



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>

«Salve, tierra bendita de Huelva». El vuelo del *Plus Ultra* y su relevancia en los lugares colombinos

Marta Fernández Peña
Universidad de Sevilla

Nieves Verdugo Álvarez
Universidad de Huelva

Introducción

Este trabajo pretende poner de manifiesto, desde el análisis de la prensa local y las revistas americanistas, la importancia que la burguesía onubense —personificada en la Sociedad Colombina Onubense— tuvo en la realización del vuelo del *Plus Ultra* y su definitiva salida desde Palos de la Frontera, así como en la gestión de los actos protocolarios y agasajos recibidos por los protagonistas del Raid, tanto en la capital como en los Lugares Colombinos. Del mismo modo, pretendemos ofrecer un estudio sobre la repercusión que este acontecimiento tuvo en estos históricos lugares.

Huelva y los lugares colombinos durante la dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)

El porvenir de Huelva quedó condicionado desde su propio nacimiento como provincia; teniendo en cuenta su situación geográfica abierta al Atlántico y su riqueza mineral, fueron estas cuestiones las que marcaron las pautas de su vida económica durante todo el periodo de la Restauración. La bonanza del último tercio del siglo XIX llevó a la localidad a un gran aumento demográfico al mismo tiempo que al nacimiento de una élite socio-económica y cultural que llenaría la ciudad de múltiples sociedades y círculos políticos, culturales y también recreativos, como son la Sociedad Económica Onubense de Amigos del

País, el Ateneo, la Cámara de Comercio, el Círculo Mercantil y Agrícola, el Club de Regatas, el Orfeón, etc.¹

Al amparo del ideal regeneracionista, surgido tras la pérdida de las últimas colonias y tras el fracaso del sistema canovista, nació en España el «americanismo». En Huelva, que necesitaba reafirmar su pasado glorioso, en 1880 las fuerzas fácticas se organizaron y dieron lugar al nacimiento de la primera Sociedad americanista de España, la Sociedad Colombina Onubense, que acogió en su seno a prácticamente toda la élite político-económica y cultural de la ciudad.²

Durante todo el periodo de la Restauración, la Colombina capitalizó para Huelva importantes fastos americanistas, desde la celebración en estos lugares históricos del IV Centenario del Descubrimiento de América en 1892, hasta la institución del 3 de agosto como fiesta local, así como el fomento del 12 de octubre como Fiesta Nacional, la organización de la Asamblea de Sociedades Americanistas en Huelva en 1912, la gestión en la realización del vuelo del *Plus Ultra* —objeto de nuestro estudio y que desarrollaremos ampliamente a continuación—, la activa contribución en la erección del monumento a la Fe Descubridora, la participación en la Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929, y la conmemoración anual durante las fiestas del 3 de agosto de la salida desde Palos de la Frontera de las naves colombinas, a través de una serie de actividades cívico-literarias y marítimas que embellecían tanto la ciudad como la ría y el entorno del Monasterio de la Rábida.³

Recién implantada la Dictadura de Primo de Rivera, el Directorio Militar aprobó el Estatuto Municipal, sustituyendo a las corporaciones que habían prevalecido en el sistema anterior. A partir de ese momento, en Huelva se va produciendo la incorporación a los escaños municipales de personas afines al único partido político permitido, la Unión Patriótica, como es el caso del que será el alcalde de la ciudad en 1926, año de la gesta del *Plus Ultra*, el antes maurista Juan Quintero Báez.⁴

La llegada de Quintero al poder municipal desencadenó el desarrollo programático de importantes obras e infraestructuras necesarias en la ciudad, pa-

1. MÁRQUEZ MACÍAS, 2011, p. 24; PEÑA GUERRERO, 1995; VERDUGO, 2014. p. 18

2. MÁRQUEZ MACÍAS, *op. cit.*, pp. 25-26, y *Acta de la Sociedad Colombina Onubense*, 21 de marzo de 1880.

3. MÁRQUEZ MACÍAS, *op. cit.*, p. 28

4. GARCÍA DÍAZ, 2005, p. 94.

ralelas a las llevadas a cabo por la Diputación en el resto de la provincia, y que en cierta medida formaban parte de la política llevada a cabo por el Directorio para «legitimar» el Régimen.⁵ Estas mejoras, entre las que podríamos destacar la traída del servicio del agua, el Plan de Ensanche de 1926⁶ —con la adquisición de derechos de propiedad municipal sobre unas 180 hectáreas—, las dotaciones escolares, el plan de obras para mejorar el alcantarillado y la pavimentación o la mejora en los mercados, darían lugar a una importante transformación y desarrollo de la capital.

Con esta coyuntura, a la altura de 1926, la ciudad fluía en un ambiente industrial y comercial que la diferenciaba de otras capitales provinciales en las que predominaba el sesgo agrícola. Con una población de unos 35.000 habitantes, había en Huelva sociedades de recreo, academias, bibliotecas, museo, Escuela de Artes y Oficios, un importante Cuerpo Consular, industrias indirectamente relacionadas con las actividades del puerto, etc. Este dinamismo la convertía en el vector económico, político y cultural de la provincia.⁷

El panorama en los Lugares Colombinos durante el período primorriverista tuvo parecidos pretéritos que en el resto de España. En concreto, en Palos de la Frontera, gobernada durante muchos años por el conservador José Gutiérrez Vázquez, la llegada de la Dictadura y por consiguiente de los delegados gubernamentales, provocó el relevo de los dirigentes locales por personas afines al régimen primorriverista.⁸ Una vez conformado el nuevo ayuntamiento, la presidencia cayó en la figura de Manuel García, que sería nombrado alcalde en 1926. Durante estos años, el pueblo de Palos seguía persiguiendo un sueño iniciado en la primera década de la centuria: el dragado de su puerto. Desde 1908, la institución cultural vinculada al ayuntamiento y presidida por el alcalde José

5. GARCÍA DÍAZ, *op. cit.*, p. 100.

6. Elocuentes son la palabras del arquitecto municipal encargado de este proyecto, José María Pérez Carasa, que a la altura de 1928 dice: «...las blancas casitas que todos los años vienen a posarse sobre nuestros huertos no lo hacen ya hoy en bando indisciplinado; ocupan sumisas su puesto de combate, desde donde dirán a las generaciones de mañana que los hombres de hoy supimos por un momento dejar de ser egoístas para pensar desinteresadamente en el futuro, plenos de solicitudes paternales», en *Revista Huelva en Fiestas*, 1928. Archivo Municipal de Huelva, Fondo Juan Quintero de Estrada. [http://www.huelva.es/archivo/HEMEROTECA_HISTORICA/Huelva%20en%20fiestas%20\(2/01/2016\)](http://www.huelva.es/archivo/HEMEROTECA_HISTORICA/Huelva%20en%20fiestas%20(2/01/2016)).

7. *Revista Mercantil*, 1926. Archivo Municipal de Huelva, Fondo Díaz Hierro. <http://www.huelva.es/portal/en/revista-mercantil-1925-1926>. (12/12/2015).

8. *El Globo*, 18 de diciembre de 1923, p. 1.

Gutierrez, el Club Palósfilo,⁹ venía demandando a través de sus numerosos memorándums el dragado del histórico puerto, ahora cegado.

Por otro lado, en julio de 1925, el Directorio aprobó el Real Decreto que concedía a Palos de la Frontera el título de Ciudad, y a su ayuntamiento el tratamiento de excelencia.¹⁰ Igualmente la ciudad de Moguer, bajo la presidencia municipal desde 1924 de Eustaquio Jiménez Mantecón —empresario vitivinícola y exportador de vinos, hermano del Nobel moguerense Juan Ramón Jiménez— demandaba el dragado del Río Tinto, ineludible tanto el comercio de los productos agrícolas por el río Tinto, y su posterior exportación a través del puerto de Huelva.

Por último, tenemos que mencionar que una cuestión común en la época de Primo de Rivera fue la puesta en valor de Huelva y los Lugares Colombinos como espacios susceptibles para el turismo naciente en este tiempo, invocando el valor espiritual de la visita a los monumentos históricos relacionados con la «Gesta Colombina», como el Monasterio de la Rábida, la iglesia de San Jorge en Palos y el Convento de Santa Clara en Moguer, y reivindicando para ello la mejora y creación de infraestructuras, como el arreglo de carreteras, la creación del ferrocarril hasta la Rábida, o la inauguración de hoteles y lugares de hospedaje en la Rábida, Huelva, Palos y Moguer.¹¹

La importancia de la Sociedad Colombina Onubense en la gestión del vuelo del *Plus Ultra*

La Sociedad Colombina Onubense vivió durante la época de Primo de Rivera la exaltación de su excelsa actividad. A través de las actas de la Sociedad, y de la revista *Rábida* podemos analizar cómo fue la vida cultural y social de la Huelva del momento, ya que la Colombina y su élite dirigente fue durante todo este período quien mayoritariamente organizaba y gestionaba los magnos aconteci-

9. El Club Palósfilo fue el empuje durante muchos años para que Palos ocupara en la historia el lugar que le correspondía por ser la cuna del Descubrimiento de América. Las profesoras Rosario Márquez Macías y Pilar Cagiao Vila han publicado diferentes trabajos sobre este tema, tanto en España como en América. MÁRQUEZ y CAGIAO, 2015, p. 258.

10. *Gaceta de Madrid*, 21 de julio de 1925, p. 491.

11. WHISHAW, 1927, pp. 9-34.

mientos que se celebraban en la ciudad y en el Monasterio de la Rábida. ¿Por qué fue destacada la intervención de la Sociedad Colombina Onubense en la salida del raid España-Argentina desde Palos de la Frontera?

La idea del vuelo, surgió en la cabeza de Ramón Franco cuando los aviadores portugueses Sacadura Cabral y Gago Coutinho llegaron a Brasil partiendo de Lisboa en marzo de 1923, así lo pone de manifiesto el propio aviador en una entrevista que le realizaron en el diario madrileño *El Heraldo de Madrid*, en la que, ante la pregunta de cómo iba su proyectado viaje a la Argentina, contestó:

Para hacer este proyecto (...) después de estudiar detenidamente el glorioso raid portugués Lisboa-Río Janeiro, de haber profundizado en el estudio de los diversos medios de navegación que se emplean en la Aviación y en la Marina, y en la aplicación de estos últimos a la Aviación, hemos puesto a contribución nuestros escasos conocimientos, que fueron completados con conferencias que hemos recibido del señor comandante Herrera y hecho un estudio de las circunstancias meteorológicas de los diversos puntos del trayecto a recorrer.¹²

No obstante, ponemos de relieve que la primera idea del vuelo no contemplaba la salida desde Palos de la Frontera, sino que estaba previsto que el trayecto partiera desde Cádiz, o, como enunciaba la prensa del momento, desde Tablada, en Sevilla.¹³ El proyecto inicial, en palabras del propio aviador Comandante Franco, recorrería cinco etapas de ida y seis de regreso, en la que la primera sería Cádiz-Las Palmas, con un recorrido total de 1275 kilómetros.¹⁴

El giro en la idea del lugar donde debía alzar el vuelo se produjo apenas un mes antes de la partida del vuelo, y la definitiva resolución tan solo unos días antes de la partida.

¿A qué se debió este cambio? Autores como Marcilhacy y España han hecho referencia a este asunto.¹⁵ El primero ha resaltado que fueron las negociaciones del presidente de la Colombina, José Marchena Colombo, las que propiciaron la salida desde Palos. Por su parte, Miguel España, afirma que la salida del vuelo desde Palos se debió a las gestiones de la Sociedad con el General Soriano,

12. *Heraldo de Madrid*, 8 de diciembre de 1925, p. 4.

13. *La Libertad*, 11 de diciembre de 1925, p. 4.

14. *Heraldo de Madrid*, *op. cit.*, p. 4.

15. MARCILHACY, 2006, p. 230; ESPAÑA, 1926, p. 149.

así como señala que este hecho también propició que se le diese «solemnidad histórica». Sin embargo, ninguno de los dos aportan las fuentes que pudieran corroborar esta hipótesis. Ante estas informaciones, son relevantes las actas de la Colombina, que en la sesión de 29 de diciembre de 1925 establecían:

Se acuerda a propuesta del Sr. Siurot, la necesidad que antes de la partida del comandante Franco se celebre en el monasterio de la Rábida un acto que revista la solemnidad que corresponde a lo magno de la empresa. También se conviene en entregarle al comandante Franco un mensaje cariñoso dirigido al pueblo argentino por conducto del presidente de aquella proyectado por el intrépido aviador español Sr. Franco Bahamonde, viaje que según se desprende de recientes informaciones de prensa, partirá del puerto de Palos. Explica toda la transcendencia que para Huelva tiene esta modificación en el primer proyecto de dicho raid y de los provechos que de él pueden obtenerse tanto en el aspecto material como en el de la máxima espiritualidad que encarna.¹⁶

Así, a finales del mes de diciembre la Colombina ya daba por hecho que era Palos el lugar elegido; sin embargo, pasada esta fecha, aún encontramos cabecezas que hablan del Raid Cádiz-Buenos Aires, como el periódico local *La Provincia*, en su edición del día 7 de enero,¹⁷ donde aparecen las impresiones del Ministro de Marina, el Señor Cornejo, manifestando que «(...) el Alsedo¹⁸ se ha trasladado de Sevilla a Cádiz, donde se halla dispuesto para emprender el viaje a América, dando escolta al hidroavión (...)».

Esta contradicción entre lo que señala la prensa y lo que establecen las actas de la Colombina nos hace suponer que la directiva de la Sociedad Colombina estuvo disputando desde que se supo la existencia del vuelo para que este partiera desde las orillas del río Tinto, como cuatrocientos años antes hiciera Cristobal Colon. Las fuentes lo corroboran; si el 11 de enero, la misma cabeceza local anunciaba: «A juzgar por los preparativos que se vienen realizando, se confirma que el comandante Franco, saldrá en hidroavión de Palos y no del

16. SOCIEDAD COLOMBINA ONUBENSE. Actas. Sesión 29 de diciembre de 1925.

17. *La Provincia*, 7 de enero de 1926, p. 3.

18. El comandante Franco, en una de las reuniones celebradas en Madrid, había solicitado al ministro de Marina la ayuda de la Marina de Guerra para el raid, aportando esta un «Destroyer», el *Alsedo*, para que siguiera al Hidroavión en su ruta. *La Libertad*, 11 de diciembre de 1925, p 4.

aeródromo de Sevilla, como se dijo en un principio (...)»»,¹⁹ un día después, el día 12 de enero, recogía esta información:

El presidente del Círculo Mercantil, nuestro querido amigo D. Camilo Bel hace días escribió al ministro de Guerra interesándose que el Comandante Franco (...) partiera de los Lugares Colombinos. En contestación a su telegrama el Sr. Bel ha recibido el siguiente del ministro de Guerra: Estando ya designado punto partida raid España-Buenos Aires, es completamente imposible modificarlo, lamentando no poder atender deseos expuestos en su telegrama. Le saludo.²⁰

Al día siguiente, el presidente colombino, José Marchena Colombo, recibió el siguiente telegrama del jefe de los Servicios de Aviación, el General Soriano:

Salida hidroavión para raid Argentina será del 22, 24 mes actual. Asistiré partida e irán varias escuadrillas si existen campos aterrizaje en condiciones que he mandado reconocer lugar partida ha sido elegido para conmemorar la hazaña más grande nuestra querida patria para la cual aviadores ansían conquistar laureles. ¡Viva España! ¡Viva el Rey! General Soriano.²¹

Queda manifiesto que durante varios días se intensificaron los despachos, pues todavía no se había decidido definitivamente el lugar de la partida del vuelo. La Sociedad Colombina Onubense trabajó a destajo en este tiempo y al final desequilibraron la balanza a favor de Palos de la Frontera como punto de partida. En las propias palabras del General Soriano se presentaba el peso de la «Gesta del Descubrimiento» para decretar a última hora el cambio del proyecto, teniendo en cuenta que la conmemoración de aquella proeza a través de este raid ayudaría al sentido propagandístico que en lo referente a las relaciones internacionales —sobre todo con América— había tomado el régimen de Primo de Rivera. Como indica Marcilhacy, el vuelo significó una *reminiscencia de la salida de las carabelas en 1492*.²²

19. *La Provincia*, 11 de enero de 1926, 1.

20. *La Provincia*, 12 de enero de 1926, 3.

21. *La Provincia*, 13 de enero de 1926, 3.

22. MARCILHACY, *op. cit.*, p. 230.

Pero el raid Palos-Buenos Aires tuvo un intento precedente, desconocido hasta ahora por la historiografía, que pretendemos revelar. A la altura de junio de 1920, el capitán Angel M. Zuloaga,²³ desde Argentina, envió una instancia al gobierno de su país pidiendo autorización para la realización de un vuelo Palos-Buenos Aires. Esta información es recogida en el diario *La Nación* de la capital porteña, y reproducida en *La Provincia*, anunciando las grandes expectativas que había despertado esta idea en toda la república, lo que se ponía de relieve, sobre todo, en los reiterados pedidos al Ministerio de Guerra para que resolviera favorablemente el permiso solicitado para el vuelo. El aviador contaba, además, con la cooperación económica que le brindaba la Casa Ansaldo, que ponía a su disposición el aeroplano y asumía todos los gastos que originara la empresa. Al respecto, el periódico señalaba:

Planteado en estos términos el proyecto y eliminadas así las dificultades de orden financiero, los técnicos más autorizados coinciden al opinar favorablemente sobre la perfecta factibilidad del vuelo (...). El capitán Zuloaga, después de estudiar los vientos (...) en las regiones a atravesar, ha determinado la ruta a seguir en la siguiente forma: del Puerto de Palos o de Lisboa (...) en línea recta, hacia las Islas Canarias (...), seguirá hasta la de San Vicente, punto terminal de la primera etapa, al que según todos los cálculos puede llegar en 16 horas. Pernambuco sería alcanzado, según los mismos estudios, después de una igual permanencia en el aire. Las dos etapas, Pernambuco-Río de Janeiro y Río de Janeiro-Buenos Aires exigirán para su realización, 11 horas de vuelo cada una. El capitán Zuloaga se entrevistó ayer con el presidente de la república, a quien le reiteró el pedido de autorización, ya formulado por nota al ministerio de guerra. El primer magistrado, después de aplaudir sin reservas los propósitos del capitán Zuloaga, le manifestó que se interesará por el pronto y favorable despacho de su solicitud.²⁴

La respuesta del gobierno argentino no fue positiva, como queda patente en un amplio reportaje que sobre este asunto presentó la revista *España Automóvil y Aeronáutica* de noviembre de ese mismo año:

23. Ángel María Zuloaga (1885-1975). Militar y aviador argentino. Fue uno de los pioneros de la aviación mundial. <http://para-pilotos.com/Historia-Aviacion-Militar/Angel-Maria-Zuloaga/> (27/12/2015)

24. *La Provincia*, 5 de junio de 1920.

Este proyecto fue sometido al estudio de una Comisión —nombrada por el Ministerio de Guerra—, compuesta por las altas autoridades aeronáuticas, y ha informado en un sentido no justificable, pues argumenta que la travesía del Océano por un aeroplano terrestre es imposible, y que el país no puede proveer, al gasto enorme de un millón de pesos para enviar buques jaloneadores (...).²⁵

El raid no pudo ser realizado, aunque Angel M. Zuloaga pretendió seguir con la idea que se desvaneció por la reiterada falta de apoyo oficial. Nos resulta significativo que el recorrido de este proyecto argentino frustrado fuera muy parecido al que realizaron los españoles. De hecho, en la revista que acabamos de citar aparece un mapa de ruta prácticamente idéntico a los que se publicaron para el *Plus Ultra* seis años después.²⁶ Desconocemos las razones por las que no



[izquierda] Fig. 1. Itinerario del proyecto del Capitán Zuloaga en 1920 . Revista España Automóvil y Aeronáutica. [derecha] Fig. 2. Ruta del raid España-Argentina realizado en 1926. Anónimo. (1926). Barcelona: Bellsoley. Fuente: Biblioteca Nacional de España. <http://hemerotecadigital.bne.es/>

25. Revista *España Automóvil y Aeronáutica*, 30 de noviembre de 1920, pp. 1-4.

26. *Ibidem*, p. 4.

se habló de este fracasado vuelo en el contexto del *Plus Ultra*, pero nos aventuramos a decir que a los aviadores que partieron desde Palos el 22 de enero de 1926 rumbo a Buenos Aires no les pasó, en absoluto, inadvertido.

Los preparativos del vuelo en los lugares colombinos

En las jornadas anteriores a la salida del vuelo, programada para el día 22 de enero de 1926, los Lugares Colombinos se sumergen en una intensa actividad de preparación de tan importante acontecimiento. En estos preparativos participan todos los Lugares Colombinos: Palos, San Juan del Puerto, Moguer, La Rábida y, por supuesto, Huelva capital. Entre las instituciones que lideran la preparación del vuelo tiene una importancia excepcional la Sociedad Colombina Onubense, que como ya hemos visto, jugó un papel relevante en la definitiva elección de Palos como puerto de salida.

A lo largo del mes de enero se recibe en los Lugares Colombinos a una lista de invitados compuesta por personajes de la elite social, política, militar y religiosa, que no querían perderse tal acontecimiento. Entre ellos podemos destacar la presencia de numerosos cargos civiles, militares y religiosos de la provincia onubense, así como la recepción de una serie de aviadores procedentes de diversos puntos de la geografía española, que habían acudido a Huelva como muestra de apoyo hacia sus compañeros protagonistas del vuelo. El periódico *La Provincia* incluso especula con la posible presencia del rey, Alfonso XIII,²⁷ aunque finalmente sólo acudirían a despedir a los aviadores, por parte de la familia real, los infantes Carlos de Borbón y Alfonso de Orleans. Además, era de gran importancia la recepción de la prensa tanto nacional como internacional, ya que uno de los objetivos del vuelo era fomentar la propaganda para dar a conocer el nombre de Huelva y los Lugares Colombinos. Hay que señalar también que muchos de los actos que se organizan en torno al vuelo del *Plus Ultra* están cargados con tintes religiosos, siendo frecuentes las celebraciones de misas, procesiones, imposiciones de medallas y rezos ante diversas advocaciones religiosas. Además, no hay que perder de vista que uno de los objetivos principales de este proyecto era rememorar la hazaña colombina, por lo que se pone

27. *La Provincia*, 19 de enero de 1926, p. 1.

el acento en la importancia de los Lugares Colombinos y se plantean actos como el velatorio del *Plus Ultra* en la iglesia de San Jorge de Palos, al igual que se había hecho en siglos anteriores con las carabelas colombinas. Finalmente, el día 19 de enero se produce la llegada de los aviadores protagonistas, procedentes de Melilla: el comandante Ramón Franco, el capitán Ruiz de Alda, y el soldado mecánico Pablo Rada, a los que se uniría al día siguiente el teniente de navío Juan Manuel Durán. Los pilotos llegaron en dos hidroaviones, uno de ellos el *Plus Ultra*, y fueron precedidos de una escuadrilla de aeroplanos que de esta forma le daban la bienvenida.

Los aviadores fueron recibidos por la ciudad de Huelva con grandes honores: colgaduras en los balcones, banderas en los edificios institucionales, la banda de música, repique de campanas, etc. Las autoridades esperaban la llegada de los aviadores en la Punta del Sebo, mientras el resto del pueblo se asomaba a los balcones y azoteas de la ciudad. Una vez hubieron llegado a la Punta del Sebo, comenzó un desfile hacia el Hotel Internacional, a través del cual «los hombres descubiertos, les ovacionaban y vitoreaban y las mujeres agitaban sus pañuelos en señal de bienvenida».²⁸

Entre los días 20 y 21 de enero (los dos días previos a la salida del vuelo), se sucedieron diversos actos en los Lugares Colombinos que se habían estado preparando durante el período anterior a la llegada de los aviadores. Entre estos actos podemos enumerar diversos almuerzos y banquetes, bailes y paseos por los Lugares Colombinos. En cada lugar que visitaban, los pilotos eran recibidos con honores y muestras de cariño.

Entre las actividades programadas, el 20 de enero los aviadores pudieron asistir a la celebración de una sesión extraordinaria de la Sociedad Colombina Onubense celebrada en el monasterio de La Rábida. En esta celebración, el presidente de la Colombina, Marchena Colombo, hizo entrega a Ramón Franco de una copa de oro que debía ser entregada al Presidente de Argentina a su llegada a Buenos Aires.²⁹

Pero no fue la Sociedad Colombina la única que envió obsequios a Argentina. Otras instituciones también aprovecharon el próximo viaje para hacer determinados encargos a los aviadores. Así, el Ayuntamiento de Huelva envió un per-

28. *La Provincia*, 19 de enero de 1926, p. 1.

29. Rábida, 31 de enero de 1926, p. 11.



Fig. 3. *Alas*, revista quincenal de aeronáutica, enero de 1926.

gamino de salutación para el Concejo Municipal de la ciudad de Buenos Aires, mientras que el periódico *La Provincia* ofrece varios ejemplares de su número extraordinario para la Asociación de la Prensa de Buenos Aires, acompañados de un mensaje de la Asociación de la Prensa de Huelva. Tan sólo un día antes de la partida del hidroavión, el 21 de enero, la prensa onubense (en concreto *La Provincia*) se llena de mensajes de apoyo a los aviadores, considerados como héroes por la gran hazaña que iban a realizar, por parte de personalidades como el alcalde de Huelva (Quintero Báez), el escritor Manuel Siurot, el presidente de la Sociedad Colombina Onubense (Marchena Colombo), el gobernador civil, el presidente de la Cámara de Comercio y los alcaldes de Palos y de Moguer, entre otros.³⁰

Por fin llegamos al día 22 de enero, día señalado para la partida del vuelo. La jornada comienza con la celebración de una misa en la iglesia de San Jorge de Palos, en la que se les impone a los aviadores la medalla de la Virgen de Loreto, patrona de la aviación. Posteriormente acuden a rezar ante la Virgen de los Mi-

30. *La Provincia*, 21 de enero de 1926, p. 1.

lagros. A los actos religiosos les sigue un desayuno ofrecido a los aviadores en el Casino, al que acude gran parte de la elite social. Finalmente, Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada se dirigen al muelle de Palos para embarcar en el *Plus Ultra*, despegando a las ocho de la mañana. El público se había repartido entre el mismo muelle de Palos, el de La Rábida y la Punta del Sebo —en Huelva— para ver partir al hidroavión.

El seguimiento del vuelo desde los lugares colombinos

La ruta que seguiría el vuelo tendría su primera escala en Las Palmas de Gran Canaria, seguida de otros puntos de parada: Cabo Verde, Pernambuco, Río de Janeiro y Montevideo, para finalmente arribar a Buenos Aires el 10 de febrero. Todas estas etapas del vuelo, y los problemas que surgieron durante el mismo, eran seguidos muy de cerca por la población onubense a través de la prensa, que se encargaba de informar cada día sobre todos los detalles y novedades. Durante la espera, se crean fandanguillos populares que ponen de manifiesto la entrega del pueblo onubense para con sus héroes. Algunos ejemplos de estos testimonios de la cultura popular son los siguientes:

Palos y Moguer con Huelva,
en una sola oración,
piden a Dios que a ellos vuelva
la gloria de la aviación.

Colón, Franco, Pizarro, Alda
tienen puestos preferentes,
que en el paño rojo y gualda
son de España su guirnalda.
las figuras preeminentes.

A través de ellos se pone de manifiesto cómo el vuelo Palos-Buenos Aires había imbuido de patriotismo a toda la sociedad onubense, ya que en sus letras se aplaude el heroísmo de los individuos protagonistas del vuelo, el arrojo de la raza española y su relación con la gesta colombina. Así, Franco, Alda, Durán y

Rada pasaban a engrosar el listado de héroes patrióticos, en el que se incluían otras figuras como Colón o Pizarro.³¹



Fig. 4. La partida del *Plus Ultra*. ESPAÑA, Miguel: *El vuelo España-América*, tomo I, 1926.

La etapa más difícil del vuelo era la que tenía lugar entre Cabo Verde y Pernambuco —pues se trataba de atravesar el Océano Atlántico—, por lo que cuando en Huelva se tuvieron noticias de que los aviadores habían alcanzado este punto, el 1 de febrero, se produjo una manifestación espontánea y masiva, amenizada por la banda de música, en la que toda la sociedad se lanzó a la calle para celebrar la llegada de los aviadores. Mientras tanto, la Sociedad Colombina se encargó de repartir unos folletos con un texto de Marchena Colombo que comenzaba con las siguientes palabras: *¡Salve, tierra bendita de Huelva!*³²

Además, es en este momento cuando tiene lugar una reunión del Ayuntamiento de Huelva en la que se deciden varias actuaciones para honrar el éxito del vuelo, entre otras: nombrar a Ramón Franco como hijo adoptivo de la ciudad; rotular cuatro nuevas calles con los nombres de los aviadores;³³ y solici-

31. *La Provincia*, 30 de enero de 1926, p. 1.

32. *La Provincia*, 1 de febrero de 1926, p. 1 y *Rábida*, 31 de enero de 1926, p. 13.

33. El ciudadano Enrique Díaz propuso también nombrar una calle con el apelativo «Plus Ultra». *La Provincia*, 4 de febrero de 1926, p. 1.

tar la instalación del *Plus Ultra* en La Rábida, como *monumento nacional*.³⁴ No obstante, esto último no se conseguiría, ya que en el último momento se decide regalar el hidroavión a las autoridades argentinas, quedando para siempre en suelo americano.

Por su parte, el Ayuntamiento de Palos también llevó a cabo conmemoraciones para con los aviadores: poner el nombre de *Comandante Franco* a la plaza del pueblo; nombrar a los cuatro aviadores como hijos adoptivos de la localidad; y conceder el título de marquesado del puerto de Palos a Ramón Franco.

Resulta significativo que, además de las propuestas institucionales, fueron frecuentes las iniciativas populares para condecorar a los héroes, lo que pone de manifiesto cómo había calado en la sociedad en general el objetivo patriótico que se buscaba con la ejecución de este proyecto.

Finalmente, el viaje concluye el 10 de febrero, cuando los aviadores consiguen llegar a Buenos Aires, lo que trajo consigo grandes celebraciones en los Lugares Colombinos. En Huelva se produjo una gran manifestación, presidida por las banderas de Huelva y de España, y seguida por las banderas de todas las repúblicas americanas. Además, los institutos y colegios cesaron su actividad, repicaron las campanas de las iglesias y se lanzaron cohetes luminosos. Al día siguiente tuvo lugar la celebración de una misa de acción de gracias en la iglesia de la Concepción, a la que acudieron todas las grandes personalidades de la sociedad onubense.

Al igual que ocurrió en la ciudad de Huelva, en otras localidades de la provincia también se sucedieron las celebraciones para festejar la conclusión del vuelo. Así, las celebraciones se extendieron no sólo por los Lugares Colombinos (Moguer, Palos, La Rábida), sino que llegaron también a localidades como Isla Cristina o Ayamonte.

El recibimiento de los aviadores en los lugares colombinos

Nuevamente vamos a encontrar al pueblo onubense muy involucrado en la recepción de los aviadores a su regreso de Buenos Aires. Este regreso se produjo el

34. *La Provincia*, 2 de febrero de 1926, p. 1.

día 5 de abril, y llegaron embarcados en un barco de guerra argentino llamado *Buenos Aires*, ya que el *Plus Ultra* había quedado en Argentina como regalo del gobierno español. Hay que señalar que este cambio en el medio de transporte no fue bien acogido por Franco y sus compañeros, lo que le supuso un enfrentamiento (uno más, en realidad) con Primo de Rivera. En este sentido, Marcilhacy ha señalado que los aviadores fueron unos *embajadores poco diplomáticos*.³⁵ A pesar de ello, no encontramos en ningún momento en un periódico tan fervoroso como *La Provincia* ninguna de las declaraciones contra el gobierno realizadas por los aviadores, que sí reproducen algunos rotativos argentinos.



Fig. 5. Llegada del *Buenos Aires* al puerto de Huelva. ESPAÑA, Miguel: *El vuelo España-América*, tomo I, 1926.

Para recibir a los aviadores habían llegado a los Lugares Colombinos grandes personalidades, entre las que cabe señalar —ahora sí— la presencia del rey Alfonso XIII, y de otros miembros de la familia real, ya que nuevamente se encontraban en este lugar los dos infantes, Carlos de Borbón y Alfonso de Orleans, que ya habían acudido previamente a despedir a los aviadores. Además es destacable la llegada de representantes del gobierno central; del embajador de

35. MARCILHACY, *op. cit.*, p. 222.

Argentina; de la prensa nacional e internacional; así como de algunos familiares de los aviadores —entre los que encontramos al hermano de Ramón Franco, Francisco Franco, futuro dictador de España—. No obstante, resulta significativa la ausencia del Jefe de Gobierno, Miguel Primo de Rivera, que quizá pueda explicarse por la relación tensa que existía entre éste y el comandante Franco.

Por otro lado, las localidades de Huelva y Palos fueron engalanadas para la ocasión: adornos y colgaduras en las fachadas, guirnaldas y mayor iluminación en las calles, instalación de arcos monumentales, e incluso un símil de la carabela Santa María en la entrada de la iglesia de San Jorge de Palos.

A lo largo del día se sucedieron las celebraciones. En primer lugar, los aviadores acudieron a un *Te Deum* de acción de gracias en la iglesia de San Jorge de Palos. Posteriormente, pudieron asistir a una nueva sesión extraordinaria de la Sociedad Colombina en el monasterio de La Rábida, en la que el rey Alfonso XIII dio un discurso en el que ensalzaba la labor de los aviadores para el fomento del iberoamericanismo: «no han descubierto un nuevo mundo; pero sí han llevado el corazón de España a la Argentina, trayéndose el corazón de la Argentina a España».³⁶ A continuación, los homenajeados se dirigieron hacia Huelva, donde tuvo lugar un almuerzo en la Punta del Sebo. Después les esperaba una recepción en el Ayuntamiento de la capital, donde se realizaba el nombramiento como hijo adoptivo de la ciudad para Ramón Franco, y se informaba a los aviadores del rotulamiento de cuatro nuevas calles con sus nombres.

Posteriormente se trasladaron hasta la Plaza de las Monjas, donde se les hizo entrega de medallas de oro «como regalo del pueblo onubense». Por su parte, a Pablo Rada se le entrega un martillo de oro costado por los obreros. La jornada finalizaría con un «jerez de honor» ofrecido por el Círculo Mercantil, un banquete dado en la Diputación Provincial, para concluir con un baile de gala celebrado en el Hotel Colón.³⁷

Mientras los aviadores acudían a este programa de eventos, la presencia del rey en Huelva fue aprovechada para mostrarle algunos elementos característicos de la ciudad en aquel momento, como el Barrio Reina Victoria, las escuelas de Manuel Siurot, o el puerto de la ciudad, así como para hacerle algunas peticio-

36. *La Provincia*, 5 de abril de 1926, p. 3.

37. *La Provincia*, 5 de abril de 1926, p. 3.

nes, como la instalación de un aeropuerto comercial en la ciudad, para fomentar las relaciones comerciales con América Latina.

A modo de conclusión

La proyección y preparación del vuelo entre Palos y Buenos Aires se había llevado a cabo con la ilusión de ver cumplidos algunos objetivos, tanto a nivel nacional como local. Desde el punto de vista nacional, se pretendía, en primer lugar, fomentar las relaciones sociales y culturales entre España y América Latina, dentro de un contexto de revitalización del americanismo a través de conceptos como el de «Madre Patria», «raza hispana», «idioma cervantino» y «religión católica», en un momento, además, de declive imperialista de España.

Por otro lado, se trataba de rememorar la «hazaña colombina» para desarrollar, a través de este acontecimiento, el patriotismo español e incluso el orgullo —en ocasiones con tintes chovinistas— en los Lugares Colombinos, protagonistas de este suceso histórico. Pero también había un objetivo económico, unos intereses comerciales: fomentar el mercado entre España y América Latina para poder exportar los productos nacionales al mercado iberoamericano. Para ello resultaba fundamental crear las comunicaciones e infraestructuras necesarias para poder llevarlo a cabo. En este sentido, la ciudad de Huelva aprovecha la ocasión para reclamar la construcción de un aeropuerto comercial entre Huelva y Buenos Aires. Por su parte, Palos y Moguer solicitan el dragado del Tinto hasta Moguer y la construcción de un ferrocarril que uniera San Juan del Puerto con La Rábida, para impulsar la exportación comercial de sus productos e incentivar el turismo en la zona. No obstante, la mayoría de estas aspiraciones no se llevaron a cabo. Más allá del ámbito cultural y sentimental, el vuelo del *Plus Ultra* no produjo beneficios económicos ni para el país ni para los Lugares Colombinos.

Quizás por ello este acontecimiento no ha ocupado un lugar relevante en la memoria colectiva de la sociedad española, ni siquiera en la onubense. Es por eso que estamos convencidos de que el estudio en profundidad de este suceso era fundamental para un mayor conocimiento de la historia de las relaciones iberoamericanas, de España y, evidentemente, de la provincia de Huelva.

Referencias bibliográficas

- Anónimo. (1926) *Raid Aéreo España-Argentina*, Barcelona: Bellsoley y Llauger.
- Marcilhacy, D. (2006). «La «Santa María del aire»: El vuelo trasatlántico del «Plus Ultra» (Palos-Buenos Aires, 1926), preludio a una reconquista espiritual de América», *Cuadernos de Historia Contemporánea* 28, pp. 213-241.
- España, M. y Tomás, R. (1926). *El vuelo España-América. Reconquista de los pueblos iberoamericanos hecha por el «Plus Ultra*, Valencia.
- García Díaz, M. A. (2005). *Vieja y nueva política. Huelva bajo el régimen de Primo de Rivera (1923-1930)*. Huelva: Ayuntamiento de Huelva.
- Márquez Macías, R. (2011) (Ed.) *Huelva y América. Cien años de Americanismo. Revista «La Rábida» (1911-1933)*. Sevilla: UNIA.
- . (Ed.) (2014) *Huelva y América. Cien años de Americanismo. Revista «La Rábida» (1911-1933). De corresponsales y colaboradores*. Sevilla: UNIA.
- Márquez, R y Cagiao, P. (2015) «Los orígenes del Club Palósfilo», *Jornadas de Historia sobre el Descubrimiento de América*, tomo III, Palos de la Frontera: UNIA.
- Peña Guerrero, M. A. (1995). *La provincia de Huelva en los siglos XIX y XX. El tiempo y las fuentes de su memoria*. Tomo IV. Huelva: Diputación de Huelva.
- Verdugo Álvez, N. (2014). «Colaboradores onubenses de la revista *La Rábida*», *Huelva y América. Cien años de Americanismo. Revista La Rábida (1911-1933). De corresponsales y colaboradores*. Editado por Rosario Márquez Macías, Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía, pp. 15-54.
- Whishaw, E. (1927). *Notas sobre el puerto de Palos y las basílicas de San Jorge de Palos y Santa María de Niebla*, Sevilla: Imp. y Lib. Sobrino de Izquierdo.