

La Santa María del aire: El vuelo trasatlántico del *Plus Ultra* (Palos-Buenos Aires, 1926), prelude a una reconquista espiritual de América

David MARCILHACY
Casa de Velázquez (Madrid)
dmarcilhacy@free.fr

RESUMEN

Tomando como objeto el vuelo trasatlántico del *Plus Ultra*, realizado entre España y Argentina en 1926, este estudio ofrece una reflexión sobre la reorientación de la política exterior hacia Latinoamérica que potenció la dictadura de Miguel Primo de Rivera. Se trata asimismo de ensalzar la trascendencia simbólica que tuvo en su tiempo aquella expedición aérea. El *Plus Ultra* concentraba en sí un haz de símbolos, desde el paralelismo con las carabelas de Colón hasta el renacer de las energías de la “Raza española”, llamada a reconquistar pacíficamente su antiguo imperio. Basado en el análisis de la propaganda y de la enorme publicidad que generó la hazaña, el artículo ilustra cómo el hispanoamericanismo fue recuperado por los gobiernos español y americanos, y cuestiona los resultados prácticos de la nueva forma de diplomacia que inauguró aquel vuelo.

Palabras clave: Dictadura de Primo de Rivera. Aviación. Ramón Franco. Plus Ultra. Política exterior. España. Argentina. Hispanoamericanismo. Propaganda. Mito imperial.

The Santa María del aire: The Transatlantic Flight of the Plus Ultra (Palos-Buenos Aires, 1926), Prelude to a Spiritual Reconquest of Spanish America

ABSTRACT

The transatlantic flight of the *Plus Ultra*, undertaken between Spain and Argentina in 1926, provides the starting-point for an examination of the shift in Primo de Rivera’s foreign policy towards Latin America. This paper considers the rich symbolism embodied by this voyage, which has parallels in the carabelas of Columbus and the rebirth of the “Spanish Raza”, calling for the peaceful reconquest of the old empire. Based on an analysis of the propaganda and the enormous amount of publicity surrounding the flight, this article also shows how the governments of Spain and Latin America exploited the Hispanoamericanist movement and interrogates the consequences of this new form of diplomacy.

Key words: Dictatorship of Primo de Rivera; Aviation; Ramón Franco; Plus Ultra; Foreign relations; Spain; Argentina; Hispanoamericanism; Propaganda; Myth of Empire

Sumario: 1. El *Plus Ultra*, embajador de la España primorriverista cerca de los pueblos hermanos de Iberoamérica 2. Redimiendo a España: los aviadores como plasmación del resurgir de la “Raza” 3. Hacia la reconquista espiritual de América 4. Valoración del vuelo del *Plus Ultra* en el marco de la política exterior de la Dictadura.

Realizado en 1926, el vuelo trasatlántico del hidroavión *Plus Ultra* fue mucho más que una proeza deportiva: significó para España la entrada de lleno en la competencia internacional para recabar cuotas de prestigio. Produjo también en las poblaciones donde aterrizó un júbilo colectivo que pronto convirtió la pequeña nave en una auténtica “*Santa María del aire*”, portadora de un mensaje de fraternidad hispanoamericana, en clara reminiscencia de la carabela de Cristóbal Colón¹.

La Primera Guerra mundial manifestó al mundo el papel decisivo que desempeñaría la aviación. A partir de 1919, cuando todos los países desarrollados se lanzaban a la conquista del aire mediante hazañas deportivas realizadas por su naciente aviación, los españoles no podían permanecer a la zaga. Los aviadores portugueses Gago Coutinho y Sacadura Cabral se les habían adelantado en su propósito de alcanzar América del sur saliendo de la Península ibérica, uniendo Lisboa y Río de Janeiro entre el 30 de marzo y el 15 de junio de 1922. Pero esta travesía no fue un éxito completo, pues fue necesario cambiar dos veces de aparato. Por lo tanto, el reto histórico de alcanzar en un viaje directo Suramérica seguía intacto. Ése era el propósito del hidroavión español *Plus Ultra*, que se propuso unir España con Argentina, salvando el Atlántico en una sola etapa.

Este proyecto, concebido a fines de 1925, respondía a múltiples objetivos para la dictadura de Miguel Primo de Rivera. En el plano de la política interior, el régimen buscaba consolidar la unidad nacional con una empresa de exaltación de los valores hispánicos, pero también pretendía reafirmar su legitimidad utilizando en su provecho la hazaña de unos arrojados oficiales de aviación². Además, verdadero hito en el marco de la proyección internacional española, el vuelo permitiría reconquistar la admiración de América y la influencia de España en este continente. Desde ambas orillas del Atlántico, la travesía fue celebrada entonces como un grito de afirmación y de solidaridad racial. ¿Cuál fue, sin embargo, el alcance real de aquella aventura en las relaciones hispanoamericanas? Tras presentar la misión que se encomendó a los aviadores, analizaremos las repercusiones del viaje, cuestionando sus resultados prácticos. Así se evidenciará si aquel vuelo fue una mera hazaña deportiva o si, por el contrario, pudo inaugurar la anhelada “reconquista espiritual” de América, antigua quimera que recorrió el discurso hispanoamericanista del primer tercio del siglo XX.

1. El *Plus Ultra*, embajador de la España primorriverista cerca de los pueblos hermanos de Iberoamérica

La constitución del Directorio Civil en los años 1925-26, con el nombramiento de José María de Yanguas Messía en el ministerio de Estado (Asuntos Exteriores),

¹ La expresión “*Santa María del aire*” fue acuñada por Manuel Siurot en Huelva para la salida del *Plus Ultra* el 22-I-1926.

² Dada su particular trascendencia, he dedicado un artículo específico al tratamiento de las implicaciones en política interior del vuelo del *Plus Ultra*: MARCILHACY, David: “Epopéyas oceánicas... Le retentissement du vol transatlantique du Plus Ultra dans l’Espagne de Primo de Rivera”, *Mélanges de la Casa de Velázquez*, Madrid, 36 (1), 2006, pp. 231-257.

favoreció una reorientación de la política exterior española en la que Latinoamérica constituía una carta fundamental. En efecto, las dos primeras décadas del siglo XX ofrecían un panorama poco alentador en este plano, pues España se quedaba a la zaga del expansionismo colonial europeo y sufría una pérdida constante de influencia en los mercados y cancillerías de la otrora América española... Al respecto eran muy reveladoras las reivindicaciones frustradas de la diplomacia española para obtener un puesto permanente en el Consejo de la Sociedad de Naciones: a pesar de hacer valer su presunta condición de portavoz de las naciones hispanoamericanas, España conoció en el otoño de 1921 un primer fracaso por la oposición de Brasil, que asimismo reivindicaba un puesto permanente. Aunque España fue reelegida en su puesto de miembro no permanente, resultó clara su falta de apoyo internacional para conseguir dicho objetivo.

El año 1925 ofrecería una primera oportunidad para recuperar prestigio en la escena internacional. Con el desembarco de Alhucemas en septiembre de ese año podía darse por terminada la “pacificación” del Protectorado español en Marruecos. También la dictadura podía valerse del relativo apaciguamiento de los conflictos sociales que desde la crisis de 1917 y el llamado “trienio bolchevique” habían amenazado la supervivencia del orden restauracionista. Así que se abría un contexto oportuno para el afianzamiento de la imagen del régimen y de España en el extranjero.

El nuevo despliegue diseñado por la dictadura tendió a reforzar la presencia cultural española en América³. Ya en 1925 había sido emprendida la reorganización del ministerio de Estado, con una marcada ofensiva americanista que conduciría en diciembre de 1926 a la constitución de la Junta de Relaciones Culturales. La creación de esta institución de propaganda política y cultural orientada hacia Iberoamérica se enmarcaba en una campaña contra la persistente imagen de una España atrasada e incapaz de modernizarse, la denominada “leyenda negra”. Ahora bien, en 1926, la dictadura de Primo de Rivera necesitaba de un símbolo que ejemplificara este nuevo despliegue internacional ambicionado por España. Con tal propósito, el Presidente del Directorio iba a aprovecharse del proyecto de vuelo España-Argentina que le remitieron unos aviadores de la base militar de Melilla.

A fines de julio de 1925, los oficiales Ramón Franco, hermano del futuro dictador Francisco Franco, y Mariano Barberán entregaron al general Soriano, Director de la Aeronáutica militar, una memoria titulada “Proyecto de raid a la Argentina en hidroavión”⁴. La memoria detallaba los planes para un vuelo realizado en cinco etapas entre Cádiz y Buenos Aires, a bordo de un hidroavión Dornier, modelo sobre el que se habían entrenado durante la campaña de Marruecos (fig. 1). El Presidente del Directorio expresó inmediatamente su mayor interés por el proyecto, y ofreció dos

³ Sobre el particular, consúltese NIÑO, Antonio: “Orígenes y despliegue de la política cultural”, en Denis ROLLAND et alii, *L'Espagne, La France et l'Amérique latine. Politiques culturelles, propagandes et relations internationales, XXe siècle*, Paris, L'Harmattan, 2001, pp. 23-163.

⁴ La memoria está reproducida en *ABC*, Madrid, 28-III-1926, pp. 17-25. La palabra “raid”, con el sentido de “expedición deportiva”, la empleó toda la prensa para referirse a esta travesía aérea.



FIGURA 1: “El hidroavión Domier *Plus Ultra*” [Archivo fotográfico R. González Echegaray. Fotografía reproducida a partir del libro: Beatriz Pécker y Carlos Pérez Grange, *Crónica de la aviación española*, Madrid, Silex, 1983, p. 98].

entrevistas a Ramón Franco, que pronto se encontró como único comandante de la expedición por la defección de su compañero.

La idea de comisionar a unos aviadores para llevar a Hispanoamérica un mensaje de fraternidad respondía a un deseo de renovar las antiguas misiones diplomáticas que España había mandado allí y de implicar por medio de un acontecimiento de grandes resonancias al conjunto de la ciudadanía de ambas orillas del Atlántico. Estos militares actuarían como mensajeros de la “nueva” nación española, lo cual, en el ámbito del pretorianismo imperante en España y del descrédito que sufría el mundo político, no era fortuito. Eligiendo a militares, Miguel Primo de Rivera esperaba dominar todos los aspectos del viaje y aspiraba a que recayera todo el prestigio en su provecho.

El “raid” España-Argentina tenía un evidente objetivo comercial, puesto que estaba previsto establecer a corto plazo una línea aérea que uniera Sevilla con Buenos Aires para el transporte de pasajeros, mercancías de valor y correo aéreo. Así entraba directamente en la competencia que a nivel mundial se hacían los aeroplanos y los globos dirigibles para decidir el medio más seguro y rápido para realizar

largos recorridos. Pero el designio más inmediato era sin duda llevar a cabo una misión diplomática cerca de los pueblos “hermanos” de Latinoamérica. Estos diversos objetivos los resumía perfectamente la memoria:

Este “raid” demostrará la posible unión aérea de nuestra nación con sus hermanas de Sudamérica y servirá [...] para apartar de todas las mentes la idea de que es peligrosa tal travesía, pues lo que para los portugueses fue una hazaña por la forma de llevarlo a cabo, para nosotros, anulado el peligro por la preparación y el buen material de que disponemos, sería solamente realzar la Aviación española, elevar con ella el nombre de nuestra querida Patria y estrechar los brazos que nos tienden nuestros hermanos del otro lado del Océano, llevando a ellos ráfagas de optimismo y esperanza en nuestro resurgimiento⁵.

De hecho, una de las principales misiones del *Plus Ultra* fue llevar un mensaje de salutación a las colonias de emigrantes españoles residentes en el “cono sur” (Brasil, Uruguay, Argentina). Los aviadores también eran portadores de mensajes oficiales del rey para los presidentes de estos tres países. Por la cercanía que tenía con estos oficiales “africanistas”, por los mensajes que les había entregado para sus huéspedes y por su implicación personal en el viaje, Alfonso XIII daba a entender que él mismo realizaba este viaje por mediación de sus oficiales.

Si Portugal había inaugurado los vuelos a Suramérica, la dimensión simbólica que suponía realizar la primera travesía hacia la portentosa Argentina debía recaer en España. Así lo concibió Primo de Rivera que, informado del mismo proyecto que tenía su émulo Mussolini⁶, no quiso que se le adelantara Italia en este viaje de fraternidad al Plata, zona en la que la fuerte inmigración italiana había agudizado la lucha de influencia entre las dos naciones latinas. Las distintas etapas que preveía la memoria tenían un carácter particularmente significativo en el marco de la nueva proyección diplomática española. Además de las posesiones españolas de las Canarias y de las islas portuguesas de Cabo Verde, el *Plus Ultra* visitaría Brasil, Argentina y Uruguay. La república escogida como destino final del vuelo, Argentina, constituía el meollo de la proyección española hacia América, como lo había confirmado la elevación a rango de Embajada de la legación española en Buenos Aires en 1916.

Los casos de Portugal y Brasil diferían, pues ilustraban una reorientación inaugurada por el Directorio y que había de confirmarse luego: la apuesta por el iberoamericanismo, que suponía un ensanchamiento del tradicional hispanoamericanismo. Por lo tanto se puso empeño en subrayar el “parentesco racial” entre España y estos países lusófonos, recurriendo a los antiguos argumentos del iberismo hispano y del integralismo portugués. Si esta campaña manifestaba las afinidades ideológicas del Directorio con el régimen portugués, en el caso de Brasil se trataba de ganarse la benevolencia de esta república en el pleito del puesto permanente en el Consejo de

⁵ Sacado de ESPAÑA, Miguel y TOMÁS, Ricardo: *El vuelo España-América. Reconquista de los pueblos iberoamericanos hecha por el “Plus Ultra”*, Valencia, sin editorial, 1926, vol. 1, pp. 35-36.

⁶ El Marqués de Casagrande salió el 4-XI-1925 a bordo del avión italiano *Alcione* rumbo a Argentina, pero fracasó al detenerse en Casablanca.

la Sociedad de Naciones. La amistad con Portugal se manifestó durante toda la travesía con la insistencia en presentar el “raid” del *Plus Ultra* como la reproducción del vuelo de Coutinho y Cabral. La revista *Raza Española* recogía esta idea en un artículo titulado “La península descubridora” que argumentaba que Ramón Franco siempre había reconocido en los “intrépidos aviadores portugueses como a sus precursores”⁷. Concluía subrayando la fervorosa efusión hispano-lusitana que representaba por lo tanto el redescubrimiento aéreo de América.

El hidroavión *Plus Ultra*, acompañado por dos buques de guerra españoles, el *Blas de Lezo* y el *Alsedo*, emprendió su vuelo histórico el 22 de enero de 1926. A bordo iban, además del comandante Ramón Franco, el capitán de Artillería Julio Ruiz de Alda, el teniente de navío Manuel Durán y el mecánico Pablo Rada. Como puede observarse en el cuadro recapitulativo del vuelo, fueron finalmente siete las etapas realizadas por el *Plus Ultra* para salvar los 10.000 Km que lo separaban de su destino final⁸.

Etapas	Fecha	Kilómetros
1) Palos-Las Palmas	22 de enero	1300 Km
2) Las Palmas-Porto Praia	26 de enero	1745 Km
3) Porto Praia-Noronha	30 de enero	2305 Km
4) Noronha-Recife	31 de enero	540 Km
5) Recife-Río de Janeiro	4 de febrero	2100 Km
6) Río de Janeiro-Montevideo	9 de febrero	2060 Km
7) Montevideo-Buenos Aires	10 de febrero	220 Km
Total: 59 h 40 de vuelo	10.270 Km	

Aquí nos interesaremos por la recepción que se les tributó a los aviadores en los países que atravesaron. El entusiasmo no sólo se apoderó de las colonias de residentes españoles en esos países, sino que se contagió también a las poblaciones locales y a las autoridades. En cada puerto y capital que alcanzaron los aviadores, se repitieron las mismas escenas: en Río, Montevideo y Buenos Aires, escuadras de la aviación militar salieron al encuentro del *Plus Ultra* para escoltarlo. Cuando ya se divisaba el hidroavión desde los muelles, los cañones disparaban salvas, las campanas de las iglesias doblaban en repiques y se oía sonar las sirenas de los barcos... Al descubrir por fin a los tripulantes, el enorme gentío amontonado en los diques y azoteas o subido en múltiples embarcaciones prorrumpía en ovaciones, agitando banderas españolas y nacionales (fig. 2). A partir de la tercera y más larga etapa, en la cual atravesaron el Atlántico en un vuelo continuo de más de doce horas, el entu-

⁷ “La Península descubridora”, en *Raza Española*, Madrid, n° 85-86, enero-febrero 1926, p. 17-18.

⁸ Los datos del cuadro proceden de la relación del vuelo de los propios tripulantes: Ramón FRANCO y Julio RUIZ de ALDA, *De Palos al Plata*, Madrid, Espasa-Calpe, 1926.

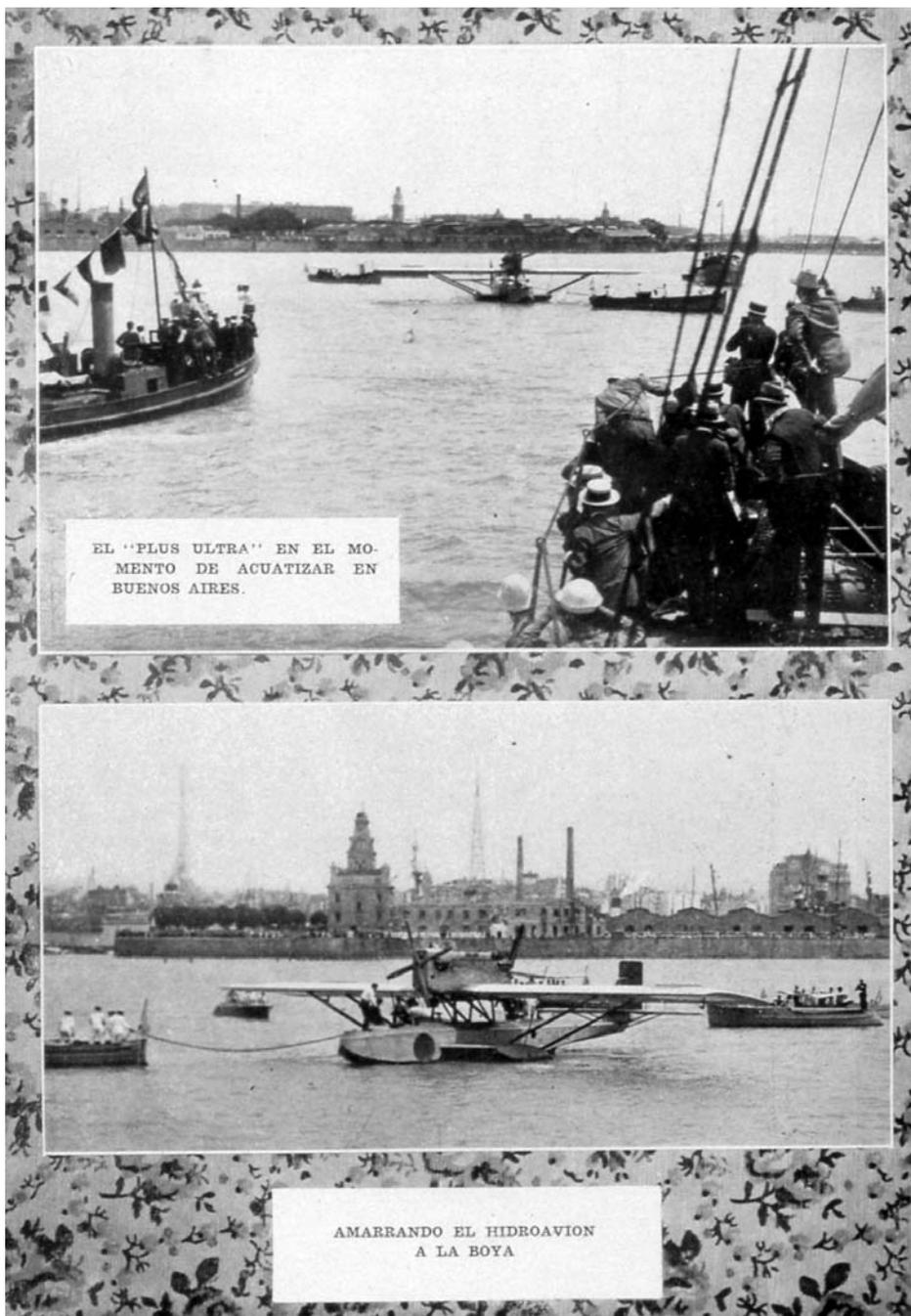


FIGURA 2: "El Plus Ultra en el momento de acuatizar sobre Buenos Aires" [*Album gráfico. Homenaje a los héroes del "Plus Ultra"*, Buenos Aires, La Cooperativa Fotográfica, 1926, p. 20 - BNE].

siasmo del público registró un notable ascenso: eran ya unos 100.000 los presentes en Recife. En Montevideo, la prensa española evaluó entre 70.000 y 200.000 personas la muchedumbre presente para aclamar a los aviadores, mientras que esta cifra se disparó a 200.000 o 300.000 para Buenos Aires.

Una vez desembarcados, los tripulantes no se libraban de semejante gentío puesto que tanto las colonias de españoles como las autoridades locales les organizaban múltiples agasajos. Al llegar a Rfo, fueron acogidos en plaza pública por el alcalde. Al día siguiente, el Jockey Club les ofreció una comida, y por la noche eran los invitados de honor de un gran banquete, en presencia de todo el cuerpo diplomático americano y europeo. El día 6 de febrero, asistieron a misa en la Basílica de la Santa Cruz de los Militares, hicieron un vuelo de prueba, y luego salieron para Petrópolis, donde iban a encontrar al Presidente Artur Bernardes. Aún les quedaba por presenciar banquetes y recibir obsequios tributados por las numerosas sociedades españolas de la capital, sin contar con todos los telegramas que les venían de España y de Hispanoamérica.

Tal era el júbilo colectivo en cada una de las etapas americanas que el periodista español Francisco Ramos de Castro ironizó sobre “El mayor heroísmo” que aguardaba a los aviadores tras realizar su hazaña, o sea resistir a los ágapes que se les tributaban⁹. En su posterior relato del viaje, Franco y Ruiz de Alda expresarían sentimientos contrapuestos, entre megalomanía —“De apoteosis monumental podemos calificar esta entrada triunfal en Montevideo”— y clamor desesperado: “Acuérdate [lector] de aquellos desgraciados tripulantes del *Plus Ultra*, que después de luchar con los elementos, sufrieron todas las torturas y martirios que representa la glorificación en vida”¹⁰.

Entre tantos agasajos, destacaron los honores civiles y militares que se les tributó en Uruguay. Según los planes iniciales, la etapa de Montevideo no estaba prevista sino como visita de cortesía para después de Buenos Aires. Pero, a pesar de la orden del gobierno español de proseguir hasta Argentina, los aviadores decidieron en el último momento hacer una breve etapa en ese puerto. Allí fueron recibidos por el propio presidente José Serrato antes de emprender de nuevo el vuelo. Pero fue durante su visita oficial, a fines de febrero, cuando recibieron los máximos honores. El propio Parlamento les concedió solemnemente la ciudadanía uruguaya. Franco fue nombrado piloto *ad honorem* del ejército uruguayo y le fue entregada una espada de honor costeada por el pueblo y fabricada en el arsenal de guerra.

Lo mismo ocurrió en Argentina, donde se aguardaba a los aviadores con mucha expectación. Las autoridades no dudaron en organizar para su llegada una escenificación propia de los mayores acontecimientos nacionales. Los aviadores subieron desde el *Plus Ultra* a una cañonera donde les esperaba el Ministro de Marina, el Intendente de Buenos Aires, Carlos M. Noel, y el Embajador de España en Argentina, Alfonso Dánvila. Al desembarcar en medio de un gentío enorme, los apretones fueron tales que le arrancaron una manga de su uniforme al ministro, según señalaron los reporteros. En medio de los vítores a España y a Argentina, se dirigieron a la Casa del Gobierno atravesando “ríos humanos”, como contaron los aviadores (fig. 3). Allí les

⁹ *La Nación*, Madrid, 11-II-1926, p. 1.

¹⁰ FRANCO, Ramón y RUIZ de ALDA, José: *De Palos al Plata*, pp. 231-232 y 195-196.



FIGURA 3: “La policía bonaerense abriendo camino al auto en su camino hacia la Casa de Gobierno- El Presidente argentino, M.T. Alvear, y Franco saludan a la muchedumbre desde la Casa del Gobierno” [Album gráfico. Homenaje a los héroes del “Plus Ultra”, Buenos Aires, La Cooperativa Fotográfica, 1926, p. 41 - BNE].

recibió el presidente Alvear que, al abrazar al comandante de la expedición, lanzó la memorable frase “¡Así, querida España!”, mientras la famosa actriz Lola Membrives rompía a llorar¹¹. Esta visita fue seguida de una gran manifestación cívica por las calles de Buenos Aires y una recepción en la Embajada española. Durante la estancia de los aviadores en Argentina, que duró casi un mes, no bajaron de intensidad los festejos y la emoción.

Habría que precisar cuál fue la actitud asumida por los propios protagonistas de este acontecimiento. Al respecto, puede decirse que Franco y sus compañeros fueron unos embajadores poco diplomáticos. De hecho, estos aviadores, comisionados oficialmente como portavoces de la España de la dictadura, no se ajustaron en su comportamiento al cometido que se les había encargado: propiciaron una serie de incidentes con las autoridades españolas, empezando por el propio Primo de Rivera, y con las autoridades americanas o las colonias de españoles allí residentes. Ya hemos mencionado la etapa imprevista de Montevideo, que desató la ira del dictador español. Pero la polémica más grave tuvo lugar en torno a la cuestión del regreso de los aviadores. La memoria remitida en julio al ministerio sugería la posibilidad de prolongar el viaje para regresar a España atravesando Latinoamérica. Al comprobar el inmenso éxito de la expedición, el comandante se comprometió por declaraciones a la prensa en proseguir su vuelo, para lo cual elaboró un plan detallado que remitió al gobierno el 19 de febrero. En él, organizaba un verdadero circuito triunfal a través de Latinoamérica, puesto que se preveían etapas en Chile, Perú, Ecuador, Colombia, Panamá, Centroamérica, México, Cuba y hasta en los Estados Unidos. Los anuncios de la tripulación habían provocado cierta expectativa entre los pueblos y gobiernos de los países afectados, pero las autoridades españolas estaban temerosas de empañar el éxito con una arriesgada prolongación del viaje, y Primo de Rivera estaba molesto con el carácter vanidoso e independiente de Franco. Así que, el 21 de febrero el gobierno español dio por terminado el vuelo, ofreciendo el hidro a las autoridades argentinas. Esta decisión inesperada, que por cierto iba en contra de la opinión expresada por la prensa nacional y americana y que cogió desprevenidos a los ilusionados aviadores, originó una tensa controversia que estuvo a punto de convertirse en incidente diplomático. Franco, que entonces se encontraba en Mar de Plata en compañía del gobierno argentino, no dudó en interrumpir el programa oficial de los agasajos para expresar su desaire.

Esta cuestión llegó a oponer entre sí a diferentes colectivos de la colonia española, como lo recuerda el libro publicado por el presidente de la conservadora Asociación Patriótica Española, Félix Ortiz y San Pelayo¹². Éste respondía a las acusaciones que surgieron contra él, según las cuales había mandado al rey un telegrama pidiendo, en nombre de la Comisión Oficial de Recepción y Homenaje a los Aviadores, que se diera por terminado el vuelo. La revelación de este telegrama y las acusaciones de haber abusado de las firmas de otros representantes de la colonia

¹¹ Episodio contado por ESPAÑA, Miguel y TOMÁS, Ricardo: *El vuelo España-América*, vol. 2, p. 40.

¹² ORTIZ y SAN PELAYO, Félix: *El “Plus Ultra” en Buenos Aires. Historia de un cablegrama que no existió*, Buenos Aires, “La Facultad”, 1926.

desataron una fuerte polémica, en la que Ortiz, aliado ideológico del régimen primorriverista, fue el blanco de las críticas de los opositores a la dictadura. Incluso se llegó a formar otra comisión, denominada “Comisión Popular de Homenaje”, que pretendía expresar la verdadera voluntad de los españoles de Argentina y que abrió una suscripción pública —respaldada por más de ochenta asociaciones de emigrantes— para regalar a Franco un nuevo avión en el que emprendiera el viaje cancelado. Esta suscripción chocaba directamente con la “Suscripción pro hidroavión *El Argentino*” que había abierto la Comisión oficial para ofrecérselo al gobierno español en reconocimiento de la entrega del *Plus Ultra* a Argentina. Como puede observarse, la “embajada” realizada por el *Plus Ultra* distó mucho de atenerse al papel que de ella esperaban las autoridades españolas, y a esto no fueron ajenos los aviadores, quienes añadieron a sus actos de desobediencia unas “inoportunas” declaraciones contrarias al gobierno y al régimen imperantes en España, ampliamente difundidos por varios periódicos de Buenos Aires.

Cabría interrogarse, pues, sobre la propaganda que acompañó el vuelo. Al alcance del vuelo participó sin duda el uso de los medios de comunicación más modernos en la época. Uno de ellos era la naciente radiofonía, que suponía acortar las distancias transmitiendo de modo instantáneo las noticias a ambas orillas del Atlántico. El crucero *Blas de Lezo* sirvió de estación de enlace transmitiendo a la Compañía Nacional de Telegrafía Sin Hilos las informaciones obtenidas en sus comunicaciones con el hidroavión. En la Península, Unión Radio retransmitía la evolución de la travesía comentada por el Jefe de los servicios de Aviación militar, José Pérez-Seoane¹³. Pero no se trataba tan sólo de hacer vivir al conjunto de la nación española, minuto tras minuto, los episodios más emocionantes del “raid”; el objetivo era también crear un evento mediático con tintes raciales en el que participaran los “españoles de ambos mundos”. Los archivos de la emisora Unión Radio conservan así una grabación del vuelo del *Plus Ultra*, consistente en un saludo del comandante Franco a las naciones americanas¹⁴. También las autoridades desearon implicar el cine en la aventura del *Plus Ultra*. Por decisión del gobierno, embarcó en el hidroavión durante la primera etapa el fotógrafo oficial de la Aviación, Leopoldo Alonso. Ello permitió que se rodase la película de la salida de Palos, la cual fue estrenada en la sede del periódico porteño *La Nación* el 10 de febrero.

La simultaneidad de sentimientos que posibilitaban estas nuevas tecnologías dio al evento su valor de verdadera “vibración racial”: suponía un común regocijo, un júbilo compartido y celebrado un mismo día por un mismo motivo, como ya pretendía hacerse con la celebración del 12 de octubre en todos los países de la “Raza”. Asimismo, la cobertura del viaje por los periódicos y las emisoras de radio del mundo hispano ilustraba una incipiente comunicación de masas, que se adaptaba muy bien tanto a los intereses de las industrias del sector de la prensa como a la voluntad gubernamental de crear un evento que reuniera al conjunto de los ciudadanos en torno a un ideal común que le fuera útil.

¹³ “La radio y el ‘raid’”, en *Ondas*, Madrid, n° 34, 7-II-1926, p. 3.

¹⁴ Grabación reproducida en el Disco Conmemorativo del *Cincuenta aniversario de Radio Barcelona (1924-1933)*, editado por la Cadena Ser y el Archivo de la Generalitat de Cataluña.

Así que, además de constituir un verdadero acontecimiento mediático, el “raid” trasatlántico comportaba todos los elementos constitutivos de una hazaña a los ojos de la opinión pública, o sea el heroísmo, la superación de sí mismo y de los obstáculos naturales. Ello no fue ajeno a la interpretación que se dio de su éxito. En efecto, desde el principio la prensa y el gobierno español tuvieron empeño en ensalzar la expedición, presentándola como la primera travesía del Atlántico realizada en avión, lo cual, como ya vimos, no era del todo exacto. La llegada a Brasil fue celebrada como un auténtico triunfo, a pesar de que la escala en Noronha había impedido que se efectuase la travesía oceánica en una sola etapa. El periódico español pro-gubernamental *La Nación* no dudaba en titular su edición del 1º de febrero con una afirmación contundente de éxito: “La ruta gloriosa de los destinos españoles. España, por las carabelas y el ‘Plus Ultra’, posee la gloria de ser el primer país que llegó a América por mar y por aire”. La verdad era que, en la travesía del Atlántico, a España se le habían adelantado los países sajones en fecha tan temprana como 1919, cuando tuvieron lugar las primeras travesías del Atlántico norte realizadas por aviadores ingleses y norteamericanos. Como lo recordó en tono laudatorio José Gutiérrez-Ravé en la edición conmemorativa del primer año de la hazaña, los récords batidos fueron en realidad los de distancia recorrida en hidroavión (2300 Km) y de velocidad en semejante aparato (170 Km/h)¹⁵. Por lo tanto, cabe interrogarse sobre el montaje del evento por los medios de comunicación españoles y americanos que, en ciertas ocasiones, hasta supuso una falsificación de la hazaña.

Más que los hechos, parecía importar el símbolo: el *Plus Ultra* fue el primero en llegar al Plata desde Europa y, aún más, fue el primer vuelo de España hacia sus ex colonias. Y lo más interesante al respecto es comprobar que tanto en España como en Latinoamérica las autoridades dieron la misma interpretación de la significación del vuelo. Testimonio de ello fue la ceremonia de entrega del *Plus Ultra* al gobierno argentino, verificada el 11 de marzo en el Arsenal de Buenos Aires. El acta oficial dejaba así “especial constancia de que el citado hidroavión es el primer aparato aéreo que haya efectuado la travesía desde España al Río de la Plata”¹⁶. ¿Por qué se insistió en poner de manifiesto el valor ejemplar y pionero de la proeza protagonizada por estos aviadores españoles? La observación de la propaganda prohispanica a que dio lugar el viaje lo aclara.

2. Redimiendo a España: los aviadores como plasmación del resurgir de la “Raza”

Hemos visto que el vuelo se integraba en el marco de una política de prestigio llevada a cabo por la España de la dictadura en el exterior. Frente a la persistente imagen de España como un país atrasado, decadente e inútil para la obra del pro-

¹⁵ GUTIÉRREZ-RAVÉ, José: *Ramón Franco*, número monográfico de *Figuras de la Raza*, Madrid, nº 14, 10-II-1927, p. 38 y s.

¹⁶ *Ibid.*, p. 31.

greso universal, el régimen quería mostrar que el país había entrado plenamente en la modernidad. La elección del nombre del hidroavión —la divisa incluida en el emblema de España desde el Descubrimiento, el “Plus Ultra” retador— tendía a mostrar la vigencia de este lema para la España contemporánea. “Plus Ultra” significaba así el más allá de las fronteras de la Península, agrandada por el Nuevo Mundo, pero también el más allá de la ciencia que alejaba los límites de lo inasequible, y por lo tanto de las capacidades hispanas. Los autores españoles subrayaron a posteriori el valor del nombre del hidroavión, viendo en él la doble dimensión de progreso y de fe. Fe en los destinos de España y de la “Raza hispana”, y progreso que hacía obsoleta la inscripción “Non Plus Ultra” de las columnas de Hércules¹⁷. El número de junio de la *Revista de las Españas*, publicada por la importante asociación americanista Unión Ibero-Americana, resaltaba la significación racial del lema “Plus Ultra”. Al parecer de los redactores, la divisa rememoraba las glorias del pasado imperial del mismo modo que orientaba las energías dinámicas de la “raza” hacia su resurgimiento, teniendo con el vuelo un eco de gloria en el mundo entero¹⁸.

Bajo los auspicios de la divisa hispánica, la hazaña del *Plus Ultra* pronto destacó por su eficiencia propagandística. Y así lo entendió el gobierno de Primo de Rivera, el que al poco de triunfar el hidroavión, constituyó la denominada “Agencia Plus Ultra”, agencia de propaganda hispanoamericana con sede en París. Dicha creación se enmarcaba en una campaña destinada a realzar la imagen de España en el escenario internacional, vulnerada por unos supuestos enemigos históricos de la nación¹⁹. Se denunciaba tanto lo que se anatemizó como “leyenda negra contra España” como —aunque más discretamente— la propaganda antidictatorial llevada por algunos extranjeros y los opositores en el exilio. Con semejante objetivo, se crearon en el mismo año las Ediciones cinematográficas del diario español *La Nación*, con la clara pretensión de restaurar el prestigio nacional. El primer reportaje realizado, “La llegada de los aviadores a España”, trataba precisamente del regreso del *Plus Ultra*, y fue enviado a numerosas provincias españolas así como a las grandes capitales del continente americano²⁰. De hecho, Hispanoamérica desempeñaba un papel muy especial en este despliegue propagandístico, no sólo porque a este continente se dirigía prioritariamente el mensaje de afirmación hispánica, sino también porque recordaba a España su pasado de gran potencia. Así se expresaba la importancia del hispanoamericanismo en la fase de recuperación nacional que atravesaba España.

Para muchos, la realización de esta proeza aérea desempeñaba el papel de acicate de las energías nacionales. Manifestándose tan brillantemente en ocasión del vuelo del *Plus Ultra*, la corriente hispanoamericanista afirmaba —por primera vez

¹⁷ Véase “Plus Ultra. El avión de Franco y Ruiz de Alda, en un magnífico vuelo, llega a Fernando Noronha y hoy saldrá para Pernambuco”, en *El Sol*, Madrid, 31-I-1926, pp. 1-2.

¹⁸ *Revista de las Españas*, Madrid, n° 1, junio de 1926, pp. 67-8.

¹⁹ Consúltense CAL MARTÍNEZ, Rosa: “La agencia *Plus Ultra*: Un instrumento de propaganda de Primo de Rivera”, en *Mélanges de la Casa de Velázquez*, Madrid, 31 (3), 1995, pp. 177-195.

²⁰ “Un acontecimiento cinematográfico”, en *La Nación*, Madrid, 11-IV-1926, p. 8.

con tanto respaldo popular— su papel de ideario nacional. Hispanoamérica representaba para España una referencia halagadora para el fortalecimiento de la identidad nacional y, tal y como lo había demostrado la instauración de la fiesta nacional de la Raza desde 1918, un medio de cohesionar a la nación en torno a su régimen. El diario *El Debate* veía en el entusiasmo de la opinión española un auténtico plebiscito para el hispanoamericanismo, opción diplomática por la que apostaba la dictadura, especialmente desde fines de 1925:

En resumen, el homenaje a los aviadores, el entusiasmo por su hazaña es un plebiscito que consagra definitivamente el hispanoamericanismo. [...] El *raid* sirve para revelar de una manera indudable la existencia de un hispanoamericanismo hondo y arraigado que no espera más que la ocasión de manifestarse²¹.

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, por cierto uno de los principales ideólogos de la dictadura primorriverista, interpretó ante los académicos el acontecimiento de la travesía del *Plus Ultra* como una “estridencia sublime”, necesaria para despertar la conciencia nacional adormecida y para salir del hispanoamericanismo de discursos, banquetes y estrofas académicas que antes imperaba. Añadía ante los académicos que, entonces más que nunca, los pueblos necesitaban un ideal exterior y apelaba a un expansionismo espiritual e idealista para España, 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 vida²².

A través de la consabida metáfora médica, abundaba en la idea de recuperación nacional, argumentación que se amoldaba perfectamente a la ideología oficial de la dictadura, afincada en la obsesión regeneracionista. Esta propensión a ver en la proeza del *Plus Ultra* un indicio del despertar colectivo de un pueblo, la confirmaban los títulos de los periódicos nacionales. Así, bajo el epígrafe “La gallarda aventura”, *La Nación* del 1º de febrero titulaba: “España ha afirmado una vez más ante el mundo la potencialidad de su raza”. 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!²³ Periódicos como *La Nación* fijaban la línea oficial, haciendo del renovado entusiasmo

²¹ “El fruto de la hazaña”, en *El Debate*, Madrid, 11-II-1926, pp. 1-2

²² PEMÁN, José María: “Valor del hispanoamericanismo en el proceso total humano hacia la unificación y la paz”, en *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, Madrid, t. LXVII, 1927, p. 218.

²³ Véase “Semper ¡Plus Ultra! De heroínas nacen héroes”, en *España y América*, Madrid, nº 7, 1-IV-1926, p. 38.

popular y del resurgir de las energías de la raza una victoria que se debía a la obra del Directorio. En su número del 11 de febrero, correspondiente a la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires, cantaba el autor el “himno triunfal de gloriosa resurrección” española y terminaba haciendo un alegato en favor de la acción de la dictadura desde 1923²⁴.

Asimismo, tanto desde España como desde Latinoamérica, la tripulación manifestaba la potencialidad de la Raza hispana, que veía en estos jóvenes triunfantes la cristalización de sus aspiraciones a una mayor consideración internacional. Símbolo de valor, de abnegación y de idealismo, la tripulación expresaba “el genio de la raza”, aquella entidad de contornos vaporosos inspirada de las consideraciones alemanas sobre el espíritu de los pueblos y su continuidad histórica. La revista americanista *Raza Española*, que dirigía la conservadora Blanca de los Ríos, tributó en homenaje a los aviadores una placa conmemorativa de bronce, obra del escultor Jacinto Higuera, denominada precisamente “El Genio de la Raza” (fig. 4). Con una figura alada que seguía sobre las olas oceánicas la ruta trazada por tres carabelas que aparecían en el trasfondo, la placa subrayaba el significado “racial” del acontecimiento, que representaba el espejo glorioso de las capacidades hispanas que se habían manifestado desde 1492. Aquí aparece la instrumentalización de la referencia americana, no sólo en el discurso interior del nacionalismo español sino también en su proyección exterior. La referencia a la América del presente, constituida por veinte jóvenes repúblicas, debía consagrar la imagen de una España pujante que proyectaba en América sus mejores bazas para un futuro brillante. El sueño imperial — utopía nunca abandonada del todo en España, al menos a nivel retórico — encontraba en esta referencia un nuevo aliento.



FIGURA 4: Placa conmemorativa “El Genio de la Raza” [*Raza Española*, Madrid, n° 85-86, enero-febrero de 1926, p. 9 - AECl].

²⁴ “El ‘raid’ de nuestra reconstitución y el ‘Más Allá’ de nuestros anhelos”, en *La Nación*, Madrid, 11-II-1926, p.1.

A través de esta reivindicación se transparentaba una preocupación recurrente en el contexto español del primer tercio del siglo XX: la capacidad hispana para participar en la “obra de la civilización universal”, empresa que encubría la extensión del área de influencia de la civilización occidental y su predominio sobre las demás culturas. Cuando estaban en boga las teorías sobre la decadencia de los pueblos latinos y parecían triunfar los pueblos anglosajones, América Latina podía verse como una plataforma de enfrentamiento en el “pleito racial” que se jugaba a nivel mundial. De ahí la insistencia, manifiesta en la prensa, en presentar la hazaña del *Plus Ultra* como una señal infalible de progreso científico que colocaba a España entre los países más desarrollados.

En repetidas ocasiones, las autoridades españolas expresaron su voluntad de prolongar esta proeza para que dejase una huella duradera en las conciencias. Al respecto cabe señalar la creación, por Real Decreto del 3 de abril de 1926, de la denominada “Medalla del Plus Ultra”. Esta medalla pretendía dar un alcance mundial a la divisa nacional y perpetuar los valores que habían cristalizado en los cuatro aviadores:

Reconocer y proclamar por medio de alto galardón los grandes servicios a la Humanidad de los seres excepcionales que por sus iniciativas, por su ciencia, por sus gallardías, por su heroísmo, por su virtud superen el límite de los extraordinarios méritos de carácter nacional es modo de estimular y premiar a los que por ello puedan considerarse ciudadanos universales²⁵.

Es de destacar la pretensión que despunta en esta exposición de motivos: se enmarcaba en una clara demostración del nacionalismo español que, imbuido de filosofía cristiana, reclamaba para sus valores la condición de universalidad, en clara herencia de los conceptos surgidos en tiempos de la Monarquía hispánica de Carlos V, llamada “universal”. El aspecto de la medalla restablecía sin embargo el valor propiamente nacional de la decoración: en el anverso, el escultor Susillo había concebido una alegoría en la que un león arrancaba con su zarpa el “Non” de la divisa “Non Plus Ultra” escrita sobre las legendarias columnas de Hércules. Esta cara venía complementada por la palabra “España”, mientras que el escudo nacional ocupaba la otra cara. Por lo tanto, la creación de esta insignia podía interpretarse como la voluntad de España de insertarse en el mundo, asignándose el envidiado papel de censor de los progresos y de las virtudes de la humanidad, cuando ella había sido durante tanto tiempo denigrada. Como era lógico, el primero en recibir esta recompensa fue Ramón Franco, por decisión del 12 de abril de 1926.

Sin embargo, ésta no era la única interpretación del vuelo del *Plus Ultra*. Al fin y al cabo, lo que importaba más para determinados sectores de la derecha nacionalista no era señalar el pleno ingreso de España en la modernidad, sino dar a entender que a los españoles les bastaba con querer recuperar su antiguo esplendor para conseguirlo. No puede extrañar que fuera otra vez el diario *La Nación* el que extremara

²⁵ *Gaceta de Madrid*, n° 100, 10-IV-1926, p. 196.

esta interpretación: “No ha sido esta empresa resultado de un esfuerzo de preparación. Ni fruto de un cálculo meditado en largo espacio de tiempo. El triunfo lo ha alcanzado la decisión y la voluntad. Ha bastado querer. Querer llegar, renovando hazañas inolvidables”²⁶. Erigiendo a los autores del vuelo al rango de héroes reveladores de las virtudes de la Raza, el periódico concluía que para España no había obstáculos invencibles.

Pero no eran sólo los periódicos afines a la dictadura los que abundaban en esta dirección; coincidían en esta idea otros órganos como *El Sol*, portavoz de la intelectualidad progresista, que reaccionó a la etapa del *Plus Ultra* en la isla de Noronha titulado “La meta de nuestros aviadores no era Pernambuco: era la imposibilidad”²⁷. El recurso a este argumento no sólo se insertaba en la construcción de una leyenda alrededor de este acontecimiento, sino que correspondía a la situación de un país que anhelaba más brillo a nivel internacional. Siguiendo España bajo el signo de la frustración, la aventura del *Plus Ultra* también sirvió de refugio en unos valores que podían aparecer como privativos del legado hispánico. Venciendo el Atlántico, los aviadores habían operado un retorno a la tradición pasada, la de los descubridores y exploradores, la de los caballeros españoles del ideal, de la fe y de la hidalguía, según observaron los comentaristas. Ello era una potente sublimación del éxito de los aviadores, como bien lo entendieron los Padres Agustinos, quienes no dudaron en convertirles en “los audaces caballeros de la quimera”, concebidos como “los nuevos forjadores de la leyenda superior de la historia”²⁸. Como subrayó José Carlos Mainer, esta homérica búsqueda de la quimera no era más que la manifestación patética de los ensueños de toda una generación que, cual un jinete montado sobre el animal fabuloso, parecía cabalgar un imposible o más bien, una ensoñación patriótica²⁹. La instrumentalización de la historia a que dio lugar la aventura del *Plus Ultra* nos lo confirma.

3. Hacia la reconquista espiritual de América

El afán por América que conoció cierto apogeo en esos primeros meses de 1926, significó la cristalización en un ideario común de múltiples, y a menudo contradictorias, preocupaciones que habían ido evolucionando en diferentes núcleos de las élites nacionales. Fuente a la vez de estímulo para la modernización española y de repliegue sobre una identidad debilitada, América había llegado a representar en algunos sectores intelectuales un espejismo, más allá e independientemente de la realidad de este continente. De hecho, como ya veremos, el vuelo del *Plus Ultra* sirvió como punto de arranque para una reconquista del propio pasado español.

²⁶ *La Nación*, Madrid, 1-II-1926, p. 1.

²⁷ *El Sol*, Madrid, 31-I-1926, p. 1.

²⁸ “Saludo a los aviadores”, en *España y América*, Madrid, n° 8, 15-IV-1926, p. 81.

²⁹ MAINER, José Carlos: *La doma de la Quimera*, Barcelona, Bellaterra, 1988, pp. 7-15.

Una de las notas más destacadas de esta recuperación fue el paralelismo establecido con la empresa de Cristóbal Colón. La primera referencia a la epopeya de los descubridores la dio el presidente de la Sociedad Colombina Onubense, José Marchena Colombo, que sugirió que el *Plus Ultra* saliera del puerto de Palos, en reminiscencia de la salida de las carabelas en 1492. Lo mismo ocurrió con la escenificación de la partida de los aviadores en las ciudades de Huelva y Palos. Se propiciaron sendas visitas a la Iglesia de San Jorge, donde se veneraba a la Virgen de la Milagrosa ante cuya imagen oró Colón antes de salir, y al Monasterio de la Rábida, cuna por antonomasia de la Raza. Al respecto, especialmente significativa fue la alocución dirigida por el Vicepresidente de la Sociedad Colombina Onubense, Manuel Siurot, a los niños pobres de las escuelas religiosas que había fundado en Huelva. En ella, bautizaba el hidroavión la “*Santa María* de los aires”, ensalzando así el significado moral de este vuelo, o sea redescubrir América por los aires:

Sobre mis escuelas de Huelva pasó, lleno de majestad el hidroavión de los ensueños oceánicos [...]. Al salir de España, no es un avión el que alza el vuelo, es la carabela “*Santa María*”, que convierte milagrosamente sus velas en alas. Colón y sus marinos se han hecho aviadores. El espíritu de la raza en esta mañana de gloria se llama Franco. Don Quijote ha aprendido ciencias y sabe ya fabricar la realidad en el horno de los ideales. [...] Don Quijote manda la carabela-avión y en Palos, en La Rábida, en el mar y en América, al contemplar la obra de España corren por sus ojos lágrimas divinas que no pueden sentirse más que en la presidencia de los destinos civilizadores del mundo...³⁰.

Esta evocación lírica pretendía conciliar con los imperativos prácticos de la modernidad los ideales de espiritualismo, heroísmo y nobleza del siglo XVI español. Colocados bajo tan ilustres valedores, los aviadores aceptaron de buena gana participar en la verdadera dramaturgia que alrededor de los símbolos colombinos se llevó a cabo.

El hecho de enlazar el “raid” del *Plus Ultra* con la serie de exploraciones emprendidas por la Península desde fines del siglo XV se convirtió en un tópico de las disquisiciones sobre la significación histórica del vuelo. No otra cosa hizo el académico de la historia Ricardo Beltrán y Rózpide en la conferencia que dio en la Escuela Superior del Magisterio³¹. Otros no tenían la misma prudencia científica y repasaban la larga y remota tradición de expediciones españolas, ¡haciéndola remontar a casi diez siglos!³² El hecho es que importaba ante todo dejar en las conciencias de la ciudadanía la idea de una epopeya moderna del *Plus Ultra*. Este cuidado de las élites próximas al poder y de las autoridades se manifestó desde luego durante la imponente manifestación cívica que organizó el 11 de febrero el ayuntamiento de

³⁰ “El “Raid” España-Argentina”, en *ABC*, Madrid, 23-I-1926, p. 8.

³¹ BELTRÁN y RÓZPIDE, Ricardo: *El viaje del “Plus Ultra” y el mundo hispano*, Madrid, Imprenta del Patronato de Huérfanos de Intendencia e Intervención Militares, 1926.

³² Véase “Semper ¡Plus Ultra! De heroínas nacen héroes”, en *España y América*, Madrid, n° 7, 1-IV-1926, pp. 38-44.

Madrid para celebrar la llegada del hidroavión a Buenos Aires. Aquella concentración multitudinaria cobró dimensiones inusitadas y especial trascendencia. Tras un desfile en el que participaron todas las fuerzas vivas de la capital, las escuadras aéreas que acompañaron el evento arrojaron al público aglomerado en la plaza de Colón unas proclamas muy significativas. Apoyándose en el paralelismo entre las hazañas de Colón y la del *Plus Ultra*, éstas llamaban al pueblo a recordar aquellas epopeyas ejemplares para adherirse a la campaña de afirmación nacional que promovía España³³.

Conviene, en efecto, hablar de campaña propagandística, ya que el paralelismo establecido con los pioneros del descubrimiento y conquista de América dio pie a una evocación global de la obra de España en América con un matiz rehabilitador, base de la restauración del prestigio español tanto en la opinión latinoamericana como ante la opinión mundial. Un ejemplo particularmente elocuente lo constituyó el certamen literario abierto por el diario *ABC*. Se trataba de perpetuar la hazaña del *Plus Ultra* mediante un poema que versara sobre el siguiente tema: “El *Plus Ultra* como evocación y exaltación de la obra de España en América”³⁴. De este modo, la redacción invitaba a los concursantes a relacionar el vuelo con la obra colonial española en América, y ello desde una perspectiva netamente apologética. Los actos de recepción oficial organizados para el regreso de los aviadores entre el 5 y el 7 de abril en Huelva y Sevilla confirmaron esta tendencia interpretativa. En presencia del rey, el ministro de Cuba y portavoz para la ocasión del cuerpo diplomático latinoamericano, Mario García Kohly, pronunció un discurso en el que sintetizaba las tesis revisionistas que habían acabado por imponerse entre los círculos conservadores de ambos continentes. Comparando las colonizaciones ibérica y sajona, el diplomático afirmaba rotundamente que no había por qué esforzarse en “rectificar la Historia”, pues ella demostraba que sólo existían dos tipos de pueblos conquistadores: mientras unos se basaron en el aniquilamiento y el exterminio del pueblo conquistado, otros —desde luego los españoles—, movidos por conceptos cristianos y civilizadores, se fundieron con los indígenas³⁵. Se trataba de una defensa típica de la colonización española que, pasando por alto el rigor científico, ponderaba sin matices los méritos de los conquistadores, ignorando por completo la cuestión de la desaparición de la civilización y del pueblo amerindios.

Asimismo, aquel tratamiento del pasado colonial nos permite determinar la naturaleza marcadamente conservadora del vínculo que pretendía establecer España con sus ex colonias. Tanto las referencias a la tradición épica y a los conquistadores como la recuperación del período colonial entraban en clara reacción contra los deprimidos diagnósticos de la generación intelectual anterior, llamada del 98. Otro elemento significativo era la insistencia de muchos autores sobre el carácter providencial de este reencuentro hispanoamericano. Según esta interpretación, España

³³ “Cómo solemnizará Madrid el éxito del ‘raid’”, en *La Nación*, Madrid, 9-II-1926, p. 2.

³⁴ MÉNDEZ BEJARANO, Mario: “La hazaña del ‘Plus Ultra’”, en *Unión Ibero-Americana*, Madrid, nº1, enero de 1926, pp. 1-19.

³⁵ “Testimonios irrefutables. España ha creado personalidades nacionales y se ha perpetuado en ellas”, en *La Nación*, Madrid, 13-IV-1926, p.1.

era la elegida por Dios para unirse con América a través de los siglos y la hazaña portentosa del *Plus Ultra* no era sino la confirmación de este cometido.

La reivindicación de esta misión se compaginaba con la pretendida vocación internacional de España. Concebido como una auténtica “reconquista espiritual” de su imperio independentizado, el mismo proyecto del “raid” España-Argentina constituía una cruzada restauradora. Es de notar que el vuelo del *Plus Ultra* se insertaba en un plan de tres “raids” concebidos por la Aeronáutica militar para vincular la Península ibérica con sus tres áreas de influencia en el mundo. Lo más relevante es que los tres viajes se llevaron a cabo ese mismo año 1926. El primero de ellos, el “raid” del hidroavión *Plus Ultra*, tenía que salir rumbo al oeste, debiendo conectar la Península con Suramérica. El segundo, compuesto por la escuadrilla *Elcano*, se encaminaría hacia el este, dirigiéndose a las Filipinas. El último vuelo, realizado por la patrulla *Atlántida*, saldría hacia el sur, teniendo como objetivo la colonia española africana de Guinea Ecuatorial³⁶.

Conviene subrayar la elección de tan significativos destinos, que representaban las distintas áreas geográficas donde seguía viva o pretendía implantarse la civilización hispánica. La realización de este plan daba un valor altamente simbólico a la proyección aérea emprendida por España. Más que el establecimiento concreto de líneas aéreas regulares, buscaba recuperarse sobre un plano simbólico la vocación universal de España, uniendo en un mismo impulso la campaña colonial de África, que acababa de culminar en Marruecos, y la “reconquista” de América, dos proyecciones gratas para los círculos colonialistas españoles. Al respecto, los comentarios que hizo Enrique Díaz Retg acerca de una conferencia del teniente Ruiz de Alda en el Colegio de Doctores de Madrid son esclarecedores. Después de precisar que la raza española era la primera del mundo por representar a veintidos naciones y unos cien millones de habitantes, recordaba que la escuela práctica que había permitido formar a los cuatro aviadores en el pilotaje del hidroavión fue precisamente la guerra de Marruecos. Díaz Retg consideraba así complementarias ambas misiones:

Así, esa guerra de Marruecos, dura, costosa, que ha puesto a prueba la resistencia y el espíritu de sacrificio del pueblo español, habrá tenido como consecuencia inesperada, pero magnífica, el “raid” de Franco a la Argentina. Podemos decir, que África nos ha dado América; podemos asegurar que sin la guerra del Rif no habría sido ese portentoso vuelo trasatlántico³⁷.

Entre los tres “raids” emprendidos en 1926, el del *Plus Ultra* monopolizó todas las atenciones, beneficiándose de la amplia campaña publicitaria que se produjo en España y en América. Esta desigual recepción no procedía de la hazaña en sí: importaba sobre todo el que fuera en América donde se centraba ya el desafío de la irradiación española en el exterior. En un artículo titulado “La reconquista de América”

³⁶ Consúltese *Grandes vuelos de la aviación española*, Madrid, Espasa-Calpe, 1983, pp. 121-171.

³⁷ DÍAZ RETG, Enrique: “Glorias de la raza: la voz del pueblo y el raid Huelva-Buenos Aires”, en RUIZ de ALDA, Julio: *El raid Palos-Buenos Aires*, Madrid, Editorial Ibero Africano-Americana, 1926, p. 90.

y publicado por *El Imparcial* de Montevideo, el periodista José A. Torrents recogía el movimiento de aproximación hacia América que había surgido en España desde “aquella célebre generación del 99 [sic!]”, como él mismo precisaba. Enfatizaba la significación trascendental que había cobrado el vuelo del *Plus Ultra*, por representar la consagración de esta corriente:

Pero esta gran obra de la Reconquista espiritual de América, debía culminar en algún hecho estupendo, fantástico, que como monumento reivindicador, rememorase por los siglos de los siglos la pujanza de la Raza, el cariño de España a sus emancipados hijos. Y este hecho se ha producido: el “Plus Ultra”, nombre evocador de los infinitos destinos de la Raza hispana, ha unido, por encima del mar azul, las dos manos fraternas, que al estrecharse cordialmente han sellado un pacto de amor³⁸.

Entre los títulos que tenía España para emprender esta obra de reconquista no figuraban sólo la historia común y la herencia cultural que de ella procedía, sino también los tópicos sobre el pacto de amor, la unión fraternal o incluso el abrazo entre madre e hijas que formaban parte de la retórica propia del hispanoamericanismo floreciente en aquellos años veinte. Para “saltar el charco” que representaba el Atlántico, la distancia que había que acortar no era sólo geográfica, sino también psicológica, tras un siglo de desencuentro entre la ex metrópoli y sus recién emancipadas colonias. Bien lo expresaba la revista *Unión Ibero-Americana* cuando ponderaba el éxito del vuelo diciendo que la madre podía estrechar a sus hijos en sus brazos y éstos correr a abrazarla³⁹. En el mismo artículo, la frontera oceánica se convertía, de repente, en un “ancho río fácil de cruzar”. El periódico *La Nación* evocaba, por su parte, el “puente ideal que [los aviadores] han tendido en el espacio”... Los discursos y artículos vertían pues sobre la unión anímica de España y América, que compartían en un haz solidario y orgulloso la efusión de sus almas enternecidas⁴⁰.

La referencia al imperio español que algunos no dudaron en poner de relieve entonces servía para la salvaguardia de la presencia española en Iberoamérica. También servía la reivindicación de cierta primacía de España frente a los países de Europa o Estados Unidos para tratar con Hispanoamérica. Esta preeminencia estaba basada en la idea de comunidad espiritual, cultural e histórica que la unía con Hispanoamérica. Por lo tanto, había que reaccionar contra los detractores extranjeros, quienes durante la travesía no dejaron de recordar que muy pocas cosas eran españolas en este éxito, pues el avión era alemán, su construcción italiana y los motores ingleses. Con el orgullo nacional herido, los españoles replicaron que los méritos de la hazaña se debían ante todo a la pericia y al arrojo de los pilotos, por cierto auténticos españoles.

El comandante Franco fue aún más contundente, al machacar la idea de que éste había sido un triunfo propiamente español: “Lo que ha sido esencial fue la idea y su

³⁸ Reproducido en ESPAÑA, Miguel y TOMÁS, Ricardo: *El vuelo España-América*, vol. 1, p. 272.

³⁹ TRAUMANN, Enrique: “Palos-Buenos Aires”, *Unión Ibero-Americana*, Madrid, n° 1, enero de 1926, pp. 33-34.

⁴⁰ “El *Plus Ultra* de Franco es un trozo de alma que España ofrece a América”, *La Nación*, Madrid, 1-II-1926, p. 1.

realización, idea española, voluntad y corazones españoles, para realizarla a través de todos los peligros y de todas las dificultades”⁴¹. Podría establecerse algún paralelismo con la estrategia adoptada por la crítica española acerca de la epopeya del Descubrimiento, también tachada de “extranjerizante” por el origen genovés de su autor. La campaña que en el mismo momento prosperó en España tuvo a bien hispanizar todos los elementos vinculados con la expedición, hasta el propio Colón cuyos orígenes gallegos trataron de demostrar algunos historiadores peninsulares⁴².

Lo importante es señalar que a través de empresas como la del *Plus Ultra* estaba gestándose un nuevo patriotismo de doble cara, que se plasmaba en su vocación interior a la vez que en su proyección exterior. A raíz del “raid” se había fortalecido un “patriotismo racial”, ideal de alcance transnacional, común a los países de la “Raza hispana”, invitados todos a considerar como suya aquella hazaña. Esta temática la desarrolló José María de Yanguas Messía en el discurso que pronunció para la Fiesta de la Raza de 1926: afirmaba que la expresión “Patria española”, o “Patria grande”, correspondía a una unidad moral que no era privativa de la Península ni de los americanos, sino que estaba más allá de las separaciones políticas (los Estados) y naturales (las naciones). Según el ministro, esta unidad original había sobrevivido a las independencias americanas y había sido reactivada por el *Plus Ultra*⁴³. Así que, a partir de un sentimiento colectivo hecho de exaltación y fraternidad, se procuró suscitar un nuevo “supernacionalismo” de contornos borrosos, susceptible de crear lazos de solidaridad y de favorecer en el porvenir alguna federación hispánica.

Lo que expresaba el ministro Yanguas en octubre de 1926 ya había cristalizado durante las manifestaciones organizadas para los aviadores a su regreso a España. En efecto, la celebración de la llegada de las tripulaciones del hidroavión y del crucero argentino *Buenos Aires* el 5 de abril funcionó como una solemne demostración de unidad racial. Colocada bajo un signo militar, la fiesta, presidida por el rey Alfonso XIII, fue concebida como un doble homenaje a los héroes del aire y a la nación argentina. Destacaron los honores reservados a la oficialidad argentina, cuyo barco fue acogido por cinco hidroaviones y una flotilla de submarinos españoles. La pompa y marcialidad que acompañaron la entrada del *Buenos Aires* en el puerto resultan muy expresivos del carácter mucho menos espontáneo del patriotismo racial institucionalizado que a partir de entonces pretendía darse como ejemplo a la población:

Al pasar el “Buenos Aires” junto al “Cataluña”, los aviadores dan frente al Rey, el cual se ha situado en el puente del “Cataluña”. La marinería del “Buenos Aires” prorrumba en los hurras de rúbrica, que resuenan en la bahía y van a posarse, con el eco de su sonoridad, en los oídos de la muchedumbre, que, lejos, aplaude y pone en revuelo

⁴¹ FRANCO, Ramón y RUIZ de ALDA, Julio: *De Palos al Plata*, p. 238.

⁴² Al respecto, está por publicarse un artículo que presenté el 29-IV-2005 en el UMR Telemme de la Universidad de Provence (Francia): MARCILHACY, David: “La patrie d’origine de Christophe Colomb: jeux et enjeux d’une controverse (1892-1930)”.

⁴³ “La Fiesta de la Raza en Madrid”, *Revista de las Españas*, Madrid, nº3-4, octubre-diciembre de 1926, pp. 250-255.

los pañuelos. Todas las tripulaciones de los demás buques están también formadas y repiten los acompasados vivas, en los que alienta el fervor del entusiasmo. Alda, Franco, Durán y Rada, colocados de proa a popa por este orden, siguen cuadrados, en saludo militar, ante el Rey. Su actitud revela emoción profunda⁴⁴.

Lo cierto es que la campaña emprendida por España para con los países hispanoamericanos resultó bastante exitosa porque coincidió, especialmente en Argentina, con un movimiento paralelo —aunque no idéntico— de retorno a los valores hispanos en el que España tenía un papel que jugar, por lo menos a nivel simbólico. De hecho, en el caso argentino, la enorme afluencia de inmigrantes europeos, entre ellos muchos italianos, había producido un desequilibrio sociológico, manifiesto en una urbe tan cosmopolita como Buenos Aires. Este fenómeno suponía una amenaza para la permanencia de la identidad nacional que había forjado la antigua oligarquía dirigente, de procedencia española. Por consiguiente, surgió en ese país a partir de los años diez un movimiento de restauración nacionalista y de recuperación de las raíces hispanas como argamasa de la multicultural nación. Figuras como Manuel Ugarte y Ricardo Rojas, o políticos como Hipólito Yrigoyen, emprendieron una campaña de concienciación nacional favorable a la tradición hispana. Este contexto explica por qué las autoridades de estos gobiernos —pensamos en Uruguay o Argentina sobre todo— vieron con tanta benevolencia el vuelo de los cuatro aviadores españoles, que oportunadamente venían a recordar a sus respectivos ciudadanos la primacía de las raíces españolas. Por eso el presidente argentino, Marcelo Torcuato Alvear, tributó un recibimiento aparatoso a los aviadores peninsulares, huéspedes oficiales de la república. En su propósito, el mandatario argentino coincidía, pues, con los propósitos de la dictadura de Primo de Rivera, la cual veía así reforzado el papel de España en Latinoamérica, aunque aquellas muestras de amor no suponían ningún compromiso práctico por parte de los dirigentes americanos, como luego se verá.

Por ahora nos atendremos a las demostraciones de fraternidad racial que siguieron aquel histórico vuelo. En ese mismo 12 de octubre de 1926, se volvió a vivir una nueva “consagración” de la amistad hispano-argentina, cuando el propio dictador entregó unas medallas conmemorativas del vuelo que habían sido financiadas por suscripción abierta entre las mujeres de ambos países a iniciativa del *Diario español* de Buenos Aires⁴⁵. Junto a las numerosas iniciativas de la sociedad civil, el presidente argentino decidió levantar monumentos gemelos en las dos ciudades de Buenos Aires y Huelva. La idea original tenía un alto significado ya que se trataba de dos columnas que podían recordar las columnas de Hércules y que a todas luces debían rematar la obra de restauración del orgullo racial a la vez que representar el abrazo entre ambas naciones. He aquí lo que de ello decían Miguel España y Ricardo Tomás: “Las dos columnas gemelas que han de elevarse para perpetuar la memoria del ‘raid’ Palos-Buenos Aires, en cada una de ambas poblaciones, serán como

⁴⁴ “La hazaña del ‘Plus Ultra’”, *Revista de las Españas*, Madrid, n°1, junio de 1926, p. 67.

⁴⁵ “Una medalla a los tripulantes del ‘Plus Ultra’”, *La Vanguardia*, Barcelona, 12-X-1926, p. 22.

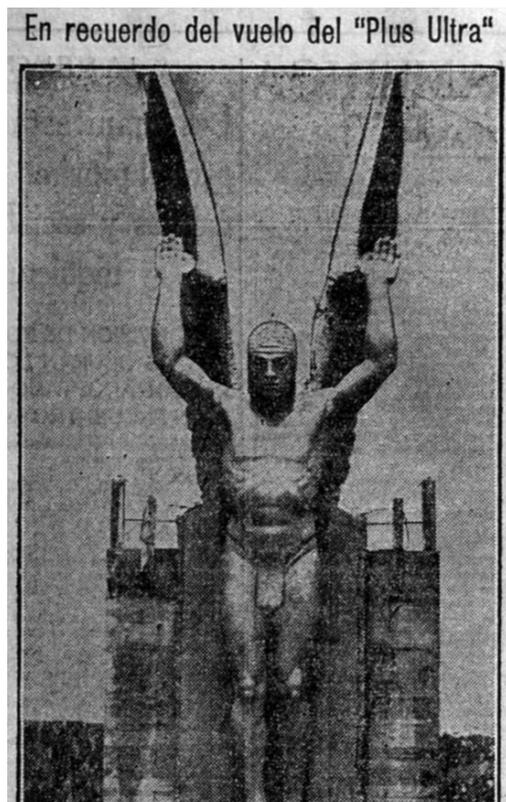


FIGURA 5: "El monumento al Plus Ultra de Buenos Aires" [*El Sol*, Madrid, 4-X-1928, p. 8 - BNE].

las eternas antenas de una constante comunicación espiritual y comercial entre la República Argentina y su madre España"⁴⁶. Así que, gracias a la suscripción popular abierta por el mayor periódico porteño, *La Nación*, fue inaugurado en 1936 el "Monumento al *Plus Ultra*" a orillas del Río de la Plata. Contrariamente a la idea inicial, se trataba más convencionalmente de una figura alada en bronce, realizada por el escultor español José Lorda (fig. 5). El nacimiento del hermano gemelo se retrasó todavía más, pues los onubenses tuvieron que esperar el treinta aniversario de la hazaña, en 1956, para ver erigido en Palos el monumento dedicado a los héroes del *Plus Ultra*, obra de Luis Gutiérrez Soto.

Como bien se ve, la leyenda que había acabado por crear el *Plus Ultra* no había de apagarse tempranamente. Muy al contrario, la larga posteridad que conoció el histórico vuelo, recorriendo todo el franquismo a través de inauguraciones de monumentos o de solemnes conme-

moraciones, indica que la "hazaña del *Plus Ultra*" se había convertido en verdadero mito. Este mito llegó a funcionar como instrumento ideológico del ideal panhispánico, que se instaló de forma duradera en la conciencia del nacionalismo contemporáneo español. Sin embargo, para tener una idea completa de aquel acontecimiento, hace falta ahora valorar los logros concretos de la expedición a partir de los objetivos que se le habían asignado.

4. Valoración del vuelo del *Plus Ultra* en el marco de la política exterior de la dictadura

Hay que aclarar ahora si aquel vuelo, celebrado en su tiempo como un acontecimiento histórico trascendental, dio los frutos esperados. Un primer elemento que

⁴⁶ ESPAÑA, Miguel y TOMÁS, Ricardo: *El vuelo España-América*, vol. 1, p. 166.

cabe señalar es que el vuelo del *Plus Ultra* inauguró para España una nueva etapa en la forma de concebir su proyección internacional. Siendo la proyección cultural —“espiritual”, para emplear el término en uso en esa época— la prioridad de la diplomacia española tras la Primera Guerra mundial, el régimen entendió que la opinión pública representaba un incentivo potente. Subrayando la singular eficiencia de iniciativas como la del *Plus Ultra* en un artículo publicado por *ABC* el 10 de febrero de 1926, Álvaro Alcalá Galiano aducía que el “raid” había hecho en tres semanas mucho más en favor del americanismo que muchas conferencias, libros y celebraciones del 12 de octubre. Comparando lo que había sido hasta el momento la política iberoamericanista española con las actividades desarrolladas por Francia e Italia, lamentaba la casi nula utilidad de la “bella retórica” tradicional para combatir la hegemonía espiritual de estos dos países latinos europeos en la América del sur. Añadía por lo demás:

El avión de Franco une a España con la América española, prescindiendo de mensajes y de hueca verbosidad. La acción sustituye a la palabra, y las Repúblicas sudamericanas ven con asombro que España no es sólo un fantasma histórico, sino una nación de inagotables energías, capaz de renovarse y de mirar confiada al porvenir, como la Italia del fascismo⁴⁷.

Un periodista de la revista *España y América* también llegó con un tono un tanto sarcástico a recomendar al Directorio que no desperdiciara tan instructiva experiencia:

Los tripulantes del *Plus Ultra* han conseguido en unos días más que nuestros flamantes cónsules y diplomáticos en siglos; y más que todas las embajadas y comisiones científicas y comerciales con sus cascabeleros y fastuosos viajes. Que este triunfo no lo olvide el Gobierno, y que saque de él las consecuencias para su conducta en el futuro⁴⁸.

De hecho, el vuelo del *Plus Ultra* tuvo grandes repercusiones internacionales. Si no significó ninguna restauración moral de España —recuperación que obsesionaba mucho más a los españoles de lo que la realidad social demandaba—, constituyó una auténtica victoria exterior del régimen de Primo de Rivera. El nuevo programa iberoamericanista, en el que la República Argentina constituía el punto cardinal, supuso la integración de Portugal y Brasil en la corriente hispanista. La prioridad dada al cono sur tuvo una ilustración significativa en el homenaje que rindieron las autoridades españolas a los ministros de Argentina y Brasil acreditados en Madrid, respectivamente Carlos Estrada e Hippolyto Alves de Araujo, otorgándoles la Gran Cruz de la Orden de Isabel la Católica, distinción que ya había sido concedida a los diplomáticos de Portugal y Uruguay. En el solemne acto de entrega que tuvo lugar en el ministerio de Estado, intervino José María de Yanguas Messía para pon-

⁴⁷ ALCALÁ GALIANO, Álvaro: “Entre España y América”, *ABC*, Madrid, 10-II-1926, pp. 1-2.

⁴⁸ “El ‘Plus Ultra’ en el Brasil y sus proyecciones”, *España y América*, Madrid, n° 8, 15-IV-1926, p. 127.

derar el significado del vuelo y anunciar que desde entonces la referida Gran Cruz —máxima condecoración civil— también distinguiría los méritos americanistas⁴⁹.

El hecho de que se retomara aquella condecoración de algún modo resucitaba el sentido original que había presidido a su creación. La “Real y Americana Orden de Isabel la Católica” fue creada, en efecto, en 1815 por Fernando VII para recompensar a los valientes que defendían la soberanía española en América frente a la insurrección que allí había estallado. Premiaba por lo tanto la lealtad, el patriotismo, el valor y el desprendimiento que en la conservación de los dominios españoles de América se hubieran manifestado. De alguna manera, al conferir estas cruces a los ministros brasileño y argentino, el gobierno español mataba dos pájaros de un tiro: no sólo honraba a dos naciones hermanas sino que interpretaba la empresa iniciada por el *Plus Ultra* y respaldada por las autoridades latinoamericanas como una manifestación en favor de una renovada soberanía española en América, por cierto ya no basada en el dominio territorial. Estas recompensas eran una forma de respuesta a la política de propaganda llevada por otros países europeos en América, empezando por Francia, que solía honrar a los presidentes latinoamericanos otorgándoles la codiciada Legión de Honor.

En el caso que nos interesa, parece que esta concesión obedecía también a otro interés más inmediato, consistente en que el gobierno brasileño aceptara participar en la Exposición Iberoamericana de Sevilla, entonces prevista para el año siguiente, 1927. De hecho, en su intervención durante el acto de entrega de las insignias, Miguel Primo de Rivera concluyó así su discurso:

Las relaciones entre España y América se estrechan y yo hago fervientes votos porque todas las naciones americanas estén representadas en el gran certamen de Sevilla. Luego Su Majestad el Rey irá a América para devolverles el saludo cordial.

El mensaje estaba claramente dirigido a Alves de Araujo y no es de extrañar, ya que precisamente el 7 de abril de 1926 había tenido lugar la ceremonia de obsequio a los Embajadores de Portugal y Argentina de los terrenos para sus respectivos pabellones en la exposición. El certamen de Sevilla, a ojos de la dictadura, constituía por lo tanto el último paso de la afirmación racial anhelada.

Para terminar, conviene valorar la plasmación práctica del vuelo del *Plus Ultra* en materia americanista. A nivel simbólico y sentimental, puede hablarse de un claro éxito para la dictadura. El eco popular de la travesía del *Plus Ultra* convirtió por algún tiempo la hazaña en un mito moderno vigente en el imaginario colectivo. Como ejemplo de su cristalización en las conciencias públicas de ambas orillas, cabría citar el famoso tango compuesto por Carlos Gardel a raíz del vuelo, “El vuelo del águila”, entrañable aunque hoy obsoleto homenaje que terminaba con los siguientes versos:

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 lugar.

⁴⁹ ESPAÑA, Miguel y TOMÁS, Ricardo: *El vuelo España-América*, vol. 2, p. 203-204.

Además de la efusión de sentimientos que suscitó, el “raid” del *Plus Ultra* se insertaba en una política de “buenos gestos” intercambiados con Hispanoamérica, y especialmente con Argentina. La trascendencia del vuelo superó con mucho el valor real que pudo tener: fue una hazaña a todas luces deslumbrante, pero al fin y al cabo una hazaña deportiva y humana aislada como hubo muchas en la incipiente historia de la aviación. Del mismo modo, si fue un éxito en cuanto al mensaje dirigido a las colonias de españoles residentes en América, a las que se quería animar para actuar de avanzada hispanista en aquel continente, sólo fue un éxito a medias: el gran entusiasmo popular que se produjo también puso de manifiesto las profundas divisiones que fragmentaban aquella sociedad española, no sólo en el seno de las colonias de emigrantes sino en la misma Península. De hecho, la actitud de los aviadores, y en particular la del jefe de la tripulación Ramón Franco, fue el origen de toda una serie de pequeños incidentes diplomáticos que, de no haber sido compensados por el inmenso entusiasmo multitudinario, habrían ensombrecido seriamente la expedición.

Ahora bien, fuera de los ámbitos sentimental y simbólico, la plasmación práctica del “raid” fue muy limitada. Es de notar que el proyecto de línea aérea comercial entre Sevilla y Buenos Aires vio triunfar el dirigible, muy a pesar de los aviadores, partidarios del aeroplano. Otro ejemplo nos parece revelador de la incapacidad del régimen por convertir el capital de simpatía cosechado durante el vuelo en realizaciones concretas —sea en materia comercial, diplomática o política—. Se trata del fracaso español por conseguir el monopolio del correo aéreo entre Argentina y Europa. La concesión de este privilegio a una empresa francesa confirmó que, para los dirigentes latinoamericanos, la referencia a España no salía de una esfera puramente cultural y que los intereses materiales de su continente les inclinaban mucho más hacia países más desarrollados. Al fin y al cabo, España tan sólo logró celebrar un Congreso Iberoamericano de Aeronáutica en Madrid en octubre de 1926, resultado muy escaso si se compara con las expectativas suscitadas en su día.

Del mismo modo, la pretensión española de hacer surgir un frente diplomático común a los pueblos hispánicos tampoco pareció cristalizar, como lo ejemplifica la fallida pretensión española al puesto permanente en el Consejo de la Sociedad de Naciones⁵⁰. En este aspecto, las autoridades españolas no escatimaron sus esfuerzos. No obstante, pronto se vieron los límites de la diplomacia del evento tal y como se había planteado en 1926: sin un esfuerzo diplomático de fondo, perseverante y con medios consecuentes, y sin la existencia de auténticos vínculos que descansaran en un interés mutuo, las corrientes de simpatía suscitadas por semejantes acontecimientos eran incapaces de influir en las inclinaciones tradicionales de los países. El bloqueo persistente en el asunto del Consejo de la Sociedad de Naciones confirmó el fracaso del régimen primorriverista para propiciar una comunidad hispánica a través del derecho internacional, del multilateralismo y de la constitución de bloques supranacionales.

⁵⁰ Consúltense CASTIELLA, Fernando María: *Una batalla diplomática*, Barcelona, Editorial Planeta, 1976.

Este último ejemplo ilustra los escasos beneficios prácticos sacados del vuelo del *Plus Ultra*, así como la incapacidad del régimen primorriverista para ir más allá de declaraciones de principios y traducir en realizaciones concretas lo que fue un mero testimonio de afinidad cultural hispánica. Esta debilidad era una característica permanente del hispanoamericanismo promovido desde principios del siglo XX y se manifestó en el desajuste entre las pretensiones españolas, nutridas entre otros por el discurso nacionalista, y la capacidad efectiva de la monarquía española para llevarlas a cabo.

* * *

A pesar de todo, el vuelo trasatlántico del *Plus Ultra* permaneció en las memorias como una aventura trascendental y altamente simbólica para las relaciones entre España y sus ex colonias americanas. Aunque sabemos que no significó un cambio efectivo en el juego de las potencias internacionales, aquella hazaña dejó durables huellas en la percepción interior y exterior de la imagen de España. De hecho, aquella travesía por sí sola reunió varios símbolos: gracias al paralelismo con las carabelas colombinas, la “*Santa María del aire*” parecía reanudar la tradición épica española y el papel de vanguardia que había protagonizado España siglos atrás. Asimismo, España podía emprender una reconquista espiritual que sellaba el reencuentro entre la Madre Patria y sus “hijas emancipadas”. No parece exagerado afirmar, por consiguiente, que esta expedición aérea constituyó una de las escasas excepciones en que el ideal hispanoamericanista cuajó verdaderamente en las conciencias colectivas españolas y americanas. Las demás manifestaciones ideológicas de la “Raza” — como el 12 de octubre — o de proyección de la comunidad nacional española hacia Hispanoamérica, no entraron de lleno en el ideario de la colectividad peninsular, sino hasta mucho más tarde.

No es pues de extrañar que este sonado éxito produjera émulos, en el extranjero y en la propia España. En efecto, el vuelo del *Plus Ultra* no hizo sino inaugurar una serie de proezas aéreas españolas, con especial orientación hacia Latinoamérica. En marzo de 1929, los capitanes Ignacio Jiménez Martín y Francisco Iglesias Brague realizaron a bordo del *Jesús del Gran Poder* lo que a los pilotos del *Plus Ultra* les fue denegado, o sea recorrer todo el continente latinoamericano, pues añadieron Chile, Perú, Guatemala, México y Cuba a las etapas cubiertas por sus predecesores. El primer vuelo directo entre España y la isla de Cuba pudo ser efectuado en 1933. Pero no todo fueron manifestaciones de concordia. En el transcurso de los años treinta, el mito imperial que no dejó de reanimar aquel “raid” tendió a imponerse en el discurso de la derecha reaccionaria, que vio en él una argamasa de la comunidad nacional, siendo interpretada la pérdida del imperio como el fruto de las divisiones internas de España. La recuperación del hispanoamericanismo como formulación mítica de una España con vocación universal fue el paradójico resultado de la progresiva difusión de esta corriente, configurada en el marco del regeneracionismo liberal. El vuelo del *Plus Ultra*, fue por lo tanto, a la vez que una proyección sobre el exterior destinada a apoyar la inserción de España en el juego de las grandes potencias internacionales.

les, un refugio en la identidad nacional y el pasado hispánico. Estas dos dimensiones se reflejan en esta despedida que la revista *La Rábida* tributó al hidroavión *Plus Ultra* el día de su salida de Palos, el 22 de enero de 1926:

La “gaviota” acariciada por la brisa y bañada en la luz de la hermosa mañana, se fue perdiendo como un pájaro de oro, en las brumas del Atlántico, hasta no quedar más que el ansia de millones de españoles que siguen la aventura de la nave de la ciencia y de la fe, y que lleva el corazón de esta vieja España, para ofrecerlo a los pueblos hermanos de ella que no pueden olvidarla, por noble, por santa, por mártir, por su espíritu de sacrificio, por su heroísmo que una vez más encarna en esos jóvenes aviadores que con su gentileza buscan la gloria para ofrecerla exponiendo la vida a la Patria y a la raza. ¡Salve madre España!

Recibido: 12 de diciembre de 2005

Aceptado: 5 de mayo de 2006