



Actas de las Jornadas de Historia sobre el Descubrimiento de América

Tomo IV: Jornadas XI, XII, XIII y XIV
2015, 2016, 2017 y 2018
«Casa Martín Alonso Pinzón»
Palos de la Frontera

Actas de las Jornadas de Historia sobre el Descubrimiento de América.

Tomo IV: Jornadas XI, XII, XIII y XIV, 2015, 2016, 2017 y 2018. Eduardo García Cruzado (Coordinación).

Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía, 2019. ISBN 978-84-7993-346-3. Enlace: <http://hdl.handle.net/10334/3954>

Una hazaña que conmovió a las multitudes: la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires¹

Gabriela Dalla-Corte Caballero (†)
Universitat de Barcelona

Introducción

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

Este trabajo busca dar a conocer las fuentes históricas que son conservadas hoy día en la Biblioteca Nacional de Catalunya (BNC). Hablamos de una documentación que brinda nuevas ideas para comprender el papel ejercido por la población española residente en la Argentina, y que en este país de recepción celebraron la llegada del *Plus Ultra* y de sus cuatro tripulantes en los primeros meses del año 1926, liderados por Ramón Franco. *Mercurio*, la revista comercial iberoamericana nacida en Barcelona en el año 1901 tras

1. Publicado en: *De Palos al Plata. El vuelo del Plus Ultra a 90 años de su partida*. Edición de Rosario Márquez Macías. UNIA, Sevilla, 2016.

la pérdida de las colonias de Puerto Rico y Cuba —convertido una década después, en abril de 1911, en el órgano de difusión de la Casa de América de Barcelona—, otorgó un lugar de privilegio a la «Crónica Argentina» que enviaba mensualmente desde Buenos Aires su corresponsal: el literato catalán Ricardo Monner Sans.²

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

Este artículo aborda precisamente el aspecto representativo y de divulgación que ofrece la prensa catalana al utilizar las noticias de la prensa argentina ante la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires. En calidad de cronista, Monner Sans solicitó a los diarios argentinos *La Nación* y *La Prensa* las copias de las fotografías que sacaron durante la llegada de Ramón Franco al puerto bonaerense, así como el contenido de todas las entrevistas que le hicieron durante los días que permaneció en Argentina, para reenviar estos datos a *Mercurio*. Las fotografías y documentos permitieron a Monner Sans enviar a la ciudad de Barcelona un total de nueve textos fechados el 1, 11 y 17 de febrero, el 1 y 2 de marzo, el 1 de abril, el 1 de mayo, el 4 de junio, y el 1 de julio de 1926. Gran parte de estas cuartillas de la crónica argentina se publicaron cuando Ramón Franco y sus compañeros ya se encontraban de regreso en España ya que la edición de *Mercurio* salía a la luz un mes después de la recepción de las crónicas. No obstante, tanto para los responsables de esta *Revista Comercial Iberoamericana* barcelonesa, como para los lectores

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

catalanes, fue de capital interés conocer la opinión dejada por el cronista catalán establecido desde joven en la República Argentina.

En su tradicional crónica, Monner destacó siempre la diferencia entre estos dos diarios matutinos de Buenos Aires que acostumbraban competir en la reforma de los servicios, en el diseño de las secciones, en el uso de sus grandes rotativos, y en la divulgación de las noticias. Sus lectores también eran especiales: en el primer caso, el de *La Prensa*, su público estaba conformado por la clase media y por el pueblo en general; en el segundo, el de *La Nación*, se reunía, al descubier-to, la clase alta. A esto se agregaban otras razones: según Monner Sans, *La Prensa*, fundada por José C. Paz, era más nacionalista, con menos influencia extranjera, y superaba a *La Nación*, fundada por Bartolomé Mitre; a esto se sumaba *La Ra-zón* de la tarde, diario que había sido fundado por José Ángel Cortejarena. Los tres periódicos utilizaban de manera vergonzante el calificativo de América Latina que habían inventado y difundido el Gobierno y los intelectuales franceses. Los fines no confesados olvidaban así el término América Hispana. Por ello para este cronista las fotografías y las entrevistas podían compensar a la población catala-na para «mantener viva la atención de todos sobre el vuelo audaz del gallego que en vida ha logrado ya la inmortalidad»; Y como este catalán y cronista afirmó en las páginas de *Mercurio*: «si Colón probó que el mar no separa, antes bien, une, Franco demuestra que el aire no aleja, acerca».³

Los temas mencionados se abordan en este trabajo dedicado al papel ejer-cido por la *Revista Comercial Iberoamericana* de la ciudad de Barcelona. Se analiza también la presentación que hizo el literato catalán Monner Sans en las páginas de *Mercurio* sobre la llegada del *Plus Ultra*; los comentarios que escuchó en las calles de Buenos Aires ante la presencia del hidroavión del Ejército del Aire español; las reflexiones surgidas en las páginas de la prensa argentina, en particular en la revista *Aviación*; así como el contenido de las obras biográficas y literarias que dio a luz el propio líder de este viaje del *Plus Ultra*, Ramón Franco.

Pero la llegada del *Plus Ultra* produjo un impacto emocional que se ve refle-jado en otras producciones culturales. Una de ellas es la de las canciones popula-res, especialmente el tango, que expresó con singular fuerza los sentimientos de las multitudes ante el extraordinario suceso. También es de interés exponer las in-

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

terpretaciones de las entidades españolas establecidas en Brasil, Uruguay, Argentina y Chile a la hora de recibir y honrar a los tripulantes durante los primeros meses de 1926, documentos que hoy día se conservan en la Biblioteca Nacional de Catalunya.

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

El catalán Ricardo Monner Sans observando al gallego Ramón Franco

El 1 de febrero de 1926 el catalán Ricardo Monner Sans envió por correo a la *Revista Comercial Iberoamericana Mercurio de Barcelona*, su crónica mensual titulada «De la Argentina. La llegada de Franco». Adjuntando siempre la frase «desde mi rincón», frase con la que aludía a la localidad de Adrogué del interior de la provincia de Buenos Aires, que fue el sitio apartado y modesto en el que eligió vivir,⁴ dedicó aproximadamente un año de trabajo para relatar la salida del avión *Plus Ultra* desde el puerto de Palos de Moguer, su llegada al arsenal de la capital de la República Argentina, y su regreso a España. Así da comienzo Monner Sans su relato sobre las peripecias de Ramón Franco, y del hidroavión *Plus Ultra* del Ejército del Aire de España:

La magnitud del hecho acobarda al cronista, que si no puede abstraerse al universal entusiasmo y a las nerviosidad popular que flota en el ambiente y nos envuelve a todos, adivina que cuando estas líneas lleguen a imprimirse el éxito de la hazañosa empresa habrá pasado ya a la categoría de triunfo alcanzado por los hijos de la inmortal nación española.

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

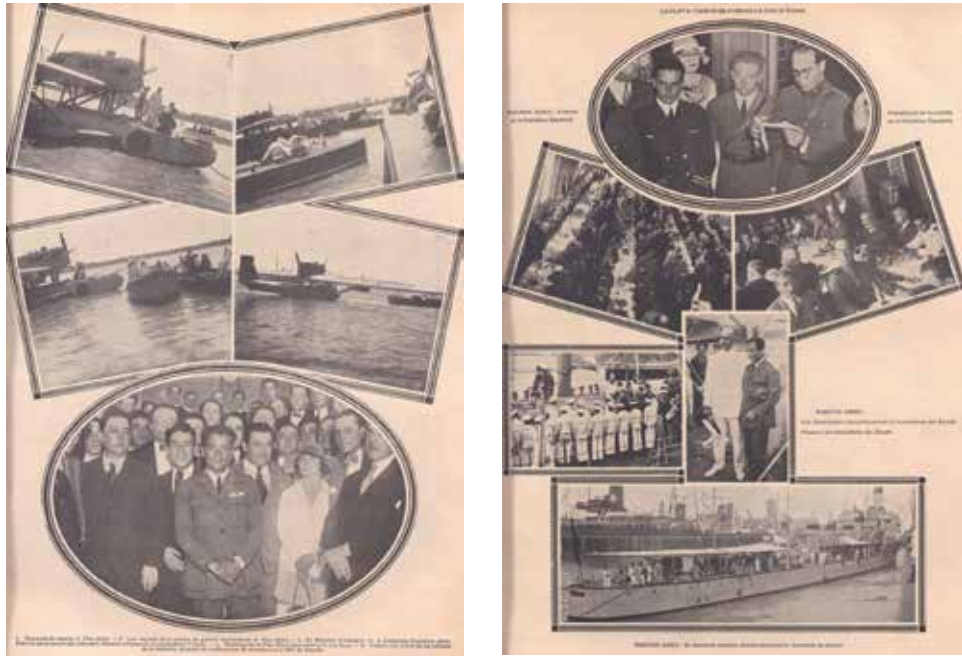


Imagen 1: Ramón Franco desembarcando en Buenos Aires en el *Plus Ultra*, en la *Revista Comercial Iberoamericana Mercurio*, Barcelona, 1926. Fuente: Biblioteca Nacional de Catalunya.

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

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

Ahora bien: hasta aquí el viaje aéreo parecía representar la modernidad y la internacionalización de los vínculos sociales. También generaba un noble deporte competitivo en el periodismo argentino representado por los diarios *La Nación* y *La Prensa*, los cuales mostraban un gran interés sobre el vuelo audaz del ya inmortal gallego. A esto se sumaba el órgano de publicidad llamado *El Diario Español*, el cual dedicó un buen número de páginas para unir así los aplausos de la colectividad. Para Monner Sans el *Plus Ultra* significó un hermoso y emocionante epílogo de la gran epopeya iniciada por las tres carabelas de Cristóbal Colón, continuada por los inmortales descubridores que llevaron su amor y su corazón español a los habitantes de las tierras americanas, y concretada finalmente por un mar que dejó de ser tenebroso para quienes completaron así la redondez del Universo.

La primera crónica dedicada al avión *Plus Ultra*, fechada el 1 de febrero y publicada el 4 de marzo de 1926, llega a su fin con los gritos del propio Monner Sans advirtiendo de que «dentro de cuatro o seis días se oirán en el puerto, en calles, en plazas, en paseos: ¡Viva Franco! ¡Viva España! ¡Viva la República Argentina!».⁵

La segunda y la tercera crónica de Monner Sans fueron enviadas a Barcelona los días 11 y 17 de febrero de 1926, respectivamente, y fueron editadas conjuntamente el 18 de marzo en las páginas de *Mercurio*. El cronista describió la llegada de Ramón Franco a la ciudad, más que celebrar la importancia del avión *Plus Ultra*. Resulta interesante encontrar en estas páginas la alusión al personaje

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

de «El tren expreso», poema de Ramón de Campoamor, y la reproducción de su frase: «a mí la admiración me quita el sueño». Parodiándole, Monner afirmó que no sólo sintió un nudo en la garganta, sino que también le costó utilizar la pluma para escribir de manera ordenada y amena en el papel. No es casual esta afirmación ya que Monner Sans decidió viajar a la capital y contemplar personalmente la llegada de Franco. Voces enronquecidas y palmas amoratadas de tanto aplaudir acompañaron la recepción de este aviador por parte de la muchedumbre. Una muchedumbre que expresó públicamente la tensión nerviosa que generó la salida del *Plus Ultra* con sus aeronautas desde Puerto de Palos de Moguer. La prensa toda estalló de tal manera que Monner Sans decidió mencionar especialmente el tañido de las campanas de todas las iglesias de la ciudad que anunciaron el *Plus Ultra* salido de las costas españolas. A esto agregó:

Ayer al mediodía vibrante, sonora, armoniosa, cuando del hidroavión descendieron los valientes muchachos. El momento es indescriptible. El entusiasmo delirante de la multitud que la intensa alegría como el hondo dolor son contagiosos, supo escoger los medios más expresivos para demostrar su admiración. Desde los atronadores aplausos; el nervioso agitar al aire de los sombreros; los vítores a cada uno de los viajeros, y a España y a la Argentina, y las estentóreas frases aisladas de algún admirador de potentes pulmones, hasta el casto beso estampado en las mejillas de los héroes por damas y damitas desbordantes de alegría, de todo hubo.

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

El rol ejercido por la prensa

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

Esos periódicos eran, para Monner Sans, la más elocuente prueba de cómo había vibrado el alma del pueblo argentino ante la llegada de los «alados viajeros», y en especial del pueblo español que había migrado a ese país. Pero llamativamente, Monner Sans interpretó de manera personal la fase comercial de este acontecimiento histórico: en los tres periódicos argentinos mencionados estaban presentes todas las empresas que decidieron anunciarse, aprovechando precisamente el viaje aéreo. Y optó por reproducir dos frases reveladoras de lo que él denominó «vivacidad argentina, legítima heredera de la hispana». La primera hace referencia al juego de palabras que fue siempre la base de análisis y de trabajo docente de este catalán en el Colegio Nacional de Buenos Aires: durante una conversación entre dos personas registró la expresión del primero: «Sé franco, López. ¿Harías tú lo que este hombre?». La contestación fue singular si observamos por escrito ya no el calificativo sino el apellido del personaje central de las reflexiones de Monner: «Si fuese Franco, sí». La segunda: fue una frase que concluyó así su crónica mensual, afirmando que dicha frase la había escuchado entre la población migrante gallega: «no se hará nunca otro viaje más barato que éste, pues con un Franco vinieron de España, aquí, tres gallegos».⁶

Estos temas son objeto de estudio en este artículo. Monner también optó por disculparse ante la revista *Mercurio*, afirmando que seguir paso a paso a Ramón Franco y a sus compañeros era una tarea superior a las fuerzas personales

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

de cualquier cronista. En especial porque las manifestaciones de entusiasmo estallaban al presentarse los aviadores todos juntos, o separados cada uno de ellos. Sin desear caer en la vulgaridad, adjuntó en sus cartas un buen número de fotografías concedidas por los diarios argentinos, que según él, eran imágenes más elocuentes que sus propias cuartillas. El viaje realizado por los cuatro españoles pasaba a la historia como ejemplo de lo que puede impulsar la ciencia moderna. Y así concluyó Monner su escrito fechado los días 11 y 17 de febrero de 1926, y publicado en Barcelona un mes después:

Una férrea voluntad y de indomable valor, virtudes legendarias hijas de la nación que si con Colón completó el universo, con Elcano demostró la redondez de la tierra. ¡Salve España! Aquel fatídico Finis, en mal hora pronunciado, ahogado queda ante el aplauso unánime de todos los pueblos de la tierra. El vuelo del *Plus Ultra* agrega otra brillante página a su luminosa historia. Pongo punto final a estas cuartillas con los gritos con que el pueblo argentino y los moradores todos de esta metrópoli saludaron a los audaces voladores: ¡Viva la República Argentina! ¡Viva España!⁷

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

Esta ciudad fue la última visitada por el *Plus Ultra* antes de regresar a España. En honor a la verdad, Monner escribió que «los laureles más verdes y lozanos se ofrecieron al jefe de la expedición comandante Ramón Franco, espejo de

7. *Ibidem*.

hombres modestos», incluyendo a los no olvidados capitán Julio Ruiz de Alda, teniente de navío Juan Manuel Durán y el mecánico Pablo Rada. Estos aviadores fueron compensados por el Gobierno Federal con un traslado interno hacia el puerto de salida, utilizando para ello el crucero *Buenos Aires* de guerra de la Armada Argentina, que llevaba la bandera azul y blanca. Este acto según Monner podía ser visto con las mismas palabras que podría utilizar la Madre Patria, que serían las siguientes:

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

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

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

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

vo y particular a los tripulantes. La razón no era otra que la publicación de sus crónicas un mes después de extinguida la celebración del *Plus Ultra*, es decir, el 15 de abril de 1926. Por ello decidió incluir en su informe una nota simpática que para él revelaba el entusiasmo de los argentinos y de los que moraban en el país. El periódico *La Razón* utilizó a Roda, dueño de un taller mecánico en España, y promocionó la suscripción y las donaciones particulares del público, para reconocer la labor del técnico y hacer real la creación de nuevos *Plus Ultra* en Argentina. Monner confirmó que este diario entregó a Roda un cheque de 150000 pesetas que este último llevó consigo a Palos de Moguer de España,

... no sin bendecir a la Providencia que le llevó a prestar sus servicios en el *Plus Ultra*, y a la Argentina, que de manera tan positiva le ha sabido demostrar su amistoso entusiasmo. Los que durante años y años hemos luchado porque fuese una verdad la confraternidad hispano-argentina, hoy, en plena senectud, démosle gracias al cielo por habernos permitido contemplar cómo la comprensión se abrió camino, cómo la sangre no se agrió, y cómo han demostrado hoy los argentinos con hechos más que con palabras, que a gala tienen ser descendientes directos de quienes poblaron y civilizaron este hemisferio; y así los pocos que quedamos de aquellos entusiastas precursores del hispano-argentinismo, latiendo de gozo el corazón, después de vitorear a los tripulantes del *Plus Ultra*, hemos gritado, con opaca voz ¡que hasta los años apagan sonidos! ¡Viva España! ¡Viva la República Argentina!⁸

El 29 de abril de 1929 *Mercurio* reprodujo la crónica que Monner escribió el primer día de ese mismo mes. Esta experiencia debía ser aprovechada por gobiernos y pueblos para anudar tanto los lazos espirituales como los materiales que unían a España con la Argentina. Como él mismo señalara, durante años se había dedicado a defender, bregar y laborar en pro del hispanoamericanismo para dejar atrás el concepto de América Latina, ya que se trataba de regiones descubiertas y colonizadas por España. El gran acontecimiento reforzaba así la lógica e histórica América Hispana, con pueblos que con amor debían defender el solar de la raza. Para el cronista, su tarea durante todos esos años había sido pisar la prosaica tierra y narrar lo visto y lo oído durante la redacción de la Crónica Argentina. Confirmo que «a todos incumbe ahora la tarea de lograr

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

que el hecho sea aprovechado en bien de la Madre y de sus jóvenes y varoniles retoños».⁹

El 1 de mayo de 1926 Monner envió su informe sobre los ecos periodísticos de la empresa llevada adelante por el *Plus Ultra*, en especial el diario argentino *La Razón* cuyo responsable optó por defender el alcance de la gesta de los tripulantes al fomentar, aunque de manera indirecta, el mutuo provecho de las relaciones literarias y económicas entre la Nueva España, la Madre Patria, y su joven y progresista hija, la República Argentina. En ese primer período aeronáutico la aventura peligrosa le daba un cierto tinte romántico e idealista, y el nuevo medio de locomoción ya señalaba innumerables aplicaciones que la gente normal no alcanzaba a imaginar. Para Monner, la aviación resolvería en el futuro —y con pasmosa celeridad—, los problemas de intercambio comercial que universalmente convenía solucionar.¹⁰

Fueron momentos en que Monner decidió informar sobre las opiniones expresadas por los marinos argentinos que acompañaron a Franco, Rada, Ruiz de Alda y Durán hacia Palos de Moguer, y que habían regresado a la capital argentina gracias a su nave de guerra llamada «Buenos Aires». La llegada del crucero fue relatada por Monner en su crónica fechada el 4 de junio de 1926 y publicada en Barcelona el 8 de julio de ese año. Según él, el *Diario Español* había reunido en la sede del Club Español a los elementos más representativos de la colectividad hispana para celebrar con un banquete el regreso del comandante y de los oficiales del crucero argentino «Buenos Aires». En el ágape hicieron uso de la palabra el presidente de la Asociación Patriótica Española, Luis Méndez Calzada, Federico García Sánchez, Gregorio Martínez Sierra, María de Maeztu, el presidente del Club Español Fermín F. Calzada, y el comandante de la nave *Buenos Aires* capitán de fragata Américo Fincatti. Lo más llamativo para Monner fue el número de comensales que devolvieron con gentil hidalguía la gran tarea que había asumido el Gobierno argentino durante la recepción del *Plus Ultra*. La ayuda mutua, el reconocimiento mutuo, explicaba también el resultado del acontecimiento social surgido entre argentinos y peninsulares. Alfonso Danvila, el exministro y consejero de la Embajada de España en la Argentina,

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

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

utilizó para ello el culto diplomático que venía realizando desde hacía quince años. Su sólida y prudente obra, y su conocimiento profundo del ambiente argentino, siempre habían sido en beneficio del intercambio comercial y espiritual entre ambos países, en particular en momentos en que su gestión resultaba muy delicada. Y esto explicaba su nueva designación, por decisión del Gobierno español, en el cargo de ministro plenipotenciario ante la República Oriental del Uruguay.¹¹

La hazaña del coronel italiano De Pinedo al acuatizar su hidroavión *Santa María* en el Río de la Plata; la de Larre-Borges; o la de dos aviadores norteamericanos que acababan de fallecer trágicamente sobre el aeródromo argentino del Palomar. Todos ellos, según Monner, habían seguido el modelo de aviación implementado para el *Plus Ultra*, y la colectividad española retribuyó a la colectividad italiana su adhesión a los festejos de De Pinedo con los mismos argumentos con los que se celebró el vuelo de Ramón Franco. Los diarios bonaerenses se encargaron de mantener alerta la atención colectiva, mostrando lo sugestivo de las semejantes iniciativas sudamericanas y extranjeras. En palabras de Monner, la pujanza productiva de Argentina, Brasil y Chile que en su momento había demostrado el propio Franco podía explicar su condición de ruta mercantil: «no hay duda que los espíritus perspicaces comprenden ya hasta dónde, internacional y comercialmente, tienen trascendencia tales empresas».¹²

La crónica argentina de Monner llegó a la ciudad de Barcelona incluyendo la información de las excursiones aéreas proyectadas por el Gobierno francés para organizar el tránsito que lo uniría a la Argentina en forma permanente. Según Monner se calculaba que este proyecto sería implantado a finales de ese mismo año 1927, y agregó: «no estaría de más que España siguiese con atención este movimiento euro-americano y tratara de obtener ventajas positivas del famoso «raid» del *Plus Ultra*». Este arreglo franco-argentino relativo al servicio militar también pretendía facilitar el libre tránsito de los hijos de los franceses nacidos en Argentina en las tierras de sus padres, y el cronista optó por reproducir parte del convenio firmado, según el cual los varones descendientes de ciudadanos franceses, nacidos en el territorio de la República Argentina, serían

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

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

considerados como si hubiesen cumplido con las obligaciones establecidas por la ley militar argentina en tiempo de paz, para lo cual debían presentar un documento oficial firmado por las autoridades argentinas. De acuerdo a Monner, este convenio gozaba de un gran alcance internacional, ya que se preveía un conflicto bélico europeo al reservar la facultad francesa de exigir el servicio militar a los hijos de franceses nacidos en el territorio argentino. En caso de guerra, las experiencias aéreas iniciadas por Ramón Franco se unían a los recientes convenios firmados entre franceses y argentinos, y a los proyectos norteamericanos e italianos. Su crónica concluyó con esta frase:

Creo que es hora ya de que Europa se resigne a contemplar los hechos con visión más positiva de los términos en que ellos se plantean. La lucha del criterio americano el «jus soli» (la nacionalidad de las personas se dictamina por el lugar del nacimiento) con la del «jus sanguinis» (la nacionalidad de los hijos se determina por la nacional de los padres), habrá de resolverse observando las condiciones en que se desenvuelven estos países de inmigración que logran fusionar los elementos recibidos con los autóctonos. Mantener el concepto cerrado del «jus sanguinis» es exponerse a una demostración tan categórica como dolorosa para las naciones europeas; la de que sobren cien hijos de europeos radicados en América, a veces hay uno, y no más, que opta por la nacionalidad de los padres.¹³

El 30 de marzo de 1927 Monner cumplió con su promesa de enviar a Barcelona su crónica argentina en la que insistió sobre el valor ya histórico del *Plus Ultra*. Su texto recordando los festejos organizados por las asociaciones españolas en honor a Ramón Franco salió publicado en *Mercurio* el 12 de mayo de ese año, mostrando así la similitud mantenida con las actividades desarrolladas por diversas colectividades extranjeras, en particular las italianas. El entusiasmo generado por estas nuevas experiencias no tenía, sin embargo, la repercusión que oportunamente tuvo unir España con el Río de la Plata a través del vuelo del *Plus Ultra*. Monner decidió no ahondar más en este tema, «por temor de que fuesen mal interpretadas mis palabras», ya que cualquier tema solicitaba

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

ser tratado con alguna calma y ese era su objetivo personal que redactaría en su próxima crónica argentina.¹⁴

Fue el último dietario mensual que Monner escribió para *Mercurio*, fechado el 1 de julio de 1926. La historia que venimos reconstruyendo en este artículo tuvo como final el propio fallecimiento del catalán Ricardo Monner Sans.¹⁵ Murió en Adrogué, Provincia de Buenos Aires, el 23 de abril de 1927, dejando atrás su «Crónica Argentina» que se había editado mensualmente en la *Revista Comercial Iberoamericana Mercurio* de Barcelona desde el año 1903. Tenía 74 años de edad, habiendo vivido en la provincia de Buenos Aires la mitad de su existencia. Los responsables de esta revista catalana recordaron que su casa familiar fue la casa en la que vivieron o visitaron todos los catalanes que llegaban a la Argentina por motivos turísticos, de negocio o de información. Sus profundos conocimientos de la vida argentina le permitían describir situaciones concretas y asegurar la consecución de proyectos creados por personajes tales como Frederic Rahola i Trèmols, Rafael Vehils i Grau-Bolívar, Pedro Poli de Marca, Tasis, Campamà, Josep Puigdollers i Macià... Monner era el «colaborador viviente» y el más antiguo de la *Revista Comercial Iberoamericana* a través de su crónica que databa del año 1902. Antes de fallecer, Monner publicó el primer tomo de *Los Catalanes en la Argentina*, impresa en Buenos Aires en ese mismo año 1927 por la Imprenta y Casa Editorial Coni. Y durante el sepelio participaron, o se adhirieron, el Ministerio de Justicia e Instrucción Pública argentino, el Club Español, la Sociedad Patriótica Española, el Colegio Nacional de Buenos Aires, El Ateneo Iberoamericano, el *Diario Español de Buenos Aires* y el diario *La Razón*.¹⁶

El manifiesto apoyo de Monner Sans a favor del gallego Ramón Franco explica sin duda el título de su último libro publicado en la capital argentina en 1927 poco antes de producirse su fallecimiento. *Los Catalanes en la Argentina* fue el título que él mismo eligió para dar a conocer la diferencia de organización de la población migrante catalana en el país. La «Imprenta y Casa Editora Coni» se dedicó a difundir este libro que llegó a la ciudad condal con una dedicatoria dirigida al Excelentísimo Sr. Presidente de la Diputación Provincial de Barcelona.

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

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

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

La definición y defensa de gallegos, vascos y catalanes como grupos sociales diferentes y contrarios al principio de «unidad hispana», fue parte de este proceso de reconocimiento del *Plus Ultra* en Buenos Aires. Y «desde su rincón» se vinculó a todo aquel con el que sentía alguna relación intelectual, incluyendo su desempeño como periodista en los siguientes diarios: *La Pampa*; el *Diario Mercantil*; la *Revista Nosotros*; la *Revista Estudios*; la *Revista Ciencias Políticas*; la *Revista F. Ameghino*; *El Sud Americano*; la *Revista Educación*; *La Unión*; *El Orden*; *El Censor*; *La Perla del Plata*; *El Nacional*; *El Hispano Americano*; *El Escolar Argentino*; el famoso *Almanaque escolar argentino*; *La Voz de la Iglesia*; *El Nacional*; *El Mensajero de Compañía de Jesús*; la *Revista Económica del Río de la Plata*; *El Cascabel*; *Tribuna*; *La voz de la Patria*; *La Ilustración Sudamericana*; *El Escolar Argentino*; *Los sucesos ilustrados*; *Buenos Aires ilustrado*; el *Almanaque Sudamericano*; *La Verdad*; *La Vasconia*; *Lectura selecta*; *Boletín del Instituto Americano*; *Ilustración Artística*; *Catalunya al Plata*; *El Legitimista Español*; *El Comercio Español del Río de la Plata*; *El Tiempo*; *El País*; *Excelsior*; *La voz de Junín*; *Almanaque Orzali*; *Almanaque de San Antonio*; *Almanaque dominicano*; *Almanaque artístico del siglo XX*; *El Diario*; *El eco de España*; *Ensayos y Rumbos*; *Revista Nacional*; *Cataluña*; *El noticiero español*; *Diario Nuevo*; *El gladiador*; *Revista Universidad*; *Gaceta Médica*; *El Plata Seráfico*; la revista *PBT* dedicada al humor gráfico de corte político que había sido fundada por el poeta y humorista Eustaquio Pellicer en el año 1904; *España*; *El Pueblo*; *Boletín de la Sociedad de San Vicente de Paúl*; *Éxitos Gráficos*; *Arte y Letras*; *La Argentina*; *Revista Esbozos*; *Letras Argentinas*; *Anales del Instituto de Artes Gráficas*; *Revista de Nuestra Historia*; *Acció Catalana*; *Boletín del Monte Pío*; *Tribuna Universitaria*; *La Época*; *Revista Atenas*; *Ressurgiment*; *Anales Gráficos*; *Revista de Letras Argentinas*; *El Hogar*; *Plus Ultra*; *Revista Juvenil*; *Mundo Argentino*; *Boletín de niños, pájaros y plantas*; *El Heraldo*; *Revista Belgrano*; *Tribuna Española*; *Diario Español*; *Revista Noel*; *Revista de enseñanza secundaria*; *Boletín del Centenario de Mitre*; *Acción Gallega*; la revista *Cantabria*; *Caras y Caretas*, la revista fundada en el año 1898 por el natural de Burgos, Eustaquio Pellicer, y dirigida por José Sixto Álvarez (más conocido como Fray Mocho); y en particular en la *Revista de Derecho, Historia y Letras* editada entre 1898 y 1923 y dirigida por el rosarino Estanislao Severo Zeballos.¹⁷

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

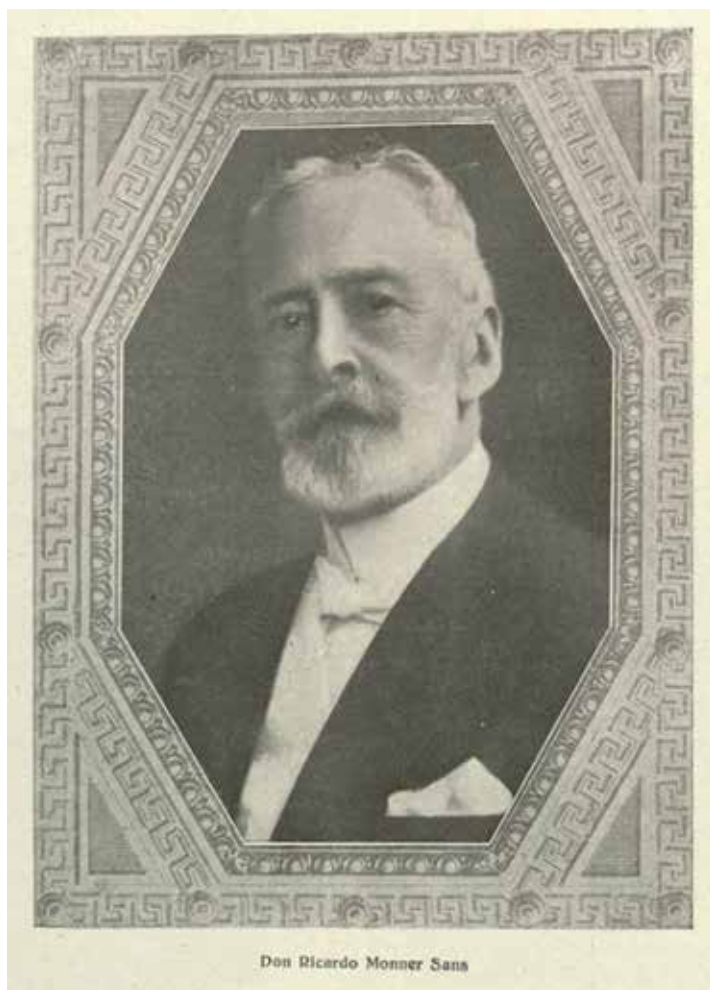


Imagen 2. In Memoriam: homenaje a Ricardo Monner Sans, en la *Revista Mercurio* en la que siempre escribió su «Crónica Argentina», 1927. Fuente: Biblioteca Nacional de Catalunya.

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

Aviación, revista del Centro de Aviación Civil de Buenos Aires

La revista mensual ilustrada *Aviación*, fundada por el Centro de Aviación Civil de Buenos Aires, en los dos números correspondientes a febrero y marzo de 1926 incluyó en su portada la única fotografía del *Plus Ultra* llegando a Buenos Aires. La fotografía se hizo desde el *Curtiss* pilotado por Juan A. Carrizo. En esta revista *Aviación* se promocionaron diversas empresas, entre ellas: Varela & Cía., dedicada a la importación y a la exportación; «La Provisora», compañía argentina de seguros de incendios marítimos; la «Vickers Limited», dedicada a materiales y accesorios para la aeronáutica; «Junkers», encargada de producir aviones panmetálicos y motores de aviación; la nafta llamada «Energina», de la «Anglo Mexian Petroleum Company Ltd.»; el Banco Hipotecario Nacional con sede en Buenos Aires; la «Juan José Drysdale y Cía.», importadores de aceites y gasolina; la «Castrol Motor Oil» cuyo agente era la «Vickers Limited», dedicada a lubricar automóviles, aeroplanos y lanchas a nafta; así como la marca registrada sobre aviones y motores llamada «Curtiss». José López Álvarez, representante comercial de estas empresas establecido en la ciudad de Resistencia del entonces Territorio Nacional del Chaco, también incorporó un mensaje publicitario de su empresa.¹⁹ Reproducimos en este apartado la imagen del vuelo del

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

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



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

Plus Ultra, saliendo el 22 de enero desde Palos de Moguer, y llegando a Buenos Aires el 10 de febrero del 1926 que hizo la revista porteña *Aviación*.

Aviación amplió la información de los cuatro tripulantes para brindar mayor conocimiento biográfico a los lectores. Presentaron a Ramón Franco Bahamon-



Ramón Franco Bahamonde.



Julio Ruíz de Alda Migueleiz.



Juan Manuel Durán González.



Pablo Rada Navarro.



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

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

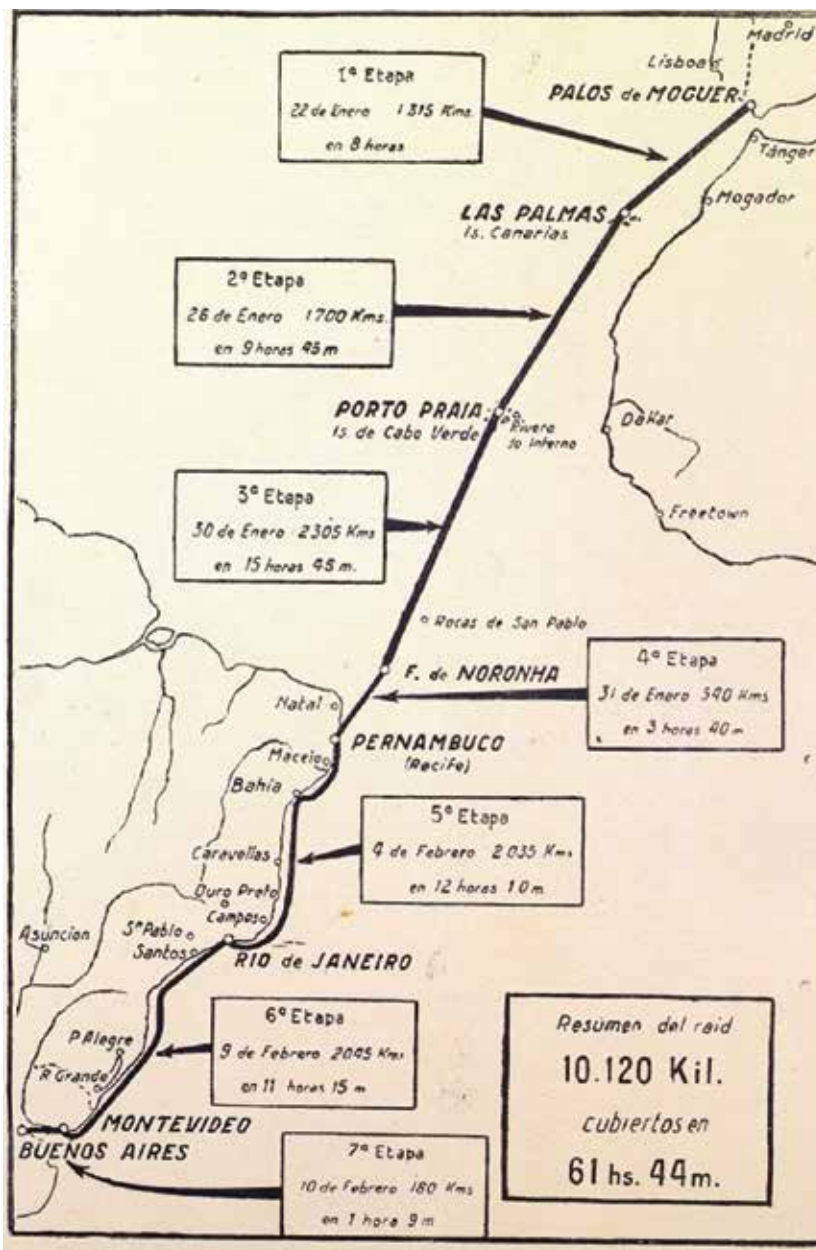


Imagen 5. «El vuelo». *Aviación, Revista Argentina de Aeronáutica*, 1926. Biblioteca Nacional de Catalunya.

A Franco le siguió Julio Ruiz de Alda Miqueleiz, capitán y segundo piloto y navegador del *Plus Ultra*. Nacido en Estella el día 7 de octubre de 1897, había ingresado en la Academia de Artillería en 1919 de donde egresaría dos años después con las más altas clasificaciones del grado de alférez. En 1922 se incorporó a la Aviación Militar, y participó en la campaña de Marruecos donde obtuvo múltiples recompensas del Comando. También Juan Manuel Durán González, el alférez de navío y segundo navegador del *Plus Ultra*. Nacido en Jerez de la Frontera el 9 de diciembre de 1899, ingresó a la Escuela Naval en 1915, de la que egresó cinco años después con el grado de guardia-marina. En 1921 ingresó a la Aviación Naval Militar y allí se destacó por sus conocimientos técnicos. Sus condiciones de aviador le permitieron participar en viajes realizados en Italia, los Estados Unidos de América y en Cuba. En el momento en que se unió a Ramón Franco para tripular el *Plus Ultra*, se desempeñaba como profesor de la Escuela Naval de Aviación de la ciudad de Barcelona. Finalmente, el soldado Pablo Rada Navarro, que nació en Caparroso el 2 de julio de 1902, y que fue destinado a Melilla durante cinco años en virtud del servicio militar obligatorio (1923-1928). Allí fue incorporado a la Base de Aviación Militar en calidad de mecánico, y herido en dos oportunidades durante la campaña del Rif.²⁰

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

El mapa del vuelo que elaboró Ramón Franco junto a sus tres tripulantes, sobre los kilómetros y horas que utilizaron en el *Plus Ultra* para llegar al puerto de Buenos Aires. De Las Palmas a Porto Praia: 1300 km durante 8 horas; desde allí a Porto Praia, 1745 km en 9 horas 50 minutos; de Porto Praia a Noronha, 2305 km en 12 horas y 40 minutos; de Noronha a Pernambuco unos 540 kilómetros en 3 horas y 38 minutos; de Pernambuco a Río de Janeiro, 2100

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

kilómetros en 12 horas y 15 minutos; de Río de Janeiro a Montevideo 1060 kilómetros en 12 horas y 5 minutos; y de Montevideo a Buenos Aires, 220 kilómetros en 1 hora y 11 minutos. En síntesis, un total de 10 270 kilómetros en 59 horas y 39 minutos, y una media de 172 kilómetros por hora.²¹

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

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

El 10 de febrero de 1926 los tripulantes fueron recibidos por el cónsul de España S. Moreno Rosales en Belén-Parà. Junto a él, las siguientes asociaciones españolas en esa localidad brasilera: la Unión Española de Socorros Mutuos presidida por Ricardo Penzo; el Centro Galaico presidido por José Pérez; y la Liga Española de Repatriación y Beneficencia presidida de manera honoraria por Moreno Rosales y por Emilio Montero López. Reproducimos la página principal del «Mensaje de la Colonia Española de Belen-Pará (Brasil)» que quedó en manos del dibujante Víctor Pastallé. En dicha página fue mencionado Alfonso XIII como «soberano espiritual del grandioso imperio hispano», agregando afirmaciones tales como que la admiración hacia los «bravos, generosos y laboriosos oficiales» del *Plus Ultra* era una prueba de la «vitalidad inextinguible de la raza». La Colonia Española de Belén-Parà, homenajeó la visita con una canción escrita por Joaquín Arques, llamada «El Raid del *Plus Ultra*, marcha española». La música quedó en manos del maestro Vicente Pastallé, un documento histórico que es conservado hoy día por la Biblioteca Nacional de Catalunya.

La Sociedad Española de Beneficencia de Río de Janeiro entregó a Franco un álbum fotográfico sobre la capital brasilera en homenaje al *Plus Ultra*, y el

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

director de la entidad, José Vázquez Ferro, se hizo cargo de esta tarea con apoyo del Banco de España y Brasil.²²

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

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

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

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

RECITADO.

Si Colón en frágil leño navegó
y a tierra que soñaba descubrió,
tú, volando con arrojo sin igual,
tus sueños también y tu ideal
conviertes hoy en realidad.

Con raro valor logran dominar
la furia del viento, las olas del mar;
y como la Patria su amor siempre fue,
la Patria querida les premia su fe».²³

Llegados a Santiago de Chile, los tripulantes fueron recibidos en La Moneda. Cientos y cientos de firmas acompañaron el álbum en honor a Ramón Franco que hoy día se conserva en la Biblioteca Nacional de Catalunya, como los de las autoridades de Chile, de los directores generales de Aeronáutica, de la Escuela de

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

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

Aviación, de entidades periodísticas, del Círculo Español de Santiago o del Club Español de Valparaíso, y del cónsul general de España en Chile, Mariano Fábregas Sotelo. Todas estas entidades mostraron su interés en esta experiencia, y reproducimos el mensaje que dejaron a Franco durante su regreso a Buenos Aires:

Don Ramón Franco, comandante de la armada aérea del Reyno de España, piloto del *Plus Ultra* en el gran vuelo transcontinental. El mensajero de la Raza, que siguiendo por el alto cielo la legendaria ruta de las carabelas colombinas. Le ha traído a la América española el saludo de la Madre Común, realizando un acto heroico que revive la proeza del marino visionario de Palos de Moguer. El piloto heroico que con su empresa de bravura y de fe le ha trazado a la civilización un nuevo camino de fraternidades buscándolo por entre los misterios del espacio, como lo hiciera antaño el penitente de La Rábida al afrontar las sirtes del ignorado mar. Porque ha probado con su hazaña el temple de una raza que se ha desangrado en los siglos combatiendo y soñando; porque, pareciéndole a su anhelo largas y recorridas las viejas rutas oceánicas, le ha conquistado a España la gloria a que fuera un hijo suyo quien señalara el nuevo camino trazándolo por entre las estrellas con la proa acerada de su avión; porque ha revivido el espíritu de sacrificio de aquellos conquistadores que dibujaron la arquitectura del Nuevo Mundo con la punta de sus espadas; y porque al precio de su heroica empresa le ha ganado a nuestra patria la gratitud de un continente y a su nombre la admiración de todos los pueblos que hablan la lengua de Cervantes.²⁴

La «Casa de Galicia», con sede social en la calle Moreno 1332 de la ciudad de Buenos Aires, también pidió a sus miembros que firmaran un álbum dedicado a Ramón Franco. El álbum fue fechado el 2 de marzo de 1926, gracias a la labor ejercida por el presidente Tirso Lorenzo quien designó a Franco como «presidente honorario».²⁵ A esto se suma el álbum de firmas que hicieron los miembros de la «Sociedad Española de su Majestad», del Ferrocarril Central Argentino (FCCA) establecido en la ciudad de Las Rosas, Departamento Belgrano de la Provincia de Santa Fe. Este homenaje lleva la fecha del 8 de mar-

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

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



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

zo de 1926 bajo la presidencia de Policarpo B. Requena. Fue un recuerdo de la alegría que produjo el feliz arribo de los aviadores españoles en honor a la Madre Patria, y en él firmaron cientos de mujeres y varones. El documento fue sellado en Las Rosas por el Comisario de Fomento y por el Juzgado de Paz.²⁶

Comisión de Homenaje de las Sociedades de la Provincia de Lugo: gracias al dibujante Pastor Funcasta, podemos reproducir los primeros dibujos que se hicieron a nivel personal sobre el *Plus Ultra*, identificando a Ramón Franco con las tres carabelas de Cristóbal Colón. En este documento participaron con sus firmas los miembros de las siguientes entidades: Centro Villalbés; Hijos del Partido de Monforte; Centro Ribadeo y sus distritos; Mondoñedo y distritos; Asociación de Chantada y su Partido; Centro Vivariense; Residentes Provincia de Lugo; Monferroso y Antas de Ulla; Centro Monfortino; Hijos del Ayuntamiento de Rioforta; Unidos de Sarriá; Juventud de Chantada y su Partido; Hijos de Lorenzana; así como Hijos del Ayuntamiento Carballeda.²⁷ Este documento es conservado hoy

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

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

día en la Biblioteca Nacional de Catalunya, y nos permite observar nuevamente la unión o asociación entre las carabelas de Cristóbal Colón y el *Plus Ultra* de Ramón Franco:

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



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



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

zada, presidente del Club Español; la de Ramón Cabezas, presidente del Banco Español del Río de la Plata; Rafael Calzada, presidente de la Sociedad de Fomento de Villa Calzada; y en particular los cuatro tripulantes.²⁸

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

También «Franco solo» (*Franco Only*) escrita por Juan Pulido, el español nacido en Canarias y establecido en la ciudad de Buenos Aires. Este tango fue grabado con el sistema de disco ortofónico, el más avanzado en la reproducción de sonido. Eran grabaciones eléctricas de la «Víctor Talking Machine Company», esta última fundada en 1901 en Estados Unidos, y que a finales de la década de 1920 cambió su nombre por el de «RCA Víctor» (Radio Corporation of America). Por su calidad de empresa discográfica matriz, hoy día esta fusionada a la Sony Music Entertainment. Pulido fue acompañado por Juan Carlos Marambio Catán y Julio De Caro, el primero cantor y compositor de tangos. Recordado hoy por haber colaborado en la redacción de la letra de «El choclo», y el segundo, uno de los violinistas, director de orquesta y compositor de tango más reconocidos del país.²⁹

Además de la música de Roberto Giménez titulada «Inmortal *Plus Ultra*: himno militar a la Aviación española» —que se dio a conocer en 1926 y que se conserva en la Biblioteca Nacional de Catalunya, mencionamos el conocido tango que cantó Carlos Gardel llamado «La Gloria del Águila», y que es recordado tanto como parte de la historia de este joven y famoso cantor Gardel,³⁰ como del propio Ramón Franco:

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

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

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

Comandante Franco

«Comandante Franco, es el gran valiente,
que en avión *Plus Ultra* y en vuelo triunfal,
hoy nos manda España, desde sus confines,
los nobles heraldos, que con sus clarines,
traen a la Argentina un saludo leal.

Recordemos siempre a estos titanes
que de Colón tienen su alma ancestral,
vibren de entusiasmo nuestros corazones

y gritemos todos, cual buenos varones.
¡¡Viva Ramón Franco, el héroe inmortal!!
¡¡Viva Ramón Franco, el héroe inmortal!!

La ruta gloriosa quedará grabada
en nuestra alma criolla, porque fue genial.

Comandante Franco eres rey del aire,
conquistaste entera nuestra Buenos Aires
y uniste a dos pueblos en un solo ideal».

Franco solo (Franco Only)

«Gallego valiente que mueves tus alas
Cruzando los mares cual nuevo Colón
Ni los vendavales, ni la desconfianza
Abaten y alcanzan tu gran corazón
Descendiente bravo de los Campeadores
De titanes grandes de la España fiel
Que llevas adentro de tu pecho inmenso
Dos fuegos intensos, tu Dios y tu Rey.
Por las alas de tu bella nave
Portadora de misión de amor
Y cual paloma de carne instalada
Cruza los mares de América en pos.

Tu coraje de valiente hispano
Al impulsor de noble ambición
Tu soplo a la tierra americana
Dijo vamos, y el mundo esperó.

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

La Gloria del Águila

«El rey del aire, tendió sus alas
y fue radiando como el sol que al mundo baña,
con la proeza de cuatro hispanos,
que son un timbre más de gloria para España.
Salió el `Plus Ultra` con raudo vuelo,
mirando al cielo rumbo a la ciudad del Plata.
El orbe entero se ha estremecido
el entusiasmo en todas partes se desata.
Desde Palos, el águila vuela
y a Colón, con su gran carabela,

nos recuerda con tal emoción
la hazaña que agita todo el corazón.
Franco y Durán, Ruíz de Alda, los geniales,
los tres con rada, son inmortales,
los españoles van con razón cantando
al ver al galardón de su nación.
Y cantarán con todas las naciones
entrelazando los corazones,
y en tal clamor surge un tango argentino
que dice a España, Madre Patria de mi amor.
Cruzó Las Palmas y Porto Praia,
glorioso llega en Fernando de Noronha,
prosigue el vuelo y en Pernambuco
ya con su raid al mundo da impresión más honda.
En Río de Janeiro, Montevideo
suenan campanas pregonando la victoria
y en Buenos Aires, la hija querida,
al fin se cubren ahí los valientes ya de gloria.
Dos países en un noble lazo,
con el alma se dan un abrazo.
Es la madre que va a visitar los hijos
que viven en otro hogar».

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

En 1926 el comandante de Aviación, Ramón Franco, fue el autor del libro *De Palos al Plata* publicado en Buenos Aires junto a su compañero de viaje, el pionero de la aviación Julio Ruiz de Alda Miqueleiz. Este denso libro de casi 300 páginas comienza con la explicación del propio Franco sobre el gran proyecto iniciado dos años antes, en 1924, para llevar a la práctica la génesis del raid aéreo que dio a conocer el valor de la aviación española fuera de las fronteras peninsulares. Y ese espacio fuera de las fronteras no era otro que el territorio de habla castellana del continente descubierto por Colón, la República Argentina. Gracias a ese libro podemos saber que Ramón Franco recibió cartas y telegra-

mas de compañeros que querían viajar con él: Rada, que era entonces el mecánico de su «hidro de batalla», y en especial Ruiz de Alda, con quien decidió hacer un vuelo desde Pisa a Barcelona de 800 kilómetros de extensión, de ahí a Los Alcázares (550 km), y desde allí a Melilla con todos los aparatos necesarios para viajar. De regreso a Madrid decidió relatar que también iba con ellos un periodista corresponsal de «La Prensa» argentina llamado Emilio Herrero:

Se nos enganchó Emilio Herrero, corresponsal de La Prensa argentina, y se empeñó en que lo lleváramos de Melilla a Palos para poder hacer las dos crónicas del vuelo. Le contestamos que de ninguna manera le llevaríamos y que no se molestara, porque, desde luego, no iba. A última hora, y después de presentarnos una autorización de la Comandancia General de Melilla, nos apiadamos de él y le permitimos que viniera, con la condición de entrar en el avión un par de horas antes que nosotros y estar escondido en su interior hasta que estuviéramos en pleno vuelo.³¹

Experiencias de este tipo explican el momento en que Ramón Franco decide viajar hacia Buenos Aires junto a Rada, Alda y Durán, todos ellos fumadores incorregibles que hasta podían generar un incendio en el avión. De acuerdo a Franco, la única seguridad fue contar con el barco alemán llamado *DTC Arthus* que no los abandonó durante todo el viaje hasta Buenos Aires, siempre en comunicación con los cuatro viajeros. Y en Pernambuco, el Estado en cuya capital, Recife, los recibió el gobernador, bailaron por primera vez la «marcha brasileña», y pudieron tomar las primeras copas de champaña en las tierras americanas... Hablamos de viajes cuyas cartas de vuelo fueron construidas por Ruiz y Franco, e incluidas en el libro. Allí fueron recibidos también por periodistas y noticieros que los obligaron a esconderse en las habitaciones del hotel, un hecho que les llamó mucho la atención ya que allí sólo vivían unas sesenta familias españolas. La colonia española de Pernambuco costeó una hermosa placa de oro que Franco y el cónsul español en Pernambuco sujetaron en la proa del avión, así como un grueso medallón conmemorativo. Durante ese viaje recibieron telegramas de Huelva, Palos, Canarias, Cabo Verde, Fernando Noronha, y del propio monarca español, cartas que fueron leyendo en el viaje

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

hacia Río de Janeiro. Por ello el libro publicado en 1926 incluye la llamativa frase de que si esto ocurre en Pernambuco...

¿Qué sucederá en Río, Montevideo y Buenos Aires? Empezamos a arrepentirnos de haber acometido una empresa en la que salimos preparados para volar, y no hemos previsto en el equipo una armadura metálica para poder resistir los afectos y la simpatía que despierta España en estos países.³²

En Río de Janeiro fueron recibidos y agasajados por más de un millón de personas. En Petrópolis se encontraron con el presidente de la República del Brasil, Bernardes, quien los nombró «huéspedes oficiales». Estos aviadores le entregaron la carta que para él les había dado el rey, pidiéndole al Brasil que asistiera a la Exposición Iberoamericana de Sevilla que se organizaría tres años después, en 1929. La estadía en esta capital les demostró que la libertad que habían gozado al anunciar su salida desde Palos a Buenos Aires ya se había perdido para siempre. Políticos, fotógrafos, periodistas, gente que trabajaba en los hoteles, las comisiones de homenaje aturdían su propio trabajo. Durante una noche salieron a la terraza del hotel y vieron con gran sorpresa que en la Avenida de Río Branco había «una multitud de varios miles de personas que parecía que esperaban la venida del Mesías». Y durante esos días, Rada se perdió en medio de las fiestas. La policía se encargó de llevarlo al hotel, y el propio Ramón Franco decidió nombrar a un policía para que no le permitiera salir fuera del hotel. Lo único que se les ocurrió a los autores de este libro fue escribir «Brasil, no eres hijo de España, pero merecías serlo por tu hidalguía caballeresca».³³

Este grupo de aviadores fue acompañado ilegalmente por el periodista argentino que viajó con ellos hacia Montevideo, y que mencionamos más arriba. Esta travesía fue incorporada en el plano de la etapa que hizo Franco e incluyó en el libro, mostrando la isla de Alcatrazes, la Laja de Santos, la isla Queimada Grande, la isla de Santa Catalina, Florianópolis, el cabo de Santa Marta Grande, y la Laguna dos Patos cerca del Río Grande del Sur. Fue el momento en que desde el *Plus Ultra* detectaron la gran diferencia del sur respecto al norte del Brasil, el primero rico en ganadería. En costas uruguayas observaron la Punta

32. *Ibidem*, p. 174.

33. *Ibidem*, p. 199, p. 206.

del Palmar, la laguna de los Difuntos, el Cabo Polonia, el Cabo de Santa Marta, la laguna de Roche, Punta del Este, Puerto de Maldonado, y en esta última fueron acompañados por el avión *Martín Syde* tripulado por el jefe de la Aeronáutica militar, el teniente coronel Berisso.

Anclado el *Plus Ultra*, Franco y sus compañeros fueron embarcados en una canoa para dirigirse al crucero *Montevideo*. Al entrar a la capital fueron recibidos por una banda de música que les hizo escuchar la «*Marcha Real Española*» cantada por casi mil policías a caballo que frenaron a su vez a los casi 200 000 habitantes movilizados, y por el propio presidente del país, el ingeniero montevideano José Serrato. Para defender el *Plus Ultra* e impedir que cayese en poder del público, Rada pasó toda la noche durmiendo en su interior. Y desde Montevideo a Buenos Aires, el *Plus Ultra* acuatizó en Punta Espinillo, pasó por el puerto de La Plata, y llegó a la ciudad de Buenos Aires. Los aviadores cumplieron con la promesa que habían hecho al salir de Palos de Moguer: dieron una vuelta sobre el Monumento oficial levantado en honor a Cristóbal Colón. En pleno mediodía, a las 12.23 horas, descendieron sobre las aguas del antepuerto, se dirigieron a la cañonera *Paraná*, y fueron recibidos por el ministro de Marina y por el intendente de Buenos Aires, Martín Noel. Y en el Arsenal, recinto de la marina, pasaron los primeros momentos de estancia en la ciudad. Los marineros les abrieron paso para poder introducirse al menos en las oficinas. Franco temía la muchedumbre que amenazaba destrozar el hidroavión por el delirio popular que rodeaba los coches, y como escribieron en su libro: «Los vítores a España, a la Argentina y a nosotros se repetían continuamente».³⁴

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

34. *Ibidem*, p. 243.

argentino le entregaron la copa enviada por la Sociedad Colombina de Huelva brindando en ella con vino español.³⁵

En Buenos Aires fueron recibidos por muchísimas asociaciones españolas. Según Franco, no pudieron encontrarse con todas porque superaban las trescientas. De Chile llegaron varios aviones para acompañar su vuelo y atravesar la cordillera. A su regreso, se enteraron que algunas calles llevaban sus nombres. La Federación de Sociedades Italianas de la Argentina, presidida por Guido Buffarini, les entregó una medalla de oro en testimonio de admiración y entusiasmo. Y en el medio de esta experiencia, el *Plus Ultra* fue anclado en la dársena Norte del puerto de Buenos Aires, y fue entregado a la Argentina por el pedido que hicieron algunos miembros de la colonia española radicados en la capital. Expidieron telegramas al Rey solicitando que concluya el raid en esa ciudad. Franco mientras tanto envió al rey la propuesta de hacer una travesía de los Andes por la región de los lagos y de Río Negro. Pero Alda fue el encargado de avisar a Franco de que el *Plus Ultra* se quedaba en Buenos Aires, porque ellos tenían que volver, pero no en vuelo, y la decisión había sido tomada por la Liga Patriótica.³⁶

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

Franco fue tomado como amuleto o fetiche de la buena suerte: la gente le fue arrancando los botones del uniforme cientos de veces. En el Arsenal se cele-

35. *Ibidem*, pp. 248-251.

36. *Ibidem*, p. 257-260.

bró la ceremonia de entrega del *Plus Ultra*. Con el pretexto de dar unas instrucciones a los oficiales de la Aviación Argentina que se iban a hacer cargo de él, fueron a bordo del *Plus Ultra* para dar la última despedida al «fiel compañero». Fue en los muelles del Arsenal donde dejaron atrás al raid. Sus miradas quedaron fijas en el *Plus Ultra* que llegó a Buenos Aires. Por ello el Club Español dio una fiesta y la partida se fijó para el día 11. Ese mismo día debía hacerse la ceremonia de entrega del *Plus Ultra*.

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

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

¡Después también he seguido rodeado de policías! Y en estos momentos, que estoy emigrado en el país de la Libertad, ocho esbirros me hacen la vida imposible,

pero no para protegerme, sino para que descansa tranquilo el embajador de nuestra medieval monarquía, monseñor Quiñones de León.³⁷

Después de un mes de estancia en Buenos Aires, y por orden del Ministerio de Marina, Franco preparó el avión para regresar a España. Se le ordenó la entrega del *Plus Ultra* al Gobierno argentino, y la gentileza fue ponerlos en un crucero de la Marina de Guerra. El barco *Buenos Aires* salió sin el *Plus Ultra*, que quedó guardado en un museo de la Armada. Llamativamente, si el deseo era que el Gobierno argentino mantuviese relaciones directas con España, dicho deseo no se cumplió. Las autoridades argentinas firmaron la concesión del monopolio de sus líneas aéreas con Europa a otra compañía no española. Ramón Franco, triste siempre por la ausencia de su *Plus Ultra*, se quejó ante el Embajador de España en Argentina, pero fue detenido en la fortaleza-castillo de Badajoz. Su detención se produjo durante el mes de abril de 1927. Fue liberado durante la celebración del primer año de la llegada del *Plus Ultra* al Río de la Plata, y del regreso de los tripulantes a España.³⁸

Madrid bajo las bombas describe el vuelo a Norteamérica que Franco había relatado en su libro *Águilas y garras* publicado en Madrid en 1929.³⁹ No hay duda alguna de que dos años después el objetivo de este personaje era defenderse de la campaña de calumnias lanzadas contra su honor. Su conspiración iba contra esa dictadura liderada por Alfonso XIII y Primo de Rivera, y fue uno de los motivos por los cuales fue encarcelado:

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

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

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

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

mado para prevenirle sobre mi conducta y decirle que si había nuevos cargos contra mí, me detendrían.⁴⁰

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

Empecé los trabajos para ello. Poco a poco fui introduciendo en la prisión sierras, limas, cuerdas y toda clase de herramientas. Más tarde logré poseer pistolas y bombas de mano. En las celdas podía haber registros comprometedores; me hice entonces con una llave de la capilla, y deposité todas aquellas ofrendas debajo del altar de la Virgen.⁴¹

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

No he perdido ningún territorio ni he producido por ineptitud la muerte de 10 000 españoles. Confíe en sus palabras cuando vino a restablecer la Constitución en todas sus partes. No fue esto lo que hizo, sino solamente salvar a la Monarquía, haciendo caso omiso del sentir popular, hoy más oprimido que nunca. Los que de corazón somos liberales sentimos sonrojo al ver la libertad escarnecida y pisoteada. Me habéis encerrado en una jaula de hierro, sin pensar que los gorriones mueren dentro de las jaulas, y pensando en su ofuscación que era de la misma naturaleza que usted, que vivió encantado en una jaula de oro. Por salir en defensa de la libertad ciudadana me tuvisteis aprisionado, pero nunca amordazado. Mi pensamiento vuela más alto que toda la gloria que para España ganó el *Plus Ultra*. Poco a poco

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

41. *Ibíd.*, pp. 123-124.

el pájaro rebelde, con su pico, ha quebrado los barrotes de hierro, y todo el orín de los mismos lo ha lanzado al viento para que sirva de ejemplo al país, que está anhelando romper sus cadenas. Hoy soy yunque y usted martillo; día vendrá en que usted sea yunque y yo martillo pilón. Mientras tanto, no olvide que a la libertad he entregado mi vida y que sólo a ella he de servir. Si para ello tuviera que ponerme frente a mis amigos de hoy, también lo haría, cumpliendo un penoso deber. Salgo de Prisiones por la puerta grande, que es la del sacrificio por un ideal. Creo que en estos momentos mi papel se desarrollará en el Extranjero. Allí intento ir. Si caigo, no importa; mi nombre pasará al martirologio de la libertad. ¿No envidia usted mi camino recto, cuando el suyo se aparta cada día más de la senda liberal? Deseo que siga usted cosechando desaciertos en su tortuoso camino de gobernar. Que Dios guarde su vida. Ramón Franco. Cavernas militares, 26 de noviembre de 1930.⁴²

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

Nuestros gastos militares actuales: Ejército, Marina, Guardia civil, Casa militar del Rey, acción en Marruecos, son cinco veces mayores que nuestro exiguo presupuesto de Instrucción Pública, del cual una gran parte queda distribuida entre asociaciones religiosas. Mientras subsistan estas cifras, España no saldrá de su estado actual de apatía y barbarie. Hagamos, por medio de la instrucción, una España digna de sus más sobresalientes individualidades, de sus más selectos obreros intelectuales, de sus artífices manuales; que todos los españoles, hasta en el agro más apartado, reciban el cotidiano pan del espíritu, y evitemos las dos terribles plagas del analfabetismo y la superstición, que son la mayor vergüenza para la actual Monarquía española.⁴³

42. *Ibíd.*, pp. 140-141.

43. *Ibíd.*, pp. 260-261.

Reflexiones finales

Proclamada la Segunda República, *Madrid bajo las bombas* dejó de venderse de manera clandestina, sino a plena luz. Fue directamente en contra de la banca, del clero y de la milicia. Pero poco después, precisamente al año siguiente y en Barcelona, Ramón Franco Bahamonde publicó su obra *Decíamos Ayer*, en la que reprodujo parte de la primera obra, *Madrid bajo las bombas*, pero con la intención de criticarse a sí mismo y a todos aquellos que habían aprovechado la Revolución para trepar. Si bien la obra salió sin año de edición, él mismo preguntó: «¿no es verdad, lector amigo, que estas frases escritas hace poco más de un año, están en plena actualidad?».⁴⁴

En 1932 salió a la luz el libro en el que Ramón describió su experiencia personal en «Villa Cisneros»,⁴⁵ una penitenciaría que tenía gran actuación durante la segunda guerra mundial.⁴⁶ Y poco después, el que publicó en Barcelona el 14 de enero de 1932, con un prólogo bastante crítico contra el nuevo Gobierno que recogía, según él, las mismas características de la monarquía del viejo tiempo. El nuevo Estado también conservaba las mismas fuerzas de represión, y por ello «los hombres que más trabajaron por el advenimiento de la República, por su sinceridad y honradez, son hoy incompatibles con ésta».⁴⁷

Ramón fue el menor de los hermanos de apellido Franco Bahamonde. Su biografía convertida en novela fue obra del poeta, político y dramaturgo José María Pemán, que de acuerdo a Ramón Garriga Alemany, editó su primera edición en el año 1935 con el título *De Madrid a Oviedo pasando por las Azores*.⁴⁸ Años después fue el propio Garriga Alemany quien organizó un libro más definitivo en diversos apartados: el origen de Ramón Franco y las razones de una familia deshecha; la carrera militar y su formación en la aviación; las relaciones con Ruiz de Alda y la organización de los grandes preparativos del viaje a América; la visita a las capitales de Brasil, Argentina, Uruguay y Chile; y a partir de

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

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

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

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

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

allí, ya de regreso a España, el despliegue político de Ramón, su enfrentamiento con su hermano Francisco Franco Bahamonde —este último convertido en generalísimo y caudillo—, el momento en que Barcelona es bombardeada, y finalmente, un enigma que sigue sin aclararse: muerto trágicamente en octubre del año 1938 en un accidente aéreo cuando cumplía una misión de guerra civil.

Sigue presente la duda de si este aviador falleció por la caída del hidroavión, o si fue de orden técnico o resultado de un sabotaje contra su persona. Leído el libro de Garriga, también es posible preguntarse hoy día por qué en América Latina se recuerda mucho más la historia del *Plus Ultra*, mientras en España se identifica a Ramón con su hermano Francisco Franco, olvidando su destacada actuación en la caída de la monarquía y el establecimiento del régimen republicano.⁴⁹

Más de una década después, en 1981, salió a la luz el libro que redactó el gallego José Antonio Silva y que se publicó en Barcelona. Este libro se basó en la entrevista que Silva hizo a la viuda de Ramón Franco, Carmen Díaz Guisasa, mujer que vivió la muerte de Ramón.⁵⁰ Y en el año 2009 se dio a conocer la obra de José María Zavala en la que se historió la experiencia de Franco en calidad de republicano, habiendo recibido el 11 de abril de 1926 la condecoración de la Medalla de la Aviación Militar que le había entregado el rey Alfonso XIII como sinónimo a la «llave de gentilhombre».⁵¹

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

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

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

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

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

de Barcelona, publicación cuya redacción y administración quedaron establecidos en la calle Enrique Granados, 26, de la ciudad condal.⁵³

Julio Ruiz de Alda Miqueleiz (1897-1936), es recordado como uno de los miembros más destacados de la extrema derecha, y fundador con José Antonio Primo de Rivera y Alfonso García Valdecasas del movimiento fascista Falange Española (FE). Su formación tuvo lugar en la Academia de Artillería de Segovia, en el Regimiento de Montaña con base en Vitoria, en el Regimiento Mixto con base en Tetuán, y en la Escuela aérea de Getafe donde le concedieron el título de piloto. En 1926 acompaña a Ramón Franco en el hidroavión *Plus Ultra* en el cruce del Océano Atlántico Sur, un trayecto de más de 10 000 kilómetros entre Palos de la Frontera (Huelva) y la ciudad de Buenos Aires. Gracias a esta tarea asumida, recibió la Medalla al Mérito Aéreo, y el Rey Alfonso XIII lo nombró gentilhombre de Cámara con ejercicio, y miembro del Consejo Superior de Aviación. En Roma recibió de Benito Mussolini la Encomienda de San Gregorio el Magno, ese mismo año fue detenido por los republicanos en la Cárcel Modelo de Madrid. Julio Ruiz de Alda Miqueleiz fue fusilado por los milicianos anarquistas en uno de los patios de la cárcel el 22 de agosto de 1936.⁵⁴

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

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

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