

EL PLUS ULTRA, LA CUARTA CARAVELA

Francisco Javier Hidalgo del Valle. Académico de Mérito de la Malagueña de Ciencias

Antecedentes

Tras la Gran Guerra de 1914 a 1918 el viejo Continente quiere cerrar sus heridas y busca desesperadamente recuperar una alegría perdida. Es este espíritu el que hará nacer “Los felices años veinte” que traerían a Europa un halo de esperanza, sin saber que la herida no estaba cicatrizada y de nuevo, poco después, sería campo de batalla de la Segunda Guerra Mundial.

Es la época de los raids aéreos, merced al desarrollo aeronáutico que la guerra había ocasionado. En 1919 se hacen, con éxito, dos travesías del Atlántico en aeroplano y otras dos en dirigible. Todos los países emprenden alguna hazaña aérea: ingleses, franceses, italianos, portugueses... En 1924 los Estados Unidos inician la vuelta al mundo en patrulla, apoyada por medios ingentes. Los pilotos españoles se impacientan.

Pero ubiquémonos en el año del vuelo del Plus Ultra, 1926. Ese año comienza con 27.750 abonados de teléfono en el mundo, el 27% en Europa.

En Estados Unidos, Ernest Miller Hemingway publica su segunda novela, “Fiesta” sobre las aventuras de unos norteamericanos en Pamplona.

También de Estados Unidos y, comenzando por París, parece pronto conquistar Europa un nuevo baile, el “charleston”, que hace furor en los “music-halls” de la capital francesa. Éste remplaza la moda del “one-step” y la del pasodoble, exigiendo a los bailarines gran flexibilidad de rodillas y tobillos.

En Italia, Benito Mussolini asume los ministerios de Asuntos Exteriores, Guerra, Marina y Navegación Aérea.

En España, a principios del mismo año se emiten los primeros diarios hablados por la radio, llamados “La palabra”. En ellos se comenta que la situación económica en casa es muy halagüeña, gracias al proceso de reformas económicas llevado a cabo por la Dictadura del General Miguel Primo de Rivera.

Primo de Rivera, caballero jerezano de insigne familia militar era un heroico soldado que por su valor obtuvo por dos veces, hecho insólito en la milicia, la máxima condecoración militar española en campaña, la Cruz Laureada de San Fernando. Llega al poder el 23 de septiembre de 1923 con el respaldo de la opinión pública, de la mayoría de los partidos y de la Corona. La Constitución de 1876 queda en suspenso, gobernando con un directorio militar hasta el año 1925 que, tras el “Desembarco de Alhucemas”, se sustituirá por otro civil, con el socialista Largo Caballero como Consejero de Estado.

Durante su mandato despliega una importante política de reformas que llevaría a un alto grado de desarrollo, con un marcado intervencionismo industrial, procurando la reducción del paro, con la elevación de la riqueza nacional nunca hasta antes alcanzadas que, hundidas por la República y la Guerra Civil, no se volverán a recuperar hasta 1951. Construye una importante red de infraestructuras; establece las Confederaciones Hidrográficas, crea nuevos bancos tales como el de Crédito Local y el Exterior de España; la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, es decir, la CAMPSA; instaura una novedosa política turística con la creación de la red de paradores y albergues nacionales, y en el plano internacional logra la victoria en la guerra de Marruecos.

En ese contexto de estabilidad política y económica es cuando se pone en marcha en 1924 el Plan de Grandes Reformas y Mejoras de Málaga de los ingenieros: Jiménez Lombardo, Werner y Benjumea, que conlleva grandes inversiones en obras públicas. Se prevé la construcción de Ciudad Jardín, el atirantado y la pavimentación moderna de numerosas calles, nuevos puentes sobre el Guadalmedina, el Paseo Marítimo o la apertura al tráfico rodado de la Alameda Principal.

La fiebre constructiva se extiende por la ciudad en estos años, siendo sus protagonistas principales, entre otros: Daniel Rubio, Manuel Rivera Vera o el imparable arquitecto Fernando

Guerrero Strachan (Ayuntamiento, Seminario, Hotel Príncipe de Asturias, casas de Félix Sáenz...).

Esquemáticamente los factores desencadenantes de la crisis del régimen fueron los siguientes: En primer lugar su provisionalidad; segundo: el enfrentamiento con la intelectualidad; tercero: las tensiones con la disidencia militar y; cuarto: el más importante, la gran crisis económica mundial que reventó en octubre de 1929. Aún con estos, existe una quinta causa oculta que fue: la hostilidad de las poderosas multinacionales del petróleo que nunca le perdonaron la creación de la CAMPSA.

En lo que se refiere a la Aviación, que tan efectivamente había participado en el Desembarco de Alhucemas, durante la Dictadura se configuró al fin la Aviación militar española por impulso de: los generales Vives, Echagüe y Soriano; los tenientes coroneles Emilio Herrera y Alfredo Kindelán y; el comandante Ramón Franco.

El proyecto

Es precisamente este último Ramón Franco Bahamonde el que, junto a Mariano Barberán, capitán de Ingenieros, proponen en 1925 el proyecto de raid aéreo "España-República Argentina".

La idea se enmarca como una hazaña deportiva y política aprovechando un nuevo y casi desconocido medio de transporte, el avión. Franco proyecta un vuelo en el que quiere demostrar que era posible hacer la travesía del Atlántico Sur con un solo avión, tal y como los ingleses y americanos habían logrado en el Atlántico Norte. La diferencia estaba en que el proyecto iba a suponer para España un esfuerzo de algo más de un millón de pesetas, frente a los aproximadamente treinta millones que invirtieron los americanos. Tal y como decía una revista de la época en referencia a la preparación yanqui: *En todas partes había motores, radiadores, hélices y ruedas de repuesto. Los aviones se convertían en hidros para los proyectos sobre el mar, que jalonaban barcos de guerra, y una legión de mecánicos se extendió por el mundo para auxiliarlos. Para cruzar el Atlántico se fueron casi al Polo y lo pasaron desde Inglaterra apoyándose en las Islas Horcadadas, Islandia y Groenlandia. Aún así y todo, tardaron treinta días*

en cruzar el Atlántico y sólo lo lograron dos aviones de tres que lo intentaron.

Su ilusionado proyecto se basa en el viaje que en 1922 los pilotos portugueses Cabral y Coutinho habían realizado. Aquellos salieron desde Lisboa consiguiendo llegar, tras dos meses y medio, a Río de Janeiro. Sin embargo, ese fue un raid lleno de problemas, incluido un choque sin consecuencias personales, que necesitó de tres hidroaviones para conseguirlo. A pesar del gran valor fue un fracaso debido al número de aviones y el largo tiempo en realizarlo. Por lo tanto, el reto histórico de alcanzar en un viaje directo Suramérica seguía intacto. No obstante, este viaje servirá de modelo para el proyecto que Barberán y Franco comienzan a fraguar en 1925, basando su camino, como aquellos, en sistemas navales y aplicando la radiotelefonía; esta última la omitieron sus predecesores.

En la petición, elevada el 22 de julio de 1925 al Director General de Aeronáutica Militar podía leerse: *Con las miras puestas en conseguir la mayor gloria para nuestra Nación y que nuestra Arma aérea sea considerada fuera de nuestras fronteras como corresponde al valor de su personal y a las dotes de mando de sus elementos directores, nos atrevemos a entregarle este proyecto de raid aéreo no dudando que merecerá de V.E. una acogida cariñosa y por su mediación conseguiremos que sea aprobado por el Gobierno y puesto en marcha rápidamente.*

En realidad, en aquel momento la Aviación no era Ejército, entonces aspiraba a ser una quinta Arma dentro del Ejército de Tierra, como ocurría en Francia. Es en 1926 por Real Decreto de 23 de marzo cuando desaparecerá el Servicio de Aeronáutica y se sustituirá por la Jefatura Superior de Aeronáutica, de la que dependían dos ramas: Servicio de Aerostación y Servicio de Aviación, designándose como Jefe Superior al teniente coronel Kindelán, que en junio de ese año alcanzará el empleo de coronel.

Volviendo a la petición de Franco, el plan de vuelo es aprobado y les es concedido el oportuno presupuesto por Primo de Rivera, acometiéndose la compra de un hidroavión "Dornier" que es fabricado en la ciudad de Pisa, en Italia.

En los estudios meteorológicos que Franco elabora concilia que la fecha más adecuada para el vuelo es entre febrero y marzo, con un hidroavión de un alcance de 3.000 km. Las

etapas previstas en la memoria eran cinco además de otras seis de regreso. En cuanto a los métodos de navegación señala que se usaría la navegación a la estima, la astronómica y la radiogoniométrica, siendo esta última la fundamental en las etapas largas, e innecesaria en las etapas costeras americanas.

Franco eligió como compañero al capitán Mariano Barberán por ser piloto y radiotelegrafista, además de inteligente, serio y valiente. Sin embargo, la colaboración duró poco ya que Barberán se retiró muy pronto del proyecto por motivos personales que nada tuvieron que ver con el vuelo y mucho con su carácter, pidiendo la baja en Aviación, no sin antes pelearse con otro compañero con bofetada incluida.

A esta contrariedad hay que sumar que en agosto se recibe la noticia de que el marqués de Casagrande, aviador italiano, había pedido autorización para sobrevolar España en ruta hacia Buenos Aires, ¡alguien quería adelantársele!

Tripulación

Tras la retirada de Barberán urgía a Ramón Franco un nuevo copiloto. De entre los compañeros que se ofrecieron para ello eligió a Julio Ruiz de Alda Miguélez, capitán de navío. Ruiz de Alda era observador desde 1922, estuvo en África de 1922 a 1924, en agosto de ese año estaba haciendo el curso de piloto en Alcalá, tenía formación en ingeniería y había llevado los talleres del Aeródromo de Tetuán, pero al no ser radiotelegrafista hubo de aplicarse.

Si difícil fue la elección del copiloto no menos lo era la del mecánico, ángel de la guarda del viaje. Aquí no tuvo duda, eligió a Pablo Rada Ustarroz, mozo navarro que era el mecánico de su hidro de batalla en Melilla. Así explicaba Franco su elección:

Podía haber encontrado mecánicos mejores que Rada, porque todo es susceptible de mejora, pero lo que yo necesitaba para mi vuelo lo tenía Rada: confianza ciega en mí, salud fuerte, inteligencia, peso reducido, desinterés, sacrificio, arrojo hasta la temeridad, hombre de pocas palabras como soy yo, y por otro lado, necesitaba compensar a este muchacho, que conmigo había compartido los peligros de la guerra, a quien en vuelo muchas veces las balas contornearon su silueta; que otras veces, con grave peligro, se salía en vuelo por las alas y cubierta a

evitar que una pequeña avería reparable pudiera convertirse en algo irreparable, sin preocuparse ni de quemaduras producidas por el escape, ni de que una hélice pudiera alcanzarle (como le paso en la pierna, que lo tuvo un mes sin poder hacer servicio), ni que pudiera a la velocidad de la marcha precipitarlo en el espacio.

Como veremos, por el Ministerio de Marina se designará un buque para apoyar a los aviadores, y a pesar de que la tripulación ya estaba formada, se interesó que hiciera el viaje un oficial de la Aeronáutica Naval. Fue alistado para dicha misión al teniente de navío, piloto naval, Juan Manuel Durán González.

Por último, se procuró a un fotógrafo, Leopoldo Alonso, para que hiciera un fiel reportaje del evento, autorizándolo a participar en aquellas etapas que lo permitieran.

La aeronave

La aeronave elegida fue un hidroavión de canoa militar, era el modelo alemán del tipo *Dornier Wal* (Dornier era el apellido de su diseñador y constructor: Claudius Dornier y Wal significa ballena en alemán). El modelo era bien conocido por la Aviación española ya que fue la primera en alistarlos haciendo un pedido de seis. Voló el primer prototipo el 6 de noviembre de 1922, en Marina de Pisa (Italia), donde se construyó al no tener Alemania permiso para realizarlos por las restricciones establecidas en el Tratado de Versalles, consecuencia de su derrota en la Primera Guerra Mundial. Fue reconocido como el avión más importante diseñado por la casa Dornier a principios de la década de los 20, siendo el más avanzado de los de su tipo.

Entre 1924 y 1925 España adquirió otros seis aparatos más, siendo el último de ellos nuestro protagonista, si bien fue un modelo especial para el raid al que, entre otras modificaciones, se le sustituyeron los motores Rolls-Royce Eagle IX de 360 CV por otros más potentes de 450 CV Napier Lion.

Los *Wal* tenían un amplio casco de doble pendiente, totalmente metálico, que incorporaba flotadores de sección aerodinámica para darle mayor estabilidad en el agua. La planta motriz consistía en dos motores en tándem sobre la sección central alar, que accionaba una hélice tractora y otra impulsora. El piloto y copiloto estaban

sentados lado a lado, al descubierto, teniendo detrás de ellos la radio.

Tenía una envergadura de 22,50 metros, un peso normal de 2.500 kg y total (con tripulantes y combustible) de 6.800 kg. Su velocidad máxima eran 200 km/h y la de crucero de 170 km/h, una altura de vuelo de 450 metros y como combustible gasolina y benzol.

Para adquirir el modelo los aviadores españoles se trasladaron a Pisa donde estuvieron casi un mes, le hicieron unas pruebas de vuelo y se le sometió a una serie de revisiones para efectuar algunas modificaciones, adaptándolo al viaje que se pensaba realizar. Pero, tal y como dice Franco:

De todas las novedades introducidas en el avión, la más importante es la utilización de un radiogoniómetro para el vuelo, es decir, un radio receptor, provisto de antena de cuadro giratorio, que permite conocer la dirección en la que se halla la emisora captada o determinar la posición de un barco o un avión.

Al nuevo avión le pintaron los siguientes distintivos: a cola llevaba la bandera nacional y su denominación militar: W12; sobre las alas y en el costado llevaba la escarapela nacional y escrita las siguientes letras M-M WAL, cuyo significado es: M, letra correspondiente a las matrículas de aviación española; M: distintivo de la calidad militar de la aeronave, W: Inicial de Walfisch (Ballena), AL: equivalía al 12, numeral concreta del hidroavión.

Escribía Ramón Franco en el libro *De Palos al Plata: uno de los puntos más difíciles de acierto es colocarle a la nave nombre adecuado, nombre que no sea fanfarrón y que en él se vea la esperanza y la decisión de éxito. Además, debe ir ligado a recuerdos históricos, ya que el vuelo también ha de serlo. Debíamos procurar también que el nombre no arrastrara mala suerte. Después de barajar en nuestra cabeza varios nombres y desecharlos uno a uno, encontramos el que nos pareció más apropiado, ya que "Plus Ultra" encierra grandes enseñanzas históricas; "Plus Ultra" es la afirmación del movimiento y, sobre todo, en cualquier momento de desfallecimiento, recordar el nombre de la nave "Plus Ultra" -más allá- debía hacernos recobrar la energía para luchar hasta con lo imposible.*

Pero volvamos a Italia, donde dejamos a Franco a la espera del hidroavión. Éste desconfía de los italianos que entiende están retrasando la terminación del hidro para

favorecer a Casagrande. Efectivamente, el 4 de noviembre se entera que el piloto italiano ha iniciado su raid destino a Gibraltar, pero por avería en el avión había amarrado en Barcelona. El 12 de noviembre parte el Plus Ultra para su traslado desde la fábrica italiana a Melilla, haciendo escala en Barcelona, donde conoce que Casagrande había volado ya a los Alcázares el día anterior. El 13 el Plus Ultra parte hacia el mismo destino y amara junto al Savoia del italiano. El 14, Franco y Alda confraternizan con la tripulación italiana -muy a la española- para sacarles información, y llegan a la conclusión de que no llegarían a América ante la falta de preparación del vuelo. Se trataría más bien de una precipitación política forzada por Mussolini, que los hizo salir el 4 de noviembre al coincidir con el día de la victoria en Italia. El domingo 15 Franco parte hacia Melilla llegando sin novedad.

Allí, se le incorporan al hidro dos brújulas, colocadas una en el puesto de pilotaje, y en la cabina trasera la otra; dos mesas de material ligero que se construyen para consultar las cartas de navegación a proa y popa; y el teléfono que se instala para facilitar la comunicación entre las partes delantera y trasera del avión. Por otro lado, se elimina uno de los depósitos de gasolina y se sustituyen las hélices de dos palas por las primitivas de cuatro.

Pocos días después, acude Franco a Larache para encontrarse con Primo de Rivera. Le expone sus planes que acoge con entusiasmo, y le invita a que se realicen cuanto antes, muy influido -todo hay que decirlo- por la pasada que sobre aquella plaza efectuó "el italiano" camino de Casablanca el día 19.

A continuación, Franco y Alda se desplazan a Madrid por orden de Primo para gestionar el asunto del combustible y del buque de apoyo. El Ministro de Marina, Almirante Cornejo, designa al *Alsedo* como apoyo, si bien explica que no estará listo en diciembre, decidiendo Franco efectuar el raid en la luna de enero, siendo de todas formas antes de la época estimada como más favorable.

Lo que parecía casi seguro era que el *Alcione* (así se llamaba el hidro italiano de Casagrande) no le adelantaría, ya que se encontraba en Las Palmas, tras un intento fallido de despegue, y mes y medio después de su salida de Italia.

El vuelo

Los agasajos a los aviadores antes de su partida fueron muy numerosos, el 12 de enero el Rey recibió en Madrid a Franco, Ruiz de Alda y Durán. En esa visita el Almirante Cornejo informa a los aviadores que para una mayor seguridad enviaría también al crucero *Blas de Lezo* en apoyo del Plus Ultra, pero con orden de regresar una vez alcanzaran Pernambuco, en Brasil.

El día 18, el duque de Tetuán, teniente general O'Donnell, Ministro de la Guerra, dio su autorización para iniciar el viaje.

Reintegrados a Melilla los aviadores son objeto de un homenaje popular. Dos días antes de su partida, el 19 de enero de 1926, se recorre una etapa previa cuya meta estará en Palos de Moguer, lugar definitivo de la iniciación del raid, que por decisión política sustituye a Cádiz.

Las autoridades onubenses hicieron objeto de una calurosa acogida a los aviadores. Al día siguiente, 20 de enero, Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada se dirigieron al Monasterio de la Rábida donde pasaron gran parte de la jornada.

Preparado el hidro, la carga debidamente calculada era la siguiente: 2.500 de gasolina y benzol, 400 de repuestos y herramientas, 350 de tripulantes, 150 de equipaje y material fotográfico, otros 150 litros de aceite y 80 de radio. A lo que había que sumar los siguientes víveres sabiamente seleccionados: 5 de higos secos, 3 de galletas, 2 de jamón, 2 de azúcar, 1 de café, 1 de cacao, un termo, un destilador de agua, una botella de coñac y otra de jerez.

Al amanecer del viernes 22 de enero Franco y sus compañeros oyen misa en La Iglesia de San Jorge, ante el altar de la Virgen de Los Milagros, donde Colón oró antes de su trascendental viaje. A continuación se encaminaron a pie hacia el puerto de Moguer rodeados por una multitud que aclama sin cesar a los aviadores, solo Franco consigue desayunar en el camino, los demás embarcan con el estómago vacío. Radio Madrid transmite en directo el despegue. La noticia se lee en las páginas de todos los periódicos del mundo. Tras una carrera de un minuto y veintitrés segundos, el avión despegó y pone rumbo a Las Palmas. Son las 7 y 55 del 22 de enero de 1926. El diario de abordaje escrito por el Teniente de

navío Durán dice: *Poco después de despegar, nos vimos envueltos en nubes que no nos abandonarían hasta llegar a las Palmas, donde amaramos a las 4 de la tarde.* Ruiz de Alda escribía: *Por debajo de las nubes, a unos 200 metros de altura, Franco, que iba en el puesto de pilotaje, expuesto a la gran humedad que sentía, tenía frío, y los demás tripulantes que iban dentro del avión disfrutaban de buena temperatura. Al volar por encima de aquellas, Franco llevaba casi todo el cuerpo expuesto al sol y sentía calor, mientras que sus compañeros, que seguían en el interior iban tiritando de frío.* A las 15 y 10 vieron por su izquierda Fuerteventura, pasados 35 minutos, por delante, entre la bruma, apareció a unas diez millas náuticas, la parte alta de la isla. Franco redujo motores y se metió por un agujero entre las nubes. Tras ocho horas de vuelo, comprobada la eficacia de la navegación radiogoniométrica, y habiendo recorrido 1.300 km, llegaba al Puerto de la Luz, ante una multitud reunida en los muelles. La ciudad tributo a los aviadores un calurosísimo recibimiento, deteniéndose obligadamente en la bella capital hasta la noche del día 25.

Los días de retraso en la salida se deben a dos razones: necesitan que se calmen los vientos alisios y han de reparar pequeñas averías. Para aligerar peso queda en tierra el fotógrafo Alonso, con su material, además también, según nos relatan: *la hélice delantera de repuesto, el capot del motor trasero (menos las de las hélices), y el derrotero de la costa occidental de África, libro que podía sernos útil, pero que Franco juró conocer de memoria...*

El 26 de enero, comienza la **segunda etapa** despegando a las 7 y media de la mañana desde la bahía de Gando, donde hoy se encuentra el Aeropuerto de Las Palmas, poniendo rumbo hacia Porto Praia, en la isla de São Tiago (capital de Cabo Verde). La etapa se realizó a baja altura (menos de 200 metros) para aprovechar el viento del NE. A las 9 y 10 se cruzaron con el trasatlántico español *San Carlos*, que les dio su situación en concordancia con la estimada, a las 13 horas recibieron señales del vapor alemán *Arthus*, que seguirá comunicando con el hidro hasta su llegada a Porto Praia a la que arriban tras nueve horas cincuenta y cinco minutos de vuelo, no sin antes un difícil amaraje en la bahía por el fuerte viento alisio, dificultad que es aliviada cuando los aviadores divisaron con alegría los buques de la Armada española que le esperaban *el Alsedo* y *Blas de Lezo*.

En Porto Praia, Ruiz de Alda nos cuenta como se llega a reducir en unos 400 kg el peso del avión: *Franco sigue preocupado por el peso. el tiempo empeora y no hay en la isla un lugar apropiado para el despegue. No queda más remedio que seguir reduciendo peso para poder alzar el vuelo. Del almanaque náutico llevamos únicamente los meses de enero y febrero, dejando el resto en tierra. Reduce también las bombas de humo y los elementos de señales, las reglas de dibujo, cartas marinas, y cada vez que entra por las profundidades del avión hace nuevos descubrimientos de peso que suprimir. Entre las cosas que suprime, con gran inquietud de todos, es la hélice trasera de repuesto: son 40 kilos y es posible que sean suficientes para que no se eleve el avión. La caja del cronómetro magistral se queda sin sus tapas; la brújula que lleva el cuarto de derrota es desembarcada con sus soportes, lo mismo que la tapa de la torreta posterior... la copa de oro que la Colombina enviaba al presidente Alvear perdió su estuche en esta discusión de pesos.*

El comandante Franco Bahamonde, para evitar riesgos ante el extenso tramo a cubrir sobre el Océano Atlántico, finalmente hace quedar en tierra al teniente Durán con su equipaje, que embarca en el Alsedo. ¡Tenía que despegar!

En la etapa más complicada, con el hidro sobrecargado, Franco explora por la isla un espejo de agua apropiado para el difícil despegue, porque la pequeña bahía de Praia era impracticable por la marejada. Encuentra una extensión resguardada llamada *Barrera do Inferno*, el único inconveniente era que allí no llegaba el alisio, lo que le obligaría a despegar sin ayuda del viento.

Otro problema para esta etapa era la luz, el vuelo habría de durar 16 horas y no había luna llena, la idea de Franco era salir a media noche para llegar todavía de día a Pernambuco. Así las cosas, en la madrugada del sábado 30 la canoa automóvil del *Lezo* comienza a remolcar al Plus Ultra para ubicarlo en *Barrera do Inferno*, iluminado por los proyectores del crucero. Pero el lugar hizo honor a su nombre y antes de llegar el cabo de remolque se rompió varias veces por la mar picada y en vez de despegar sobre las 2, lo hicieron cuando amanecía tras dos intentos. Eran las 6 y 10 de la mañana.

La **tercera etapa** se presentaba muy difícil, era la más larga de todas con 2.870 km. La idea era la salida desde Praia, en Cabo Verde, y llegar hasta el continente americano

en Pernambuco, Brasil. El radiogoniómetro, hizo posible mantener la ruta correcta de la aeronave; a las 14 y 52 sobrevuelan de nuevo el vapor alemán *Arthus* que les dio su situación; a las 16 y 25 pasaron el Ecuador, celebrándolo con una copa de coñac. A las 16 y 40 se oyó la estación de Noronha mucho más débil de lo que esperaban, cambian el rumbo de Pernambuco a la isla brasileña de Fernando de Noronha a solo 500 km de la costa brasileña, ya que no les da tiempo a llegar, al caer la noche. Las autoridades de Fernando de Noronha dispusieron mantener faros permanentes y hogueras, para facilitar la orientación de los aviadores españoles durante la oscuridad. Esa noche del 30 de enero han de dormir en el propio avión debido a una dura tormenta.

Cuarta Etapa. A la mañana siguiente a las 12 y 10 el hidro despegó sin problemas entre chubascos y la mar picada rumbo a Recife, provincia de Pernambuco. También el Alsedo zarpó. La corta etapa hacia Pernambuco del 31 de enero se convierte en un infierno cuando tras dos horas veintidós minutos de vuelo un fortísimo crujido sacudió a la tripulación. Una pala de la hélice del motor trasero había desaparecido, Franco cortó inmediatamente motores. El avión iba perdiendo altura por instantes. Alda y Durán, se van a cola para intentar equilibrar el avión. La pericia de Franco hacía milagros. Da la orden de repararla en pleno vuelo. En algún momento el hidro llegó a rozar la altura de las olas, con solo el motor delantero volaba a unos 90 km/h y por debajo de los 10 metros. Ordena tirar toda la carga del avión, hasta el combustible sobrante. Por fin, lejana, una franja de terreno ¡América! Pero ¿conseguirían llegar hasta sus costas? La acción de unos vientos salvadores llevaban a la nave a mayor altura. ¡Habían alcanzado el continente!

El recibimiento de Pernambuco fue extraordinario, *una acogida que no se puede narrar*, dice Ruiz de Alda. Millares de españoles que allí residen los abrazaban con intensa emoción.

El lunes 1 por la mañana llegó el Alsedo con respuesto, el 3 de febrero por la tarde los aviadores pasan al *Blas de Lezo* que se despide de ellos y pone vuelta a España una vez han atravesado el Atlántico.

Tras descansar en Pernambuco, donde se realizaron algunas reparaciones en la aeronave, el 4 de febrero a las 5 y 10 horas se lleva a cabo la **quinta etapa**, de nuevo al aire, el próximo

punto es Río de Janeiro, son unos 2.100 km nunca realizados antes sin escalas intermedias.

La nave había sufrido aquellos días un fuerte ataque del mar. Ello afectó sensiblemente el vuelo del Plus Ultra que se debatió durante cuatro horas con una furiosa tempestad. La ciudad esperaba a los aviadores para tributarles una acogida llena de cariño.

Al volar sobre el cielo de Río de Janeiro el comandante Franco, dejó caer miles de papeles, conteniendo la siguiente salutación: *Brasileños: Traigo para vosotros un abrazo fraternal de mis compatriotas. En estos momentos, España entera vibra de entusiasmo y simpatía hacia esa grande y noble nación, y os expresa aquí su gratitud por tantas demostraciones de cariño recibidas. ¡¡Viva Brasil!! ¡¡Viva España!! ¡¡Viva nuestra raza!!*

Difícilísima fue la tomada del Plus Ultra por las distintas embarcaciones que llenaban la dársena, de hecho se produce una colisión con avería en las superficies de cola, el hidroavión español llega a Río a las 5.30 de la tarde del día 4 de febrero, tras 12 horas y quince minutos de vuelo habiendo recorrido en esta etapa más de 12.000 km. A su vuelta, contaban los aviadores que el entusiasmo de los brasileños fue tal, que los españoles tardaron 3 horas en recorrer el kilómetro que separaba su hotel del puerto. A su llegada al hospedaje el comandante Franco había perdido todos los botones de su guerrera y se encontraba magullado por las innumerables muestras de cariño que le mostraron los cariocas.

El Plus Ultra permaneció en Río cinco días, con agotadores homenajes para los tripulantes como la visita al presidente de Brasil, señor Bernades. Tras las reparaciones y pruebas necesarias, El domingo llegó el Alsedo y el lunes se cargó el hidro de combustible de adquisición local, gasolina de automóvil, fue lo único que pudieron obtener, tras graves problemas con el proveedor oficial.

Salen de Río de Janeiro con la intención de llegar a Buenos Aires, pero nuevos contratiempos les hacen que no sea **la sexta** y última **etapa** ya que tardan más de dos horas en despegar de la bahía de Río por las dificultades que encuentran con el avión y, por fin, a las 7 y 12 del martes 9, aproan hacia Montevideo.

La angustia de Franco al darse cuenta de la pérdida constante de altura, no le hizo desfallecer. Cuando ya estaban preparados para

amarar en Río Grande del Sur, el viento saltó a favor y le permitieron conducir su aeronave hacia Montevideo donde fueron escoltados en su tramo final de vuelo por aviones uruguayos, amaraban a las 19 y 32. Era el primer vuelo sin escalas entre ambas ciudades.

La acogida en Montevideo fue indescriptible. La gente enronquecía dando vivas a España, mientras las bandas interpretaban nuestro himno, y los buques y fábricas hacían sonar las sirenas. Franco y su tripulación recorrieron triunfantes las calles de Montevideo.

A la mañana siguiente, tras visitar los aviadores al presidente de Uruguay, señor Serrato, emprenden la **última etapa** Montevideo-Buenos Aires. Sólo 220 km y 1 hora y 30 minutos separaban al Plus Ultra de su meta. Franco retrasa la salida para que la noticia de la llegada sea conocida en España por la tarde, en lugar de por la noche. Una fuga de gasolina a los 7 minutos de vuelo hace retroceder al hidro. Reparada la avería el Dornier parte de nuevo rumbo a la capital Argentina. Buenos Aires, espera con ansiedad a los aviadores, sus calles se han engalanado. Ya faltan pocos kilómetros y el hidro es un punto en el horizonte. Poco después, la ciudad se extiende bajo las alas del aparato.

¡Ya están aquí!, exclaman las 200.000 personas que esperan la llegada. Son las 12:27 del 10 de febrero de 1926, el objetivo se ha cumplido, el Plus Ultra ha sido llevado por la pericia de Franco y sus compañeros, en un raid que ha tenido en suspense la atención del mundo durante veinte días.

El cronista del diario La Nación describía los hechos en la edición del jueves 11 de febrero, en los siguientes términos:

Estas calles adyacentes, a poco, quedaron materialmente obstruidas: tal era la afluencia de vehículos que pretendían pasar. Y como otra avalancha de vehículos venía del Sur, el tráfico en muchos sitios se paralizó completamente. Los agentes de Policía agitaban inútilmente su varita blanca. Por entre los automóviles y los tranvías la multitud se deslizaba, se corría hacia el puerto, con el temor de llegar demasiado tarde.

El célebre cantor Carlos Gardel dedicó un tango al hidroavión, titulado El vuelo del águila, cuyos últimos versos dicen:

*y en Buenos Aires, la hija querida,
al fin se cubren 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 lugar.*

Ruiz de Alda, describe el delirio de la siguiente forma: *El ministro de Marina, que acompañó a Franco desde el muelle a las oficinas del arsenal, sufrió de tal forma los apretones del público, que le arrancaron una de las mangas del uniforme... Algunas señoritas nos entregaban ramos de flores, que inmediatamente eran desechos entre los apretones y arrancados de nuestras manos. Esperamos dentro de las oficinas que disminuyese el delirio popular y se formase un cordón de marineros, para llegar con seguridad hasta el automóvil, que esperaba a corta distancia para conducirnos a la Casa de Gobierno. La salida hacia la calle tuvo los mismos incidentes. Todos querían subir a los automóviles para abrazarnos, y nos defendíamos como podíamos de sus estrujones... Los autos de la policía consiguieron abrir camino, y nuestro paso fue a una marcha vertiginosa, no pudiendo vernos la muchedumbre porque los estribos de nuestros coches iban materialmente repletos de personas. Los vítores a España, a la Argentina y a nosotros se repetían continuamente. La multitud desafiaba los rayos de sol, que caían a plomo sobre sus cabezas, permaneciendo impasibles en los lugares conquistados para alcanzar nuestro paso. Las azoteas y balcones que daban sobre nuestro recorrido estaban materialmente cubiertas de personas...*

La noticia de la llegada es acogida en toda España con extraordinario júbilo. Alfonso XIII se encuentra con la reina Victoria Eugenia, Primo de Rivera y el Ministro de Fomento en Málaga de visita oficial por dos días.

En cuatro siglos sólo habíamos disfrutado los malagueños de la presencia de nuestros monarcas por cuatro veces. Los Reyes Católicos en 1487, con motivo de la Reconquista; Felipe IV en 1624 con el Conde Duque de Olivares; Isabel II en 1862 acompañada del General O'Donnell; y el joven Alfonso XII con su madre en 1877. Sin embargo, Alfonso XIII había visitado Málaga ya en 1904 y 1921.

En esta ocasión viene a inaugurar oficialmente el Hotel Príncipe de Asturias,

(luego Miramar). Entregará una bandera a las tropas Regulares de Melilla y también dará la primera vivienda de Ciudad Jardín, la moderna barriada de la capital. La agraciada fue la viuda del teniente Sierra, muerto al lado del comandante Benítez en Igueriben después de sufrir un horroroso asedio. El comandante, por cierto, vería recompensado su heroísmo con la inauguración de un monumento a su memoria, realizado por suscripción popular, que presidiría la plaza de la Marina. Así mismo, visitarán la Catedral, el nuevo Seminario y, sobre todo, rompen el protocolo para acercarse a los ciudadanos que desbordan sus itinerarios.

Durante el banquete ofrecido por el Ayuntamiento en el muelle transversal, Primo de Rivera da la noticia del telegrama que acaba de recibir comunicando la llegada del aviador Franco a Buenos Aires con el Plus Ultra. Así las cosas, cuando a Alfonso XIII le informan que ha rendido feliz viaje, y aprovechando la existencia en Málaga de la estación de la Compañía Italcable, se decide a comunicar con Buenos Aires.

La *Compagnia Italiana dei Cavi Telegrafici Sottomarini*, (que permaneció en Málaga hasta septiembre de 1970), fue una apuesta personal de Mussolini, uniendo por cable las dos américas, uno desde Anzio a Nueva York y otro hasta Buenos Aires. Curiosamente éste segundo cable submarino seguía el mismo recorrido transoceánico que el del Plus Ultra pero desde nuestra ciudad.

Su Majestad y parte del séquito se desplazan a las instalaciones de Italcable en la calle Santa Rosa nº 6 del barrio del Perchel, lugar que fuera el antiguo Seminario Menor de la Orden Dominica en Málaga, y en donde pudo establecer comunicación con el comandante Franco, dado que era posible en minutos.

El encuentro cablegráfico discurrió así:



Rey.- Presente el Rey que te felicita de todo corazón por la hermosa hazaña que acabas de realizar. Hazme el favor de adelantarme detalles del viaje e incidentes que hayas tenido sobre todo después de haber pasado por Fernando Noronha y regreso a amerizar en aquellas aguas.

Franco.- *Tripulantes del "Plus Ultra" consideran el mayor galardón felicitación Vuestra Majestad y dan un viva al Rey. (...) Vuelo de*

Montevideo a Buenos Aires una hora y diez minutos a pesar amerizar durante él para tapar fuga de agua. Recibimiento entusiasta, y creo no saldremos con vida de esta población)...? Lo hacemos por Vuestra Majestad y por la Patria. Avión sigue en inmejorable estado y tripulación desea hacer honor al nombre del avión y nacionalidad.

Rey.- Está bien: celebro que todo haya salido bien. Como recuerdo de este día os concedo llave de gentilhomme a tí, Ruíz de Alda y Durán, reservándome el demostrar mi gratitud al mecánico Rada. En este momento acabo de firmar indulto legionario ferrolano por el cual te interesabas. Tu familia está toda bien y la tengo al corriente de tu viaje. Te repito fortísimo abrazo y grito con vosotros: ¡Viva España y la Aviación española!

Franco.- Tripulantes "Plus Ultra" reciben nuevo honor de Vuestra Majestad con nombramientos gentileshombres. En nombre de "Plus Ultra" y de pueblo del Ferrol recibimos con mayor alegría indulto legionario ferrolano y hacemos votos por felicidad de Vuestra Majestad y de nuestra Patria. "Plus Ultra" con su viaje ha realizado verdadera unión pueblos iberoamericanos. Nos unimos a gritar: ¡Viva España, la Aviación española y del corazón nos sale un viva a nuestro Rey!

Rey.- Haz público mi saludo a Nación Argentina y agradecimiento por recibimiento que te dispensa. Adiós. Alfonso, Rey.

Franco.- Agradezco profundamente todas las atenciones de Vuestra Majestad y continuaré informándole de cuanta novedad ocurra aquí.

Pero, tras la comunicación la cosa no había terminado. Los aviadores tendrían que asistir a una recepción en la Embajada española y presenciar desde los balcones del diario La Prensa una enorme y lenta manifestación popular. En los días que la tripulación del Plus Ultra permanecerá en la capital Argentina los agasajos y homenajes se suceden ininterrumpidamente.

El 21 de febrero cuando Franco se disponía a proseguir su viaje y visitar con sus compañeros del Plus Ultra otros países de la América Hispana recibió orden de regresar por mar a nuestro país y dejar en Buenos Aires su famoso hidroavión como ofrenda de España a la República Argentina.

Las razones que impulsaron al Gobierno de Primo de Rivera a cortar el vuelo en Buenos

Aires fueron, naturalmente, políticas. Hasta ese momento todo había ido bien. Cualquier extensión del raid suponía un riesgo. Por otra parte, el carácter rebelde de Franco debía haber irritado ya a Primo, haciéndole ver que suponía un muy particular embajador de España. Así, el Plus Ultra fue entregado al gobierno argentino como regalo y en recuerdo de aquella gesta.

En correspondencia al obsequio español, la República hermana ofrecía el mejor crucero de su escuadra, el Buenos Aires, para que en él hicieran su viaje de regreso los aviadores a la madre Patria, que se dispuso para el día 11 de marzo.

El lunes 5 de abril, a las 8 parten en formación cinco *dornier wal* españoles para encontrarse con el *Buenos Aires* a unas 10 millas de la desembocadura del Tinto, justo cuando este saluda al *Blas de Lezo* y una flotilla de submarinos españoles. El rey D. Alfonso XIII se trasladó a Huelva y desde el crucero *Cataluña*, pasó al *Buenos Aires* para ser el primero en abrazar a los heroicos tripulantes del Plus Ultra.

El buque argentino remontó el Guadalquivir y llegó hasta Sevilla inaugurando el canal de Alfonso XIII y su puente, uniéndose al júbilo de las fiestas con que España solemnizaba la vuelta de los aviadores.

El Madrid de 1926 tributó a los héroes del Plus Ultra un recibimiento extraordinario. Desde el aeroclub los aviadores saludaron a la multitud que los vitoreaba sin cesar. La hazaña fue premiada con la imposición de la medalla del Plus Ultra, entregada en aquellos días para los grandes hechos aeronáuticos de nuestros pilotos.

A su vez, se recibieron las muchas felicitaciones de los gobiernos extranjeros y cuerpo diplomático acreditado en España. Por citar uno de ellos, demos lectura al amable telegrama del Gobierno británico que fue entregado por mediación del embajador de Inglaterra en Madrid: *Londres, febrero de 1926. Ruego haga presente al Gobierno español la felicitación del Gobierno de S. M. británica por el magnífico éxito de los aviadores españoles, brillante testimonio del valor y la iniciativa que siempre ha distinguido a la raza hispana.*



CONCLUSIÓN

El Plus Ultra, fue la primera aeronave que llegó en vuelo desde Europa a América del Sur, recorrió 10.270 km empleando 61 horas y 44 minutos de vuelo, en siete etapas, desarrolladas durante 19 días, con 7 jornadas de vuelo, a una velocidad media de 172 km/h.

Esta hazaña tuvo gran importancia en el proceso de desarrollo de la aeronáutica mundial, ocupada por aquellos años de entreguerra en aplicar los progresos conseguidos por los aviones hasta 1918 en actividades no bélicas, más concretamente, en exploraciones, competiciones y travesías oceánicas; y fue además un episodio decisivo para el proceso de modernización de España. Aquel mismo año se iniciaron otros retos de la aeronáutica española de magnitud semejante, como el de la Escuadrilla Elcano en su vuelo a Filipinas, y el de la Patrulla Atlántida a Santa Isabel, en Guinea Ecuatorial. Tres años más tarde, el Rey Don Alfonso XIII pudo volar en un hidroavión Dornier similar al Plus Ultra, fabricado en España por Construcciones Aeronáuticas. Pero, indudablemente, la mayor importancia del vuelo residía en el acercamiento hispanoamericano que de él derivaba.

En una conferencia dada en 1927 ante la Real Sociedad Geográfica, el vicepresidente de la Real Academia Hispano-Americana de Ciencias y Artes de Cádiz, José María Pemán interpretó ante los académicos el acontecimiento de la travesía del *Plus Ultra* como una “estridencia sublime”: reconociendo en la hazaña de los aviadores la primera plasmación concreta de este ideal: *El Plus Ultra era eso: una ventana abierta hacia el exterior, sobre el Atlántico, por la que entró un chorro de sol que produjo una tonificación en la vida interna española. No se puede considerar su valor como el valor aislado de la hazaña, del riesgo y de la pericia, no; el Plus Ultra fue fundamentalmente un despertador de la conciencia nacional, para orientarla hacia uno de los problemas vitales de su vida.*

El periodista José María Salaverría interpretaba por su parte la hazaña como la prueba de que España podía en lo sucesivo reponerse de su enfermedad y creer en sus capacidades: ¡*Por fin podía salirse del 98!*

En cuanto a sus protagonistas, sólo cinco meses después del final de la travesía, el 19 de julio, Durán murió en Barcelona en un accidente de aviación. Julio Ruiz de Alda fue fusilado en la cárcel modelo de Madrid al inicio de la Guerra

Civil y Ramón Franco, a finales de octubre falleció en un accidente aéreo, cerca de las islas Baleares. Pablo Rada, se exilió en Colombia y Venezuela y regresó a España en 1969, a los 67 años, con una enfermedad hepática en fase terminal.

El Plus Ultra fue regalado por el Rey Alfonso XIII a la Armada Argentina y permanece actualmente en el Museo de Luján, existiendo una réplica en el museo de Cuatro Vientos en España.

En aquel año de 1926, a pesar del grandioso éxito del raid, donde se batieron récords de velocidad y distancia, no faltaron detractores que vinieron a dar más mérito a las características del avión Dornier que a la pericia de los pilotos y hubo quién aseguró que la victoria correspondía más que a España a Alemania, Italia o Inglaterra, donde se habían fabricado el aparato y sus instrumentos de vuelo. A ello hubo un humorista gráfico español que explicó perfectamente el sentir general. En la viñeta un cocinero fríe unos huevos. Debajo se lee: *La sartén es alemana, el aceite italiano, pero los huevos son españoles.*

Bibliografía

- ANÓNIMO (1926): Características del Plus Ultra y su motor. *Aérea. Revista Ilustrada de Aeronáutica*. Nº 34, Madrid.
- AYMAT, C. (1926): Una explicación vulgar de la navegación radiogoniométrica del Plus Ultra. *Aérea. Revista Ilustrada de Aeronáutica*. Nº 36, Madrid.
- CRESPO DE LARA, F. (1926): Semper Plus Ultra. De heroínas nacen héroes. *Aérea. Revista Ilustrada de Aeronáutica*. Nº 33, Madrid.
- DE LA CIERVA, R. (2006): *Historia de España para Jóvenes*. Editorial Fénix, Madrid.
- FERNÁNDEZ DE LA TORRE, R. (1995): Crónica de la Aviación Española. Grandes Raids. *Tech. Multimedia News*. nº 12 (Suplemento). Globus Comunicación, S.A.
- FERNÁNDEZ DE LA TORRE, R. (2001): *Desde las otras orillas. Evocación americana y filipina de los grandes vuelos españoles. El Plus Ultra y el Madrid-Manila*. Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, Madrid.
- FERNÁNDEZ RIVERO, J.A., y ALBUERA GUIRNALDOS, A. (2000): *Málaga hace un siglo. Vida social*

- y costumbres*. Prensa Malagueña, S.A. Diario Sur, Málaga.
- FRANCO BAHAMONDE, F. y RUIZ DE ALDA, J. (1926): *De Palos al Plata*. Espasa-Calpe, S.A., Madrid.
- GÓMEZ CERDÁ, A. y CICUÉNDEZ, J. M. (1992): 1926-1936 *En busca de la aventura aérea*. Museo del Aire, Madrid.
- GÓMEZ LUCIA, C. (1926): Historia del vuelo transatlántico. *Aérea. Revista Ilustrada de Aeronáutica*. Nº 33, Madrid.
- GONZÁLEZ SERRANO, J.L.; DE MADARIAGA FERNÁNDEZ, R.; SALAS LARRAZÁBAL, J.; WARLETA CARRILLO, J. y YUSTA VIÑAS, C. (2005): *Mirando al cielo. Crónica de un siglo de Aviación Militar en España*. Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, Madrid.
- MARCK, B. (2007): *Héroes de la Aviación*. Editorial Planeta, S.A., Barcelona.
- PAREJO BARRANCO, A.; ARCAS CUBERO, F.; BLANCO CASTILLA, E.; HEREDIA FLORES, V.; LEÓN GROSS, T. y SANJUÁN SOLÍS, L.: *Málaga XX Historia de un siglo*. Prensa Malagueña, S.A. Diario Sur, Málaga.
- PECKER, B. y PÉREZ GRANJE, C. (1983): *Crónica de la Aviación Española*. Silex, Madrid.
- PÉREZ-SEOANE, J. (1926): En Pleno Atlántico y plena América. *Aérea. Revista Ilustrada de Aeronáutica*. Nº 33, Madrid.
- SAVAL, L. (2002): *100 años de noticias. Málaga 1900-2000. Signos de modernidad*. Universidad de Málaga, Málaga.
- VV.AA. (1991): *Crónica de España*. Plaza & Janes Editores, S.A., Barcelona.
- VELARDE FUENTES, J. (1968): *Política económica de la Dictadura*. Editorial Guadiana, Madrid.
- WARLETA CARRILLO, J. (1983): Comienzan los grandes raids: El vuelo del Plus Ultra en *Grandes vuelos de la Aviación Española*. Cap. V. Espasa-Calpe, S.A., Madrid.