

# LA PRENSA CANARIA Y EL VUELO DEL PLUS ULTRA

ENCARNACIÓN LEMUS LÓPEZ

El 22 de enero de 1926 alzó el vuelo en Palos el hidroavión «Plus Ultra»; sus tripulantes, Ramón Franco, Julio Ruiz de Alda, Juan Manuel Durán y Pablo Rada, lograban culminar días después la primera travesía sobre el Atlántico Sur<sup>1</sup>.

La experiencia provocó una resonancia clamorosa, siendo objeto del unánime seguimiento de los medios de comunicación de la época, porque, además de su interés como hazaña que abría una nueva era en la historia de la aviación mundial, en las circunstancias españolas de entonces quebró la línea de atonía y de inercia por la que transcurría la vida del país, levantando la confianza en la unidad nacional y la esperanza en la apertura de una nueva etapa en la historia de la «Raza hispana», ideales que la Dictadura insistía en enarbolar.

Pretendemos desarrollar precisamente esos dos componentes del sentimiento nacional.

Por otra parte, el hecho de que recientemente la prensa de Las Palmas se haya ocupado de publicar una reconstrucción del viaje<sup>2</sup> me excusa de relatar sus pormenores y permite que me ciña a su sentido político y que destaque las escalas en esta ciudad, tanto en la travesía de ida como en el regreso de los aviadores.

\* \* \*

Creo que la documentación elegida para este estudio posibilita perfectamente el objetivo trazado, porque, si acabo de establecer la trascendencia política de la experiencia, hay que convenir en que fue, en gran medida, el tratamiento otorgado por los medios de comunicación el que introduce sobre el acontecimiento del «raid» del Plus Ultra todo su matiz político. Esta es una de las ocasiones en las que la actitud informadora de la prensa escrita —porque de hecho debemos ceñirnos

<sup>1</sup> Si bien los aviadores portugueses Gago Coutinho y Sacadura Cabral en 1922 habían atravesado ya el Atlántico, pero problemas de toda índole les obligaron a usar varios aparatos.

<sup>2</sup> Martín Moreno, «A los 60 años de la fiesta del Plus Ultra», *La Provincia*, 19 y 26 de enero y 2 de febrero de 1986.

a este medio— resulta definitiva: las informaciones de cómo los aviadores iban alcanzando cada etapa se transformaban en documento político cuando la prensa las ofrecía al público comentadas en sus páginas o unidas a los discursos de las autoridades.

No en vano el suceso transcurre durante la Dictadura de Primo de Rivera, en una situación de excepción para la prensa bajo el régimen de censura previa. En esos años había quedado en suspenso la Ley de Prensa de 1883, en espera de un Estatuto de Prensa que no prosperó. En consecuencia, la censura dependía de los gobernadores civiles, que la ejercían de forma «un tanto irregular e incoherente»<sup>3</sup>.

Esta pertenece al tipo de noticias que, en tiempos de ausencia de libertad de prensa, sirve para ocultar problemas políticos de base, a la vez que se hincha con la doctrina ideológica del régimen. Este caso, además, se presta a ello adecuadamente, porque la categoría de la hazaña justificaba por sí misma el tratamiento de primera magnitud, sin que resultara chocante el trasfondo.

En la prensa de Las Palmas —y sucede lo mismo para la sevillana, que he podido consultar también en la misma época— la prueba mantiene, desde su inicio hasta el final —y aun después, con el regreso de los aviadores— el tono de materia informativa de primer orden.

Al tema se dedican las primeras planas con titulares a varias columnas. Con frecuencia la información se reelabora e inspira los editoriales, y en las páginas interiores, en la sección telegráfica y de agencia, se presentan los cables llegados desde Madrid y provincias y algunas repúblicas americanas. Los diarios acogen también en sus páginas artículos de colaboradores unánimemente ensalzadores de la proeza. En definitiva, la campaña de prensa logró que la nación siguiera embelesada cada hora del vuelo y vibrara al unísono con el éxito de los aviadores españoles.

\* \* \*

El *hidro* con cinco hombres a bordo<sup>4</sup> partió el 22 de enero de Palos después de cumplir con el rito de emular los últimos pasos de Colón previos al viaje del Descubrimiento: la víspera los protagonistas oyeron misa en Huelva ante la Virgen Milagrosa, que había protegido a Colón; el día mismo de la partida comenzó con una misa en la iglesia de San Jorge de Palos. A continuación, los frailes del convento de Loreto impusieron a la tripulación la medalla de la Virgen de Loreto, patrona de la Aviación. A las siete horas cincuenta y cinco minutos se elevó el *hidro* en busca de su primer destino, Las Palmas de Gran Canaria.

Estaba previsto emplear ocho días —tres en escalas y cinco de vuelo—, pero las dificultades técnicas obligaron a prolongar las estancias en tierra para reparar el aparato y hubo que añadir dos nuevas paradas, en la isla de Concepción, del archipiélago de Fernando Noronha, antes de llegar a Pernambuco, y después de Río de Janeiro, en Montevideo. En total se recorrieron 10.270 kilómetros en cincuenta y nueve horas y treinta y nueve minutos de vuelo.

<sup>3</sup> Almuñía Fernández, Celso, «Prensa y poder en la España Contemporánea», *Investigaciones Históricas de la Universidad de Valladolid*, v. I, p. 316.

<sup>4</sup> La primera etapa la realizó también el fotógrafo Alonso que grabó la escena desde el «hidro». En Las Palmas hubo de abandonar ante el exceso de peso que dificultaba el vuelo.

En cada una de estas etapas, los aviadores eran acogidos por una muchedumbre entusiasmada que encabezaban las autoridades correspondiente, a quienes se entregaban los mensajes enviados por el rey, el presidente del Gobierno y los Ayuntamientos de muchas ciudades de España, de los que los aviadores eran portadores. En Brasil, Uruguay y Argentina los tripulantes fueron recibidos por los presidentes respectivos.

La llegada a Buenos Aires el 10 de febrero resultó apoteósica; en España el día fue declarado fiesta nacional.

Una vez en Argentina, las colonias de residentes españoles en otras repúblicas americanas y los propios presidentes de aquéllas solicitaron a Ramón Franco con insistencia que continuara el periplo visitando otras naciones; Méjico, Cuba y Chile cursaron esa petición, y el comandante, llevado por la ola de entusiasmo que levantaba el Plus Ultra allá donde tocaba, parecía proclive a continuar. Sus dudas fueron cortadas por el Gobierno que, temeroso de que mayores audacias echaran a perder el éxito de la empresa, ordenó que el *hidro* fuera regalado a la Argentina y los aviadores regresaran en barco.

\* \* \*

He mencionado ya el exhaustivo seguimiento del trayecto por parte de la prensa; quiero apuntar, ahora, una característica particular de esta densidad informativa. La precariedad de los medios de comunicación hacía muy difícil transmitir las noticias para la prensa de provincias con suficiente rapidez y esta carencia se acentúa lógicamente para Las Palmas. Sin embargo, en esta ocasión la dificultad no parece existir: los periódicos, asociados a los Gobiernos civiles, intensificaron su esfuerzo. El hecho es que *El Diario de Las Palmas*, periódico vespertino, llegaba a ofrecer telegramas de sucesos acontecidos el mismo día. Y, desde luego, *La Provincia* solía insertar puntualmente todas las novedades del día anterior, lo cual era muy difícil con los medios al alcance.

Pero aún más que la rapidez y la densidad informativa, lo que sorprende es que en esta ocasión se rompa el esquema radial de las comunicaciones que partía de Madrid. De repente irrumpen en las páginas de la prensa local los telegramas procedentes de otras provincias españolas con la clara finalidad de reflejar bien la favorable acogida de las incidencias del *raid* en cada rincón español.

«En Bilbao se celebra una misa por los aviadores en la Basílica de la Virgen de Begoña [...]. En Baracaldo se celebraron solemnes rogativas por el éxito [...]»<sup>5</sup>.

«En Sevilla el Cabildo catedralicio se reunió ante la capilla de la Virgen de la Antigua, primera que veneraron los cristianos en América, en la catedral, y cantó una salve para regar por el feliz éxito del viaje»<sup>6</sup>.

«El comandante Franco ha sido declarado hijo adoptivo de Huelva. El Ayuntamiento ha acordado poner el nombre de los héroes a las principales calles de la población»<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> «Del Raid. Información por telégrafo», *La Provincia*, 31 de enero de 1926, p. 6.

<sup>6</sup> *El Correo de Andalucía* (Sevilla), 31 de enero de 1926, p. 1; *La Provincia*, 2 de febrero de 1926, p. 7.

<sup>7</sup> «Información Telegráfica: Huelva, día 3», *La Provincia*, 4 de febrero de 1926, p. 3.

Los ejemplos son continuos. Insertamos también éste, porque explica y resume por sí mismo:

«Valencia, día 4: El alcalde de esta capital ha recibido un despacho contestación de su colega de Buenos Aires diciéndole que, cuando las alas victoriosas del hidroavión se proyecten sobre el cielo argentino, un sólo grito brotará de la conciencia argentina: ¡Viva España!»<sup>8</sup>.

Como comentario, remitimos el editorial de *La Provincia* del día 6 de febrero —el día 4, a las veinte horas peninsulares, había alcanzado el hidro Río de Janeiro:

«[...] la expedición de los aviadores es para nosotros los españoles entusiastas, por cuanto honor y bien a la patria refluye, motivo de satisfacción y legítimo orgullo.

Si en todas partes ese sensacional acontecimiento es recogido con ruidoso júbilo [...] más intensa debe ser nuestra acogida por ser nuestros compatriotas los iniciadores [...].

Así se ha entendido en todas las provincias, que se aprestan a festejar dignamente la llegada del hidro a Buenos Aires [...]. Debemos unirnos con igual ardimiento»<sup>9</sup>.

Nos referíamos antes a que este tipo de reflexión ofrecida en los editoriales transformaban en materia política el éxito del viaje. A nadie se oculta que en el momento España padecía como uno de sus problemas más graves el nacionalismo, que hacía su aparición de una forma u otra en muchas regiones españolas. Frente a ese sentimiento, la Dictadura intentaba reforzar la identidad nacional y el vuelo venía a convencer de que una patria firmemente unida podría enfrentarse con éxito a su recuperación en el plano internacional.

El general había zanjado definitivamente en 1926 el problema de Africa que venía arrastrándose desde tanto tiempo atrás y estos textos dejaban inferir que, tal como la unidad lograda por los Reyes Católicos había posibilitado el viaje de Colón, ahora se «reconquistaba espiritualmente» América con el vuelo del «Nuevo Colón»:

«Barcelona: se celebró una manifestación precedida por la banda de música municipal [...] *Vitoreó a España, al Rey y a la Aviación*»<sup>10</sup>.

En este contexto se inserta el siguiente comentario:

«El raid ha hecho nacer entre los españoles un nuevo sentimiento que parecía perdido: *La solidaridad* [...] Felicitémonos, amigos, como [...] españoles de la nueva conquista espiritual [...] Hablo de esta otra conquista, *de nuestro orgullo de españoles* [...] del sentimiento patriótico que *nos ha unido* en la esperanza de este triunfo [...]»<sup>11</sup>.

<sup>8</sup> «Información Telegráfica», *La Provincia*, 5 de febrero de 1926, pp. 6-7.

<sup>9</sup> «Homenaje a los aviadores» (editorial), *La Provincia*, 6 de febrero de 1926, p. 1.

<sup>10</sup> «Más del raid», *La Provincia*, 6 de febrero de 1926, p. 7.

<sup>11</sup> Rial, José, «La España de todos», *La Provincia*, 11 de febrero de 1926, p. 3.

La conexión es inmediata: la unidad interior de la patria es la única base que puede sustentar una política exterior ambiciosa y firme.

De todas formas, corresponde a Primo de Rivera un serio intento de estrechar las relaciones españolas con los países hispanos; lo que en el momento se denominó el «hispanoamericanismo práctico». En septiembre de 1926, Yanguas, ministro de Estado, declaraba que la unidad y el estrechamiento de lazos con América eran, después de Marruecos, el nuevo objetivo en política exterior<sup>12</sup>.

Sin duda, el *raid* había sido una sugerente declaración simbólica de este estrechamiento, como también fue un valioso acto publicitario de otro acontecimiento que ya se preparaba cuidadosamente: la Exposición Iberoamericana de Sevilla. Esta ciudad había nombrado al comandante Franco y a sus acompañantes sus legados, para que exhortaran la comparecencia americana al citado Certamen.

Era propósito de Primo de Rivera que aquel encuentro no fuera un simple acto protocolario, sino el gran reencuentro de los países del mismo bloque cultural; durante los años de la Dictadura se desarrolló una intensa actividad en la renovación diplomática de España en América y en la negociación de tratados comerciales<sup>13</sup>.

Los esfuerzos de esta política se revistieron, sin embargo, de un carácter publicitario por una dictadura que se manifestaba así muy a tono con lo que, por entonces, acontecía en la «Europa de los dictadores»:

«El raid [...] representa el suceso más importante que en la vida de nuestra Raza ha ocurrido durante mucho tiempo.

La *Providencia* ha querido que tal suceso ocurra en el momento de mayor desorientación de los pueblos peninsulares [...] Decimos desorientación, [porque] el momento actual no es el propicio, pero la vitalidad de la Raza se mantiene intacta [...]»<sup>14</sup>.

Raza, providencia... son palabras que frecuentemente aparecen en estos artículos. Expresan una infantil creencia en que a España le estaba aguardando el destino de ser capitana de un «imperio espiritual» hispano. El viaje era un hito en medio de la total ausencia del país en el marco de una política superior desde 1898. Como bien escribía José Rial:

«Nuestros manantiales espirituales estaban secos, aprendimos en la historia que habíamos sido tan grandes que, por comparación, nos sentíamos demasiado pequeños.

[...] y el valor de un pueblo depende de sus hombres, la hazaña es individual, pero responde a un esfuerzo colectivo, y es una índice de la potencia nacional»<sup>15</sup>.

\* \* \*

<sup>12</sup> «Yanguas hace interesantes declaraciones acerca de la actividad que debe desarrollar España para intensificar nuestras relaciones económicas y comerciales con América», *El Liberal* (Sevilla), 23 de septiembre de 1926, p. 1.

<sup>13</sup> Véase Lemus López, Encarnación, *La Exposición Iberoamericana a través de la prensa (1923-1929)*, Sevilla, 1987, pp. 232-235.

<sup>14</sup> «Mientras vuela el Plus Ultra. Portugueses y Españoles, la cultura ibérica», *La Unión* (Sevilla), 9 de febrero de 1926, p. 2.

<sup>15</sup> Rial, José, «El culto a los semidioses», *La Provincia*, 1 de abril de 1926, p. 1.

He dejado para el final este brusco viraje entre el plano de la ideología por el que hasta ahora deambulábamos y el de los intereses materiales concretos que se desarrollan en este punto.

En el caso de la ciudad de Las Palmas había un motivo especial para que el triunfo del proyecto sostuviera en vilo a la ciudadanía: se trataba de reivindicar su vocación de puente en la conexión marítima o aérea entre Europa y América, y la prensa tuvo buen cuidado en destacarlo a lo largo de todo el trayecto.

A las catorce horas cuarenta y cinco minutos locales del 22 de enero apareció el *hidro* por el istmo de Guanarteme, diez minutos después amerizó y quedó fondeado en la dársena interior del Club Náutico. Aunque las órdenes del Ministerio de Estado habían informado días antes al gobernador civil que el *hidro* proseguiría su ruta el día 23 y que, por tanto, las horas de estancia en la ciudad de los tripulantes se dedicarían al descanso, no sucedió así, porque el estado del aparato aconsejaba una revisión más detenida. El *raid* se retomó el día 26 a las siete horas de la mañana. En aquellos días los protagonistas recibieron la aclamación sin tregua de las autoridades y del pueblo de Las Palmas.

La entrada en Las Palmas —el casco antiguo— se hizo a las quince horas treinta minutos del día 23 con una comitiva que atravesó las calles Triana, Malteses, Muro, Obispo Codina, Primo de Rivera, Doctor Chil, Gradas y Herrería, hasta la iglesia de San Antonio Abad. en donde se entonó un *Te Deum* en honor de gracias.

La primera salida del hidro, proyectada para el domingo 24 en el Puerto de la Luz, hubo de ser aplazada, porque la excesiva carga del aparato y la marejada impidieron que pudiera elevarse. El despegue definitivo aconteció el 26 en la bahía de Gando, cuyas condiciones eran muy favorables para la seguridad de estos aviones.

A partir de entonces, el Puerto de la Luz y el proyecto de aeropuerto en Gando acompañaron al *Plus Ultra*. Como comentaba *El Diario de Las Palmas*:

«Durante muchos días, pero especialmente los cinco en que el célebre hidroavión de Franco estuvo en Gran Canaria, el nombre de Las Palmas y de su puerto ha sido pronunciado, traído y llevado por los cables submarinos y los hilos de telégrafo millones de veces por Europa y América»<sup>16</sup>.

Los gobernantes de Gran Canaria y la prensa emplearon la presencia de la ciudad en la aventura para solicitar del Gobierno el apoyo al puerto y al aeropuerto. Podemos datar en este vuelo uno de los primeros pasos del actual aeropuerto de Gando:

«[...] es hora de pensar en el porvenir de la ensenada de Gando como puerto de aviación en el océano para enlazar Europa, África y América»<sup>17</sup>.

Tales peticiones y el éxito de la expedición coinciden con la Real Orden publicada en *La Gaceta* de Madrid en los primeros días de febrero, por la que se autorizaba a la Compañía Aérea Española que estableciera una línea aérea entre

<sup>16</sup> «Las Palmas y su puerto en el raid» (editorial), *Diario de Las Palmas*, 2 de febrero de 1926, p. 1.

<sup>17</sup> «Canarias y la Aviación» (editorial), *Diario de Las Palmas*, 26 de enero de 1926, p. 1.

Irún y Río del Oro<sup>18</sup>, con escalas en los siguientes puntos: Ean Sebastián - Bilbao - Vitoria - Burgos - Valladolid - Segovia - Madrid - Ciudad Real - Córdoba - Sevilla - Cádiz - Tánger - Casablanca - Mogador - Agadir - Cabo Juby - Las Palmas - Tenerife: una navegación aérea de «cabotaje». La línea quedaba autorizada para transporte de correspondencia, mercancías y también pasajeros. La medida no consideraba todavía la construcción de un aeropuerto en Gando, sino que abría al tráfico aéreo oficial y al particular de hidroaviones el Puerto de la Luz.

Por último, refiero suscintamente el regreso de los protagonistas a bordo del crucero argentino «Buenos Aires», que arribó a Las Palmas el 2 de abril a la una de la madrugada. La escala del crucero ostentaba el mérito especial de ser el primer puerto de territorio nacional que tocaban los aviadores tras la victoria.

Días antes, la prensa había insertado el calendario de los actos festivos y bandos de la alcaldía que alentaban a la población a participar en los festejos y en el adorno de las fachadas y balcones de las calles que atravesaría el cortejo.

Los momentos culminantes fueron el homenaje al mecánico Pablo Rada con el descubrimiento de la lápida que daba su nombre a una calle en el puerto y el obsequio de una medalla de oro de que fue objeto por parte del gremio de chóferes y las federaciones obreras de Las Palmas y el nombramiento de Ramón Franco como hijo adoptivo en el Salón Dorado del Ayuntamiento capitalino.

Con el título recibió un significativo encargo del alcalde: que intercediera ante los poderes públicos para que se aprobara de una vez el ensanche del Puerto de la Luz<sup>19</sup>.

La misma tarde, a las dieciocho horas, el «Buenos Aires» dejó la isla camino de Palos, donde el rey Don Alfonso XIII y Primo de Rivera habían de recibir a los héroes. En recuerdo de esta hazaña se creó la medalla del «Plus Ultra».

---

<sup>18</sup> «En la Gaceta», *Diario de Las Palmas*, 10 de febrero de 1926, p. 2.

<sup>19</sup> «El 'Buenos Aires' en Las Palmas», *La Provincia*, 4 de abril de 1926, p. 1.