

POR JUAN MANUEL SAYAGO GUZMÁN

EL HIDROAVIÓN QUE CONQUISTÓ EL ATLÁNTICO SUR

100 años del vuelo del Plus Ultra



El 22 de enero de 1926 comenzó una de las aventuras aéreas más significativas de la historia de España y de la aviación mundial. El hidroavión Dornier Do J «Wal», bautizado como *Plus Ultra*, partió de Palos de la Frontera, como antaño había hecho Cristóbal Colón con *La Niña*, *La Pinta* y la nao *Santa María*.

A bordo de la nave, el comandante Ramón Franco, el teniente de navío Juan Manuel Durán, el capitán Julio Ruiz de Alda y el mecánico Pablo Rada recorrieron 10 270 kilómetros y conectaron España y Argentina. Por primera vez en la historia, un solo avión lograba atravesar el Atlántico Sur y superar el reto histórico de completar un viaje aéreo directo hacia Sudamérica.

LOS AÑOS VEINTE: EL DESPEGUE DEFINITIVO DE LA AVIACIÓN

El fin de la Gran Guerra trajo consigo «los felices años veinte» y, con ellos, un desarrollo aeronáutico propiciado por las innovaciones científicas del conflicto bélico. Fue la época de los raids aéreos y los grandes países, siguiendo la estela mitológica de Ícaro, se lanzaron a la conquista de los cielos.

El 14 de junio de 1919 los aviadores británicos John Alcock y Arthur Brown completaron el primer vuelo sin escalas sobre el Atlántico Norte en 16 horas. Además, El 28 de septiembre de 1924, dos Douglas World Cruisers de Estados Unidos lograron, tras 175 días de travesía, completar la primera circunnavegación aérea del mundo.

Sin embargo, el proyecto de realizar un viaje exitoso que conectase Europa y Sudamérica por el aire seguía sin haberse realizado. En 1922, los portugueses Cabral y Coutinho partieron de Lisboa hacía Río de Janeiro, en un viaje accidentado y para el que necesitaron tres hidroaviones. Tras dos meses y medio, lograron llegar a Brasil, pero el número de aviones y el tiempo invertido, pese al gran valor del viaje, causaron que la expedición fuera un fracaso.

EL DESPEGUE DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA Y LOS PREPARATIVOS DEL VUELO DEL PLUS ULTRA

El desembarco de Alhucemas del 8 de septiembre de 1925 fue un punto de inflexión para la aviación en España. En aquella magna operación militar, más de un centenar de aeronaves españolas acumularon en torno a 2000 horas de vuelo. Es más, durante la dictadura de Miguel Primo de Rivera fue cuando terminó por configurarse la Aviación Militar española, gracias al impulso de los generales Vives, Echagüe y Soriano; los tenientes coroneles Emilio Herrera y Alfredo Kindelán y, uno de los protagonistas de la hazaña del *Plus Ultra*: el comandante Ramón Franco.

En concreto, fue el comandante Franco, junto al capitán de Ingenieros Mariano Barberán, quien propuso el 22 de julio 1925 al director general de Aeronáutica Militar el proyecto de raid aéreo entre España y Argentina, queriendo demostrar que podía atravesar el Atlántico Sur con un solo avión. En la misiva, Ramón Franco justificaba así el proyecto:

«Con las miras puestas en conseguir la mayor gloria para nuestra Nación y que nuestra Arma aérea se considerada fuera de nuestras fronteras como corresponde al valor de su persona 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».

La iniciativa contó con el beneplácito del rey Alfonso XIII y de Miguel Primo de Rivera, que apoyaron con recursos materiales y logísticos la operación. El Ministerio de Marina designó un buque para apoyar a los aviadores y al fotógrafo Leopoldo Alonso para que hiciera un fiel reportaje del evento. En ese momento fue cuando alistaron para la misión al piloto naval Juan Manuel González Durán. Franco contó también para la gesta con Julio Ruiz de Alda para que ejerciera de copiloto y con el mecánico Pablo Rada, que había servido en Melilla con él.

Sin embargo, Ramón Franco tuvo que desembolsar de su propio bolsillo 300 000 pesetas, una cantidad nada desdeñable para la época, para comprar el hidroavión. La aeronave elegida fue el Dornier Do J «Wal» alemán, conocido por la Aviación Militar española, pues contaba con varias unidades desde 1922. Incluso se trasladó a Pisa, lugar en el que se fabricó, durante un mes para realizar pruebas e introducir

algunas modificaciones que hicieran posible la gesta, tal y como señaló Ramón 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».

La cola del hidroavión fue decorada con la bandera rojigualda y sobre las alas y en el costado llevaba la escarapela nacional. Sólo faltaba bautizar a la nave. Franco y Ruiz de Alda describieron en su libro *De Palos al Plata* (Espasa-Calpe, 1926) cómo escogieron su nombre, lema de Carlos I y vinculado con las raíces de la historia de España:

«Debe ir ligado a recuerdos históricos, ya que el vuelo también ha de serlo. [...] 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».

EL VUELO DEL PLUS ULTRA

En noviembre, Ramón Franco se reunió con Miguel Primo de Rivera en Larache y el general ordenó al ministro de Marina, el almirante Cornejo, que gestionase la ayuda de combustible para la misión y la designación del destructor *Alsedo* como apoyo del raid aéreo. Más tarde, el 12 de enero de 1926, los aviadores se reunieron con Alfonso XIII en Madrid y en esa visita, Cornejo les informó de que el crucero *Blas de Lezo* también acompañaría al *Plus Ultra* para garantizar su seguridad.

El avión despegó la mañana del viernes 22 de enero desde Palos de la Frontera entre la aclamación de los onubenses y la retransmisión en directo del despegue por Radio Madrid y la noticia se pudo leer en medios tanto nacionales como internacionales. Diarios como *El Mundo* anunciaron la noticia con titulares que vinculaban el raid aéreo con la gesta colombina «En Palos de Moguer se vela el hidro como las carabelas de Colón».

En ese diario también se narra el día 23 de enero que los intrépidos aviadores asistieron la mañana anterior a misa en la histórica iglesia de San Jorge, mismo templo en el que oyeron misa Colón y los hermanos Pinzón antes de embarcarse hacia el Nuevo Mundo. Allí, el padre Lorenzo, que ofició la ceremonia, les impuso la medalla de la Virgen de Loreto, patrona de los aviadores.

Entonces, los héroes del *Plus Ultra* iniciaron la primera de las siete etapas que habrían de establecer esa línea de correo veloz entre España y Argentina a través del Atlántico. En ella recorrieron en 8 horas los 1300 kilómetros que separaban Palos de la Frontera y las Palmas de Gran Canaria. La segunda etapa la iniciaron el 26 de enero y partieron en dirección hacia Porto Praia en Cabo Verde, en un vuelo que duró 9 horas y 50 minutos y recorrió 1745 kilómetros.

La tercera etapa sería la más larga y la que cruzaría el Atlántico, por lo que tuvieron que aligerar el peso en 400 kilos, ya que en la isla no había un lugar adecuado para el despegue y esa reducción era necesaria para alzar el vuelo. De allí partieron la madrugada del 30 de enero hacia la isla brasileña de Fernando de Noronha, recorriendo 2305 kilómetros en 12 horas y 45 minutos.

El 31 de enero el *Plus Ultra* despegó en dirección a Recife, en la provincia de Pernambuco, para iniciar la cuarta etapa. La que se presumía que iba a ser la trayectoria más sencilla, fue la que más dificultades planteó. Durante el vuelo una pala de la hélice del motor trasero se partió. Franco apagó entonces motores y dio la orden a la tripulación de repararla mientras el avión iba perdiendo altura, a la par que tiraron toda la carga del avión para ralentizar esa caída. El mecánico Rada tuvo que poner a prueba toda su habilidad, pero la hélice fue reparada y, tras recorrer 540 kilómetros en 3 horas y 38 minutos, llegaron a Recife.

Después de unos días de descanso y completar las reparaciones del avión, el *Plus Ultra* partió hacia Río de Janeiro en su quinta etapa el 4 de febrero, completando en 12 horas y 15 minutos 2100 kilómetros. Allí fueron recibidos con tal entusiasmo por los brasileños que los españoles tardaron 3 horas en recorrer el kilómetro que separaba su hotel del puerto.

El día 9 los aviadores iniciaron su sexta etapa con intención de llegar a Buenos Aires, pero las

dificultades del avión causaron que solo pudiera recorrer 220 kilómetros en 1 hora y 11 minutos para aterrizar en Montevideo. Al igual que sucedió en Río de Janeiro, la acogida en la capital uruguaya fue indescriptible, con la gente dando vivas a España y las bandas interpretando el himno nacional.

A la mañana siguiente, tras ser visitados por el presidente de Uruguay, José Serrato, el *Plus Ultra* inició su última etapa de 220 kilómetros y 1 hora y media de vuelo. En Buenos Aires, los argentinos esperaban con entusiasmo a los aviadores españoles, llegando a afirmar autores como Francisco Javier Hidalgo del Valle que 200 000 personas aguardaban la llegada del hidroavión. Franco describió el recibimiento del pueblo argentino como «una verdadera locura» y el diario *La Nación* afirmó que «Estas calles adyacentes, a poco, quedaron materialmente obstruidas: tal era la afluencia de vehículos que pretendían pasar».

EL LEGADO DE LA GESTA DEL PLUS ULTRA

Con su aterrizaje en Buenos Aires, Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada hicieron honor al nombre de su hidroavión y lograron llegar *más lejos* y completar una de las grandes gestas de la aviación mundial. Tras 10 270 kilómetros y 59 horas y 39 minutos de vuelo, conquistaron el aire y se convirtieron en los primeros en atravesar el Atlántico Sur utilizando un único avión.

El *Plus Ultra* original fue donado a Argentina, que lo exhibe con orgullo en el Complejo Museográfico Provincial Enrique Udaondo de la ciudad de Luján. Y en Museo del Aire de Madrid se expone una réplica de la aeronave. Su ejemplo sirvió para abrir otros raids aéreos como el vuelo entre España y Guinea y tuvo impacto a nivel mundial. Tal fue así que el cantante Carlos Gardel compuso un tango que recordaba la hazaña el *Plus Ultra* titulado *La gloria del águila*. Sus versos rezaban lo siguiente:

*Desde Palos, el águila vuela
y a Colón, con su gran carabela,
nos recuerda con tal emoción
la hazaña que agita el corazón
Y cantarán con todas las naciones
entrelazando los corazones
y en el clamor surge un tango argentino
que dice a España, madre patria de amor
Dos países en un noble lazo
con el alma se dan un abrazo
Es la madre que va a visitar a los hijos
que viven en otro hogar...*