mes siguiente, nueva apertura del periódico con el titular «El comandante español Ramón Franco ha continuado brillantemente su raid de España a Sud-América». Se informaba de la llegada de los aviadores a Pernambuco, de los preparativos que se estaban organizando en Buenos Aires y de la intención de proseguir la travesía hasta Chile.¹⁶

El aterrizaje en Pernambuco fue accidentada por romperse una de las aspas de las hélices. Esto le obligó a realizar las reparaciones pertinentes, mientras siguieron llegando las felicitaciones de todas partes del mundo, en especial de las autoridades españolas, las brasileñas y pilotos experimentados de Estados Unidos y Europa.¹⁷

Los periódicos se hicieron eco de la llegada del hidroavión a Río de Janeiro en medio de un «grandioso recibimiento» y se mencionaba que 300 000 personas fueron a recibir a los aviadores. *El Mercurio* en portada y con la noticia principal, mientras *El Diario Ilustrado* lo hizo en sus páginas interiores a cuatro columnas a toda página. En el segundo periódico se podía leer que «no hay recuerdo en





Imagen 3. Anuncio de un aceite para automóviles que usa al *Plus Ultra* como reclamo publicado en *El Diario Ilustrado*.

Río de Janeiro de que se haya tributado a héroe alguno un homenaje más monumental».¹⁸

En una carta del ingeniero español José Ortiz Echagüe, fundador de CASA (Construcciones Aeronáuticas) y la empresa de automóviles SEAT, se lamentaba que este tipo de proyectos románticos y utópicos sólo nacían del espíritu individual y que en muchos casos eran paralizados por iniciativas oficiales. También aseguraba que aunque el *Plus Ultra* era de fabricación alemana, de ensamblarse en Italia y los motores fabricados en Gran Bretaña, en España había empresas que tenían capacidad para poder fabricar aviones de la más alta tecnología, como la Hispano-Suiza, y tenía ingenieros con una alta formación como Birky, Torres Quevedo y La Cierva.¹⁹

En cierta medida, esta vinculación de España con el progreso que se estaba desarrollando en Europa y que estaba haciendo Echagüe venía bien a la imagen de la sociedad española dentro del contexto iberoamericano

porque acercarse al «concepto de Europa» daba prestigio y confianza en América, y por ende, en Chile como solicitaba Javier Fernández Pesquero, español residente en territorio chileno, en las páginas de la revista americanista *La Rábida*. Este periodista trabajó desde su profesión por lograr mejorar la simpatía hacia España y era el delegado en el país andino de la asociación española Unión-Iberoamericana (Fernández Pesquero, 1914b: 1-2).

Volviendo al raid, una nueva portada de *El Mercurio* informó de la salida del aviador Franco hacia el Río de la Plata. El aeroplano partió el 9 de febrero de Río de Janeiro pero no estaba claro en ese momento si se detendría en Montevideo o viajaría directamente a Argentina. Sin embargo, *El Diario Ilustrado* sí titulaba con el destino a Montevideo como su siguiente escala. Franco se proponía marcar un nuevo record de velocidad, volando a 200 kilómetros por hora.²⁰

Finalmente, el 11 de febrero los diarios chilenos dieron la noticia de la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires. *El Mercurio* como venía siendo habitual en portada, y a toda página con gran foto de Franco en el centro, con el titular «El comandante Franco finalizó ayer el gran raid aéreo de España a Sud-América». En las páginas interiores se dio más información con el siguiente encabezado: «Chile se conmueve ante la hazaña de Franco». Entre otras cuestiones, se informaba del entusiasmo entre los argentinos en el arribo del avión, el saludo del director del periódico y de la partida de tres aviones chilenos para saludar a los «héroes» españoles, entre los cuatro pilotos militares chilenos iba el director general de aeronáutica, el comandante Elías Veloso.²¹

También *El Diario Ilustrado* dio cuenta de la llegada de los aviadores a la capital argentina con bastante información a 7 columnas en sus páginas interiores.²² Punto y final de la hazaña aérea del *Plus Ultra*. Días después se conocerá la decisión del Gobierno español de terminar en esa ciudad el vuelo y regalar al ejército argentino el avión como gesto de generosidad y amistad por parte de España.

Un hecho que destacaron los periódicos chilenos fue que sus diarios fueron leídos en Buenos Aires horas después de editarse gracias a que los aviones militares chilenos llegaron ejemplares de algunos de ellos para distribuirlos en la capital del Plata. De alguna manera, estaba latente la idea de que la apertura de una ruta aérea entre Santiago y Buenos Aires podía permitir el transporte de pasajeros y mercancías en un tiempo tan rápido que hasta la fecha se desconocía.²³

La noticia de la decisión del Gobierno español de finalizar el raid y ordenar el regreso de Franco y el resto de los tripulantes por mar se publicó el 21 de febrero en *El Diario Ilustrado*. Se despejaba así la incógnita de si las autoridades españolas iban a acceder al deseo de los aviadores de continuar su proeza por otros países americanos o no. En la información no se daban las justificaciones de determinación.²⁴ También *El Mercurio* estuvo especulando sobre la resolución final hasta que publicó en la portada que «Se da por terminado el raid de Franco en Buenos Aires». Los motivos que aludía la información, citando al Gobierno español, fueron «circunstancias especiales creadas por la resonancias mundiales».²⁵

Esta justificación apunta a presiones al Ejecutivo español para que la gesta del *Plus Ultra* terminara sin seguir creciendo en la consecución de nuevos hitos y marcas históricas que engrandecerían a España y a su aviación. Grandes debieron ser para abortar semejante hazaña, la de conectar la península con América del sur, y ésta con América del norte y este territorio con Europa. Hubiera sido un vuelo de una magnitud inimaginable y que hubiera puesto a los aviadores hispanos en los pedestales más alto de la aviación mundial.

Las comparaciones con el viaje de Cristóbal Colón

La noticia del vuelo de Franco, según lo informaba la prensa chilena, había causado gran expectación dentro de España y en América. El raid aéreo adquirió un paralelismo con el viaje de Colón tras la decisión de las autoridades españolas de que el viaje aéreo comenzara oficialmente en el puerto de Palos. Desde el Gobierno español se quiso simbolizar con esta hazaña el nuevo rumbo que se le quería dar a la política exterior española de acercamiento hacia América como se estaba demandando desde diversos sectores de la intelectualidad. A partir de este momento las constantes comparaciones entre las empresas de Franco y de Colón no cesaron en las diversas informaciones.

Estas vinculaciones en la prensa chilena entre el pasado y el presente con España como telón de fondo estaba enmarcado por el debate y la reflexión que se estaba desarrollando entre un grupo de intelectuales sobre la identidad nacional y la relevancia del legado hispánico y que tuvo en los años próximos al primer centenario de la independencia su momento más dinámico. En este movimiento podemos encontrar a Nicolás Palacios Navarro, Tancredo Pinochet, Alejandro Venegas y Francisco A. Encina (Godoy, 1976: 289-292).

Estos autores pensaban que, a pesar de la crisis de identidad nacional, la «raza chilena» estaba a la altura de las superiores. Unos lo explicaban, como en el caso de Palacios y Encina, con ideas racistas al considerar que los chilenos tenían sangre germánica a través de la conexión entre castellanos y godos. Otros, como Alberto Cabero, mencionaban la consecución de esta superioridad a través del clima, la geografía y la alimentación (Gazmuri, 1981: 245-247).

Pero las similitudes entre Franco y Colón no sólo coincidían en el punto de partida, Palos de la Frontera, sino que los aviadores españoles emularon muchos de los actos que realizaron los marinos descubridores. Los medios de comunicación chilenos destacaban como rememoran sus pasos. Por ejemplo, los tripulantes del hidroavión asistieron a misas en varias iglesias en la que los hizo Colón



como en la de San Jorge de Palos o más tarde en la de San Antonio Abad de Las Palmas. También se destacaba el carácter aventurero y de valentía de las dos figuras históricas.²⁶

En *El Mercurio* apareció una editorial que llevaba por título «El nuevo Cristóbal Colón de los aires» y estaba firmado por Ismael Gajardo Reyes, del Observatorio Astronómico Nacional. Comenzaba diciendo que la hazaña del genovés estaba a punto de renovarse pero que esta vez era mucho más peligrosa porque la suerte del viaje dependía del buen funcionamiento del motor del avión, de las hélices y del tiempo que hiciera más que la habilidad y pericia del jefe de la expedición.²⁷

En la editorial también se ensalzaba a la raza castellana por su valor y su pujanza recordando varios personajes y

gestas históricas como el Cid Campeador o la defensa de Numancia. También se menciona que los entre los aviadores había representantes de la noble marina española que tantas glorias y fama ha adquirido nombrando batallas como la de Lepanto y a marinos ilustres como Álvaro de Bazán.²⁸ De esta manera, observamos este enaltecimiento de lo español porque de alguna forma también estaba presente en lo chileno como heredero del anterior por su pasado común.

En este sentido, *La Nación*, a través de correspondencia cablegráfica, transmitía las impresiones de Franco presentándolo como el «nuevo» Colón por el arrojo y seguridad en el éxito de la empresa que estaba a punto de comenzar. Manifestaba que se sentía emocionado y que no temía los embates de la naturaleza. Sentía que iba a ser historia como lo hizo el descubridor de América. Tenía tanta fe en la travesía que ya planeaba dar la vuelta al mundo.²⁹

Toda esta imagen que se estaba dando en la prensa chilena difería de la visión nacionalista apoyada por la historiografía tradicional que desde el siglo XIX se difundía en las escuelas y liceos que trataba de crear una identidad nacional y aglutinar a la sociedad en varios aspectos muy heterogénea a través de una historia simple y directa basada en españoles malos y chilenos buenos, éstos últimos simbolizados por los héroes que fundaron la nación venciendo al «yugo peninsular» (Chust, 2012: 18).

Muchos chilenos se enteraron por las noticias de la existencia de la ciudad y la provincia de Huelva, que según informaba el diario *El Mercurio* estaba emocionada por la realización de un segundo viaje histórico comenzado en sus costas y esperaban que la hazaña que estaba a punto de realizar Franco fuese exitosa. Antes de partir hacia Las Palmas «Huelva saluda a los viajeros hasta que se pierden de vista» era el titular.³⁰ En el mismo sentido, *La Nación* informaba que la gente pernoctaba cerca de los lugares por donde pasaría el hidroavión, de manera similar a como se hizo antes del primer viaje de Colón.³¹ Ambos diarios destacaban la peligrosidad del viaje hasta Buenos Aires.

Como estamos diciendo, la comparación entre Franco y Colón fue recurrente en los diarios chilenos y así se quería



Imagen 4. Portada de *El Mercurio* informando de la llegada del *Plus Ultra* a Brasil.

El vuelo del *Plus Ultra* más allá de los Andes: la mirada de la prensa chilena

rememorar la grandeza de España tanto en tiempos pasados como en el presente. Además se ponía en valor la unión sanguínea y cultural existente entre España e Iberoamérica. De este modo, sectores de la sociedad chilena se sentían partícipes de la herencia hispánica y vivieron con interés la empresa del *Plus Ultra*. Por su parte, la colonia española en Chile la más numerosa de cuantas colectividades extranjeras residían en el país, con cerca de 26 000 personas según el censo de 1920, también influía en las conexiones entre las dos naciones y, en cierto modo, la apreciación de la noticia tenía por objetivo satisfacer la demanda de informaciones vinculadas a España por este grupo.

Tuvo que sorprender los elogios a España y su pasado entre muchos de los lectores chilenos. En esos años existía rencores y pasiones nacionalistas que transmitían un odio irracional hacia su antigua metrópoli como pudo apreciar el mencionado español Javier Fernández Pesquero. Este periodista denunciaba que muchos intelectuales americanos trataban a España y a los españoles en tono despectivo (Fernández Pesquero, 1914a: 10-12).

En esta labor de vanagloriar la grandeza de España se colocaba *El Mercurio* en primer lugar. Los titulares antes del despegue del hidroavión señalaban al comandante Franco como «El nuevo Colón de los aires». Además exaltaba a la Madre Patria y a la raza castellana³² como quienes habían permitido que la civilización occidental avanzara en Iberoamérica, siendo ésta la única y legítima heredera de sus costumbres y de sus triunfos. Otra de las relaciones entre Franco y Colón que hacía el diario era llamarlo «El nuevo conquistador de América» cuando llegan a Pernambuco o «Después de Colón, Franco y Ruiz de Alda» cuando estos se dirigen con dirección a Las Palmas e incluso un titular en la portada que decía «América saluda a su nuevo Conquistador». En el cuerpo del texto del anterior titular se comenzaba con las siguientes palabras:

Era demasiado grande la España de los siglos de conquista y colonización de un mundo. Era demasiado grande para los celos, las envidias, la alarma de los demás pueblos de Europa...³³

Con todos estos ejemplos se muestra como *El Mercurio* estaba dispuesto a restablecer el prestigio a España, sintiéndose parte de sus hazañas por ser heredera de su cultura y de su historia. De alguna manera, el rotativo estaba cercano a las ideas que propagaba el movimiento panhispanista que planteaba la necesidad de crear lazos entre las naciones hispánicas para hacer frente a las amenazas expansivas de otros países. Era un contexto en el que las unificaciones alemana e italiana tenían una gran admiración y se estaban planteando las ideas pangermánicas y panlatinas.

La ideología del panhispanismo se basaba en tres elementos esenciales: un fuerte nacionalismo que reivindicaba el pasado histórico español; la defensa y exaltación del catolicismo; y el fomento de un orden social jerárquico de esquema burgués. El objetivo principal de su programa era que España ejerciera una hegemonía moral sobre el conjunto de las repúblicas americanas (Sepúlveda, 2005: 102).

En este ambiente de elogiar el pasado español, en *El Diario Ilustrado* se manifestaba que en España se estaban repartiendo proclamas que decían lo siguiente:

Madriñeros: en 1492 Cristóbal Colón hizo ondear sobre un mar desconocido la bandera española, plantándola en tierras americanas. En 1926, Franco, Alda, Durán y Rada, nuevamente pisan aquel suelo, llevando a través de los aires el amor de España para sus hermanos de raza. Españoles: no olvidéis estas epopeyas gloriosas; elevad vuestro espíritu en los actuales momentos de afirmación nacional.³⁴

Esta información, proporcionada por la «United Press» reflejaba la alta estima que se tenía a Ramón Franco por su heroísmo. El mismo diario habla de Franco como alguien que lleva en sus hombros la misma fortaleza heredada por los españoles que habían conquistado el continente cuando éste llegó a Río de Janeiro.³⁵

El día de la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires el director de *El Mercurio*, C. Silva Vildósola, publicó un saludo al comandante Franco en el que decía, entre otras cosas:



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

Desde el primer anuncio de vuestro viaje, el pueblo de Chile ha seguido con emoción vuestra empresa y la ha comparado a las más audaces de los conquistadores que fundaron en América veinte naciones.

Espontáneamente, y sin que la prensa tuviera necesidad de decirlo, el sentimiento nacional chileno se uniformó para considerar este vuelo como una magnífica afirmación de la inmortalidad del genio español, que sigue inspirando hazañas dignas de la leyenda del pasado.

No tuvo jamás España una embajada, una asociación de propaganda, una forma de publicidad o de acción práctica que mejor sirviera el propósito de unir los pueblos hispánicos, despertar en ellos la conciencia de raza y levantarlos a la responsabilidad de sus destinos.³⁶

Colón y Franco fueron dos figuras difíciles de separar desde ese momento dentro del discurso de los medios percibiéndose ambas hazañas como similares. El cruce del Atlántico permitió a los dos personajes marcar un precedente importante dentro de la historia española al ser los primeros en realizar viajes de tamaño importancia a América por barco primero y luego a través del aire.

Como observamos, la labor de los periódicos por elogiar la hazaña y la imagen de España fue encomiable vistos los argumentos mencionados como la pasión nacionalista o la transmisión de los relatos de la historiografía tradicional que trasladaban un odio irracional hacia la antigua metrópoli. Otro hecho que aún estaba en la memoria de muchos chilenos fue el absurdo bombardeo del puerto de Valparaíso en 1866 por parte de la escuadra española comandada por Casto Méndez Núñez. De nuevo Fernández Pesquero nos alerta de los tropiezos de la política española en esa parte del mundo (Fernández Pesquero, 1915: 1-2). La guerra que sostuvieron los dos países en esa época ocasionó un gasto para el erario chileno de 32 millones de pesos, 27 barcos hundidos o capturados por la flota española además de la destrucción de su principal puerto (Barros, 1970: 230).

De todos modos, había también defensores de España entre sectores chilenos como hemos mencionado en algu-

na ocasión. Era el caso del coronel Ricardo Olea Rivas que en una editorial en *El Mercurio* elogiaba a España y a su industria militar. Comenzaba afirmando que «España era, hasta hace poco y a pesar de ser la Madre Patria, una de las naciones europeas que menos se conocía en Chile». Continuaba valorando su capacidad de resistencia en la guerra de Marruecos y explicaba que hacía:

Varios años comenzó el acercamiento intelectual; primero, por el comercio de librería; después por la venida a Chile de conferencistas y literatos eminentes de habla castellana; más tarde, por las visitas que hicieron a España inteligentes observadores chilenos que en la prensa difundieron el valor real de esta nación, y, últimamente, por la acción conjunta de sus misiones diplomáticas y por el envío de misiones militares chilenas a aquel país, las cuales, especialmente, por el contacto diario de las actividades propias de su profesión y el por el conocimiento que tuvieron de la potencialidad de España, han sido los mejores voceros para procurar el enlace intelectual y económico de países que, por razones de sangre, de analogía de costumbres, climas y mentalidad, deben necesariamente acercarse, ayudarse y protegerse.³⁷

A pesar de la posible controversia que se pudiera haber dado entre partidarios de la herencia española y sus retractores, uno de los aspectos que se incorporó como una de las señas de identidad en los dos países fue la adopción del 12 de octubre como festivo en los respectivos calendarios laborales, España lo hizo en 1918 y Chile en 1921 (Presa, 1972: 230-231). Un paso para soñar con esa aproximación real y efectiva que añoraron los hispanoamericanistas y que no se ha conseguido del todo en el siglo veinte.

La exaltación de la figura de Ramón Franco

Además de relatar los acontecimientos y dificultades que estaban viviendo la tripulación del *Plus Ultra* durante viaje,

El vuelo del *Plus Ultra* más allá de los Andes: la mirada de la prensa chilena

los diarios chilenos daban a conocer a sus lectores quienes eran estos «héroes» que viajaban con destino a Buenos Aires. De los tres aviadores, el comandante Ramón Franco fue quien más llamó la atención de los periódicos por ser el jefe de la expedición.

Durante la despedida de nuestros protagonistas organizada en Madrid por las autoridades españolas, el presidente del Aero Club de España describía a Franco de la siguiente manera: «Franco tiene gran sangre fría y es de una resistencia física formidable, lo que le permite volar varias horas sin abandonar el volante. Estas son, justamente, las cualidades del piloto que entran en juego en un salto de las proporciones del Cabo Verde a Pernambuco. Franco piensa poder resistir todo el trayecto desde la madrugada al anochecer, descansando cinco minutos cada dos horas». Y continuaba diciendo que los principales peligros eran la posible parada del motor y los problemas en la orientación en los aparatos que llevaban al efecto porque había imperfecciones en ellos.³⁸

Entre los detalles biográficos se mencionaba que Ramón Franco estaba casado y pertenecía a una familia de

tradición militar, al igual que su padre y su hermano. El diario *La Nación* destacaba de Franco su carácter serio, sobrio en la conversación y con fe de que el raid culminaría con éxito; lo mostraba tranquilo frente a las adversidades climatológicas que se pudieran presentar en cualquier momento.³⁹

Por su parte, *El Mercurio* también les mostraba a sus lectores la personalidad de Franco y Ruiz de Alda cuando estos habían llegado a Porto Praia, lo hizo en la primera plana del periódico. Las primeras palabras de la página fueron «La hazaña del comandante Franco, el intrépido aviador español» intercaladas con tres fotografías, dos de Franco, una con 20 años y otra actual, y una de Ruiz de Alda. Se destacaba el carácter humilde y serio de Franco. Del mecánico Pablo Rada no se hacía ningún comentario. Se daba a conocer a los aviadores tanto gráficamente como biográfica. A medida que el vuelo avanza hacia tierras americanas, la expectación aumenta, y también el interés que dicho periódico muestra por el raid.⁴⁰

Cuando Franco se dirigía hacia Pernambuco, *El Mercurio* mencionaba que en España llamaban a su hazaña como «La Gloria de los humildes», dando a entender que el carácter de los «héroes» no es altivo, sino que se mantenían sobrios y firmes y que estas características de Franco hacía que sus triunfos fuesen aún mayores gracias a que su personalidad le hacía cercano a la gente y por ello era muy admirado; a pesar de los halagos que estaban recibiendo en todas partes y las felicitaciones que les llegaban de parte de aviadores de renombre. También se destacaba por su portada porque ésta se dedicaba completamente a exaltar la figura de Franco. Mencionaba que, a pesar de la humildad de los tripulantes españoles, le habían dado gloria nuevamente a Huelva repitiendo las hazañas realizadas por Colón que llevaron a España a una reputación nunca antes vista. El periódico trataba de hacer ver que la hazaña también les pertenecía en cierto modo por pertenecer a la misma raza, entendida como civilización.⁴¹

Entre los gestos de compañerismo que se destacaron de Franco estaba uno que daba a conocer *La Nación* en beneficio de su mecánico Pablo Rada entregándole un



Imagen 5. Anuncio publicado en *El Diario Ilustrado* de un aceite para el motor que hacía referencia al *Plus Ultra*.

premio en dinero recibido de 50 000 pesetas al culminar el raid, justificándolo por ser Rada, un destacado veterano de la guerra de Marruecos y un fiel compañero.⁴²

Dentro de las manifestaciones que se dan a conocer de la prensa extranjera destaca lo expresado por el *New York Times* donde nombran a Franco como el «Colón de los Aires».⁴³ La figura histórica de Colón no se separaría de la de Franco durante la realización de la proeza. Además de la exaltación a su carácter, los tres diarios chilenos destacaban la resistencia física de Franco. *El Diario Ilustrado* lo llamó «El hombre de hierro» porque está soportando agasajos y jornadas interminables llenas de distintos tipos de actividades, al mismo tiempo que debía preparar y reparar el hidroavión a medida que los problemas fueron surgiendo durante el vuelo para evitar accidentes. El militar tuvo que soportar largas horas de vuelo hacia un terreno desconocido.⁴⁴ También destacaba *El Mercurio* como Franco tuvo una «brillante actuación» dentro de la guerra de Marruecos, así como la vasta experiencia que tenía en vuelos por la realización de distintos raids a lo largo de sus años como aviador.⁴⁵

Mientras Franco se dirigía hacia América, su familia también estaba siendo homenajeada por los esfuerzos y por la proeza que está realizando al mando de esta misión. La esposa y la madre de Franco fueron las que más felicitaciones recibieron a medida que se van cumpliendo cada una de las etapas del vuelo. A ellas se le hizo entrega de medallas conmemorativas y fueron las protagonistas de diversos tipos de homenajes en distintas ciudades de España en nombre del Gobierno y de las administraciones locales. La «United Press» solicitó sus declaraciones constantemente, sobre todo al llegar a cada punto final de cada etapa del viaje.

Dentro de los diarios se nombraban muchas expresiones de entusiasmo y de agradecimiento tanto a Franco como a España por la empresa que estaban realizando, manifestando que el vuelo del *Plus Ultra* era mucho más que un simple vuelo que podría abrir una línea aérea en el futuro entre España y Suramérica, sino que también ayudaría a que las distancias entre ambos territorios se acor-

taran y permitiera que las relaciones internacionales fuesen más estrechas. Por este motivo, muchas de las ciudades por la que pasó el hidroavión se volvió en su colaboración aportando información meteorológica, facilitando la logística y el acogimiento de los aviadores españoles. El éxito del vuelo dependía en parte del futuro de las conexiones aéreas del futuro.

Los homenajes durante el viaje y la expectación en el resto del mundo

Una de las cosas que más se mostraban en los diarios chilenos fueron los diferentes y variados agasajos que constantemente recibieron los aviadores del *Plus Ultra* a lo largo del viaje. A medida que el hidroavión completaba cada una de sus etapas, la emoción en Argentina y en España crecía y se hacían muchos homenajes en distintos lugares. Hay un ambiente de fiesta y celebración en ambas orillas del Atlántico. Fue un acontecimiento que se percibía como trascendental en el futuro de las comunicaciones entre América y Europa y he aquí el contexto festivo e informativo de este viaje aéreo entre los dos continentes.

Las celebraciones se concentraron en España y en Argentina. Ambos países prepararon con tiempo la salida y el recibimiento que les harían a los aviadores españoles cuando este culminara con éxito. Las manifestaciones ciudadanas no se hicieron esperar y los diarios destacaban el entusiasmo y efervescencia de los españoles por el raid de Franco. Los diarios relataban cómo la gente se agolpaba para estar cerca de los aviadores desde antes de su partida, saludándoles con pañuelos blancos mientras ellos avanzaban para dar comienzo oficial al vuelo.

Los homenajes comenzaron en Madrid y luego en Melilla con los aviadores como protagonistas. La información que primera *El Mercurio* llegó a su portada fue el 19 de enero en una pequeña columna dando a conocer diversos festejos en honor de los aviadores en Huelva y Melilla.⁴⁶

El vuelo del Plus Ultra más allá de los Andes: la mirada de la prensa chilena

El Mercurio mencionaba la alta expectación que había a nivel internacional desde que salió el raid desde el Puerto de Palos e informaban que hasta ese momento el vuelo se había realizado sin novedades. En Buenos Aires, destino final del aeroplano, ya habían comenzado las celebraciones por el exitoso arribo del *Plus Ultra* a Gran Canaria.⁴⁷

La partida desde Las Palmas fue de intensa emoción. La gente despedía a Franco y a Rada (únicos tripulantes del avión en aquel momento) desde las azoteas y a orillas del camino con aclamaciones de una inmensa multitud. Antes de llegar a Cabo Verde debieron pasar la noche en la Bahía de Gando. Mientras esto ocurría, también se informaba de la expectación que había en Buenos Aires, en donde se estaba pidiendo que se declarase feriado el día de la llegada de Franco a Argentina. Los preparativos para la llegada de Franco ya estaban comenzando y se esperaba que este arribara antes del 30 de enero a la República Trasandina.⁴⁸ Según informaban los diarios, el vuelo hacia Cabo Verde había sido retrasado por el mal tiempo. Pero, mientras los aviadores continuaron en Las Palmas, fueron agasajados y alabados por lo que habían logrado hasta el momento.⁴⁹

En Porto Praia, los aviadores hispanos fueron los protagonistas de los multitudinarios festejos. Además, según informaba *La Nación*, la esposa de Franco estaría siendo homenajeada en España. Se tenía tanta confianza en cómo fue preparado el raid que el subsecretario de aeronáutica francesa comentaba que sólo por cuestiones del azar podría fracasar la empresa española.⁵⁰ También, en *El Mercurio*, un técnico brasileño hablaba sobre el raid de Franco diciendo que el raid serviría como medio de emular



Imagen 6. Noticia de *El Diario Ilustrado* informando del proyecto de volar a Chile.

a los que practican la aviación y a los que podrían practicarla, así como a los gobiernos que estaban en el deber de propiciar los raids de esta naturaleza».⁵¹

En Fernando de Noronha informaban que la llegada de los aviadores la euforia se desató tanto en Madrid como en Buenos Aires. Las calles se llenaron de gente celebrando el éxito que hasta momento había tenido cada etapa del raid y se informaba acerca de los preparativos para el recibimiento en Argentina. La estancia en Fernando de Noronha fue breve, pero llena de aclamaciones, agasajos y homenajes en los que el diario *El Mercurio* fue el que más destacó la llegada de los españoles a suelo americano. En cambio, el diario *La Nación* ocupaba la plana de las páginas internacionales para informar sobre la llegada de Franco a América. En ellas se hablaba de las complicaciones que Franco tuvo en el momento del aterrizaje y

que esta demora se debió principalmente a las marejadas que impedían un descenso seguro para los tripulantes del hidroavión.

La llegada del *Plus Ultra* a Río de Janeiro fue cubierta por los diarios y destacaban que en España la noticia fue recibida con mucho regocijo y creciendo el entusiasmo por el éxito en esta nueva etapa. Las fiestas y las felicitaciones no se dejaron esperar en Brasil. Los periódicos expresaban como distintos mandatarios hacían llegar sus congratulaciones al Rey de España, a Primo de Rivera y a la familia de los aviadores porque, hasta el momento, el raid no había tenido ningún contratiempo, sino que todo se había llevado a cabo según lo planeado. Se declaró feriado en Brasil el día del arribo del *Plus Ultra*.⁵² Se informaba que ya en Río de Janeiro el recibimiento de los tripulantes españoles fue apoteósico. Los agasajos no se dejaron esperar y, como en las etapas anteriores, se hicieron varios homenajes a los tripulantes del aeroplano.⁵³

Como había sido la tónica en otras ciudades, al momento del arribo de Franco a la capital uruguaya se hicieron sonar las campanas de las iglesias; en Chile también hubo alegría por el aterrizaje exitoso de Franco y las autoridades se manifestaron felices por el éxito del raid, esperando que éste pudiera llegar pronto a Santiago como se había dado a conocer. En Montevideo el recibimiento fue acompañado con banderas españolas y música gallega en honor a los aviadores. Se citaba a 100000 personas las que salieron hacia los malecones para ver a los tres españoles. Todos los edificios y casas estaban engalanadas con banderas españolas y uruguayas.⁵⁴

Los diarios chilenos trataban de expresar de la mejor manera posible como fue el recibimiento de Franco y los aviadores en Argentina. Se desató la euforia⁵⁵ desde el momento en que el hidroavión fue divisado⁵⁶ y se acrecentó al ver a los españoles aterrizar. Alrededor de 200000 personas estaban esperando a la «Carabela del aire» y el momento de su llegada fue espectacular. Se comparaba, nuevamente, a Franco con Cristóbal Colón y los conquistadores de América, exaltando a conciencia la raza española. Este hecho fue celebrado en todo el mundo y ambos

diarios destacan los comentarios de autoridades y periódicos de distintos países alabando la hazaña del *Plus Ultra*. La gente se abalanzó sobre los aviadores y se tocó el Himno Nacional Argentino y la Marcha Española. Los edificios cívicos estaban adornados para la ocasión y los colores que más primaban en las calles eran los de los símbolos españoles. La felicidad desatada por parte del pueblo argentino culminó al momento del brindis en la copa enviada desde España para dar por finalizado el raid del *Plus Ultra*.

Los diarios no se cansaban de relatar los multitudinarios homenajes que estaban recibiendo los españoles en ese momento. Los diarios llevaron corresponsales a Argentina para mostrar como sus diarios habían abarcado la noticia durante todo este tiempo, teniendo ahora desde primera fuente todo lo que estaba ocurriendo en las festividades trasandinas. Finalmente se declaró feriado el día del arribo del *Plus Ultra*.⁵⁷

El Mercurio contaba como fue la reacción de los chilenos frente a la llegada de Franco y éstos recibieron con júbilo la noticia de su arribo. En muchos lugares se izaron estandartes españoles y el diario volvía a exaltar a la raza castellana como símbolo de civilización y desarrollo; y se expresaban con frases como esta: el raid «muestra de lo que son capaces los hijos de España». En todo Chile se celebró la llegada de Ramón Franco y sus compañeros a la capital argentina.⁵⁸

El día después de la llegada del hidroavión a la capital argentina se informaba de que continuaron los festejos en honor de los tripulantes del *Plus Ultra*. Se detallaba que el automóvil, propiedad del ministro argentino de Marina, en el que iban los pilotos españoles «logró abrirse paso a duras penas entre la concurrencia congregada en el Arsenal Buenos Aires, iniciando su marcha entre los vítores cada vez más clamorosos del público».⁵⁹

Las festividades realizadas en honor a Franco y a los aviadores del *Plus Ultra* ocuparon gran parte de las planas informativas de los diarios sobre el vuelo de hidroavión, mostrando la emoción que el mundo sentía por dicha empresa. El entusiasmo generado por la peligrosidad del vuelo y por como este iba cumpliendo cada una de

El vuelo del Plus Ultra más allá de los Andes: la mirada de la prensa chilena



Imagen 7. La hazaña del Plus Ultra se vivía con interés en las páginas de *El Mercurio*.

sus etapas de manera satisfactoria mostraba al mundo lo que Occidente podía hacer gracias a la tecnología y preparación de sus gobiernos y de las personas que estaban preparadas para realizar dichas empresas en las que se ponía a prueba el coraje, la valentía y la preparación de toda una comunidad para el éxito de la empresa.

Los diarios también intentaron transmitir como esta emoción aumentaba a medida que se iba informando sobre la posible llegada del vuelo de Franco a Chile. Por este motivo, partieron varios aviones chilenos hacia Buenos Aires con el objetivo de saludar a los aviadores españoles y escoltar al *Plus Ultra* en el caso de que viajara a tierras chilenas.

La esperada llegada del raid de Franco a Chile

Desde el inicio Ramón Franco había ideado volver a España a través de los países americanos bañados por el Pacífico como si el vuelo hasta Buenos Aires se realiza con éxito. De todas formas, había cierto grado de ambigüedad porque el Gobierno de Primo de Rivera acuerda con él terminar el vuelo en Buenos Aires, como finalmente ocurrió. Por las páginas de los periódicos consultados no hemos podido averiguar el motivo por el cual las máximas autoridades españolas no quisieron que el vuelo del *Plus Ultra* continuara por otros países americanos. Lo que si tenemos claro es que Franco se sintió muy molesto por tal decisión.

El 14 de enero se leía una información en *El Mercurio* donde el periodista Armando Guerra manifestaba que la voluntad de los aviadores era continuar hasta Valparaíso desde Buenos Aires para proseguir el viaje aéreo después hacia Perú, Panamá y los Estados Unidos antes de

regresar a España.⁶⁰ En otra información fechada en Melilla, justo antes de partir hacia Palos, Franco decía que se mostraba tan seguro del hidroavión que pensaba regresar vía Nueva York, haciendo escala en Terranova y las Azores, hasta llegar a Vigo.⁶¹

En la portada del número del primero de febrero de *El Mercurio* aparecía que el propósito de Franco era continuar la travesía de Argentina a Chile. En ese momento acababa de llegar a Pernambuco y la emoción y el éxito del momento por haber realizado el trayecto más peligroso a través del océano le hizo mostrarse más abierto a manifestar su deseo de continuar el viaje por la costa del Pacífico. Las mismas declaraciones aparecieron en *El Diario Ilustrado* y *La Nación*.⁶²

El diario *El Mercurio* confirmaba, en portada, la venida de Franco a Chile y aportaba declaraciones de militares navales chilenos en los que manifestaron que la mejor ruta sería entre Rivadavia y Puerto Montt porque esta zona de la Cordillera de los Andes era de muy baja altura, no superando los 1000 metros.⁶³ En caso de que el avión sufriera algún desperfecto durante el vuelo por la Cordillera y necesitara aterrizar de emergencia, el lugar propicio para ello sería el Lago Llanquihue. Además, el diario expresaba que esta posible etapa del raid no presentaría dificultad alguna para Franco y la tripulación porque ya contaba con la experiencia suficiente para realizar un vuelo breve por los Andes.



Imagen 8. Portada de *El Mercurio* informando de la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires.

Franco se estaba acercando cada vez a su meta final, Buenos Aires, y con ello asaltaba la duda de cuál sería el recorrido de Franco de regreso a España. La idea original era que volviese por el mismo camino en el que vino, pero cuando éste se dio cuenta de que el *Plus Ultra* podía soportar más de lo que ya lo había hecho, decidió volver por el Océano Pacífico por la ruta Chile-Cuba-Norteamérica.⁶⁴

Gracias a todo el entusiasmo que se había creado respecto al raid de Franco en Latinoamérica, fue por lo que *La Nación* anunciaba que Franco vendría a Chile (cosa que el diario *El Mercurio* ya confirmó días antes) ya que este se sentía con la confianza de que podrá cruzar los Andes.⁶⁵ Para los aviadores, las distancias recorridas por el *Plus Ultra* «permiten que se acorte la distancia espiritual»⁶⁶ de ambos continentes.

Los diarios informaban que hubo una importante falla en el motor del hidroavión en Río de Janeiro y que esto provocó un principio de incendio, pero que todo pudo ser solucionado sin consecuencias graves para la estructura ni para quienes se encontraban cerca en esos momentos. A pesar de este problema, el entusiasmo de Franco y de la tripulación para continuar hacia Chile seguían intactas. *El Mercurio* de nuevo en su portada anunciaba la llegada del aeroplano a Chile a través de una entrevista realizada a Franco antes de iniciar el vuelo rumbo a Montevideo. En concreto decía que pensaba «pasar la cordillera un poco al sur, a unos 4500 metros de altura».⁶⁷

Por su parte, la expectación que estaba despertando en Chile iba en aumento. El intendente de Santiago dispuso que el cañón del Cerro Santa Lucía anunciara con una salva especial a la ciudad el arribo a Buenos Aires del *Plus Ultra*. También había pedido a los dueños de las fábricas de que ordenen el toque de las sirenas o campanas en esos momentos en vista de la trascendencia que tenía esta hazaña. El arzobispo de Santiago accedió a que sonaran las campanas de todas las iglesias de Santiago y también los bomberos harían sonar sus sirenas. El comercio de los españoles se engalanarían con los colores de la bandera española. Además se estableció que tres aviones

El vuelo del *Plus Ultra* más allá de los Andes: la mirada de la prensa chilena

chilenos fueran a recibir a Franco a Buenos Aires y dieran un saludo del ejército y la aviación chilena.⁶⁸

El 11 de febrero *El Diario Ilustrado* sorprendía con el siguiente titular «A las 4 de la mañana partió de «El Bosque» la escuadrilla que escoltará al aviador Franco en su viaje a Chile». El periódico daba por hecho la llegada del hidroavión español al espacio aéreo chileno.⁶⁹ Al día siguiente, *El Mercurio*, en portada daba cuenta del saludo de los aviadores militares chilenos que habían cruzado la Cordillera de los Andes para felicitar *in situ* a los héroes españoles. Uno de los tres aviones chilenos sufrió un accidente y quedó destrozado. Sus dos tripulantes fueron trasladados al Hospital de San Vicente. En la misma página se decía que las asociaciones españolas habían tenido una reunión en la legación para planificar las actividades que se desarrollarían en Chile en caso de que el *Plus Ultra* llegara a tierras chilenas. De todos modos, una comisión de la colonia española viajaría a la capital argentina para saludar a los tripulantes españoles y entregarles una placa de oro conmemorativa de parte de la colectividad residente en Chile.⁷⁰

La Nación envió corresponsales a Buenos Aires con la intención de tener la información de primera fuente. Fue uno de estos corresponsales quien transcribió las siguientes palabras de Franco: «Solo yendo a Chile podré pagar la gratitud contraída con *La Nación* de Santiago». ⁷¹ También, *El Mercurio* recogía el deseo del comandante español de regresar a España por la vía del Pacífico, atravesando los Andes.⁷²

Nuevamente, *El Diario Ilustrado* se hacía eco del pensamiento de Ramón Franco al afirmar en un encabezamiento que en el caso de partir hacia Chile lo haría a principios del mes de marzo, tras pasar unos días en Buenos Aires y Montevideo estudiando el paso por los Andes.⁷³ A pesar de que la información recibida desde Argentina mostraba que el raid continuaría hacia el oeste, la respuesta de las autoridades españolas fue negativa y le pidieron a Franco que regresara lo antes posible a la Península. Franco volvió a mediados de marzo a España, dejando el *Plus Ultra* en Buenos Aires como regalo de parte de Gobierno español hacia aquella república. El mismo diario comentaba que

Franco y sus acompañantes estaban decepcionados por la respuesta del Gobierno, pero debieron obedecerla por tratarse de militares. El vuelo concluyó en Buenos Aires y las razones por las que los aviadores no pasaran la Cordillera de los Andes para nosotros es desconocida.

Ricardo Fernández de Latorre en su libro sobre este vuelo y el que se realizó hacia Manila confirma que también la prensa argentina publicó que el proyecto de Franco fue continuar su periplo hacia Chile y seguir hacia el norte por la costa del Pacífico. La idea era salir el 4 de marzo desde Bahía Blanca en Argentina con destino al puerto de Talcahuano, en la bahía de Concepción (Chile) siguiendo el cauce de Río Negro y pasando hacia la región de Los Lagos donde la cordillera tenía poca altura. Su intención era proseguir el viaje el día 7 hasta Valparaíso y posteriormente hacia la bahía de Mejillones.

Fernández de Latorre señala que la oposición a la continuidad del viaje además del Gobierno de Primo de Rivera estaban varios periódicos como *ABC*, de España, y la dirección de las asociaciones de la colonia española en Argentina. Como explicación a Franco se le dijo que proseguir era muy arriesgado. Pero este autor apunta que había declaraciones de peritos norteamericanos que desaconsejaban el proyecto de volar hacia el norte y deja entrever que hubo presiones para que España no se apuntase ese logro tan importante (Fernández, 2001: 93-97).

Conclusiones

El vuelo transoceánico del *Plus Ultra* despertó gran interés y entusiasmo en la prensa chilena como hemos podido comprobar en los tres periódicos analizados. En todos los casos, las noticias referentes al raid comandado por Ramón Franco tuvo grandes destacados en las páginas de los diarios, incluso en *El Mercurio* la información se observaba en la portada en múltiples ocasiones.

Este interés por destacar la información de la pericia aérea la podemos explicar por varios motivos entre los que



podemos mencionar, entre otros, por la posibilidad de la apertura de una ruta comercial y de pasajeros entre Europa y América del sur. De este modo, este viaje como otros sirvieron de base para proyectar rutas que conectarán los dos continentes a través de esta vía aérea. En esos momentos se vivía la configuración de lo que hoy es la aviación como sistema de transportes y que ha transformado radicalmente la forma de viajar, comunicar y comerciar de como se hacía antes.

También causó fascinación la proeza del cruce del Atlántico con el hidroavión en unos años en los que tanto los primeros pilotos chilenos como los de otras partes del mundo estaban compitiendo por establecer las primeras marcas de este novedoso medio de transporte. En este sentido, las descripciones del hidroavión así como de sus componentes técnicos junto con las dificultades y habilidades de los pilotos fueron objeto de curiosidad por la opinión pública.

Asimismo, al igual que había sucedido en las ciudades españolas, brasileñas, uruguayas y argentinas, la población chilena se preparó para recibir y agasajar a los aviadores españoles puesto que desde el principio se informaba de la llegada del *Plus Ultra* a distintos puntos de la geografía chilena. La negativa del Gobierno español a la continuación del viaje a tierras chilenas causó decepción y frustración por no haber sido parte de esta gesta histórica.

Por otra parte, la importancia de la colonia española en Chile sin duda contribuyó a que los diarios dedicaran grandes espacios en sus páginas y a contar los detalles del raid que tenía a España y a pilotos españoles como protagonistas. Durante el primer tercio del siglo XX, los inmigrantes españoles fueron la primera colectividad extranjera en número del país y eran importantes en el sector del comercio urbano. Por ejemplo, ejercieron influencia en la celebración y la instauración del 12 de octubre como no laboral en el calendario chileno.

Como hemos visto, España estaba en el debate intelectual sobre el cual sería el peso de su herencia en la identidad y ser chilena. Sorprende los elogios cuando hemos señalado la mala imagen que tenía la antigua metrópoli entre la población chilena en general, aunque siempre hubo

sectores minoritarios que valoraban el aporte de la civilización hispana a la cultura y el progreso de Chile.

Por último, como proyección del éxito del vuelo contribuyó a mejorar las conexiones entre los dos países en diferentes ámbitos como hemos podido comprobar en nuestras investigaciones. Al año siguiente del raid, subió a la presidencia de Chile Carlos Ibáñez del Campo que tantas simpatías tuvo hacia Primo de Rivera. Entre los varios gestos de acercamiento entre los dos países mencionamos, a modo de ejemplo, de la elevación en ese 1927 de las dos representaciones diplomáticas al rango de embajadas y la adopción de la ortografía de la RAE por orden del Gobierno de Chile.

Fuentes y Bibliografía

El Mercurio (enero-febrero de 1926).

El Diario Ilustrado (enero-febrero de 1926).

La Nación (enero-febrero de 1926).

ARENAL, C. del (1992). *La Comunidad Iberoamericana de Naciones: pasado, presente y futuro en la política iberoamericana de España*. Madrid: CEDEAL.

BARROS, M. (1970). *Historia diplomática de Chile 1541-1938*. Barcelona: Ariel.

CARRELLÁN RUIZ, J.L. (2011). *Salitre y militares: las relaciones entre España y Chile 1900-1931*. Huelva: Universidad de Huelva.

FERNÁNDEZ PESQUERO, J. (1914a). «El Hispanismo en América y el Americanismo en España (apuntes de un libro en preparación)», en *La Rábida: Revista Colombina Iberoamericana*, n.º 33, p. 10-12.

———. (1914b). «Chile glorifica a España» en *La Rábida: Revista Colombina Iberoamericana*, n.º 39, p. 1-2.

———. (1915). «Chile y España» en *La Rábida: Revista Colombina Iberoamericana*, n.º 44, p. 1-2.

FERNÁNDEZ DE LATORRE MORENO, R. (2001). *Desde las otras orillas: Evocación americana y filipina de dos*

El vuelo del *Plus Ultra* más allá de los Andes: la mirada de la prensa chilena

- grandes vuelos españoles. *El «Plus Ultra» y el Madrid-Manila*. Madrid: Ministerio de Defensa.
- CHUST, M. y FRASQUET, I. (2012). *La patria no se hizo sola: las revoluciones de independencias iberoamericanas*. Madrid: Sílex.
- GAZMURI, C. (1981). «Notas sobre la influencia del racismo en la obra de Nicolás Palacios, Francisco A. Encina y Alberto Cabero», en *Historia*, n.º 16, pp. 225-247.
- GODOY, H. (1976). *El carácter chileno*. Santiago: Ed. Universitaria.
- GONZÁLEZ CALLEJA, E. (2005). *La España de Primo de Rivera: la modernización autoritaria 1923-1930*. Madrid: Alianza.
- SEPÚLVEDA MUÑOZ, I. (2005). *El sueño de la madre patria: hispanoamericanismo y nacionalismo*. Madrid: Marcial Pons.
- VV.AA. (1999). *Pioneros de la Aviación Iberoamericana*. Madrid: Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire.
- ¹³ *El Mercurio*, 26 de enero de 1926.
- ¹⁴ *El Mercurio*, 27 de enero de 1926.
- ¹⁵ *El Mercurio*, 31 de enero de 1926.
- ¹⁶ *El Mercurio*, 1 de febrero de 1926.
- ¹⁷ *El Mercurio*, 2 de febrero de 1926. *El Diario Ilustrado*, 3 de febrero de 1926.
- ¹⁸ *El Mercurio*, 5 de febrero de 1926. *El Diario Ilustrado*, 5 de febrero de 1926.
- ¹⁹ *El Diario Ilustrado*, 6 de febrero de 1926.
- ²⁰ *El Mercurio*, 9 de febrero de 1926. *El Diario Ilustrado*, 9 de febrero de 1926.
- ²¹ *El Mercurio*, 11 de febrero de 1926.
- ²² *El Diario Ilustrado*, 11 de febrero de 1926.
- ²³ *El Diario Ilustrado*, 12 de febrero de 1926.
- ²⁴ *El Diario Ilustrado*, 21 de febrero de 1916
- ²⁵ *El Mercurio*, 22 de febrero de 1926.
- ²⁶ *El Mercurio*, 24 de enero de 1926.
- ²⁷ *El Mercurio*, 20 de enero de 1926.
- ²⁸ *El Mercurio*, 20 de enero de 1926.
- ²⁹ *La Nación*. 20 de enero de 1926.
- ³⁰ *El Mercurio*. 22 de enero de 1926.
- ³¹ *La Nación*. 22 de enero de 1926.
- ³² *El Mercurio*. 20 de enero de 1926.
- ³³ *El Mercurio*. 31 de enero de 1926.
- ³⁴ *El Diario Ilustrado*, 9 de febrero de 1926.
- ³⁵ *El Diario Ilustrado*. 5 de febrero de 1926.
- ³⁶ *El Mercurio*, 11 de febrero de 1926.
- ³⁷ *El Mercurio*, 13 de febrero de 1926.
- ³⁸ *El Mercurio*, 12 de enero de 1926.
- ³⁹ *La Nación*, 24 de enero de 1926.
- ⁴⁰ *El Mercurio*, 27 de enero de 1926.
- ⁴¹ *El Mercurio*, 31 de enero de 1926.
- ⁴² *El Mercurio*, 30 de enero de 1926.

Notas

¹ Mi agradecimiento a Yaritssa Sandoval Zagal, ayudante en mis asignaturas de Historia Moderna y Contemporánea por su ayuda en la búsqueda de las fuentes y en la aportación de algunas de las ideas que aparecen en el texto.

² *El Diario Ilustrado*, 4 de febrero de 1926.

³ *El Mercurio*, 11 de enero de 1926.

⁴ *El Mercurio*, 13 de enero de 1926.

⁵ *El Mercurio*, 28 de enero de 1926.

⁶ *El Mercurio*, 11 de enero de 1926.

⁷ *El Mercurio*, 17 de enero de 1926.

⁸ *El Mercurio*, 12 de enero de 1926.

⁹ *El Mercurio*, 20 de enero de 1926.

¹⁰ *El Mercurio*, 22 de enero de 1926.

¹¹ *El Mercurio*, 23 de enero de 1926.

¹² *El Mercurio*, 24 de enero de 1926.



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

- ⁴³ La Nación, 3 de febrero de 1926. *El Mercurio*, 3 de febrero de 1926.
- ⁴⁴ *El Diario Ilustrado*, 9 de febrero de 1926.
- ⁴⁵ *El Mercurio*, 30 de enero de 1926.
- ⁴⁶ *El Mercurio*, 19 de enero de 1926.
- ⁴⁷ *El Mercurio*. 24 de enero de 1926.
- ⁴⁸ La Nación, 26 de enero de 1926.
- ⁴⁹ *El Mercurio*, 27 de enero de 1926.
- ⁵⁰ La Nación, 30 de enero de 1926.
- ⁵¹ *El Mercurio*, 30 de enero de 1926.
- ⁵² *El Diario Ilustrado*, 6 de febrero de 1926.
- ⁵³ *El Mercurio*, 7 de febrero de 1926. *El Diario Ilustrado*, 7 de febrero de 1926.
- ⁵⁴ *El Diario Ilustrado*, 10 de febrero de 1926.
- ⁵⁵ La Nación, 11 de febrero de 1926.
- ⁵⁶ *El Mercurio*. 11 de febrero de 1926.
- ⁵⁷ *El Mercurio*. 11 de febrero de 1926.
- ⁵⁸ *El Mercurio*. 11 de febrero de 1926.
- ⁵⁹ *El Mercurio*, 12 de febrero de 1926.
- ⁶⁰ *El Mercurio*, 14 de enero de 1926.
- ⁶¹ *El Mercurio*, 17 de enero de 1926.
- ⁶² *El Mercurio*, 1 de febrero de 1926. *El Diario Ilustrado*, 1 de febrero de 1926. La Nación, 1 de febrero de 1926.
- ⁶³ *El Mercurio*, 3 de febrero de 1926.
- ⁶⁴ *El Diario Ilustrado*, 4 de febrero de 1926.
- ⁶⁵ La Nación, 6 de febrero de 1926.
- ⁶⁶ La Nación, 7 de febrero de 1926.
- ⁶⁷ *El Mercurio*, 9 de febrero de 1926.
- ⁶⁸ *El Mercurio*, 10 de febrero de 1926.
- ⁶⁹ *El Diario Ilustrado*, 11 de febrero de 1926.
- ⁷⁰ *El Mercurio*, 12 de febrero de 1926.
- ⁷¹ La Nación, 11 de febrero de 1926.
- ⁷² *El Mercurio*, 13 de febrero de 1926.
- ⁷³ *El Diario Ilustrado*, 12 de febrero de 1926.

